

**UNIVERSIDAD ESTATAL A DISTANCIA
VICERRECTORÍA ACADÉMICA
ESCUELA DE CIENCIAS SOCIALES Y HUMANIDADES
SISTEMA DE ESTUDIOS DE POSGRADO
MAESTRÍA EN ESTUDIOS DE LA VIOLENCIA SOCIAL Y FAMILIAR**

MANIFESTACIONES DE VIOLENCIA EN EL TRÁNSITO

**ANÁLISIS ACERCA DE PERCEPCIONES Y REPRESENTACIONES,
DE PERSONAS QUE CONDUCEN VEHÍCULOS AUTOMOTORES
EN EL ÁREA METROPOLITANA DE SAN JOSÉ**

**Proyecto Final de Graduación sometido a la consideración
del Tribunal Examinador para optar por el grado de:**

Máster en Estudio de la Violencia Social y Familiar

Maritza Ortiz Cortés

**Marzo, 2007
San José, Costa Rica**

DEDICATORIA

***¡Para ti,
mi amado hijo!***

AGRADECIMIENTOS

Recorrer el camino ha sido posible gracias al apoyo, las sugerencias, la sonrisa, el chiste, el abrazo, la llamada oportuna, los mensajes motivadores y la compañía de muchas personas significativas, a quienes doy mi agradecimiento.

Gracias a mis profesoras y profesores de la Maestría en Violencia Social e Intrafamiliar, por retarme intelectualmente y estimularme para integrar mis conocimientos, mi historia académica y laboral, renovando visiones. Especial reconocimiento para la Dra. Roxana Arroyo y la Dra. Gioconda Batres. Asimismo, un agradecimiento para la profesora MSc. Grettel Balmaceda por acompañarme en este largo proceso, con optimismo y dedicación.

Gracias a quienes lograron motivarme en la elección del tema de investigación, particularmente a la MSc. Marielos Rojas y al MSc. Roy Rojas; su identificación y compromiso con sus respectivas áreas de trabajo y los espacios de análisis en que buscamos alternativas a la violencia social, fueron muy enriquecedores.

A mi tutor, MSc. José Manuel Salas, por su disfrute frente a la aventura del conocimiento, el aprendizaje compartido y su solidaria amistad.

Al personal de las instituciones que colaboraron para la realización de entrevistas a informantes y grupos focales: Ministerio de Salud, Dirección General de Tránsito, Policía de Tránsito, Dirección de Educación Vial, Consejo de Seguridad Vial, Instituto Nacional de Seguros, Cruz Roja Costarricense, Ministerio de Seguridad Pública, Ministerio de Justicia, Dirección Nacional de Prevención de la Violencia y el Delito.

A los y las informantes, hombres y mujeres, que de manera abierta y clara se comprometieron a analizar sus percepciones y vivencias cotidianas, desde distintos roles en el sistema de seguridad vial.

A mi amiga y compañera de labores, Licda. Dulce Umanzor, por ser íntegramente solidaria.

A mi familia, en especial a mi madre, mi padre, mis hermanas y sobrina (Teresita, Flory, María Elena y Elena) por demostrar su fe permanente en mí y por su apoyo para enfrentar mis retos.

A mi esposo y a mi hijo, por comprender mis ritmos existenciales; gracias a Miguel por su interés y escucha afectuosa de mis ensayos durante la Maestría y su aporte en la discusión final de este trabajo; gracias a Andrés por el gran amor que me entrega siempre.

Finalmente, gracias a mis amigas y mis amigos por formar parte de mi vida.

Ortiz Cortés, Maritza. Manifestaciones de Violencia en el tránsito. Un análisis sobre percepciones y representaciones sociales realizado en el Area Metropolitana de San José. Maestría en Estudios de la Violencia Social y Familiar. Sistema de Estudios de Posgrado, UNED, 2007.

RESUMEN

Los múltiples incidentes que ocurren en el tránsito vehicular, generadores de muertes, lesiones e impacto psicosocial y económico, de grandes dimensiones en la sociedad costarricense, han llevado a que distintas instancias se refieran al fenómeno como parte de una problemática de violencia social, con serias implicaciones para la salud pública. Dicho fenómeno debe trascender la conceptualización de accidente como hecho fortuito, para realizar un análisis de los distintos procesos que inciden en este; ante los cuales debe actuarse preventivamente.

Partiendo de la identificación de los componentes del sistema de tránsito (la vía y su entorno, el vehículo y el componente humano –conductor/a, peatón, pasajero/a-), esta investigación se propuso realizar un análisis profundo y riguroso, utilizando un enfoque cualitativo, desde una perspectiva psicosocial y sensible al género. Su fin es contribuir a la conceptualización y descripción (desde la vivencia cotidiana de un grupo de conductores y conductoras del Area Metropolitana de San José y otras personas vinculadas con el ámbito de la seguridad vial) acerca de cómo se perciben y se representan los procesos sociales, culturales y psicológicos que inciden en las manifestaciones de violencia en el tránsito y en otras prácticas de riesgo que ocurren al conducir. Todo ello con la finalidad de brindar un aporte a los organismos estatales involucrados en la prevención de este fenómeno.

La investigación se basa en premisas teóricas y conceptuales, según las cuales se considera que quien investiga es parte del objeto de su estudio. La validez interna de la investigación se da mediante el acercamiento a la realidad, buscando la comprensión de múltiples realidades. Además, se tiene una visión histórica de la construcción de los procesos subjetivos y sociales que generan manifestaciones de violencia. Se asume un enfoque de género, cuya perspectiva permite develar situaciones de discriminación y subordinación que se producen de acuerdo con las adscripciones sociales de género. También se concibe el ámbito vial desde un enfoque epidemiológico que pretende trascender la descripción del fenómeno para indagar acerca de “las causas de las causas”.

Se busca acceder a todo ello mediante el análisis de representaciones sociales presentes en los relatos de los y las participantes en la investigación; concibiéndose estas como construcciones intersubjetivas que se evidencian en las formas de percibir, razonar, evaluar, clasificar objetos sociales, comunicarse y actuar en la vida cotidiana.

El análisis documental de información producida en distintas instituciones vinculadas con el ámbito vial, así como los discursos obtenidos mediante entrevistas

y grupos focales con mujeres y hombres que utilizan su vehículo como medio de trabajo, así como las entrevistas y sondeos con diversos informantes clave (personas afectadas por accidentes de tránsito, personas que han participado en piques, personas con cargos clave en el ámbito de seguridad vial, informantes de instituciones, taxistas), dieron la base para el procesamiento y organización de la información mediante categorías y subcategorías que permitieron el acercamiento al objeto de estudio. En el proceso se implementaron estrategias para la validación de los instrumentos, técnicas y contenidos, entre las que destacan la realización de tres observaciones no participantes, en distintos puntos del Área Metropolitana de San José.

Entre los principales aspectos que se encuentran en la investigación destaca el hecho de que existe una percepción generalizada, en los y las informantes, de que en la conducción de vehículos automotores se presentan situaciones y dinámicas que pueden calificarse como violencia. Ello se percibe vinculado con un contexto social que lo posibilita, como parte de procesos económicos, estructurales, sociales y culturales, que violentan de manera global, que penetran en la subjetividad individual e inciden, precisamente, en las actuaciones que se reflejan en las calles.

En el fenómeno se describen hechos que producen riesgos y sus consecuencias (físicas, psicológicas o patrimoniales) en las personas y en las instituciones; hechos que reflejan formas de relación social generacional, intra e intergeneracionales, de inclusión y exclusión socioeconómica, prácticas socio-culturales, mitos y estereotipos que inciden en las decisiones y el desempeño de los usuarios y usuarias del sistema, frente a la exposición cualitativa y cuantitativa de situaciones desencadenantes; todo ello en un espacio y en un tiempo de enlace colectivo a través de las vías públicas.

Partiendo de la vivencia cotidiana de los y las participantes del estudio, de las premisas teóricas y del análisis crítico de los campos de las representaciones sociales, se encontró diversidad de concepciones con respecto de lo que se considera violencia. Estas se encuentran tamizadas a partir del género, la edad, la condición social o económica, el contexto de procedencia y la experiencia de vida. Además se incorporó una visión victimológica que permitió ampliar el espectro de lo descrito como violento y ayudó a considerar la potencialidad de que determinadas decisiones de las personas usuarias del sistema de tránsito y desde las instituciones, sean parte de procesos que generan victimización, de modo que en ello está implícito algo que va más allá de la voluntad y la intencionalidad de daño.

Así se concibe -a partir de esta investigación- que la violencia vial es un proceso conformado por la confluencia de un conjunto de emergentes sociales. Este se expresa mediante todas aquellas acciones -concretas o simbólicas- u omisiones que ponen en riesgo o causan daño físico, psicológico o patrimonial a las personas o infraestructura, generan consecuencias individuales y sociales que impactan en las instituciones que dan soporte al sistema vial y por ende en el desarrollo social y económico del Estado. Las formas en que esta violencia se expresa pueden categorizarse como: A) Violencia vial intencional (o por acción): cuando las personas que transitan por las vías públicas utilizan abusivamente el poder físico o

simbólico (la fuerza, la potencia de los vehículos o los símbolos de poder que estos confieren como costo, tamaño, velocidad, adscripciones de género, etc.) sobre el espacio e integridad de los usuarios y usuarias viales. B) Violencia vial negligente (o por omisión): cuando personas que transitan en el ámbito vial o instancias vinculadas con este (organizaciones o instituciones) actúan de manera negligente ya sea en la consideración y el respeto al espacio e integridad de los usuarios y usuarias viales o en el acatamiento y la aplicación de las normas que organizan el tránsito (de vehículos y personas).

Las expresiones de la violencia social -en el ámbito vial- surgen en diversidad de contextos que se conjugan con la historia y particularidades de las personas involucradas y desencadenan unos u otros hechos. También ocurre que situaciones concatenadas hacen que personas e instituciones evadan el cumplimiento de normas. De esta manera ponen en alto riesgo o violentan los derechos de otras personas.

Se identificaron varias tendencias de actuación que se vinculan con la construcción de subjetividades en tiempos de una sociedad globalizada, que promueve la competitividad y el consumo, transversada por valores y formas de actuación sociocultural, que incluye o excluye, en función de si se es hombre o si se es mujer.

Los conductores hombres, en edades jóvenes, son señalados por la totalidad de los y las participantes del estudio como los principales protagonistas de actuaciones violentas; tanto en relación con respuestas activas y hostiles, como en evadir u omitir normas del tránsito o de convivencia social. Esto parece intensificarse entre mayor sea su identificación con valores propios del modelo socioeconómico liberal y con adscripciones sociales convencionales para el género masculino. Para estos, el manejo del tiempo de desplazamiento se traduce en una valoración de la propia hombría. Además, la prisa, la alta velocidad y la competencia colectiva por avanzar más rápido se concatenan e implican altos riesgos y violación de las normas sociales y jurídicas. Quienes se identifican profundamente con el vehículo, como parte de su propio cuerpo, adquieren una sensación de poder que se pone a prueba en la demostración y el reto frente a otros jóvenes, las autoridades y las mujeres que fungen como testigas de sus hazañas.

Ello es especialmente notorio en la dinámica que se presenta en los piques. En estos los jóvenes dominan las miradas de las mujeres y de otros hombres; así adquieren “respeto”, estatus, reconocimiento personal y generan temor. Aquí la velocidad deja de ser un medio para desplazarse más rápido y se convierte en un acto del que se deriva un placer propio. Al mismo tiempo se establece una competencia y un reto entre quienes participan y frente a la autoridad representada en los agentes de tránsito que reaccionan con impotencia ante estas exhibiciones. Ello resulta relevante si se considera que estos jóvenes buscan afianzar su identidad (ya sea para canalizar sus necesidades demostrativas propias de la masculinidad tradicional) o bien, como forma de ser valorados en un mundo público que cada vez dificulta más el reconocimiento y el logro personal. En el pique es frecuente el uso de alcohol u otras drogas como forma de sobrellevar el placer y el peligro; ello

favorece la sensación de invulnerabilidad y la omnipotencia, en medio de una escena con alto potencial destructivo y autodestructivo.

Se encontró que en el manejo de vehículos se da la confluencia entre dos ámbitos que han sido históricamente adscritos por oposición de género: el ámbito público y el ámbito privado, pero en ambos el sistema sexo género de dominación masculina confiere a los hombres el ejercicio de poder y el control. Ello se evidencia claramente con el escaso porcentaje de mujeres representadas entre quienes poseen licencia de conducir (25%) y, con la tímida presencia de estas, en empleos donde tienen a su cargo el manejo de vehículos. Además este hecho se legitima en información oficial, como en el Manual utilizado para la educación vial, cuyo discurso se dirige fundamentalmente a un público meta masculino.

El vehículo resulta un espacio privado por el que se transita en un ámbito público. Permite preservar la identidad propia y ser un espacio de proyección de la identidad de género. Su alta valoración, además de estar transversada por los encargos de género mencionados, está influida por la ideología propia de los procesos de liberalización económica que incita a la competencia, al aislamiento, la velocidad y la valoración de los bienes materiales en detrimento del valor de las personas. El vehículo tiene un significado más allá del que le corresponde como medio de transporte; es un bien de consumo cargado de elementos simbólicos asociados al poder, la inclusión social, el estatus económico, la fuerza y el acceso a oportunidades; símbolos que se muestran frente a otros y otras en el ámbito público.

Las mujeres que conducen vehículos en una vía pública rompen con los espacios y adscripciones que han sido parte de la masculinidad y feminidad tradicional, de allí que se les dirija mucha hostilidad. Además se les enfrenta a un control social cultural que cuestiona su propia identidad femenina, se les impone filtros de género y se les recrimina su transgresión simbólica.

Por otra parte, quienes participaron en la investigación reflejaron una visión de sociedad con una especie de anomia en el contexto, las instituciones y las estructuras sociales; la realidad es percibida como amenazante, confusa y caótica. De allí deviene gran cantidad de presiones sociales y económicas, problemáticas laborales, familiares e incluso la tensión que genera la actividad propia del manejo en el contexto urbano, lo que contrasta con la derivación de placer que genera el dominio del espacio y del tiempo al conducir.

En la conducción se le resta relevancia a cualquier posibilidad de convivencia; lo externo al vehículo -la otredad- es percibida como anónimamente amenazante, ello facilita la depositación y proyección de la propia problemática (limitación, dificultad, problema personal, económico, familiar, social) en quien se represente socialmente vulnerable a la depositación (mujeres, personas con vehículos más pequeños o más sencillos, peatones, personas de mayor edad o cualquiera que se atraviese en el camino).

Pese a la gran cantidad de incidentes que ocurren en el nivel vial (muertes, atropellos, colisiones), señalados por los y las informantes como violencia, no predomina una percepción de inseguridad vial con un campo de representaciones

propio de la conducción de vehículos, sino más bien de la amenaza por situaciones delictivas (inseguridad ciudadana). Es más fuerte el temor al asalto, mientras se conduce, o el miedo al robo del vehículo, que el temor a que haya algún tipo de incidente vial que ponga en riesgo la integridad física, psicológica o patrimonial al conducir. Además, se encontró que el temor de ser despojado del vehículo, se contrarresta peligrosamente con el hecho de conducir a alta velocidad como elemento de seguridad en la vía pública; especialmente en horas de la noche. Esta percepción de inseguridad y la desconfianza consecuente, afectan la disposición a actuar de manera cordial y solidaria en la carretera.

En este campo representacional de caos en el entorno social, también se encontró una percepción generalizada de que la cultura vial en el país es “mala”. Los y las participantes del estudio perciben una deficiente formación para la seguridad vial y una falta de prioridad para dotar -a las instituciones involucradas- de los recursos requeridos (económicos, materiales, humanos y tecnológicos) y lograr una buena organización de este ámbito.

Los distintos espacios educativos se perciben desvinculados de las necesidades reales de la cotidianidad. Los cursos de seguridad vial institucionales sólo se conciben como un requisito formal para obtener la licencia de conducir. La pérdida de credibilidad en estas y otras instancias relacionadas con la seguridad vial, se vinculan directamente con la percepción de altos niveles de corrupción en todas las instituciones del país; particularmente en las que se vinculan con el ámbito vial.

Esta falta de credibilidad en el sistema y la desesperanza se generalizan a otros ámbitos de la cotidianidad. En el estudio impresionan estar relacionadas con una actitud evasiva, dificultad de internalización de las normas reguladoras de la convivencia social en la vida cotidiana y de las normas viales en particular. En estas actuaciones aparecen como aspectos comunes el facilismo por lograr la ruta más corta e invertir el menor esfuerzo; la búsqueda de logro en el menor tiempo y una especie de resistencia a la norma que se impone y debe acatarse por obligación. El cruce por debajo de puentes peatonales (por parte de los peatones) el irrespeto a los altos u otras señales de tránsito al conducir, el bloquear o no dar espacio a vehículos de emergencia, la resistencia a usar el cinturón de seguridad, son algunos ejemplos que forman parte de esta especie de moral social paralela.

Asimismo estos hallazgos dan una alerta acerca del impacto que puede tener la percepción de corrupción en el sistema. La falta de credibilidad en las instituciones y todo lo que provenga de ellas, puede estar afectando la internalización de normas y límites sociales. Ello dificulta la incorporación subjetiva de los otros u otras como iguales que merecen respeto, todo lo cual incide en la dificultad de anticipación de las consecuencias de los actos propios y afecta la solidez de la institucionalidad democrática en el país.

Pese a los cuestionamientos y a las atribuciones de corrupción, los y las agentes de tránsito continúan representando el límite, la regulación y la seguridad, al ser observados en el espacio vial. No obstante, se trata de una medida de

prevención situacional que para muchos conductores y conductoras solo tiene efecto en el lugar en que estas autoridades se encuentran.

De acuerdo con el análisis de las representaciones sociales que se realizó en la investigación, los anteriores hallazgos se integran alrededor de dos núcleos figurativos principales. El primero legitima que el espacio público, la calle y lo que en este confiere poder es masculino. Desde allí se explica tanta violencia ante las mujeres, otros hombres, autoridades o ante cualquier situación que de alguna manera se perciba como impedimento, obstáculo, invasión o que cuestione su propia identidad masculina. El segundo núcleo se observa en múltiples discursos que se dan alrededor de la decepción por la corrupción y el desempeño de las instituciones, la desesperanza, la desidentificación con la otredad, las normas sociales, reforzando una individualidad solitaria, una tendencia al “qué me importa” y una dificultad de visualizar las consecuencias de las acciones en sociedad.

Ante los anteriores hallazgos, en el estudio se proponen algunas recomendaciones dirigidas a diversas instancias. Entre estas, se considera indispensable que se logre trabajar en todos los ámbitos institucionales atinentes, con un enfoque integral o epidemiológico y con una perspectiva de género. Ello con el fin de permitir el establecimiento de prioridades en materia de prevención y educación vial, poner en evidencia la necesidad de la congruencia entre lo normativo, lo formativo y la práctica cotidiana, contextualizando según las necesidades y realidades de edad, género y situación socioeconómica, con miras a incidir en la cultura ciudadana.

Para esto también debe existir consonancia en las campañas y propuestas educativas, a efecto de que se logre que las normas e información relacionada con el ámbito vial puedan ser internalizadas y lleguen a convertirse en pautas culturales sin que requieran un agente externo permanente que las exija. En este sentido es indispensable fomentar un rechazo cultural a la práctica de conducir a alta velocidad y al manejo luego de la ingestión de licor. Ello debe tener claramente incorporado el enfoque de género, modificando la asociación que tiene con la valoración de la masculinidad.

Se considera, asimismo, que se debe promover el análisis de las dinámicas del ámbito vial, desde las instancias encargadas del trabajo acerca de violencia por razones de género, en tanto espacios de proyección de las dicotomías de poder que se ejercen entre mundo público-mundo privado.

Aunque es relevante la regulación, no se trata sólo de prohibir y sancionar más, sino que ante todo se requiere de una buena aplicación de la ley. También se deben fomentar prácticas con contenido preventivo y promocional que destaquen la ética y la solidaridad social. Ello requiere también de una concienzuda revisión de posibles situaciones que tengan fragilidad institucional, para evitar que se realicen actos de corrupción, tanto en instancias de educación vial, como de la misma policía de tránsito, RITEVE u otros sectores del MOPT, así como en el ámbito nacional. De lo contrario, esto continuará erosionando la credibilidad en las instituciones sociales

y fomentará la construcción de representaciones sociales de caos, impunidad, inseguridad y desesperanza.

INDICE

	PAGINA
INTRODUCCIÓN	1
CAPITULO I. MARCO CONTEXTUAL	3
1.1 ANTECEDENTES	3
1.1.1 Panorama internacional	6
1.1.2 Contexto nacional	11
1.1.3 Antecedentes sobre factores psicosociales asociados con manifestaciones de violencia en el tránsito	23
1.2 JUSTIFICACIÓN	37
1.3 PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN	40
1.4 OBJETIVOS	41
1.4.1 Objetivo general.....	41
1.4.2 Objetivos específicos	41
CAPITULO II. MARCO TEÓRICO Y CONCEPTUAL	42
2.1 PARA COMPRENDER LA VIOLENCIA SOCIAL	42
2.1.1 Violencia en el tránsito	51
2.2 CONSTRUCCIÓN SOCIAL DEL GÉNERO: SUS IMPLICACIONES EN LAS MANIFESTACIONES DE VIOLENCIA	57
2.3 ACERCA DE LA SEGURIDAD VIAL	69
2.4 REPRESENTACIONES SOCIALES EN LA VIDA COTIDIANA	78
CAPITULO III. DISEÑO METODOLÓGICO	84
3.1 TIPO DE INVESTIGACIÓN	84
3.2 AREA DE ESTUDIO	85
3.3 POBLACION	86
3.4 FUENTES DE INFORMACIÓN	86
3.5 CATEGORÍAS DE ANÁLISIS DE LA INFORMACIÓN	87
3.6 CRITERIOS DE SELECCIÓN DE TÉCNICAS E INSTRUMENTOS DE RECOLECCIÓN DE DATOS	90
3.6.1 Análisis documental	91
3.6.2 Grupos focales	91
3.6.3 Entrevista a profundidad	93

PAGINA

3.7	DISEÑO Y VALIDACIÓN DE TÉCNICAS E INSTRUMENTOS	94
3.7.1	Técnicas e instrumentos utilizados	94
3.7.2	Criterios de validez y confiabilidad	95
3.8	PROCEDIMIENTOS DE RECOLECCIÓN DE INFORMACIÓN	97
3.9	PROCESAMIENTO Y ANÁLISIS DE LA INFORMACIÓN	98
3.10	LIMITACIONES	100
3.11	CRONOGRAMA	101
CAPITULO IV. ANÁLISIS DE LA INFORMACIÓN		103
4.1	REPRESENTACIONES DE LA VIOLENCIA VIAL	104
4.1.1	Lo que se considera violento	106
4.1.2	Violencia en el tránsito como proceso, no como suceso aislado	114
4.1.3	¿La violencia como potencializadora de accidentes o el accidente como violencia?	118
4.2	PROTAGONISTAS DE LA VIOLENCIA VIAL: PERCEPCIONES DIFERENCIALES	124
4.2.1	Violencia vial desde los hombres y desde las mujeres	125
4.2.2	Manifestaciones de violencia según la edad	128
4.2.3	Manifestaciones de violencia a partir de tipo de vehículo y ocupación	130
4.3	SEGURIDAD E INSEGURIDAD EN EL ESPACIO VIAL	131
4.4	PROCESOS SOCIALES, PSICOLÓGICOS Y CULTURALES RELACIONADOS CON ACTUACIÓN VIOLENTA AL CONDUCIR	144
4.4.1	Impacto de las estructuras sociales y económicas	144
4.4.2	Cotidianidad y estrés urbano	150
4.4.3	Impacto subjetivo de conducir y poseer un vehículo	157
4.4.4	La vía pública, un espacio de confirmación de la identidad de género	174
4.5	Cultura de prevención vial	193
4.5.1	Formación para la seguridad vial	194
4.5.2	Tendencia a la omisión o evasión de normas sociales del “qué me importa” al “a mí nunca me va a pasar”	214
4.5.3	Lo que representa la policía de tránsito	226
CAPITULO V. PRINCIPALES HALLAZGOS Y RECOMENDACIONES		233
BIBLIOGRAFIA		261
ANEXOS		265

INTRODUCCIÓN

Todos los días, los diarios de circulación nacional muestran encabezados, fotografías y datos de personas muertas y heridas en las carreteras nacionales. Las cifras han impactado en los indicadores de muertes violentas, en los sistemas de salud, en las incapacidades y, por ende, en los espacios de trabajo. Ni qué decir de las implicaciones psicosociales en las familias y en las personas, como resultado de la repentina pérdida de miembros o el aprender a convivir con lesiones y discapacidades permanentes.

Las dimensiones del problema han hecho que este sea considerado en el mundo como un asunto de salud pública, que requiere de investigación y amplia planificación para lograr un abordaje apropiado. En el análisis del fenómeno, por parte de organismos estatales involucrados en la prevención y la atención de distintas manifestaciones de violencia, se ha planteado la necesidad de reconceptualizarlo como un problema que va más allá del concepto de accidente, tratándose de una importante manifestación de violencia social.

Es precisamente a partir de la búsqueda de explicaciones y de la necesidad de comprender el fenómeno desde esta perspectiva, que la lectura de la realidad demanda su revisión. Tomando en cuenta que en Costa Rica se ha convertido en un discurso coloquial el hablar diariamente de violencia en el tránsito, urge comprender el alcance de las representaciones que surgen al respecto y su correlato con las experiencias cotidianas. Además, dado que las principales estadísticas nacionales e internacionales apuntan a una direccionalidad de género masculino (en muchos de los datos) resulta relevante el análisis como un problema vinculado con adscripciones sociales de género; se evidencia así cuáles son sus implicaciones en términos de la masculinidad y la feminidad.

Es de especial interés, en esta investigación, analizar distintas percepciones y representaciones de conductores y conductoras de vehículos, acerca de lo que significa el manejo automotor en las carreteras nacionales. En un contexto donde

nos socializamos y convivimos cotidianamente con formas de violencia -algunas más evidentes que otras- que además tienen distintas expresiones y consecuencias en relación con el género de sus participantes, esta investigación busca enfocar de qué manera el manejo de vehículos se convierte en una actividad que posibilita la reproducción de esa violencia.

Al realizar la búsqueda de lo que implica el vehículo, las conductas de riesgo y los comportamientos violentos, en relación con otros conductores y conductoras en las carreteras, se pretende llegar a la comprensión de algunos de esos procesos que inciden en que el espacio vial sea percibido como hostil, violento e inseguro.

No se trata de un análisis de la totalidad de los factores que inciden en los accidentes, colisiones u otros incidentes que ocurren en el ámbito vial. Estos pueden verse como la consecuencia de muchas otras problemáticas de los sistemas implicados, cuyo estudio trasciende a esta investigación; sino, más bien, es un acercamiento a procesos psicosociales y subjetivos que entran en juego en el ámbito de la conducción de vehículos automotores.

CAPITULO I. MARCO CONTEXTUAL

1.1 ANTECEDENTES

Tradicionalmente las colisiones y los traumatismos consecuentes ocurridos en el tránsito, fueron vistos en nuestro país y en el mundo como accidentes, asumiéndose como tales a aquellos hechos ocurridos producto de la fatalidad y de situaciones fortuitas, en las que poco o nada se puede hacer para prevenirlos.

Con el paso del tiempo, el análisis científico de los fenómenos, la creación de instituciones especializadas y la elaboración de políticas en torno a la seguridad vial, han permitido describir -con claridad- la importante cuota que aportan los accidentes al total de muertes ocurridas violentamente. Se han hecho mediciones de su ocurrencia en el tiempo y de distintos factores de riesgo asociados con estas. Además se ha analizado el impacto que tienen en la economía, en los sistemas de salud y en otros ámbitos.

Por estas razones, actualmente se considera que el término “accidente” no sólo ha causado una confusión semántica, sino que ha inhibido los esfuerzos para reducir las lesiones. La Organización Mundial de la Salud (OMS) declina en utilizar el término accidente. En su lugar emplea el término “colisión” (o “choque”), para denotar: “... un suceso o serie de sucesos que cabe someter a un análisis racional y a la aplicación de medidas correctivas” (OPS, 2004, p.9). Desde esta perspectiva “...los eventos que producen daño a las personas, no son aleatorios y tienen factores de riesgo identificables...” e incluyen “... interacciones entre personas, vehículos, equipo, procesos y el medio ambiente físico y social” (Espitia-Hardeman, 2005, p.5).¹

¹ Coincidimos con que el término “accidente” está fuertemente arraigado en el imaginario social como un hecho impredecible, lo que dificulta el análisis de situaciones que pudieron prevenirse, por lo cual resulta inconveniente su uso en referencia a las colisiones u otros incidentes que tienen como consecuencias lesiones, muertes, daños materiales e impactos socioeconómicos, en tanto lo fortuito es una de múltiples situaciones que pueden intervenir en su producción. En esta investigación se utilizará preferentemente los términos colisión o se especifica el tipo de incidente que ocurre en el tránsito, en la medida en que la literatura revisada lo permita. No obstante, debe mencionarse que muchos de los textos citados aunque utilizan el término “accidente” le dan una connotación de hechos susceptibles de investigación, control y prevención de sus factores de riesgo. Como veremos en los

Ante el impacto del panorama estadístico, tal y como veremos más adelante, y la observación cotidiana de sus consecuencias en todos los ámbitos, en nuestro país poco a poco se ha ido construyendo una representación de “accidente” de tránsito asociado a manifestación de violencia. Tanto en el lenguaje periodístico como en ciertos espacios de análisis de la realidad nacional se plantea “que el tema de la violencia en las carreteras es un problema grave en Costa Rica” (Gutiérrez Saxe, 2004).

El Informe sobre Violencia Social en Costa Rica, realizado a finales del año 2002, plantea que el abordaje sobre accidentes de tránsito, junto con el de violencia intrafamiliar, es uno de los que muestra más avance en el país; en especial por contar con la participación de distintos sectores.

En ese año, con ocasión de la elaboración de dicho Informe (sobre Violencia Social en Costa Rica) en el marco de una amplia discusión intersectorial e interinstitucional, se realizó el esfuerzo por generar un consenso acerca de la conceptualización sobre violencia. Se analizaron distintos componentes en la ocurrencia de los accidentes de tránsito, y se tomó el acuerdo de continuar denominando al fenómeno general como *violencia en el tránsito*; no obstante, en el país no existe un análisis conceptual de fondo, ni antecedentes de investigación que fundamenten esta propuesta.

El análisis *Estadísticas de Accidentes de Tránsito, Costa Rica 1981-2002*, del Consejo de Seguridad Vial, considera formalmente a los accidentes de tránsito como “una nueva forma de violencia social”, propia de las sociedades modernas, que surge al darse alteraciones en la armonía relacional personas-entorno y que se expresa e impacta en el sistema de tránsito constituido por: “1- la vía y su entorno, 2- el vehículo, 3- el elemento humano en sus diferentes papeles de conductor, peatón y pasajero” (COSEVI, 2002, p.13).

apartados que siguen, reflexiones similares a las apuntadas aquí, promovieron que en Costa Rica se declinara hablar de accidentes de tránsito y en su lugar se haga referencia a violencia en el tránsito.

En dicho informe se describe lo que se considera parte de las manifestaciones de violencia en el tránsito: "...en Costa Rica se reproducen pautas de conducta violenta que a su vez se constituyen en factores de riesgo, tales como, "los piques", la conducción bajo los efectos de alcohol y otras drogas de abuso, los conductores temerarios que exceden los límites de velocidad y el señalamiento reglamentario, el no uso de los puentes peatonales y el cinturón de seguridad, el alto grado de descortesía con que se conduce y se camina por las vías públicas, la ausencia de dispositivos de seguridad en motociclistas y ciclistas, el uso indiscriminado de la publicidad a orilla de las vías, irrespeto a la luz roja, irrespeto a la autoridad del Policía de tránsito. Estas conductas perfilan una cultura de la inseguridad vial, que a todas luces representa múltiples formas de agresión y autoagresión entre los usuarios del sistema de tránsito." (COSEVI, 2002, pp. 13-14)

Aunque en los planteamientos anteriores no se conceptualiza qué se entiende por violencia, en la descripción se mencionan actuaciones riesgosas de los y las participantes en el ámbito vial, asimilándolas con manifestaciones de violencia, agresión o autoagresión, en tanto todas ellas contribuyen a generar inseguridad vial.

En términos generales, tanto en Costa Rica como en otras partes del mundo, se han considerado las conductas y actitudes violentas al conducir, como parte de lo que se denomina factores humanos en la seguridad vial, refiriéndose con ello a los factores que aportan las personas formadas en un determinado contexto social y que pueden incidir en los accidentes de tránsito (Montoro González, 2001).

La Organización Mundial de la Salud (OMS) y la Organización Panamericana de la Salud (OPS), se han pronunciado ampliamente en relación con el impacto de los traumatismos causados por el tránsito en la salud pública. En su último Informe Mundial en el tema (2004) se presenta un enfoque epidemiológico y sistémico que describe los principales factores de riesgo, encontrados a partir de un análisis hecho en diversas partes del mundo.

La OPS señala como inapropiadas las perspectivas de análisis -en materia de seguridad vial- que depositan responsabilidad únicamente en los usuarios y usuarias individuales de la vía pública y, en particular, en los errores humanos de estos y estas. Considera que es una responsabilidad del sistema de tránsito estimar las distintas interacciones entre usuarios y usuarias, el vehículo y el entorno vial, así como diseñar un sistema vial basado en las posibilidades humanas reales; es decir, que incluya en su diseño los posibles “errores humanos”.

Sin embargo, dentro de los factores de riesgo identificados mediante el análisis del fenómeno en muchos países del mundo, menciona aspectos como la velocidad, la edad y la ingestión de alcohol, entre otros. Aunque el informe no hace un cuestionamiento de los aspectos psicosociales que promueven estos factores de riesgo, o las actitudes, percepciones o representaciones asociadas con estos; al utilizar un enfoque que brinda especial relevancia al ambiente en que se dan estos hechos, deja en evidencia que sus propuestas deben analizarse de acuerdo con las particularidades de cada contexto.

Para lograr el acercamiento a esta temática, en este apartado se realiza una revisión de antecedentes internacionales y nacionales. A modo de contexto general se citan datos sobre colisiones en el tránsito, presentando un estado de la cuestión con respecto al impacto que tienen en los ámbitos social, económico e institucional, revisándose, además, estadísticas de los últimos años. Luego se mencionan algunos estudios específicos relacionados con aspectos psicosociales que se han encontrado en estudios sobre factores humanos que inciden en el sistema de seguridad vial.

1.1.1 Panorama internacional

El impacto de los incidentes ocurridos en el tránsito es considerado un serio problema de salud pública en el mundo, “...no solo porque producen directamente lesiones y muertes prematuras, sino por la influencia en el deterioro del

entramado de relaciones sociales de solidaridad y cooperación, lo que hoy se denomina “capital social” (Pellegrini, 1999, en: Ministerio de Salud, 2002).

Esta delimitación como problema de salud pública es planteada por la OMS, ante la magnitud del problema mundial, pues calcula que en los países de América mueren cada año más de 130.000 personas y más de 1,200.000 sufren heridas y cientos de miles quedan discapacitadas a consecuencia de las colisiones, choques o atropellos en las carreteras (Acero-Velásquez y Concha-Eastman, 2004).

Ya desde el año 1949, John Gordon (1949, cit. en Acero-Velásquez y Concha Eastman, 2004) planteó la necesidad de estudiar la “epidemiología de los accidentes” para enfrentar sus causas y aplicar medidas que disminuyeran su alto costo social.

A partir de los años 60, ante el aumento de los vehículos, muchos países desarrollados crearon organismos de seguridad vial en las instituciones estatales encargadas de transporte. Con frecuencia se encontraban desvinculadas de otras dependencias del gobierno que debían tener relación con la seguridad vial. Por ejemplo hubo normas de seguridad de los vehículos, definidas por los ministerios de comercio y de industria, o bien, la aplicación de los códigos de tránsito se dio desde órganos de justicia, sin intervención del sector de la salud pública.

En los años 70, Suecia creó el Instituto Nacional de Investigaciones de Transporte y Carreteras, el Reino Unido estableció el Laboratorio de Investigaciones sobre el Transporte, en Australia se crearon Unidades de Investigación sobre Accidentes y la Junta Australiana de Investigación Vial. En años posteriores se establecieron órganos consultivos oficiales encargados de asesorar y orientar políticas, como la Junta Nacional de Seguridad en el Transporte y la Junta de Investigación sobre el Transporte, que forman parte de la Academia Nacional de Ciencias de los Estados Unidos (OPS, 2004). Actualmente el tema resulta prioritario para el Centro para la Prevención y Control de las Enfermedades de Atlanta, Estados Unidos, que cuenta con un Centro Nacional para la Prevención y Control de las Lesiones.

Desde 1974, mediante la resolución WHA 27.59, la Asamblea Mundial de la Salud declaró a los accidentes causados por el tránsito como un problema de salud pública de suma gravedad, e instó a los Estados miembros a su resolución (OPS, 2004). En el año 2000 la OMS estableció el departamento de Prevención de los Traumatismos y la Violencia, desarrollando una estrategia quinquenal para la prevención de las lesiones causadas por el tránsito. En el año 2004, el Día Mundial de la Salud se dedicó a la seguridad vial, planteándose como lema “La Seguridad Vial no es accidental”. En ese mismo año, en forma conjunta, la OMS y el Banco Mundial presentan públicamente su Informe Mundial sobre Prevención de los Traumatismos Causados por el Tránsito.

En los años 2003 y 2004, las Naciones Unidas adoptaron varias resoluciones (RES/57/309, del 22-5-03, RES/58/9, del 5-11-03, RES/58/289, del 14-4-04), atinentes a la seguridad vial en el mundo y a la necesidad de concientizarse y actuar con respecto a la magnitud del problema de los traumatismos causados por el tránsito (OPS, 2004). En similar sentido, adoptó la RES/60/5, del 1 de diciembre del 2005, instando (entre otros aspectos) a que se asuma la legislación internacional en la materia, propiciando la creación de organismos y planes de acción nacionales y la adopción de medidas a partir del Informe de la OMS (2004). Además, planteó la celebración de la Semana Mundial para la seguridad vial y el establecimiento del tercer domingo del mes de noviembre de cada año, como Día Mundial en recuerdo de las víctimas de los accidentes de tráfico. En esta resolución se incluyó como tema provisional para el 62º período de sesiones de la ONU el tema “Crisis de la seguridad vial en el mundo”.

Otras organizaciones han participado brindando apoyo financiero y en la promoción de su investigación y prevención. Entre ellas se puede mencionar: el Banco Mundial, la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa, el Fondo de Desarrollo de las Naciones Unidas y el Fondo de las Naciones Unidas para la Infancia.

De acuerdo con la OMS (OPS, 2004) en el ámbito de la seguridad vial se han dado controversias e intereses contrapuestos. Con frecuencia han dominado quienes priorizan las inversiones en construcción y mantenimiento de infraestructuras (automóviles y rutas) en función del transporte automotor privado y comercial, con estándares elaborados en contextos de países desarrollados; lo que ha ido en detrimento del transporte público y de la seguridad de usuarios y usuarias no motorizados(as) de la vía pública, como peatones y ciclistas. Por eso señalan que hoy en día se considera: "... un problema importante pero descuidado de la salud pública mundial, cuya prevención efectiva y sostenible requiere esfuerzos concertados." (OMS, 2004, p.3)

El Informe Mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito (OMS, 2004) estima que en el 2002 murieron 1.18 millones de personas por choques en la vía pública; ello significa una media de 3.242 fallecimientos diarios. Señala, además, que si esta tendencia continúa, los traumatismos por vehículos de motor pasarían del noveno al tercer lugar en la carga mundial de morbilidad en el año 2020. Lo anterior implicaría un incremento del 60% con respecto a las cifras actuales de mortalidad y lesión por esta causa.

Para Acero-Velásquez y Concha-Eastman (2004), estas problemáticas son más acentuadas en los países con menor desarrollo, entre otras cosas debido a lo siguiente: "...la variedad de usuarios de las vías es más compleja en los países de bajos ingresos, puesto que en ellas confluyen vehículos motorizados de última tecnología con otros más antiguos, muchas veces sin el mantenimiento adecuado, además de la presencia de ciclistas, motociclistas, carruajes impulsados por personas e incluso personas discapacitadas que usan la vía en sillas de ruedas, así como vehículos de tracción animal. Para esta variedad de usuarios no hay equilibrio, respecto a las necesidades de unos y otros, sino que el diseño de las vías responde a las demandas del flujo vehicular y no a las necesidades de los usuarios no motorizados. Tampoco hay regulaciones o normas tanto legales como sociales que favorezcan la convivencia en las calles y carreteras. Todo lo anterior, conlleva a que

en los países en desarrollo las víctimas más frecuentes sean los peatones, los ciclistas y los motociclistas.” (p. 4)

El mismo informe señala que en un país como Colombia, la causa más frecuente de colisión en el tránsito es atribuida al peatón, por “cruzar sin observar” en el 69% de los casos. Además los registros disponibles de muertos como causa de colisiones por vehículos de motor, muestran que en varios países de América, se da una tasa de 13.3 muertos por cada 100.000 habitantes (Acero-Velásquez y Concha-Eastman, 2004).

Un informe acerca de la Seguridad vial en la región de América Latina y el Caribe, del año 2005, señala que los costos sociales y económicos de los accidentes y las lesiones causados por el tránsito, representan el 1% del PIB en los países de ingresos bajos, el 1.5% en los de ingresos medios y hasta el 5% en los de ingresos altos. Se estima que el costo mundial es de aproximadamente \$518.000 millones al año, de los cuales \$65.000 millones corresponden a los países de ingresos bajos y medios, monto que sobrepasa lo que estos países reciben como ayuda al desarrollo. Se reconoce, asimismo, que se invierte muy poco dinero en su prevención, si se compara con los fondos invertidos en labores de investigación y desarrollo centrados en otros problemas de salud pública (CEPAL/ ONU, 2005, p.6).

Estos costos no solamente impactan en los sistemas de salud y de justicia, sino también afectan otros ámbitos al verse como una manifestación del deterioro de la seguridad de los ciudadanos y por tanto de la competitividad de una ciudad, una región o un país. Además, se considera el impacto que tiene en las familias: “perder a quien es el soporte financiero del hogar, sea el padre o la madre, además de la pérdida psicológica y afectiva, también lleva a perder al proveedor económico de una familia”. Se cita como ejemplo el caso de México donde la muerte de los padres debido a accidentes de tránsito es la segunda causa de orfandad infantil (Hijar, Vásquez y Arreola, 2003, cit. en Acero-Velásquez y Concha-Eastman, 2004, p.7).

Es evidente, entonces, que el panorama mundial nos deja muchas interrogantes abiertas que requieren focalizarse en el contexto nacional.

1.1.2 Contexto nacional

En relación con los antecedentes sobre el ámbito vial en Costa Rica, encontramos que a partir de 1912, año en que circuló el primer vehículo en San José, se asumió progresivamente la responsabilidad de la seguridad vial en el país. Esto a tal punto que en 1920 se obtuvo un liderazgo en América Latina, al publicar el primer Código de la Circulación (MOPT, 2005). Posterior a ello, conforme con la evolución y crecimiento vehicular y nuevos requerimientos en el sistema vial, se han promulgado diversas leyes de tránsito, hasta llegar a la ley 7331, Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres, del 22-04-93, actualmente vigente, así como múltiples decretos, reglamentos y disposiciones ejecutadas desde el MOPT.²

En 1979 se creó el Consejo de Seguridad Vial (COSEVI) mediante la Ley de la Administración Vial (No.6324). Entre sus fines se consideró delimitar las funciones de los distintos organismos que tienen que ver con el planeamiento, administración, regulación y control de tránsito, el generar la coordinación y promover la participación de organismos que sean parte de la seguridad vial. Al mismo tiempo se creó el Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI), encargado de los aspectos infraestructurales, mantenimiento y desarrollo de la red vial del país. Ambas instancias se encuentran adscritas al Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Además, la policía de tránsito es una instancia ejecutora del COSEVI, el cual financia su equipamiento y capacitación.

Desde el COSEVI se han realizado diversas propuestas (planes, programas, proyectos) de mejoramiento de la seguridad vial que han avanzado hacia una visión

² En la Asamblea Legislativa existen varios proyectos de ley para reformar parcialmente algunos artículos de la Ley 7331, asimismo, en el mes de noviembre de 2006 el Poder Ejecutivo ha presentado una propuesta de reforma integral con una nueva ley de Tránsito, que entre otros aspectos, implicaría un aumento considerable de las multas por infracciones a la Ley, fondos que se utilizarían para reforzar el desempeño del COSEVI.

integral del fenómeno, todo ello con la participación multisectorial y en función de abordar los diversos aspectos involucrados en el sistema de tránsito, existiendo en ejecución un Plan Nacional de Seguridad Vial. Se profundizará en este aspecto en el apartado 2.3.

El COSEVI formó parte de la Comisión Nacional para el Abordaje de la Violencia Social³, instancia desde la cual se afianzó la concepción de que en el tránsito se expresan importantes manifestaciones de violencia.

Esta concepción implicó también el hecho de que en el año 2002 se solicitara la notificación obligatoria de los accidentes de tránsito, dentro del Reglamento de Organización y Funcionamiento del Sistema Nacional de Vigilancia de la Salud, del Ministerio de Salud (Decreto Ejecutivo 30945-S, del 18-11-02).

En el informe sobre Violencia Social en Costa Rica se afirma que los accidentes, homicidios y suicidios se han mantenido como las principales causas de muerte durante los últimos 30 años. “Las muertes por accidentes -ya sea de transportes u “otros accidentes”- tuvieron un peso porcentual del 6,4% en 1970, porcentaje que aumentó de manera importante entre 1977 y 1980 con pesos porcentuales de 10% a 11%, mostrando en 1978 el porcentaje mayor con un 11,6%. Luego, decae levemente el porcentaje a niveles de 7% a 8%, peso que ha mantenido en las últimas dos décadas.” (Ministerio de Salud, 2002, p.11).

El análisis realizado para el trienio 2000-2002 muestra que las defunciones relacionadas con el tránsito, ocupan la mayor cantidad de muertes violentas (687) comparativamente con los homicidios (324), los suicidios (248) y otros accidentes (593 defunciones).

³ La Comisión Nacional para el Abordaje Integral de la Violencia Social, trabajó de finales del año 2002 hasta inicios del año 2006, con el fin de integrar las acciones realizadas desde distintas organizaciones y áreas de trabajo para generar un mayor impacto en la prevención de diversas manifestaciones de violencia social. La conformaron organizaciones no gubernamentales e instituciones y oficinas del Poder Ejecutivo y Judicial, bajo la coordinación de los Ministerios de Salud y de Justicia de Costa Rica. Esta instancia fue sustituida a partir de nuevas directrices políticas en el año 2006 por la nueva Comisión Nacional de Prevención de la Violencia y Promoción de la Paz Social, que no tiene representación del MOPT.

En cuanto a la tasa de mortalidad, el rubro citado en “accidentes de tránsito”, implica el mayor riesgo de muerte (17,2 x 100.000 habitantes), seguido de “otros accidentes” con una tasa de 14,8. Los homicidios muestran una tasa de 8,1 y los suicidios de 6,2. Las autoras del informe afirman que “... el riesgo de morir por causas violentas actualmente en Costa Rica es principalmente por accidentes, siendo los de tránsito los de mayor envergadura...” (M. Salud, 2002, p.12).

Según se observa en los cuadros citados, en todos los rubros la mortalidad es más alta en los hombres, siendo la mayor en el tránsito: 28,3 x 100.000 habitantes para el trienio 2000-2002, en tanto que en las mujeres las muertes violentas se deben principalmente a “otros accidentes”, seguida de muertes en el tránsito, homicidios y suicidios. En el cálculo con respecto a sobre-mortalidad masculina, el Informe indica que existe mayor riesgo de morir en los hombres con respecto a las mujeres en una proporción de 5 a 1, por situaciones que se relacionan con el tránsito vehicular.

Cuadro 1

Costa Rica: tasas de mortalidad por causas violentas según sexo y sobre-mortalidad masculinidad. Costa Rica trienio 2000-2002							
Causa	Defunciones			Tasa por 100.000			Sobre-mortalidad
	Totales	Masculino	Femenino	Totales	Masculino	Femenino	
Homicidios	324	273	51	8.1	4.5	0.9	5.2
Suicidios	248	215	33	6.2	3.5	0.6	6.3
Acc.transito	687	576	111	17.2	9.4	1.9	5.0
Otros accidentes	593	401	192	14.8	6.6	3.2	2.0

Fuente: Defunciones. Consulta a censos y grandes bases de datos. INEC-CCP. Elaboración propia. Costa Rica 2000-2002

Fuente: Ministerio de Salud, Violencia Social en Costa Rica, 2002, elaborado con base en: Defunciones. Consulta a censos y grandes bases de datos INEC-CCP, Costa Rica 2000-2002.

En relación con la mortalidad por grupos etéreos, el estudio en mención, muestra que para el total de muertes registradas en el trienio, la mayor cantidad se concentra entre las edades de 15 a 44 años, no obstante al trabajar la tasa

estandarizada por cien mil habitantes, es notorio el riesgo para personas adultas mayores de 75 años (50.4/100.000).

Cuadro 2

Costa Rica: Tasa de mortalidad por causas violentas segun edad, Trienio 2000-2002								
Edades	Defunciones				Tasas por 100.000			
	Homicidios	Suicidios	Acc.Transito	Otros accidentes	Homicidios	Suicidios	Acc.Transito	Otros accidentes
0 -4 años	4	0	16	33	1.1	0.0	4.0	8.4
5 -14 años	6	4	38	33	0.7	0.5	4.5	3.9
15 -24 años	69	61	139	66	8.9	7.8	17.9	8.5
25 -34 años	87	61	140	51	13.9	9.8	22.4	8.2
35 -44 años	59	51	116	63	10.3	8.8	20.2	11.0
45 -54 años	34	35	96	56	9.2	9.6	26.2	15.4
55 -64 años	28	15	59	43	13.5	7.0	28.3	20.8
65 -74 años	19	13	42	50	14.2	9.6	31.7	37.7
75 + años	18	8	42	198	21.4	9.9	50.4	235.4
Total	324	248	687	593	8.1	6.2	17.2	14.8

Fuente: Defunciones Consultas bases de datos INEC-OSR Elaboración: MEC-OSR 2000-2002
Tomado de: Ministerio de Salud, Violencia Social en Costa Rica, 2002.

De acuerdo con un análisis realizado por la UNFPA, en relación con la situación de la persona joven en Costa Rica (2003), tanto para los hombres como para las mujeres de los 12 a los 29 años, las “causas externas” (muerte por el tránsito y de otros tipos, suicidio y homicidio entre otras) constituyen la principal causa de muerte.

Por ejemplo, entre los accidentes (como causa de muerte) registrados en 1998, en el grupo de edades entre 5 a 14 años, los sufridos como peatón, en una colisión de tránsito, ocuparon el tercer lugar. En cuarto lugar se ubicó el ahogamiento y en el sexto y octavo lugar se ubicaron los accidentes de tránsito de otros tipos. En el grupo de edades entre 15 a 44 años, fue el ahogamiento la principal causa de muerte. Los traumatismos sufridos como peatón se ubican en el tercer lugar. En cuanto a la distribución por sexo, en relación con las causas externas de muerte para la población joven, son los varones los más afectados por éstas, en una relación de 4 a 1.

En el informe sobre Violencia Social en Costa Rica (2002) se realizó un análisis del peso que tienen esas muertes violentas en la población. Se utilizó el procedimiento de cálculo de años de vida potencialmente perdidos (AVPP) para las distintas causas de muerte, comparándolos con otras que, según indica, tienen gran importancia en el perfil epidemiológico de la sociedad costarricense.

Los AVPP para las muertes ocurridas en el tránsito ocupan el segundo lugar luego de la mortalidad por causas cardio-vasculares; además, el rubro de edad promedio al morir, por homicidios, por suicidios y por muerte en el tránsito, tiene un promedio inferior a los 40 años.

El costo de la mortalidad por vehículo de motor, siguiendo una metodología de pérdida de producción por muerte prematura, ha sido estimado por el Ministerio de Salud para el año 2002 en US \$830 millones.

Cuadro 3

Años de vida potencialmente perdidos, distribución porcentual y edad promedio al morir según causas violentas. Costa Rica 2002			
Causa	Defunciones		
	AVPP	Porcentaje AVPP	Promedio edad
Homicidios	13,546	7.2	38.5
Suicidios	12,395	6.6	36.8
Accidentes de tránsito	28,831	15.4	39.0
Otros accidentes	19,431	10.4	51.5
Cáncer de estómago	10,072	5.4	67.8
Cáncer de útero	3,191	1.7	62.5
Cáncer de mama	5,175	2.8	59.3
Cáncer de próstata	2,939	1.6	79.0
Cardio-vascular	65,606	35.0	73.9
Diabetes mellitus	8,559	4.6	69.9
Alcohol-cirrosis	12,697	6.8	59.8
HIV-SIDA	4,779	2.6	41.0
	187,221	100.0	

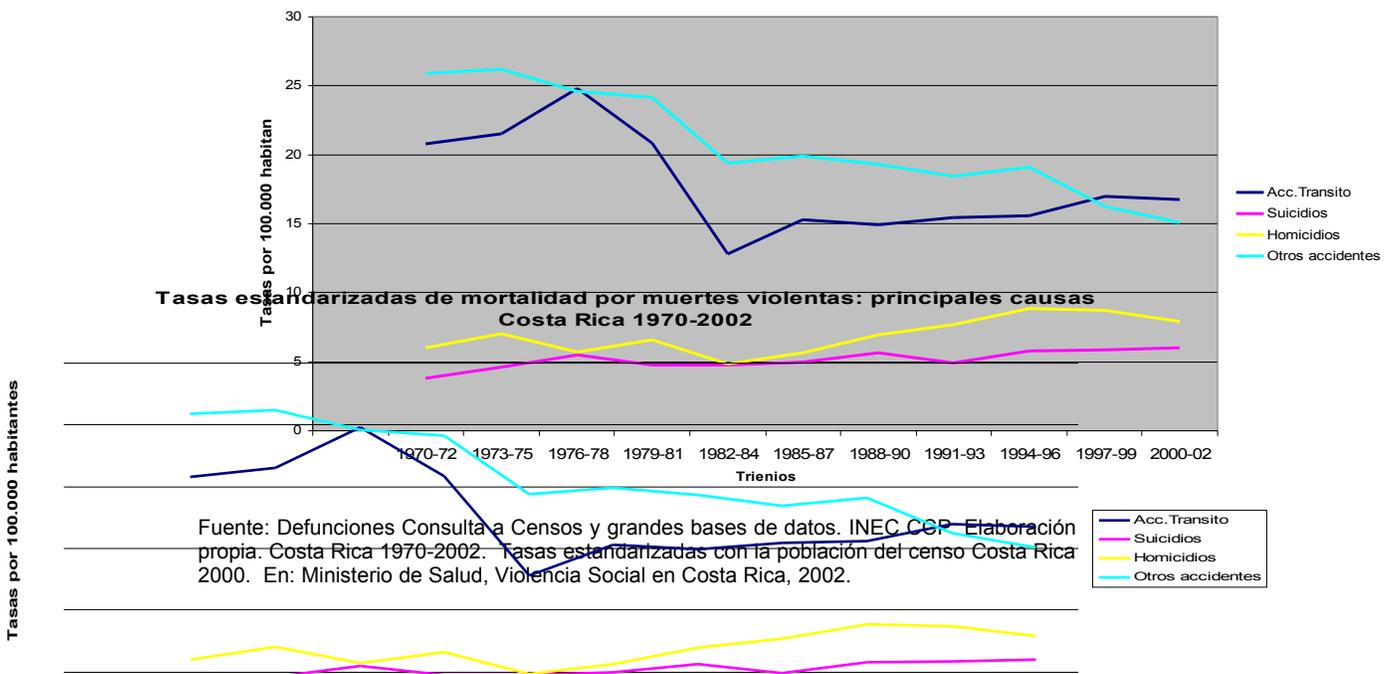
Fuente: Defunciones. Consulta a censos y grandes bases de datos CCP-INEC
 Fuente: Defunciones. Consulta a censos y grandes bases de datos CCP-INEC. AVPP calculados para edades individuales a la esperanza de vida a cada edad respectiva. En: Ministerio de Salud, Violencia Social en Costa Rica, 2002.

El gasto estimado de la atención inmediata en salud en la C.C.S.S. en el 2003 fue de 2.310 millones de colones (1 USD= 440 Colones), sin contar las consultas y hospitalizaciones que generan las secuelas de los accidentes de tránsito (Rojas, 2004). En una actualización de los datos obtenida para el año 2005, la Dirección

Actuarial de la C.C.S.S. señala que los costos de atención por accidentes de tránsito para ese año fueron de 3.419.214.703 millones de colones.

Pueden observarse las tendencias en las muertes por el tránsito al revisar el comportamiento de la mortalidad según tasas estandarizadas. Al comparar el trienio 1982-84 con una tasa de 12,8 por 100.000 hab., con el porcentaje del 2002 que es del 16,7, se da un aumento porcentual del 31%.

Gráfico 1
Tasas estandarizadas de mortalidad por muertes violentas: principales causas
 Tasas estandarizadas de mortalidad por muertes violentas: principales causas
 Costa Rica 1970-2002



Aunque la información recopilada por las autoras del informe, en relación con las muertes ocurridas por el tránsito resulta muy valiosa, en los datos presentados no existe una desagregación que permita observar los porcentajes de muertes en este rubro, según responsabilidad del conductor del vehículo. Tampoco aclara si las muertes son de peatones, de pasajeros o pasajeras u otra modalidad de actuación al momento del deceso.

Esto último es considerado parcialmente por Miranda y Del Valle (2004), en su investigación “La evolución de la Violencia, 1999-2003”, en la cual los autores hacen un análisis sobre las tasas de muerte por delitos culposos.

Al revisar el perfil de la víctima del homicidio culposo señalan que la tasa total de este delito aumentó en el decenio en estudio, afectando a todos los grupos de edad, especialmente por acciones de los varones. Entre las víctimas se incluye a un grupo significativo de 95 niños y niñas de menos de 4 años de edad.

El estudio reporta que las zonas de mayor incidencia son Limón, Guanacaste y Puntarenas, siendo Cartago la que presenta la incidencia menor. El 91% de los fallecidos eran nacionales y el 7% nicaragüenses, con un total de 6022 personas fallecidas. De estas cuales 4988 eran varones y 1034 mujeres. Se indica que más del 50% de las muertes fueron ocasionadas por el atropello del peatón (por todo tipo de vehículos). Los autores determinaron una creciente frecuencia de aparición de la motocicleta y de la bicicleta como vehículos de riesgo.

En lo referente al perfil de los incidentes que conllevan muertes en el tránsito, Miranda y Del Valle, afirman -al igual que se consigna en el Informe nacional ya citado- que este representa el segundo rubro en importancia del total de muertes violentas. Además consideran que esto coincide con lo que ocurre en otros países, en particular relacionándolo con problemas en la calidad de la flota vehicular, los malos requisitos de seguridad, la mala educación de los conductores “en lo que se refiere a conducta y concientización de la responsabilidad, la velocidad y el uso del alcohol, al igual que el estado de las carreteras y su señalización.” (Miranda y Del Valle, 2004).

También afirman los autores que “El crecimiento de la mortalidad fue espectacular, ya que entre 1993 y 1997 osciló entre 300 y 444 muertos por año y para 1998, se llegó a 651 muertos. La tasa total crece de 11.5 a 15 en la década, principalmente por las acciones masculinas.” (Miranda y Del Valle, 2004). Confirman, además, la relación de 1 mujer por cada 5 hombres en las muertes, y un

predominio del grupo de edad entre 15 y 49 años. El total de muertes representa una pérdida de 136.839 años de vida.

Finalmente, el análisis casuístico del estudio indica que las causas del deceso son por atropellos, por el riesgo de ser conductor y por el protagonismo de la motocicleta y la bicicleta. Además los autores apuntan un descenso del porcentaje de casos, que atribuyen a una mayor vigilancia en las carreteras y a los operativos de control de tránsito de los conductores en estado de ebriedad.

Otra fuente de información que compila datos de una década, proviene de la publicación Estadísticas de accidentes de tránsito en Costa Rica 1981-2002, realizada por el Consejo de Seguridad Vial. En su análisis no solamente se consideran aspectos de la vía y de los vehículos, sino también de las personas implicadas en los accidentes.

Partiendo de una serie de indicadores utilizados en el sistema de información del COSEVI, para el año 2000 se indica lo siguiente:

- En la década de 1991-2000 la flota vehicular en el sistema de tránsito tuvo un crecimiento exponencial de 132.78%. El índice de motorización⁴ para el año 1990 fue de 1,1 vehículos por cada 10 habitantes, en tanto para el 2000 fue de 2 vehículos por cada 10 habitantes. Ello representó un aumento del riesgo potencial de accidentes de tránsito y un aumento de emisiones de gases tóxicos.
- La concentración de población es vista como un componente importante del sistema de tránsito. Para el año 2000 se registró que el 50.34% eran hombres y el 49.66% mujeres. El 74,17% de la población corresponde a personas entre 5 y 39 años, lo que muestra que los usuarios y usuarias del sistema de tránsito son en su mayoría personas jóvenes. La provincia de San José concentró el 35.47% de los habitantes del país y la de menor concentración es Guanacaste con 6.92%.

⁴ El índice de motorización indica la relación entre el total de vehículos automotores y la población total de habitantes del país. Se utiliza para estimar el riesgo potencial de accidentes y realizar comparaciones entre países (COSEVI, 2002, p.22).

- En lo alusivo a la tasa de accidentes de tránsito por 100.000 habitantes, en 2 décadas se dio un crecimiento lineal. En el 2000 se registraron (en promedio) 163 accidentes diarios, 3.73 veces más accidentes que en 1981. Pero en el análisis de la tasa de accidentes de tránsito por 10 mil vehículos, dado el aumento de la flota vehicular, esta tiende a decrecer en la década (1991-2000). En el 2000 se dieron 5.99% accidentes (10 mil vehículos menos) que en 1981.
- En el año 2000 el 50,15% de los muertos por accidentes fueron “in situ”. La letalidad del accidente disminuyó de 17,58 por cada 1000 accidentes en 1986 a 11,26 muertos en el 2000, sin embargo, la tasa de heridos leves y graves registraron un crecimiento importante (1.11 heridos graves /10.000 vehículos más que en 1995).
- El análisis de las décadas indicó que los accidentes se incrementaron en los dos últimos meses del año, en particular en diciembre, con tendencia a bajar en el mes de enero.
- En lo referente al perfil de las víctimas, en los roles de peatones, conductores, conductoras, pasajeros y pasajeras, se afirma que los datos de edades sólo se tienen para las víctimas mortales que se ubican (en su mayoría) entre los 15 y 49 años de edad. El análisis de las tasas por 100 mil habitantes, muestra que las personas de 70 a 74 años representan el grupo de mayor mortalidad. En los grupos de edad de 25 a 49 años, las tasas aumentan conforme aumenta la edad, de 17,57 /100.000 de 25 a 29 a 26,48 /100.000 de 45 a 49 años. Las tasas de niños y niñas en edad escolar es menor que en resto de los grupos, 4,58 en los de 5 a 9 años y 5,27 en los niños de 10 a 14 años.
- En relación con el rol de la víctima, la mayoría de los muertos “in situ” fueron los conductores de vehículos; para el año 2000 representó el 41,96% de estos, en segundo lugar con 23,51% se encuentran los peatones y ciclistas y en tercer lugar los acompañantes con 17,86%.

- En cuanto a la posesión de licencia de tránsito y por ende exposición al riesgo en carretera al conducir vehículos, en el año 2000 se reportó 864.141 hombres con licencia, en comparación con 154.639 mujeres, con una razón de 5,59. Las diferencias son notoriamente mayores si se compara la posesión de distintos tipos de licencia, aunque se plantea que las estimaciones se dificultan dada la posibilidad de que una misma persona tenga más de un tipo de licencia. Se afirma que del total de hombres con edad para tener licencia, la poseían 64.16%, en tanto que en las mujeres esto representó solo un 11,49%.

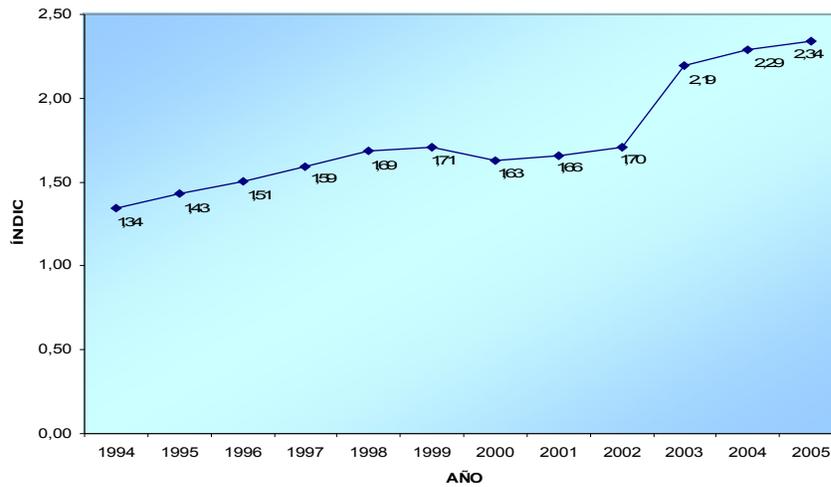
Otros datos procedentes del COSEVI, muestran cómo las diferencias por sexo -antes mencionadas- se mantienen en el tiempo con leves variaciones. En el año 2003 del total de personas fallecidas in situ, el 16.25% fueron mujeres, en el 2004 fueron 15.26%, para una proporción de 5.5 hombres por cada mujer en este último. En el año 2006, de enero a noviembre murieron 266 personas in situ, de estas 221 eran hombres (83%) y 45 mujeres (17%), dándose una proporción de 4.9 hombres por cada mujer.

Por otra parte, datos recientes procedentes de la evaluación del Plan Nacional de Seguridad Vial (Rojas, 2005), señalan que del total de la red vial del país (29.669.45 km), solamente 7.411 mil kilómetros están asfaltados o con concreto y solo un 22% se encuentra en buen estado.

La flota vehicular se estima en 1.2 millones de vehículos, lo que representa un crecimiento del 71% con respecto del año 2000. El índice de vehículos por diez mil habitantes muestra un aumento sostenido, reportándose 2,34 /10.000 en el año 2005. Para el 2005 se reporta un total de 1.308.578 licencias vigentes, entre 974.388 personas (3.1 licencia por persona).

La tasa de mortalidad por 100 mil habitantes descendió de 17.01 en el año 2000 a 14.24 en el año 2005. La tasa de mortalidad por 10 mil vehículos descendió de 10.45 en el año 2000 a 6.43 en el 2005.

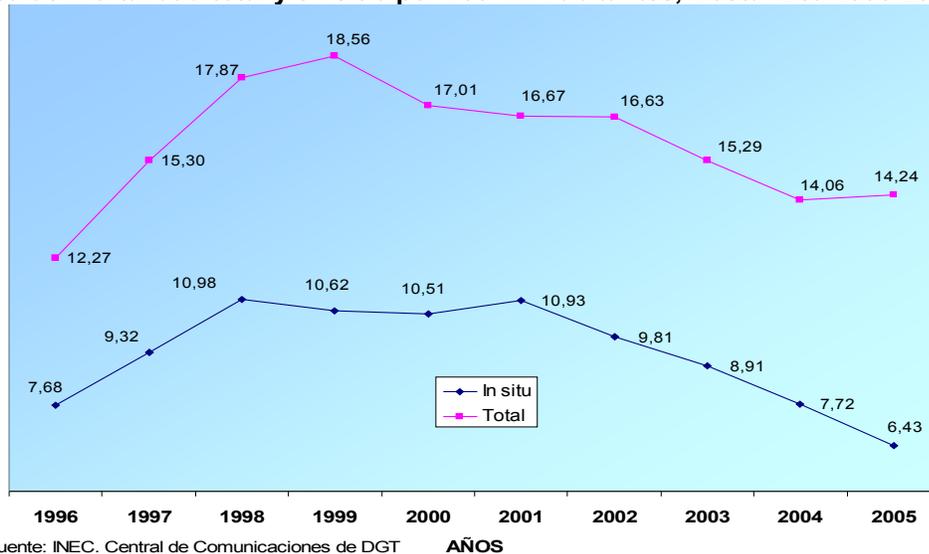
Gráfico 2
Índice de motorización (vehículos x 10 mil habitantes), Costa Rica, 2000-2005



FUENTE: Evaluación Plan Nacional de Seguridad Vial, COSEVI, 2006.

Gráfico 3
TASA DE MORTALIDAD TOTAL Y EN SITIO POR 100 MIL HABITANTES. COSTA RICA 1996-2005

Tasa de mortalidad total y en sitio por 100 mil habitantes, Costa Rica 1996-2005



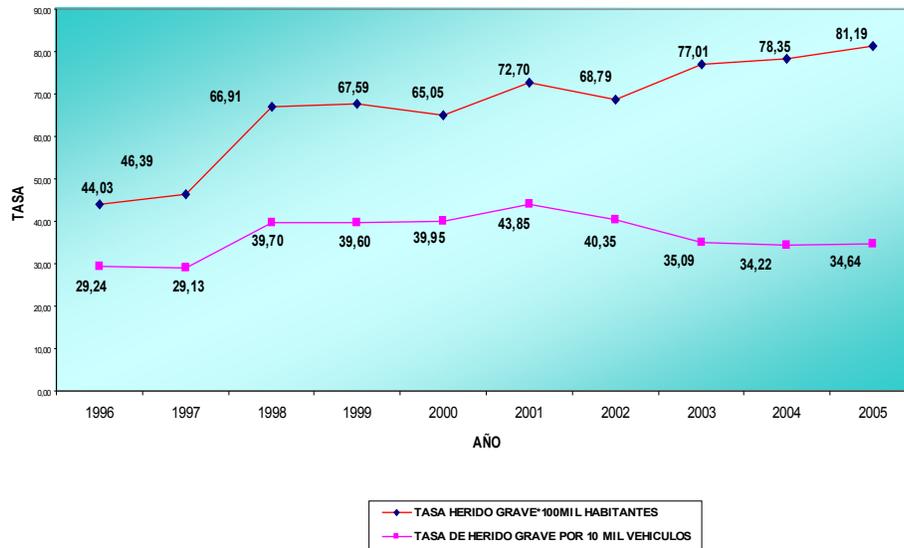
Fuente: INEC. Central de Comunicaciones de DGT

FUENTE: Evaluación Plan Nacional de Seguridad Vial, COSEVI, 2006.

También se dio una reducción de la mortalidad por 100 mil habitantes de un 17.34% en cuatro años del plan evaluado. Además se observa una reducción de la razón de muertos entre accidentes que pasa de un muerto por cada 89 accidentes en el 2000 a 1 muerto por cada 127 en el año 2004. Se incrementó el uso del

cinturón de seguridad en conductores y conductoras de un 24% en el año 2003, a un 82% en el 2004.

Gráfico 4
Tasa de heridos graves por 100 mil habitantes y por 10 mil vehículos,
Costa Rica 1996-2005
 TASAS DE HERIDOS GRAVES POR 100 MIL HABITANTES Y POR 10 MIL VEHICULOS. COSTA RICA 1996-2005



FUENTE: Evaluación Plan Nacional de Seguridad Vial, COSEVI, 2006.

Pese a los anteriores indicadores, relativamente positivos para estos años, tal y como se observa en el cuadro anterior, se reporta un aumento en las tasas de personas con heridas graves por 100 mil habitantes y por 10 mil vehículos en el país; lo cual puede indicar que las políticas han tenido impacto sobre la mortalidad, pero se conserva una importante problemática en lo relativo a morbilidad por accidentes de tránsito.

1.1.3 Antecedentes sobre factores psicosociales asociados con manifestaciones de violencia en el tránsito

Al inicio del Capítulo I se indicó que existen distintas formas de conceptualizar y abordar las complejas problemáticas que tienen lugar en el ámbito

vial. Como veremos en el marco teórico, estas han respondido a modelos de análisis que con frecuencia hacen énfasis en aspectos parciales de los componentes de la seguridad vial.

En esta investigación no se pretende hacer una segmentación y, menos aún señalar una relación causal lineal, entre construcciones psicosociales que sustentan manifestaciones de violencia en el ámbito vial y la ocurrencia de colisiones y traumatismos, aunque muchos de los textos a los que se ha tenido acceso, encuentran gran relación entre una dinámica general de violencia y los accidentes de tránsito. No obstante, sí se considera de relevancia focalizar el análisis de estos componentes a efectos de comprender (de manera más amplia) el contexto en el que ellos se producen. Tal y como lo señala Glizer (1993), un enfoque de prevención “de accidentes” “requiere ir más allá de las causas o factores inmediatos, obvios o visibles, buscando aquellos factores subyacentes, más remotos, que condicionan la presentación de los mismos (Glizer, 1993, p. 38).

Se constató que en lo que se refiere a antecedentes específicos sobre manifestaciones de violencia contempladas dentro del “componente humano” que incide en el sistema de tránsito, en el país no existe ninguna investigación. Tampoco existen antecedentes específicos que analicen la relación entre violencia en el tránsito y género. En el contexto internacional se ha tenido acceso a pocas referencias de análisis e investigaciones formales.

En términos generales, en su mayoría se emiten interpretaciones de datos, opiniones o afirmaciones acerca de aspectos sociales y culturales relacionados con accidentes de tránsito. Algunas de ellas hacen referencia a cómo se proyecta en estos la socialización del género.

Veamos, entonces en qué consisten sus análisis y resultados.

Con base en la experiencia de investigación realizada por el Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS) de la Universidad de Valencia, Montoro (2001), afirma que se ha encontrado una relación entre la violencia en el

tráfico y los accidentes. Además afirma que en las encuestas de opinión es frecuente que así sea percibido por los ciudadanos y ciudadanas, en especial en las grandes ciudades. Partiendo de análisis previos, este autor agrega que en las sociedades y colectivos en los que se ha observado más indicadores de violencia social, también se presentan mayores niveles de accidentes de circulación. Además, señala que según diversas encuestas realizadas en su centro de investigación, el 30% de los ciudadanos en las grandes ciudades piensa que la agresividad directa o indirecta de los conductores, es una de las principales causas desencadenantes de los accidentes de tráfico urbanos.

En el Informe Mundial sobre la Violencia y la Salud presentado en el 2002, por la OPS, el impacto de las colisiones o aspectos asociados con la inseguridad en el tránsito no se consignan en la clasificación ni en las manifestaciones específicas de violencia comentadas en el informe.

En el 2004, la Organización Mundial de la Salud y el Banco Mundial, publican el Informe Mundial sobre Prevención de los Traumatismos causados por el Tránsito (OPS, 2004). Como se indicó en el apartado anterior, en este Informe la OMS señala como inapropiado estudiar en forma separada al usuario de la vía pública, al vehículo y al entorno vial; por lo que afirma se debe estudiar las interacciones entre los distintos componentes.

Señala también que en el tránsito el riesgo de traumatismo depende de cuatro elementos: la exposición, la probabilidad de sufrir una colisión dada una determinada exposición, la probabilidad de traumatismo en caso de choque y el resultado de dicho traumatismo. Los factores que inciden en el riesgo los califica como: "...error humano en el sistema de tránsito, la magnitud y naturaleza de la energía cinética del impacto al que las personas se encuentran expuestas en el sistema como resultado de los errores, la tolerancia del cuerpo humano a este impacto, la disponibilidad y calidad de los servicios de urgencia y de atención traumatológica aguda" (OPS, 2004, p. 83).

En su Informe afirma que: “Detrás de los errores que cometen los usuarios de la vía pública, hay limitaciones naturales relacionadas con la visibilidad durante la noche, la visión periférica, la estimación de la velocidad y las distancias, el procesamiento de la información por el cerebro, y **otros factores fisiológicos asociados a la edad y el sexo** que influyen en el riesgo de participar en colisiones. En el error humano también influyen factores externos como el trazado de la vía pública, el diseño de los vehículos, las reglas de tránsito y su aplicación.” (OPS, 2004, p.83; el énfasis es nuestro).

Entre los factores asociados con la edad y el sexo, incluye el uso de alcohol y la alta velocidad. Se afirma que los riesgos de colisión son mayores para los conductores adolescentes que para todos los demás grupos de edad comparables; los jóvenes de 16 y 17 años de edad son los más expuestos. Además plantean que según estudios realizados en países desarrollados, los riesgos son más altos durante el primer año después de la obtención de la licencia de conducir.

Al explicar las razones de un riesgo más alto determinan que esto se relaciona con: “...los criterios de movilidad y las características del vehículo (por ejemplo, a menudo se ha pedido prestado), las características psicológicas, **tales como la búsqueda de emociones fuertes y el exceso de confianza**, la menor tolerancia al alcohol en comparación con las personas de más edad, la velocidad excesiva o inapropiada, que es el error más común entre los conductores jóvenes” (OPS, 2004, p.93; el énfasis es nuestro).

Aunque se hacen consideraciones que tienen claras implicaciones socioculturales, no se profundiza en los factores psicosociales que pueden incidir en estos u otros de los factores de riesgo que menciona el Informe. Esto resulta relevante si consideramos planteamientos como los de Glizer al referirse al análisis epidemiológico de los factores de riesgo en el tránsito: “... el énfasis en la responsabilidad personal ignora el rol de los ambientes social, político, económico y físico que en gran medida determinan el comportamiento.” (Glizer, 1993, p. 38).

Además, el mismo autor plantea que “Un factor de riesgo es factible de ser analizado también recurriendo a un modelo como la historia natural. Es decir, que es posible buscar sus orígenes, las “causas de las causas”. Los determinantes o favorecedores de un factor de riesgo pueden ser considerados como factores de riesgo en sí mismos. Así, por ejemplo, siendo la velocidad excesiva un factor de riesgo, aquello que contribuye a este comportamiento también merecerá ser considerado como tal.” (Glizer, 1993, p.108).

Basándose en los resultados del Informe de la OMS ya mencionado, y teniendo en cuenta los resultados del Seminario Internacional sobre Seguridad Vial (OPS Brasilia, Junio 28 a 30 de 2004), la OPS/OMS publica el documento *La seguridad vial un problema de política pública* (Acero-Velásquez y Concha-Eastman, 2004).

En este último informe, se hace un análisis más allá de los accidentes o la accidentabilidad, tratándose como un problema de inseguridad vial que requiere de una propuesta de políticas públicas sostenidas y sustentables de Seguridad Vial, para fortalecer la gestión institucional, el entorno urbano y la cultura ciudadana (Acero-Velásquez y Concha-Eastman, 2004). Aunque los autores realizan amplias recomendaciones en estos ámbitos, en ningún apartado de este informe se conceptualiza esta problemática, en general, ni a ninguno de sus componentes, como manifestaciones de violencia social.

Según se cita en la “Revista Electrónica Luchemos por la Vida” (Revista No.6, 2004) existen otros antecedentes. En 1996 la Fundación para la Seguridad del Tránsito de los Estados Unidos estudió más de 10.000 incidentes de agresiones al conducir (ocurridos entre 1990 y 1996) descubriendo que al menos 218 personas murieron y otras 12.610 salieron heridas cuando los conductores “se enojaron”. La mayoría de los conductores involucrados en estos accidentes fueron varones jóvenes con edades entre 18 y 26 años. No obstante, de acuerdo con la Fundación, hombres y mujeres de cualquier edad pueden manejar agresivamente si están de mal humor o en malas circunstancias.

Las razones dadas por los conductores y conductoras para explicar su conducta violenta resultaron bastante triviales: "Ella no me iba a dejar pasar", "Se me pegaba atrás constantemente"; o, como explica este conductor acusado de homicidio "Prácticamente me empujó fuera de la carretera, ¿Qué se suponía que tenía que hacer?" (AAA, 1996, en Revista No.6, 2004).

Ante estos resultados, la revista plantea que se ha determinado mediante encuestas de opinión, la existencia de diversas conductas que incitan fuertemente a que al conducir se reaccione con violencia. Ante estas conductas proponen alternativas preventivas. De sus recomendaciones se deduce que quien conduce vehículos se siente provocado en las siguientes circunstancias: alguien le obstaculiza el paso, no se disculpa si hace algo incorrecto, le impide adelantar, le sigue un vehículo muy de cerca, o alguien le hace gestos obscenos con las manos o la cabeza, insiste en el uso de la bocina o compite por el espacio en un estacionamiento.

También se colige que si el conductor o conductora "sigue la corriente", "se engancha en la conducta violenta de otro", si trata de "arreglar" las cosas "hombre a hombre", si no guarda la distancia y establece un contacto visual iracundo, o si se baja del auto de manera retadora, puede convertir un encuentro impersonal entre dos vehículos en un duelo personal. El artículo plantea que el problema se modifica al darse un cambio de actitud al conducir, contrarrestando el estrés y el deseo de ganar (como en una competencia de alta velocidad contra el tiempo). Consideran necesario ponerse en el lugar del otro conductor, en lugar de juzgar su comportamiento como algo personal y recomiendan la búsqueda de apoyo para manejar el enojo.

Montoro (2001), realiza un análisis muy amplio en relación con los factores humanos que intervienen en la violencia observada en los conductores de vehículos. Desde su perspectiva, en la actualidad "el tráfico se ha convertido en una de las situaciones sociales donde hay mayor uso indebido de armas" (p.22), aspecto que

obviamente tiene implicaciones de riesgo cuando median actitudes violentas en quienes conducen vehículos.

El mismo autor afirma que se trata de una problemática compleja en la que intervienen múltiples factores, desde los fisiológicos hasta los culturales; aunque considera que los estereotipos y prejuicios sociales tienen el mayor peso. En el análisis se debe contemplar el hecho de que al manejar un vehículo en el organismo se produce una fuerte activación de muchos mecanismos psicofisiológicos, con el fin de potenciar la capacidad de reacción requerida, lo cual podría considerarse una disposición que haría más susceptible la aparición de reacciones violentas. No obstante, el autor señala que “esta es una condición necesaria pero no suficiente como para ser agresivos en el coche” (Montoro, 2001).

De mayor relevancia para ello, el citado autor considera que en la respuesta violenta incide: “...la impunidad con que quedan la mayor parte de las acciones violentas, el anonimato que tenemos dentro del casco o del habitáculo del coche, y además la posibilidad de huida que permiten los vehículos, tras la realización de una conducta violenta. A todo ello se añade además el hecho de que los vehículos son considerados por la mayor parte de los conductores, como uno de los más preciados y valiosos territorios privados, por lo que cualquier amenaza o maniobra que puedan dañarlos, es considerada como grave y se responde con violencia.” (Montoro, 2001, p.22).

El autor señala que aunque cada persona responde de manera particular, existen ciertos patrones reconocidos que deben tomarse en cuenta en el análisis de la violencia en el tránsito:

- “El estado del conductor: si se está bajo los efectos del estrés, si se tiene prisa, si se ha bebido alcohol, etc, se suele reaccionar con mayor grado de violencia.
- La interpretación de la conducta del "agresor": no es igual pensar que un coche se nos acercó demasiado por intentar esquivar a un niño, que echarse encima para quitar a otro una plaza de aparcamiento.

- La edad-sexo: generalmente se responde peor ante los conductores más jóvenes y los más viejos, y también peor ante mujeres que ante los hombres.
- La raza⁵ y aspecto externo: en general se reacciona peor ante las personas que no son de nuestra misma raza, y ante aquellos que tienen un aspecto físico y vestimenta que no entra dentro de nuestros cánones.
- Tipo de vehículo: la respuesta agresiva, lamentablemente suele ser más negativa ante colectivos como los taxistas o frente a aquellos que están conduciendo un coche viejo o con determinadas matrículas.
- El tipo de disculpas del agresor tras la realización de una determinada acción provocativa o de riesgo, modela también la magnitud de la respuesta violenta.
- Finalmente, el ir acompañado o no, según el caso, puede potenciar o disminuir la respuesta violenta.” (p.23)

También la existencia de trastornos psicológicos en conductores y conductoras (en particular los estados depresivos) por su alta incidencia en la población y por sus repercusiones psicofisiológicas, son considerados como posibles fuentes tanto de conductas violentas como de accidentes por fatiga, por disminución en la atención, alteraciones perceptuales, en la velocidad de reacción y en la toma de decisiones, entre otras.

Para Montoro algunas conductas violentas en el tránsito, pueden estar asociadas con las tendencias suicidas que experimentan muchos depresivos y con el desprecio que estos sienten por la vida. Ello les conduce a no evitar el riesgo o a involucrarse, premeditadamente, en situaciones de peligro (Montoro, 2001). Además, se indica que en la persona con depresión puede aumentar la ansiedad y la irritabilidad. Sin embargo, de nuevo el autor señala que, no necesariamente, estas situaciones se presentan en todos los depresivos, ni impactan de manera similar en la conducción del vehículo, al incidir en ello muchos otros factores personales, sociales e incluso el uso de medicamentos específicos.

⁵ El término es utilizado por el autor, en nuestra investigación esto será asumido como pertenencia a grupo étnico.

Resultan relevantes, para este análisis, los planteamientos de Montoro (2001) acerca de que de la misma manera como se presentan situaciones violentas en el tránsito, también existen -como contrapartida- los comportamientos de ayuda, desinteresados, no impuestos, que buscan apoyar a quienes se encuentren en algún peligro o apuro (avería mecánica, llantas pinchadas, etc.), a los que califica como comportamientos altruistas.

Estos comportamientos, según el autor, se relacionan estrechamente con los estereotipos que influyen en la reacción violenta. Plantea que a partir de diversos experimentos en los que se simulaba una avería o un pequeño accidente, se pudo estudiar el comportamiento de ayuda que tenían los otros usuarios que circulaban por la carretera. Las conclusiones más relevantes de estas experiencias fueron las siguientes:

- Las mujeres suelen recibir muchas más ofertas de ayuda que los hombres.
- Los hombres mayores despiertan más la conducta altruista que los hombres jóvenes.
- En las pequeñas ciudades el altruismo es significativamente mayor que en las grandes poblaciones.
- En general, las conductas de socorro son mayores en las carreteras secundarias y en los caminos vecinales que en las autopistas y en las vías de alto tránsito.
- Los aspectos externos como la climatología, la vestimenta, la raza o el tipo de coche, también modelan, de manera notable, el comportamiento de los conductores a la hora de ofrecer su ayuda a los otros.

Relacionada con el tema que nos ocupa, también se realizó en México la investigación *Atribuciones del paciente respecto al origen de los accidentes de tránsito y violencia*, hecha por profesionales de varias instituciones de salud vinculadas con análisis epidemiológico (Garza Elizondo, Zárate Saldaña, Salinas Martínez, Núñez Rocha y Villarreal Ríos; 2003).

Trabajaron con 60 personas con edades entre los 22 y 42 años, en su mayoría hombres (90%), víctimas de lesiones producidas por accidentes de tránsito o por diversas manifestaciones de violencia, que estaban ubicadas en un hospital de traumatología. Con estas analizaron las atribuciones que dieron al origen del evento, sus lesiones y evolución de sus síntomas, así como los pesos culturales de éstas, relacionándolos con el tipo de accidente, la edad, el sexo, la escolaridad, la remuneración económica y la presencia de adicciones.

Encontraron que, en su mayoría, independientemente de sus características sociales, los hombres atribuyeron el origen de los accidentes de tránsito a la imprudencia; en tanto que las mujeres lo atribuyeron más al cansancio. También se planteó la presencia de drogas ilegales, alcohol y medicamentos como factores importantes en lesiones por accidentes. Debe señalarse que en el estudio los accidentes no son vistos como manifestaciones de violencia, ni se realiza un análisis sobre las implicaciones socioculturales (desde la perspectiva de género) que tienen los atributos predominantes.

Otro estudio sobre los accidentes de tránsito en la adolescencia, que relaciona situación socioeconómica y género, fue realizado en la Facultad de Psicología de la Universidad de Uruguay (Perdomo, 2000). En este se trabajó con una muestra representativa para la ciudad de Montevideo, de adolescentes entre 15 y 19 años. Entre sus hallazgos relevantes está que los y las adolescentes reportaron múltiples accidentes de tránsito que no habían sido registrados; tanto porque pasaron inadvertidos, porque no fueron denunciados o porque se ocultaron.

Mencionaron haber sido víctimas de accidentes: antes de los 5 años 23%; entre los 5 y los 9 años 32%; entre los 10 y los 14 años 36% y entre los 15 y los 19 años 62%. El tipo de accidente está relacionado con la edad, de modo que en la infancia predominan los accidentes de tránsito que se producen en vehículos conducidos por otros, en torno a la pubertad (10 a 14 años) los peatonales, y a partir de los 15 años, los que se producen en vehículos conducidos por los propios adolescentes.

Al revisar la distribución por estrato socioeconómico y sexo se reportan los siguientes resultados:

En los estratos alto y bajo es donde se da la mayor incidencia de accidentes declarados (50% y 48%). Lo anterior para Perdomo (2000) corresponde con una mayor expresión de vivencias de desamparo y abandono en estos grupos.

En el estrato alto se da el mayor índice de accidentes vehiculares en los cuales conducía el propio accidentado (para ambos sexos). Lo anterior se relaciona con la posibilidad de acceso al uso de vehículos familiares (automóviles) o vehículos propios (ciclomotores). Predominan los accidentes automovilísticos, con una mayor incidencia de accidentes fatales protagonizados por conductores varones. Los accidentes de mujeres conductoras se dan básicamente en ciclomotores. En muchos casos de accidentes vehiculares femeninos, en especial con automóviles conducidos por otro, el conductor era un adolescente varón.

En el estrato bajo se reporta el porcentaje más alto de accidentes peatonales en adolescentes. Estos son declarados cinco veces más por mujeres que por hombres. La autora realiza su análisis, vinculando estos resultados con los encargos sociales hacia las mujeres de sectores económicamente deprivados. Señala que los datos podrían asociarse con el hecho de que los varones permanecen en la calle desde edades más tempranas, lo cual podría implicar un mayor aprendizaje. Mientras la mayoría de los accidentes peatonales de varones se produjeron entre los 5 y los 9 años, los de las mujeres se dieron después de los 10 años (entre los 15 y los 19) (44%).

La autora enfatiza que en ese período, la mitad de estas adolescentes inician su actividad laboral, sobre todo en tareas de servicio doméstico. Esta salida del ámbito familiar implica traslados para los cuales no están preparadas, y enfrentarse a una nueva forma de domesticidad en la que concurren nuevos códigos (por ejemplo en la organización de la vivienda, los hábitos familiares y el lenguaje). Lo anterior se correlaciona con el incremento de los niveles de vulnerabilidad femenina,

en la medida en que se desciende en la escala social. Además, Perdomo (2000) relaciona este tipo de accidentes con la conmoción propia de la adolescencia, con fuertes sentimientos de desvalorización, y con el enfrentamiento a situaciones conflictivas que incluyen entre otras las agresiones sexuales (incluso el incesto) y los embarazos precoces.

En el caso de los varones de estrato bajo se registra un importante índice de accidentes en vehículos conducidos por ellos mismos. Por un lado, en medios de transporte que son herramientas de trabajo (carros, caballos, y bicicletas), por otro, en motos, que según Perdomo (2000) ocuparían el lugar simbólico de la potencia masculina y de lo que no se posee; esto en un sector donde el hombre suele ser relegado y no puede ocupar el rol masculino tradicional. Por lo tanto, para ambos sexos, los accidentes de tránsito no son independientes de la inserción social que condiciona, a su vez, su inserción laboral.

En el estrato medio (44.5%) se dan ante todo accidentes peatonales y en vehículos conducidos por el accidentado. Esto se explica, según la autora, por la multiplicidad de actividades que se imponen a niños y jóvenes para complementar la educación pública, generalmente fuera de su barrio. Estas actividades implican desplazamientos a zonas de mayor circulación de tránsito y traslados en medios de transporte urbanos. En este estrato los accidentes vehiculares de mujeres revisten nuevamente gran importancia (casi la mitad de los accidentes declarados), fundamentalmente en ciclomotores o en bicicleta en la vía pública.

Luego de la revisión de los resultados se señala que los accidentes de tránsito se relacionan con una compleja articulación de factores de tipo psicológico, social, cultural, familiar, etc., que llevan al adolescente a asumir conductas que atentan contra su salud y ponen en riesgo su vida. Ello no solo es parte del impacto de los cambios corporales, vinculares e intrapsíquicos en la adolescencia, que se dan en medio de fuertes contradicciones. Si estas no logran ser manejadas de otra manera, una salida posible sería el accidente.

Además, se considera que en el proceso adolescente se presentan dos características que desde el punto de vista psicológico pueden ser muy relevantes para la ocurrencia de los accidentes: la omnipotencia y la actuación. “Las conductas de riesgo que asumen los adolescentes cruzando atolondradamente la calle o conduciendo vehículos, implican tanto un desafío a las normas, una forma de probarse, de buscar una autoafirmación, como un deseo de sentirse "mayores" haciendo uso de ese poder que tienen los adultos, representado por los vehículos. Desde ese "poder" se despliega la omnipotencia narcisista propia del adolescente que le impide ver los riesgos con un principio de realidad, sintiendo que nada puede pasarle, que la muerte no existe, y convirtiendo en un desafío excitante la aventura de la velocidad.” (Perdomo, 2000).

La autora indica que aunque en los accidentes no se plantea una intención consciente y deliberada de quitarse la vida, en los jóvenes se observa una fuerte agresividad autodirigida que puede conducir a la muerte. Incluso ella afirma que el accidente podría constituir un suicidio o intento de autoeliminación encubierto. Todos estos aspectos los ubica en el contexto de las diversas problemáticas que enfrentan los y las adolescentes en términos de falta de oportunidades de trabajo, inseguridad ante el futuro, de sentirse excluidos y autoexcluidos, lo que golpea con más fuerza a los estratos sociales bajos, donde se ha visto que hay cifras más altas de accidentes para las mujeres.

Finalmente, el estudio formula la hipótesis de que en algunos casos los accidentes podrían ser la única forma en que los jóvenes pueden "decir" que están atravesando situaciones conflictivas; están llamando la atención de las personas adultas. Ante ello la autora propone que las alternativas preventivas deben darse desde el sector salud, desde el sistema educativo, la familia, los grupos de pares y las organizaciones juveniles, y desde una educación vial adecuada a cada tipo de realidad.

El panorama de la investigación anterior es preocupante, en especial si tomamos en cuenta un estudio sobre factores de protección y riesgo con población

adolescente en Costa Rica, auspiciada en el año 2001 por el Programa de Atención Integral a la Adolescencia (PAIA) de la C.C.S.S. En este, entre muchos otros aspectos se indagó sobre situaciones relacionadas con el ámbito vial. Al respecto se encontró que un 36.9% reportó haber viajado en vehículos conducidos por otras personas menores de edad. El 6.9% refirió haber estado involucrado en un accidente de tránsito donde quien conducía era menor de edad. Sólo un 53% indicó usar el cinturón de seguridad como acompañantes y un 54% como conductores o conductoras. Un 10.2% refirió haber asistido a piques, en tanto el 10.79% reportó haber participado en ellos.

Esto evidencia, según los autores, que muchos adolescentes están expuestos a situaciones de riesgo de accidentes de tránsito que pueden provocar daños a sí mismos o a otros. Además encontraron que la exposición al riesgo está asociada al género, dándose más conductas riesgosas (como el conducir vehículos sin edad para hacerlo) en los hombres adolescentes.

Como ya hemos señalado al inicio de este apartado, en el Informe La Seguridad Vial un Problema de Política Pública, no se conceptualiza el problema como manifestación de violencia social, sino de inseguridad vial. Resulta relevante incorporar algunas de las consideraciones que hacen los autores, acerca de las implicaciones que estos tienen en relación con la cultura ciudadana y la existencia de comportamientos “inadecuados” de los usuarios y usuarias del sistema de tránsito.

Siguiendo el análisis de Antanas Mockus (2001) los autores afirman que en estos comportamientos “inadecuados” se observa una discordancia entre ley, moral y cultura: “Cuando no hay legislaciones claras o los ciudadanos no se sienten comprometidos personalmente con las leyes y no hay un rechazo cultural ante los comportamientos inadecuados, el sistema social produce efectos adversos sobre la vida en sociedad y por tanto en la integridad de las personas. Es el caso de conducir embriagado, conducta sobre la cual en muchos países las tres regulaciones han fracasado, por cuanto la ley que prohíbe y sanciona este comportamiento no es

aplicada adecuada y oportunamente por las autoridades, por otro lado, la conciencia de quienes se comportan de esta manera no los cohibe de consumir licor y conducir vehículos y las comunidades o grupos de ciudadanos no sancionan culturalmente a quienes se comportan de esta manera... En una ciudad diversa, plural, heterogénea, las reglas compartidas favorecen la simultaneidad de comportamientos seguros.” (p. 20)

Los autores mencionan que en el comportamiento inadecuado en el espacio vial también pueden incidir otros aspectos, tales como el individualismo, el reto de dominar el tiempo, el desconocimiento de las reglas de convivencia, lo que incrementa el riesgo en la coexistencia de peatones, vehículos y el uso de la infraestructura vial. “Giros indebidos, cruce de semáforos en rojo, desarrollo de altas velocidades, estacionamientos en lugares prohibidos, la no utilización de los puentes peatonales, transitar por debajo de éstos, cruzar la calle entre los vehículos, conducir embriagado, entre otros, son comportamientos de personas que no logran dimensionar las consecuencias de sus actos y su implicación en la vida de otros y de sí mismos, activando la cadena de hechos que pueden devenir en una inseguridad de tráfico.” (Acero-Velásquez y Concha Eastman, 2004).

Sin embargo, su análisis evidencia que no existe una forma simple de explicar cada uno de los comportamientos que atentan contra la seguridad vial. Por ejemplo, observan que en la alta velocidad, además del riesgo de perder el control (porque el conductor tiene menos tiempo para reaccionar y el vehículo se vuelve menos estable) existen otros factores que inciden para incrementar la posibilidad de ocurrencia de un accidente de tránsito: confluencia de diversas posibilidades de velocidad en la vía, exposición al tránsito por parte de usuarios vulnerables en vías donde los vehículos desarrollan altas velocidades, vías con trazados, señales y equipamientos inadecuados (Acero-Velásquez y Concha Eastman, 2004).

En relación con el consumo de alcohol (identificado mundialmente como factor de riesgo) los autores señalan que como conductor o peatón, el estar embriagado incrementa la posibilidad de morir o resultar lesionado, dado que esta sustancia

reduce la capacidad de acción y la reacción de una persona, para mantener el control de sus movimientos o vehículos. Aunque existen regulaciones al respecto en la mayoría de los países, con frecuencia éstas no se aplican, ni se toman medidas ejemplarizantes con los conductores embriagados. Además, indican que se han realizado campañas para concientizar sobre el riesgo de conducir en estado de embriaguez. No obstante, hay estudios que plantean que las campañas no necesariamente conducen a la modificación del comportamiento.

Como puede verse nos encontramos frente a un panorama complejo. Cualquier tipo de generalización o simplificación podría resultar sesgada y falsear la interpretación apropiada de la realidad. Ello nos convoca a enfrentar el reto de lograr una lectura crítica de la información existente en el país acerca de este problema y a la búsqueda de otras fuentes de información para focalizar el análisis desde perspectivas no exploradas suficientemente hasta ahora.

1.2 JUSTIFICACIÓN

Año 1655: el coche del Gobernador del Arzobispo de Madrid pasó corriendo tan deprisa, que derribó el coche del Sr. Conde de Losada. El Conde ofendido corrió tras el Gobernador y cuando lo alcanzó, sacó su espada y pinchó a sus mulas hasta matarlas. (Montoro González, Universidad de Valencia, s.f. 22)

...

Año 2006: en cualquier carretera del país... un sujeto se asoma por la ventana del auto para insultar a quien quiso adelantarle, otro hace gestos ofensivos a quien le toca la bocina para que despeje la vía... alguien más grita y gesticula porque no tiene espacio para pasar con su vehículo...

Los datos y análisis consignados en el apartado anterior, dan la base para plantear el hecho de que en el tránsito de vehículos por las carreteras del país, hay multiplicidad de procesos psicosociales, económicos, políticos, tecnológicos y culturales implicados.

Por ello su dinámica no puede analizarse en forma aislada, sino más bien como un escenario que reproduce y recrea el contexto en el que se construye. Ello involucra a todos los y las participantes del sistema de seguridad vial, tanto a quienes planifican el sistema, aplican sus normas, regulan y controlan su dinámica, como a quienes resultan sus víctimas. Involucra además a quienes, aún sin tener una intencionalidad de la comisión de un hecho delictivo o de involucrarse en un “accidente”, realizan conductas que potencian el riesgo de daño hacia sí mismos o hacia otros.

Es evidente, sin embargo, que el problema no es abordado de esta manera en la mayoría de las fuentes consultadas, ni se conciben las muertes o las lesiones ocurridas en el tránsito como parte de la violencia social. Esto tiene relación con la forma en que se define y clasifica lo que se entiende por violencia y, en particular, qué puede entenderse como violencia en el ámbito vial.

En el momento histórico que vivimos, los diversos incidentes que ocurren en el tránsito (lesiones, colisiones, daños a los vehículos, conducción temeraria y otras faltas a la ley General de Tránsito) son analizados institucionalmente como un motivo de inseguridad y, por ende, como un problema que atenta contra la tranquilidad, la salud pública y la vida de la población.

Para las instituciones atinentes, estas consideraciones conllevan grandes inversiones en materia de campañas preventivas en los medios de comunicación nacional y, en otros espacios, especialmente en períodos en que se ha detectado tendencias al alza en los indicadores de lesiones y muertes. Tal es el caso de los programas del Instituto Nacional de Seguros y del Consejo de Seguridad Vial. Además, ha sido necesario aprobar reformas legales (Ley General de Tránsito), movilizar y reorganizar instituciones como la Dirección General de Tránsito, planteándose también operativos consecutivos de control en las carreteras, control y revisión de la flotilla vehicular (instauración de la revisión técnica vehicular). También se han realizado inversiones relevantes en arreglo de las carreteras

nacionales, aspecto que ha sido objeto de serias críticas y protestas sociales en el país durante los últimos años.

La motivación de investigar sobre la violencia implicada en el tránsito, surge ante la necesidad de aproximarse a algunos de esos diversos y complejos procesos que intervienen en la injustificable cifra de personas muertas, heridas y discapacitadas que se cuentan por miles, especialmente jóvenes y personas menores de edad.

La experiencia directa en las calles abre más interrogantes. Provoca asombro la actitud negligente e irresponsable y la hostilidad que se refleja en muchas personas al conducir. A su vez es inquietante la fascinación que muestran quienes observan y son parte del “pique” o la alta velocidad, y preocupa la intolerancia y la falta de cordialidad en las carreteras.

Por otra parte, resulta relevante este análisis, si se parte de que en los y las habitantes del país existe una representación del espacio público como inseguro, amenazante y peligroso, sin que se haya profundizado aún si así se percibe también el espacio vial. En ese contexto puede resultar de interés el análisis acerca de lo que representa el vehículo. Más allá de ser un medio de transportarse, puede significar una máquina y una estructura que agranda, por toneladas, el ego y que a nivel publicitario se asocia con competencia, desafío, velocidad, poder económico y social.

Como vimos en los antecedentes, la mayoría de los análisis se han realizado en función del resultado de los incidentes ocurridos en el ámbito vial (colisiones, lesiones, muertes) y no de los aspectos sociales, personales, ideológicos y culturales que se encuentran asociados con las distintas formas en que se asume el manejo de vehículos. Sin embargo, se reconoce que tienen implicaciones en estas áreas: “Los accidentes de tránsito producen y reproducen fuentes complejas de violencia, atacan la economía, el ambiente, las personas en sus ámbitos físico, psicológico, el

esquema de valores socioculturales, específicamente la protección, la solidaridad y el concepto que tiene la población de su calidad de vida.” (COSEVI, 2002, p.14)

Los datos analizados, tanto nacionales como internacionales, son elocuentes al mostrar que se encuentra involucrado un asunto de género. Esto se refleja en la mayor representación masculina en todos los roles involucrados en colisiones y muertes (conductores, peatones, pasajeros), en el diferencial existente entre la propiedad de vehículos y la licencia para conducirlos, en la forma en que se actúa al conducir y en cómo se representa lo que esto implica. Por lo anterior ha existido coincidencia en los espacios interinstitucionales, como el Consejo de Seguridad Vial y la Comisión de Abordaje de la Violencia Social en Costa Rica, en que este es un campo de representaciones que debe ser investigado con prioridad; desafío que se asume en esta investigación.

1.3 PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

El análisis de la violencia implicada en el tránsito, desde el punto de vista de los procesos psicosociales que inciden en la forma en que se asume la conducción de vehículos y, desde una perspectiva de género, implica investigar más allá de los factores precipitantes de las colisiones. Requiere explorar la conexión entre diversas construcciones socioculturales y su reproducción social en las actuaciones cotidianas. Ello, en un lenguaje epidemiológico, podría denominarse como la exploración de factores de riesgo remotos e indirectos asociados con las personas y el contexto.

Por lo anterior, esta investigación se ha propuesto el análisis (desde una perspectiva sensible al género) de las siguientes interrogantes: ¿qué percepciones y representaciones tienen algunas personas que desde hace más de un año conducen vehículos en el Área Metropolitana de San José, acerca de los procesos sociales, culturales y psicológicos que inciden en las manifestaciones de violencia en el tránsito y la existencia de prácticas de riesgo al conducir?

El análisis de esta problemática se concibe como un aporte en el abordaje preventivo de las manifestaciones de violencia que se expresan en el tránsito y, en particular, para clarificar la conceptualización que han realizado las instituciones y organizaciones involucradas en la seguridad vial en Costa Rica.

1.4 OBJETIVOS

1.4.1 Objetivo general

Analizar desde una perspectiva de género, las representaciones de un grupo de personas, con más de un año de experiencia, como conductoras de vehículos en el Área Metropolitana de San José y otras vinculadas con el ámbito de la seguridad vial, acerca de algunos procesos sociales, culturales y psicológicos que inciden en la forma violenta como las personas conducen vehículos automotores.

1.4.2 Objetivos específicos

- Indagar tipos de prácticas y actitudes al conducir vehículos que son consideradas violentas por parte de los y las informantes y sus características diferenciales en relación con el género.
- Explorar acerca de los procesos sociales, psicológicos y culturales, vinculados por los y las informantes con manifestaciones de violencia en el tránsito.
- Analizar información producida por instituciones clave, correspondiente al último año de actualización existente acerca del tránsito vehicular.

- Contribuir con las instancias encargadas de la seguridad vial en Costa Rica, mediante un análisis conceptual acerca de lo que implica la referencia a manifestaciones de violencia en el tránsito.

CAPITULO II. MARCO TEÓRICO Y CONCEPTUAL

En este apartado se presenta una revisión acerca de distintas concepciones e implicaciones de la violencia social, derivándolas hasta las manifestaciones de violencia en el tránsito y haciendo una aproximación conceptual para esta investigación.

Se realiza, además, una revisión de conceptos desde la perspectiva de la teoría género sensitiva, a modo de ubicación general, sobre la construcción social del género y sus implicaciones para hombres y mujeres, en las dimensiones macro como microsociales y en términos de las adscripciones de la masculinidad y la femineidad que inciden en distintas formas de expresión de violencia por razones de género.

Finalmente se revisan nociones básicas y alcances en materia de seguridad vial, que están implicados en el estudio; así como también se hace un acercamiento a la teoría de las representaciones sociales y su aporte en el análisis de la vida cotidiana.

Los aportes teóricos permiten un acercamiento a la problemática en estudio y constituyen la base sobre la que se realiza el análisis cualitativo de la información que ha sido recopilada y procesada.

2.1 PARA COMPRENDER LA VIOLENCIA SOCIAL

Conceptualizar la violencia es en sí mismo un verdadero reto. No se trata únicamente de un problema etimológico, o que se resuelve al delimitar algunas de sus manifestaciones más obvias. Es asumir un fenómeno cuyas implicaciones se enraizan en individuos, familias, grupos, etnias, sociedades, géneros, ideologías, instituciones, culturas, estados, coaliciones multinacionales... Un fenómeno cuya

expresión en alguno de estos ámbitos refleja la complejidad, diversidad y multifactorialidad que le determina.

Existe consenso en que pueden existir múltiples clasificaciones, énfasis, formas de definirlo y enfoques para abordarlo; ya sea que se centren en el tipo de acto en sí (homicidio, suicidio, abuso sexual, etc.), en el ámbito en que ocurre (violencia intrafamiliar, violencia callejera, violencia institucional, violencia en el tránsito, etc.), en quién, qué o quiénes sean sus perpetradores (hombres a mujeres, de padres a hijos e hijas, en grupos), o en las consecuencias de sus diversas manifestaciones (accidentes de tránsito, muertes violentas, etc.) e incluso, se hacen clasificaciones por el tipo de instrumentos utilizados en su ocurrencia (violencia por armas de fuego).

Con frecuencia se maneja el tema en las secciones de sucesos de los medios de comunicación. En ese escenario se haya reducido a problemas delictivos, casi siempre ligados a delitos contra la vida y la propiedad, o a lo sumo se hace referencia a datos parciales (oficialmente registrados en algunas instituciones) sobre consecuencias letales de hechos violentos. Esta tendencia no solamente ha contribuido a estereotipar y reducir el concepto, sino que, ante todo, al abstraer la realidad de esos sujetos que aparecen como protagonistas (víctimas o victimarios), se dificulta u oculta la comprensión de la violencia como una problemática social, históricamente construida y, por ende, con múltiples significados.

Frente a estas visiones convencionales o ideológicamente orientadas, han surgido enfoques que procuran un abordaje más integrador de la problemática. Así, como un reto de inicios del siglo XXI, la Organización Mundial de la Salud ha definido la violencia como “el uso deliberado de la fuerza física o el poder, ya sea en grado de amenaza o efectivo, contra uno mismo, otra persona o un grupo o comunidad, que cause o tenga muchas probabilidades de causar lesiones, muerte, daños psicológicos, trastornos del desarrollo o privaciones” (OMS, 2002, p. 5).

Además, en una necesidad de sistematizar el fenómeno para facilitar su análisis y recolección de información, la OMS realiza una clasificación de la violencia basada en tres categorías, según el autor del acto violento. Se delimita: la violencia dirigida contra uno mismo (suicidio, automutilaciones), la violencia interpersonal (violencia intrafamiliar -maltrato a niños y niñas, parejas, personas adultas mayores- y violencia comunitaria -violencia juvenil, violencia azarosa, agresiones sexuales por parte de extraños, en escuelas, lugares de trabajo, prisiones-), la violencia colectiva (grupos que utilizan la violencia en forma instrumental en conflictos armados con objetivos políticos, económicos o sociales).

La OMS indica que en esta clasificación se tiene en cuenta la naturaleza de los actos violentos (físicos, sexuales, psíquicos, basados en las privaciones o el abandono), así como la importancia del entorno en el que se producen, la relación entre el autor y la víctima y en el caso de la violencia colectiva, sus posibles motivos. Estas definiciones y clasificaciones, se contextúan en el modelo del enfoque ecológico, que busca explicar de dónde proviene o cómo se produce la violencia, planteando que “la violencia es un fenómeno sumamente complejo que hunde sus raíces en la interacción de muchos factores biológicos, sociales, culturales, económicos y políticos” (OMS, 2002, p.10).

En dicho modelo se plantean niveles interdependientes que se subsumen -desde lo individual hasta lo macrosocial-. En el nivel individual se incluyen factores biológicos, historia personal, características demográficas). El segundo nivel es el de las relaciones más cercanas, incluye la familia, los amigos, las parejas y los compañeros o compañeras. El tercer nivel corresponde al contexto comunitario y se vincula con instituciones, escuela, centros de trabajo y vecindario. En tanto que en el último nivel se ubican los factores generales o estructurales de la sociedad, referidos a políticas sanitarias, económicas, educativas, sociales, normas sociales y culturales, todo lo que contribuye a mantener la desigualdad económica y social.

En contraste con lo planteado por la OMS, Martín Baró (1998), en su revisión y replanteamiento a los enfoques sobre la violencia (desde una perspectiva

psicosocial) no solamente contempla aspectos como los señalados, sino que hace un tamizaje mediante un enfoque histórico y crítico. Ubica el surgimiento de las manifestaciones de violencia en un contexto dialéctico; atravesado por luchas de poder e ideologías justificantes, que ampliarían la definición y el análisis realizado en el informe de la OMS y que desde nuestra perspectiva puede ser aplicado a cualquier manifestación de violencia.

Señala este autor: “No sólo hay múltiples formas de violencia, cualitativamente diferentes, sino que los mismos hechos tienen diversos niveles de significación y diversos efectos históricos. Por ello, la violencia puede ser enfocada desde diferentes perspectivas, algunas más englobantes o totalizadoras que otras. Pero como perspectivas que son, constituyen visiones parciales o limitadas. Pretender absolutizar alguna de estas perspectivas constituye una forma de reduccionismo, tanto más peligrosa cuanto que identificar la realidad de la violencia con uno de sus niveles o dimensiones contribuye a ocultar y aún justificar a la misma violencia en otras dimensiones o niveles... en el tratamiento de la violencia el reduccionismo ampara una peligrosa ideologización, celestina de la violencia promovida por los intereses sociales dominantes.” (Martín Baró, 1998, p.365).

En su definición de violencia, considera como tal a todo acto al que se aplique una dosis de fuerza excesiva, en tanto que agresión es una forma de violencia que aplica la fuerza contra alguien de manera intencional; es decir, aquella acción mediante la cual se pretende causar daño a otra persona. Desde este concepto puede ubicarse un conjunto de situaciones, fenómenos y actos que aunque no pretenden deliberadamente causar daño, tienen grandes repercusiones individuales, sociales y económicas y se potencian a sí mismos; por ejemplo mediante la institucionalización en forma de violencia estructural. Sin embargo, el agregar la calificación de excesiva a la fuerza, introduce un componente que requeriría el análisis desde lo culturalmente considerado excesivo o no según el contexto.

Aunque todas las elaboraciones teórico-conceptuales que se han hecho han contribuido a una mejor comprensión de un fenómeno social de alta complejidad, en

esta investigación asumimos algunas elaboraciones propias, a partir de la experiencia profesional y de propuestas teóricas que son congruentes con nuestra perspectiva psicosocial e histórica y con el enfoque de género.

Concebimos la violencia como una construcción social e histórica que se concretiza a través de múltiples manifestaciones, cuyos significados y motivaciones pueden variar en cada momento y contexto, y en cuya producción inciden múltiples factores biológicos, psicológicos, sociales, culturales, económicos, políticos e ideológicos.

La calificación de una situación como violenta, se da a partir de un marco valorativo, ético y normativo propio de la cultura, de las formas de ejercicio del poder predominantes y del marco de derechos asumido por la sociedad en que se producen. Se manifiesta a través de acciones u omisiones concretas o simbólicas, motivadas consciente o inconscientemente. Sus protagonistas pueden ser personas, grupos, sociedades o estados que utilizan su fuerza o poder sobre sí mismas, sobre otras personas, grupos, sociedades o estados.

La violencia produce consecuencias directas o indirectas que dañan, limitan o impiden el ejercicio pleno de los derechos humanos y las posibilidades de desarrollo de capacidades y potencialidades de individuos, grupos, instituciones y sociedades, así como también genera efectos perjudiciales en el medio ambiente y en la economía de los estados.

La socialización en un contexto donde se dan cotidianamente manifestaciones de violencia, genera una potencialidad a la actuación violenta o a la desensibilización con respecto a sus implicaciones y consecuencias.

Para Martín-Baró (1988) el ser humano es un ser abierto a la violencia y a la agresión, como posibilidades de comportamiento que tienen su base en la configuración de su propio organismo, y el que estas posibilidades se materialicen dependerá de las circunstancias sociales en que se encuentren los individuos y las

exigencias particulares que cada persona tenga que confrontar en su propia vida. Por ello, propone que para analizar las manifestaciones de violencia desde una visión histórico-crítica, se requiere partir de tres supuestos básicos: la violencia presenta múltiples formas, tiene un carácter histórico (cada acto debe ser entendido en su significación y consecuencias en cada contexto y momento) y se potencia a sí misma en forma de espiral (Martín Baró, 1998, p.371).

Su comprensión requiere considerar como constitutivos los siguientes factores:

- La estructura formal del acto: implica describir el acto violento delimitando si se trata de un acto de violencia instrumental (si es un medio para lograr otro objetivo) o si se trata de un acto de violencia terminal (si el acto es un fin en sí mismo).
- La ecuación personal: requiere del análisis de los factores personales que inciden en la actuación violenta, delimitando si se trata de actos efectuados con un involucramiento emocional o bien si son actos despersonalizados.
- El contexto posibilitador: se refiere tanto al contexto social y a su forma de enfrentar la específica manifestación de violencia, como al contexto inmediato, situacional, en que se desencadena la acción.
- El fondo ideológico: implica el análisis del significado y la justificación que se le da a la acción violenta en el contexto en que se produce, requiere un análisis de las formas de ejercicio del poder y de los intereses que están en juego en su ocurrencia.

Las manifestaciones de violencia, desde las más internacionales hasta las más individualizadas o privadas, por tanto, se producen en un contexto que les sustenta, les da sentido, las potencializa.

En nuestra sociedad existen diversas formas de desigualdad, estratificación y discriminación social. Están justificadas a partir de distintas razones: económicas, étnicas, de género, estrato social, discapacidad, edad, ocupación, etc. En la base de

estas convergen prácticas de ejercicio del poder que conducen a procesos de diferenciación social y de dominación, lo que evidentemente, se constituye como la expresión de multiplicidad de formas de violencia (Delgado y Ortiz, 2001).

Muchas de ellas ocurren en espacios privados o desde posiciones sociales que culturalmente las legitiman y las hacen invisibles; pero que producen un significativo y creciente daño personal y social (violencia intrafamiliar, violencia por razones de género, abuso y explotación sexual, explotación laboral, distintas formas de discriminación, entre otras). Otras han llegado a ser tipificadas legalmente como delitos, los cuales también inciden en la ampliación de la espiral de violencia extendiendo sus consecuencias a otros ámbitos sociales.

“El circuito de realimentación mutua desigualdad-discriminación-violencia, se despliega a través de la producción social de las diversas formas de aceptación que legitiman tanto la desigualdad como las prácticas discriminatorias y, a la vez, invisibilizan la violencia... Es decir, transformar lo diferente en inferior es el eje central de los sistemas de dominación-subordinación.” (Giberti y Fernández, 1992, cit. por CMF, PLANOS, 1996, p. 35).

Estas condiciones de la organización social, donde se producen tantas y tan continuas contradicciones, se constituyen en una base de violencia estructural donde se socializan todas las personas por medio de sus instituciones.

La violencia y sus manifestaciones, detectadas como delitos o no, tienen implicaciones en las condiciones de desarrollo económico, político y social, impactan directamente en la salud pública y en el desarrollo vital de individuos y colectividades.

Según Carazo (2001) y Galtung (1995), las violaciones de derechos humanos son condiciones que limitan o impiden la construcción de la paz y atentan contra la posibilidad de construir un proyecto de vida; en especial para las personas jóvenes. Además son elementos constantes de un contexto que violenta a los y las habitantes de un país. Dentro de ellas ambos contemplan situaciones de desigualdad

socioeconómica, el deterioro humano en instituciones totales, una inapropiada cobertura de los servicios institucionales, la corrupción, el tráfico de influencias, las limitaciones al ejercicio de la ciudadanía (al imposibilitarse la participación real), las limitaciones en las posibilidades de movilidad social y realización personal o profesional, con sus respectivas repercusiones psicosociales.

Galtung (1995) afirma que “la violencia está presente cuando los seres humanos se ven influidos de tal manera que sus realizaciones efectivas, somáticas y mentales, están por debajo de sus realizaciones potenciales.” (p.314) “... el nivel potencial de realización es aquello que es posible con un nivel dado de conocimientos y recursos. Si el conocimiento y /o los recursos están monopolizados por un grupo o una clase, o si se utilizan para otros propósitos, entonces el nivel efectivo cae por debajo del nivel potencial, y existe violencia en el sistema... (además) existe la violencia directa cuando los medios de realización no son retenidos, sino directamente destruidos.” (p.315). Esta situación se presenta ante las condiciones de violencia estructural, donde generalmente no puede individualizarse un protagonista, responsable de la acción violenta, sino que se presenta una especie de invisibilidad-impunidad que oculta a los sectores beneficiados con las políticas o decisiones que promueven la desigualdad.

Resulta mucho más visible un acto agresivo (violencia intencionada) en el plano personal que determinar esa misma intencionalidad en la violencia estructural. Esta última tiene una gran estabilidad y estatismo, tanto en el tiempo como en las características de sus estructuras. Dado que las personas se socializan dentro de ella se convierte en “natural”, es fácilmente oculta, pueden sentirse sus consecuencias pero no percibirse ni tener conciencia acerca de cómo o dónde se generan las causas de esos resultados.

Galtung (1995) afirma: “en una sociedad estática, la violencia personal se tomará en consideración, mientras que la violencia estructural puede verse como una cosa más o menos tan natural como el aire que respiramos... De ahí que la violencia personal pueda percibirse más fácilmente, a pesar de que las “aguas

tranquilas” de la violencia estructural pueden contener mucha más violencia”. (pp. 327-328)

Desde esta perspectiva, la violencia puede manifestarse en cualquier institución como poder desigual y como diferenciales en las oportunidades de vida (distribución de recursos, acceso a servicios, etc.); se refiere en suma a condiciones de injusticia social.

De acuerdo con un Informe de la Comisión Económica para América Latina y El Caribe, de las Naciones Unidas (CEPAL, 2000), la igualdad de oportunidades contribuye a prevenir la exclusión y la discriminación futuras. Además inhibe los factores de pérdida de cohesión social, infunde mayor adhesión a un sistema de reglas, previene la corrupción, mejora la distribución de bienes, da más legitimidad al estado y a la gestión pública, previene la ingobernabilidad y la ausencia de mecanismos de resolución de conflictos.

El citado informe plantea, además, que una sociedad más igualitaria se logra conjugando políticas económicas, políticas sociales y una difusión más exhaustiva en el ejercicio de la ciudadanía. Todo ello impacta sobre el acceso a la justicia, al conocimiento y a la seguridad y a las desigualdades por adscripción, en particular sexo y etnia.

Entender diversas manifestaciones de violencia como resultado de situaciones de inequidad nos remite a condiciones de injusticia (históricamente construidas) que se manifiestan en diferentes ámbitos de la realidad, con diferentes protagonistas y que se expresan también de muy diversas formas. Nos ubica, igualmente, en la asignación y ejercicio de poder desigual, no solamente en razón del rango o niveles ocupados en el sistema social y en la jerarquía por posición socioeconómica, sino también en el rango y niveles asignados en razón de otras formas de diferenciación social discriminatoria tales como las adscripciones de género.

Aunque en el apartado que sigue podremos especificar las implicaciones que tiene la construcción social del género, reflexionando sobre el alto contenido de violencia que conlleva, debe decirse (por ahora) que aunque todas las personas están sometidas de alguna manera a la violencia estructural, la particularidad con la que ésta se integre en sus vidas está atravesada por diversas condiciones: el nivel socioeconómico, la edad, las condiciones de discapacidad, el grupo étnico al que se pertenezca y, particularmente, la condición de género. Todas ellas en sí mismas son productoras de otras situaciones de violencia que se realimentan.

Este panorama nos muestra que mujeres y hombres sujetos a diferentes formas de violencia, en una especie de espiral que se abre hacia otros entornos, también pueden ser partícipes, protagonistas o víctimas de otras formas de violencia. Dentro de estas manifestaciones particulares podríamos circunscribir a la violencia que se expresa en el tránsito.

2.1.1 Violencia en el tránsito

Como hemos mencionado en apartados anteriores, mucho se ha hablado sobre violencia en el tránsito -en términos de sus consecuencias y de su impacto- para quienes resultan sus víctimas. No obstante, es poco lo que hemos podido encontrar en términos de la conceptualización de un fenómeno incorporando sus diversos componentes (vehículos, entorno, infraestructura, instituciones, factores humanos, personas que transitan como peatones, conductoras o pasajeras, legislación aplicable, etc.).

En términos generales, la definición de violencia que aporta Martín Baró, podría ser aplicada a cualesquiera de los incidentes tradicionalmente denominados accidentes (colisiones, lesiones, atropellos, daños a la propiedad). Ello en tanto son actos en los que se aplica una dosis de fuerza excesiva y, de forma impetuosa y abrupta, se afecta y modifica la situación vital de quienes están involucrados en ellas. Las actuaciones de los conductores y las conductoras que se realizan con la

intención de afectar a otros y que inciden en la inseguridad vial (gritos, vociferaciones, ofensas), podrían verse como formas de agresión de acuerdo con la perspectiva de este autor.

No obstante, basándose en las consideraciones conceptuales del capítulo anterior, las manifestaciones de violencia en el tránsito pueden implicar acciones concretas o simbólicas u omisiones. Estas pueden darse con la intencionalidad de daño y la conciencia de sus autores o sin estas y pueden tener múltiples consecuencias para las personas, las instituciones y el estado en general. Además cualquiera de los usuarios y usuarias del sistema de seguridad vial puede ser su protagonista, como también las mismas instituciones que se encargan del sistema.

En un análisis psicosocial de las manifestaciones de violencia en el tránsito, no podría contextualizarse igual la situación de quien transita por la acera y es abruptamente atropellado por un conductor ebrio, que quien conduciendo ebrio sale herido y resulta con una discapacidad o, quien al conducir por una carretera sin demarcación y en mal estado cae en un precipicio, víctima de la negligencia o los conflictos de la burocracia institucional. Sin embargo, a nivel psicosocial, aunque cada situación tiene un significado distinto, en todos los casos hay aspectos que podrían ser interpretados como componentes de un acto violento.

Para contribuir al análisis y conceptualización acerca de los aspectos involucrados en las manifestaciones de violencia en el tránsito, resulta relevante tomar en cuenta algunos de los puntos del análisis que aporta Glizer (1993) en relación con los factores de riesgo vinculados con las usuarias y usuarios del sistema de tránsito.

En su modelo de 7 niveles sobre la “historia natural del accidente”,⁶ al analizar factores de riesgo enfatiza en los factores predisponentes y condicionantes, no solo en los factores precipitantes que con frecuencia son los descritos en los análisis sobre colisiones.

⁶ En el apartado 2.3 Acerca de la seguridad vial, se profundiza sobre este modelo contextualizando el enfoque del cual es parte.

Glizer considera que el primer nivel en la historia del accidente corresponde al contexto, siendo el marco más amplio, alejado en tiempo y espacio del incidente en sí, lo cual es descrito de manera similar al análisis realizado por Martín Baró. Allí menciona aspectos geográficos, demográficos, socioeconómicos, infraestructura, normativa vial, regulaciones y sistemas de respuesta ante emergencias en el sector salud, así como las características de la población, tales como sus estilos de vida, creencias y valores. En la segunda etapa, considera el desempeño individual y colectivo de los usuarios del sistema, cuyas decisiones están condicionadas también por el contexto. En la tercera etapa se da la exposición cualitativa que se refiere a los factores específicos que precipitan la ocurrencia del accidente.

Dentro de esas primeras etapas, en las decisiones que toma el usuario y la usuaria del sistema, inciden diversos factores psicosociales que para el autor influyen en su disposición para actuar "... implican su motivación y actitudes, las que se reflejan en aquellas decisiones que afectan su exposición cuantitativa y, más que nada, cualitativa al riesgo, pudiendo influir también sobre su percepción, haciendo que vea "aquello que quiera ver" (Glizer, 1993, p.148). De esta forma, el conductor o conductora, actúan de acuerdo con la demanda, en términos objetivos; pero al mismo tiempo responden según como esta les impacte en forma subjetiva. "Por eso es posible que su desempeño no responda en forma ajustada e ideal a las demandas, tal como ellas se presentan de manera concreta, sino al significado que la situación asume para él." (Glizer, 1993, p.149).

Citando investigaciones de R. Naatanen y H. Summala, Glizer (1993) plantea que la motivación de los conductores y conductoras se da por medio de procesos excitatorios e inhibitorios. En el caso de los procesos excitatorios estos han encontrado vinculación con extra-motivos; es decir motivos que van más allá de la necesidad de transportarse y que pueden influir en el comportamiento aún más que las demandas concretas de la situación de tránsito.

“Los resultados de estas conductas son: mayor exposición cuantitativa al riesgo, disminución de su margen de seguridad y aumento de su probabilidad de participar en accidentes. Estos factores provienen del propio conductor, de la situación concreta del tránsito y del contexto en que ambos están inmersos, sobre todo el sistema de valores y el marco socio cultural prevalentes...” (Glizer, 1993, p. 150).

Ahora bien, hemos indicado antes que para algunos autores y autoras la violencia en el tránsito es una especie de emergente, de punta de “iceberg”, síntoma o indicador de qué tan violenta se encuentra una sociedad.

Su impacto, como se ha dicho, puede verse diferenciado en relación con la distribución de poder y las expectativas sociales que se tiene sobre distintas poblaciones, géneros y edades. Al respecto, llaman la atención los análisis realizados por Perdomo (2000), en su trabajo sobre Accidentes de tránsito y adolescencia (ya citado en los antecedentes de esta investigación) donde luego de observar el impacto de los accidentes en función de la edad, el sexo y la posición socioeconómica, la autora señala que estos son una salida de los y las jóvenes ante la dificultad de resolver los conflictos adolescentes propios de su etapa de vida. Sus necesidades contrastan con las exigencias sociales y la imposibilidad de realización de estas en medio de una sociedad que violenta sus derechos. Ello les genera una gran incertidumbre “para poder proyectarse en un futuro impredecible y a veces imposible”. Por lo anterior las argentinas Selener y Sujoy (1998, cit. por Perdomo, 2000) crearon el concepto de "duelo a futuro" para referirse a lo que deben enfrentar los y las adolescentes contemporáneas en relación con “lo que no podré, lo que no seré, o lo que quizás nunca pueda ser: "Anticipar la incertidumbre, la disolución de ciertos anhelos que la cultura puede no contener, ubica al adolescente en una posición de apuesta permanente a un futuro que no se puede delinear" (Perdomo, 2000, s.p.).

Perdomo (2000) indica que las diferentes formas de exclusión que sufren los y las jóvenes les producen situaciones traumáticas en el ámbito social que repercuten

en algunos factores de riesgo. “Ante el trauma, la violencia no es posible de ser procesada, no se puede contener, no se puede canalizar, se desborda. Sin intermediación de lo simbólico, lo que resta es el pasaje al acto. Esta violencia se deposita y devuelve al afuera, o bien se corporiza, poniendo en riesgo la propia vida.” (s.p.)

Es decir, para la autora los y las jóvenes están volcando la violencia social sobre sí mismos, generando algunas de sus principales causas de muerte: accidentes e intentos de autoeliminación, lo que a su vez se vincula con la anorexia y la bulimia, con el SIDA y la ingestión de drogas (incluyendo alcohol y tabaco). En el estudio mencionado se indica también que aunque no siempre está presente el deseo de morir, el accidente y el suicidio pueden representar (en la fantasía del o la adolescente) “...un último recurso para producir cambios en el entorno, un llamado a un otro que decodifique, dé un sentido a aquello irrepresentable.” (Perdomo, 2000, s.p.)

En relación con lo dicho anteriormente, como ya se indicó, Glizer (1993) considera que los modelos de comportamiento fomentados en su contexto, inciden especialmente en los y las jóvenes para inducir conductas de alto riesgo. Es así como en conductores predispuestos para ello pueden darse manifestaciones agresivas en la conducción de vehículos. Para los adolescentes varones “conducir un automóvil es al mismo tiempo un juego y la primera prerrogativa adulta que se les concede” “...Es como el equivalente a un ritual de iniciación en la masculinidad” (1993, p.152).

Partiendo de investigaciones de otros autores (Klein y Waller, 1970; Naatanen y Summala, 1976 y otros), Glizer afirma que el vehículo es “... un medio que les permitirá lograr otras prerrogativas adultas: sexo, alcohol, ya que el automóvil les provee privacidad, la posibilidad de disfrutar simbólicamente satisfacciones como elevar el prestigio entre sus amigos, asumir riesgos, mostrar virtuosismo, lograr un grado de autonomía e igualdad social y afirmar su identidad. Estos aspectos ejercerán mayor atractivo para los jóvenes en la medida que se encuentren más

restringidos para lograrlos de otra manera y/o en otros campos... De esta forma el automóvil pasa insensiblemente a ser valorado más por las posibilidades que ofrece en estos aspectos –y de allí el énfasis en su poder, velocidad, apariencia- que en su utilidad como medio de transporte” (Glizer, 1993, p.152).

Aunque las consideraciones anteriores se hacen en relación con las personas jóvenes, el autor afirma que esto no es privativo de una edad cronológica, pues “... la agresividad, competencia y asunción de riesgos son rasgos a los que se concede valor en áreas como los negocios, los deportes o el amor. En contraste, la vida ocupacional de la mayoría de las personas es rutinaria y poco gratificante, por lo que las expresiones de individualismo, destreza e iniciativa encuentran uno de sus campos de canalización en el tránsito” (Glizer, 1993, p. 153).

Ante la rutina y la presión de la vida cotidiana, comportamientos riesgosos como la alta velocidad, son interpretados por los autores y autoras consultados como una válvula de escape; mientras el consumo de alcohol al conducir es visto como un mecanismo de autodestrucción. El no uso del cinturón se ve como un símbolo que amenaza la autoestima del conductor quien se asume como poseedor de gran destreza al volante.

Para Pichón Riviere y Pampliega (1985) la agresión que se presenta al conducir en la cotidianidad del transporte por las vías públicas, sólo puede ser comprendida en términos de la triple relación cuerpo-espacio y tiempo. “Se trata de un comportamiento pleno de elementos narcisísticos. El automovilista, mientras conduce, centra su atención en la unidad cuerpo-coche. Desarrolla entonces una verdadera patología, una hipocondría del automóvil que en ese momento es vivenciado como un organismo. Se inquieta ante cualquier ruido, el menor roce significa una agresión frente a la que reacciona con inusitada violencia.” (Pichón Riviere, 1985, pp.140-141).

Ahora bien, esta violencia se expresa en el ámbito público (las carreteras del país) espacio en el cual -mediante el uso de sus vehículos- quienes conducen

proyectan las particularidades de sus contextos de procedencia social, económica, cultural y sus condiciones diferenciales por género.

Teniendo en cuenta que, según las autoras y autores revisados, el vehículo es un espacio privado y una de las posesiones más preciadas para los hombres, nos preguntamos: ¿qué impacto puede tener el transitar en el ámbito público desde ese espacio privado y, en qué medida ello puede ser parte de los procesos que promueven mayores y cualitativamente más complejas formas de violencia en el tránsito?

2.2 CONSTRUCCIÓN SOCIAL DEL GÉNERO: SUS IMPLICACIONES EN LAS MANIFESTACIONES DE VIOLENCIA

El enfoque que transversa esta propuesta de investigación es precisamente el análisis con perspectiva de género. Este análisis parte de una actitud crítica que busca historizar lo naturalizado. Considera que la experiencia específica de hombres y mujeres (en su contexto), las formas de organización social del trabajo, la organización de la vida sexual, y lo que se adscribe para los ámbitos público y privado, se gestan y desarrollan mediante prácticas, símbolos, representaciones, normas, valores, formas de control intra e intersubjetivas, que son construidos social y diferencialmente en razón del sexo.

Esta perspectiva permite contextualizar, describir y analizar el significado social de ser hombre y de ser mujer, explicándolo desde un plano simbólico y no a partir de una diferenciación biológica. De esta forma se ha develado que estas construcciones histórico-sociales y la subjetividad consecuente con el género asignado, en sus propias bases constitutivas han estado impregnadas de violencia, discriminación, desigualdad e inequidad a lo largo de la historia.

El estudio de la construcción social del género se ha enriquecido, sustancialmente, a lo largo de los años desde que empezó a utilizarse en las ciencias sociales. Inicialmente fue el investigador John Money quien utilizó el

término de rol de género en 1955, para referirse en ese entonces al conjunto de conductas atribuidas a los hombres o a las mujeres (Lamas, 1987). A finales de los años 60, Robert Stoller retoma el concepto y realiza la diferencia entre sexo y género: "... el vocablo sexo se referirá... al sexo masculino o femenino y a los componentes biológicos que distinguen al macho de la hembra; el adjetivo sexual se relacionará, pues, con la anatomía y la fisiología... esta definición no abarca ciertos aspectos esenciales de la conducta –a saber, los afectos, los pensamientos y las fantasías –que aún hallándose ligadas al sexo, no dependen de factores biológicos. Utilizaremos el término género para designar algunos de tales fenómenos psicológicos, así como cabe hablar del sexo masculino o femenino, también se puede aludir a la masculinidad y la femineidad sin hacer referencia alguna a la anatomía o a la fisiología." (Stoller, 1968; cit. Por Millet, 1995, p.77)

Stoller (1968) planteó tres aspectos básicos del concepto de género: la atribución y asignación del género (dada a partir de la apariencia de los genitales externos al nacer), la identidad de género (con el reconocimiento de la división social entre hombres y mujeres, instaurada en la adquisición del lenguaje); y, el papel de género (normas y prescripciones sobre lo femenino y lo masculino en la sociedad).

Con este concepto se dio la base científica para sustentar una visión paradigmática que movimientos de mujeres, activistas, investigadoras e investigadores y grupos feministas enunciaron paulatinamente desde siglos anteriores; contribuyendo a develar las múltiples caras que tiene la violencia con direccionalidad de género.

A lo largo de la historia, diversas autoras y autores han buscado respuestas a las interrogantes relativas a las diferencias entre hombres y mujeres; especialmente las relacionadas con las condiciones de subordinación y asignación diferencial de poder social para ambos, instauradas en la subjetividad. Al respecto es evidente que no existe una respuesta simple. Su análisis requiere enfrentarse con complejas estructuras que no pueden explicarse desde lo biológico o lo psicológico individual, ni desde lo microsocia familiar o grupal; tampoco desde el terreno institucional ni

desde los modos de producción o modelos de desarrollo económico; aunque los contempla a todos y cada uno, en una compleja trama que -con particularidades y variantes-, logra transversar geografías, culturas, etnias, edades, clases sociales y siglos (Ortiz, 2004).

Planteamientos como el de Engels, en *El origen de la familia, la propiedad privada y el Estado* (1972), basado en propuestas antropológicas y en las teorías del materialismo histórico, sitúan el fenómeno en el surgimiento de la propiedad privada y la instauración del poder del patriarca que se erige ante la necesidad de asegurar la paternidad y la herencia, conllevando la sujeción de la mujer como garantía de esta. Otros, como el de Simone de Beauvoir (Amorós, 1994), conciben que esta explicación (desde una categoría económica) es insuficiente, planteando que es más bien el dominio masculino de la naturaleza, a través del descubrimiento del bronce, la construcción de la herramienta y el trabajo que realiza, el que le permite afirmar su singularidad y expandir su ámbito de acción, ejerciendo su trascendencia, lo que deja en desventaja a la mujer por la limitación en su ámbito, dada su función biológica de reproducción y crianza.

Magallón (1988) asevera que en este proceso es devaluada la mujer que simboliza la creación de vida; en tanto se llega a valorizar todos aquellos elementos que desde lo masculino promueven la muerte. En el ejercicio del poder masculino sobre las mujeres se teme al cuerpo femenino (dador de vida) y se genera a partir de ello, con la violencia, una cancelación simbólica de su significado.

“...la plataforma cultural e ideológica construida a partir de esta desigualdad, conllevó un conjunto de normas, valores, costumbres y significados elaborados para dar legitimidad y continuidad al sistema de dominación masculina consecuente. Todo ello se reflejó en las nociones de familia, pareja, mujer, con variantes en los distintos momentos históricos, desde la noción de pater familias, el ciudadano, el soberano, el sacerdote, la noción de Dios, la mujer pecadora y sin alma, los discursos filosóficos, religiosos y científicos, todo ello fue consolidando la ideología que convirtió en natural o divina la autoridad masculina y el sometimiento y

subordinación femenina consecuente, así como de cualquier otro representado sin poder en la sociedad.” (Ortiz, 2004, p.3).

Autoras como Wollstonecraft (Amorós,1994), vieron en la ausencia de educación el origen de la problemática de desigualdad y violencia contra las mujeres. Millet (1995), desde el feminismo radical, plantea que la violencia de género es una manifestación de una política sexual que requiere la transformación de la familia como instancia del poder patriarcal. Desde el feminismo antropológico, Ortner (1996) considera que las mujeres y la vida doméstica simbolizan la naturaleza, y la humanidad representada por los hombres ha buscado trascenderla viéndola como inferior a la cultura. Las feministas radicales como S. Firestone, por su parte, afirman que la biología y la procreación dan la base de desigualdad natural para la opresión de las mujeres y son la fuente de poder masculino (Pateman, 1996).

Las sufragistas, como Virginia Woolf, Alejandra Kollantai y otras, inspiradas en la ideología liberal, asumían que hombres y mujeres por naturaleza tenían lugares sociales separados pero complementarios e igualmente valiosos. Se consideraba que las mujeres eran más débiles pero más morales y virtuosas que los hombres, por tanto asumían que su sola participación transformaría al Estado y promovería la paz (Pateman, 1996).

Independientemente de que el origen histórico exacto de las formas de comportamiento de subordinación y la discriminación de las mujeres, esté claro o no lo esté, la tendencia a la búsqueda de respuestas se ha desplazado de ubicar el origen a buscar las causas (Amelia Valcárcel, 2001). Estas no se encuentran en explicaciones individuales sino, como manifiesta Sau (1998), son la manifestación particular y específica de los malos tratos estructurales institucionalizados que forman parte del orden patriarcal.

Existe coincidencia en plantear que uno de los hitos que marcan la exclusión y subordinación de las mujeres proviene de la división social del trabajo, consolidada con la doctrina del liberalismo económico. Dicha división conlleva una partición del mundo en público (del trabajo reconocido socialmente por ser el lugar de las

transformaciones, de las ideas, de la calle, etc.) y en privado (el ámbito doméstico, de reproducción y crianza).

El mundo dividido así, no sólo ubica en territorios distintos a hombres y mujeres, sino que además construye una ideología que lo sustenta, entre otras, surge la representación del amor romántico en la pareja y hacia los hijos como la máxima realización de la mujer; construcción ideológica que encubre su exclusión social, la mistifica en su realización “natural” y la culpabiliza si no es consecuente con ello. Matamala (s.f., en INAMU, 2004) señala que el contrato social de la modernidad que instauró esta ideología, en realidad es un contrato sexual, que invisibiliza la dimensión erótica de la sexualidad de las mujeres, siendo ésta reconocida solamente desde la maternidad o desde la patología. Además oculta la sujeción de las mujeres a los hombres dentro de un orden aparentemente universal, igualitario e individualista.

La separación del mundo en público y privado ha justificado la no intervención social y estatal en lo privado, contribuyendo así a mantener un espacio de control masculino, y al silencio de toda clase de abusos cometidos al interior de este, en una especie de complicidad que legitima dejar del lado de lo privado todo aquello que se concibe como posesión masculina. Se produce así una división sexual asentada en una división de carácter político, al conllevar una forma de organización del poder en la sociedad.

Ana Sojo (1988) señala que la opresión se va convirtiendo en una especie de naturalidad al reiterarse cotidianamente, en especial en el ámbito privado, de modo que es indispensable modificar la vida cotidiana por el papel que cumple en la reproducción social. Es así como los cambios en las normas, valores y comportamientos inducidos, desde el ámbito público, podrán convertirse en cotidianos después de largos conflictos y a un largo plazo. Desde la perspectiva de esta autora y, en el caso particular de la violencia contra las mujeres, es políticamente necesario superar la división público-privado, como forma de ejercicio del poder de modo que más ámbitos sean lugares para la toma de decisiones democráticas.

Marta Lamas (1996) en una revisión amplia acerca del tema, se refiere a que lo fundamental para explicar las características de la asignación social del género está en la connotación que tiene lo que es considerado femenino o masculino en cada contexto cultural: "...que la diferencia biológica, cualquiera que esta sea (anatómica, bioquímica, etc.) se interprete culturalmente como una diferencia sustantiva que marcará el destino de las personas con una moral diferenciada, es el problema político que subyace a toda la discusión académica sobre las diferencias entre hombres y mujeres (Lamas, 1996, p. 103).

El problema consiste, entonces, en que en las diferentes culturas se parte de una diferenciación dada a lo femenino y a lo masculino (actitudes, actividades, roles, capacidades, etc.), y desde allí se da una organización de la sexualidad. Todo ello es considerado como parte de realidades biológicas, no como construcciones sociales, lo cual permite justificar la discriminación y la desigualdad. Es decir, las bases de la subordinación y la violencia contra las mujeres se sustentan en la construcción social del género. Gayle Rubin (1996) denomina a esta construcción el sistema sexo-género, ubicando distintas características de este sistema en diversas culturas, planteando que el predominante ha sido el sistema sexo género con dominación masculina.

Ortner y Whitehead (1996) argumentan que al distinguir culturalmente lo masculino de lo femenino, se realiza una jerarquización que muestra una organización social del prestigio en cuanto al género y a la sexualidad. Según señalan las autoras, los sistemas de prestigio son parte del orden político económico y social. Así, el parentesco, el matrimonio y las relaciones de producción tienen un lugar dentro de estos sistemas de prestigio. Para las autoras un sistema de género es, ante todo, un sistema de prestigio, lo que evidencia que aunque la estructura de la sociedad sea patriarcal y las mujeres como género estén subordinadas, los hombres y las mujeres de un mismo rango están mucho más cerca entre sí que de los hombres y de las mujeres con otro estatus.

Otras autoras feministas han optado por referirse a relaciones de género en vez del sistema sexo-género, para enfatizar en el carácter relacional del concepto y ubicar que la misma categoría de sexo es producto de la cultura (Facio y Fries, 1999).

En el nivel microsocioal esta construcción del género se realiza en el ámbito privado; contexto que al nombrar el sexo del bebé está asignando un conjunto de expectativas hacia su desempeño como hombre o como mujer en la sociedad. Durante la socialización (que se realiza en forma diferencial de acuerdo con el signo preestablecido) la niña o el niño adquieren la identidad de género, antes incluso de que hayan captado cognitivamente la diferencia biológica por sexo. Se construye así una subjetividad que elabora sentimientos, comportamientos y pensamientos; todo ello acorde con su identidad asignada que, además, conlleva una estratificación y un uso diferencial del poder implícito y explícito en las pautas de relación ente hombres y mujeres. La identidad de género se confirma, además, en el desempeño de los roles adscritos, esperados, censurados y las reacciones sociales consecuentes en busca de la adecuación del rol (Lamas, 1996).

Cada persona realizará su particular síntesis de todo ello, con la posibilidad de aportar variantes a la cultura; no obstante, el peso histórico tradicional es fundante en la construcción de su historia y se mide en función de los ideales y abstracciones culturales que le sustentaron; es decir, hombres y mujeres se comparan o son comparados con los ideales y símbolos de la masculinidad o femineidad hegemónica a lo largo de su vida.

Para Lagarde “la representación del orden genérico del mundo, los estereotipos sociales y sus normas, son fundamentales en la configuración de la subjetividad de cada quien y en la cultura. Se aprenden desde el principio de la vida y no son aleatorios... Están en la base de la identidad de género de cada quien y de las identidades sociales asignadas y reconocidas al resto de las personas. La vida cotidiana está estructurada sobre las normas de género y el desempeño de cada uno depende de su comportamiento y del manejo de esa normatividad.” (2004, p.19)

De esta manera, "...cada mujer y cada hombre sintetizan y concretan en la experiencia de sus propias vidas el proceso sociocultural e histórico que los hace ser precisamente ese hombre y esa mujer: sujetos de su propia sociedad, vivientes a través de su cultura, cobijados por tradiciones religiosas o filosóficas de su grupo familiar y su generación, hablantes de su idioma, ubicados en la nación y en la clase en que han nacido o en las que han transitado, envueltos en la circunstancia y los procesos históricos de los momentos y de los lugares en que su vida se desarrolla." (Lagarde, 2004, p.27).

De esta estructura se deriva la construcción de una ideología para mantener la familia como núcleo central de la sociedad bajo la égida masculina, lo que es completamente justificado y coherente con la búsqueda del control. La reproducción social del trabajo encarga de la mujer en el ámbito privado de la familia, queda invisibilizada dentro de un modelo predominante de familia fusional que basa las relaciones en función de la institución. Desconoce, además, la realización personal de los miembros, lo que tiene impactos diferenciados según el sexo y la edad. "El hombre, cabeza de familia, se siente poseedor de un patrimonio, la familia y los hijos. Los hechos no le desmienten esa creencia, salvo que se produzca la ruptura matrimonial por iniciativa de la mujer, situación que lleva al hombre a experimentar el sentimiento de desposeimiento que frecuentemente desata su violencia." (Izquierdo, 2000, p.89)

Aún con los cambios notorios en la participación de las mujeres en el trabajo, fuera del ámbito doméstico y con la reivindicación de sus derechos legales, los núcleos de esas representaciones se mantienen, e incluso, como señala Izquierdo: "... una parte importante de los conflictos familiares tiene su origen en la resistencia de los hombres a aceptar la nueva posición social de la mujer y hay un núcleo de conflicto difícilmente evitable." (Izquierdo, 2000, p.93)

Al interior de la familia, la madre y el padre aportan la historia de su propia socialización construyendo una nueva historia. Aunque esta se construye con

márgenes de libertad y de síntesis particular, puede reproducir también una especie de ciclo generacional de la violencia en que se socializaron.

En ese nivel micro, en opinión de Grossman y otros (1989) existen características de las familias que favorecen la aparición de los fenómenos violentos. Según estos autores: cuando se da una organización jerárquica fija e inamovible, el poder se organiza por jerarquías en relación de dominación y subordinación autoritarias, con relaciones que coartan la autonomía, existe una fuerte adhesión a los estereotipos y modelos de género hegemónicos y se mantiene la tendencia a invisibilizar o naturalizar los abusos; se genera un espacio donde se reproduce fácilmente la violencia.

Ante las presiones económicas, la ideología de consumo que valora el tener (posesiones materiales) por encima del ser y ante las exigencias del mundo competitivo actual, también las familias construyen sus representaciones en medio de múltiples presiones y contradicciones, que terminan siendo depositadas en formas de violencia vertical u horizontal dirigidas a los hijos e hijas.

Otros espacios también mantienen condiciones que discriminan y violentan en función del género: el trabajo, el estudio, la iglesia y cualquier otra institución va a reflejar la estructura macrosocial ya descrita. No obstante, como bien plantea Foucault (1983) el poder conlleva también formas de resistencia y, pese a las exclusiones, al abuso y al escaso reconocimiento social de la capacidad y el desempeño de las mujeres, las resistencias han permitido que se participe cada vez en más ámbitos y que se genere la conciencia de que se tiene el derecho de vivir la masculinidad y la femineidad fuera de los estereotipos convencionales que tanto daño generan.

Muchos de los alcances mencionados hasta aquí presuponen condiciones compartidas en las dimensiones macro y microsociales; pero las particularidades socioeconómicas, educativas, de empleo, de etnia, de edad, de apoyo o desamparo

social o de acceso a servicios, generan condiciones particulares para hombres y mujeres de distintos contextos.

Ahora bien, en lo que al género masculino se refiere y tomando como base los avances realizados desde la perspectiva de género femenino (en particular desde el feminismo) cada vez se dan mayores logros en la comprensión de las implicaciones que tiene esa construcción desigual en la vida de los hombres. Es a partir de los años 70 del siglo XX que aparecen los primeros grupos de estudio sobre hombres y masculinidad (Salas y Campos, 2002).

Salas y Campos aseguran que la forma en que está construida la masculinidad requiere de una feminidad que la soporte, en tanto los géneros están referidos a categorías que se excluyen el uno del otro "... las estructuras de poder masculino, se interiorizan en la personalidad, por medio de sutiles y efectivos mecanismos de socialización primaria y secundaria, en ella los actos violentos son una expresión ritual de las relaciones de poder que el patriarcado impone a hombres y mujeres" (Salas y Campos, 2002, P.21).

En este sentido Kaufman (1989) enuncia la existencia de una tríada de la violencia masculina: violencia contra otros hombres, violencia contra las mujeres y otras poblaciones asumidas como débiles y violencia contra sí mismo; a lo que Salas y Campos (2002) agregan: violencia contra la naturaleza. Estas formas de violencia se ponen en juego en sociedades basadas en dominación y control típicamente patriarcales.

"La masculinidad alude a una manera, sobre todo en los hombres, de vivir la sexualidad, la afectividad, el trabajo, la vida diaria, entre otros, de cumplir con roles sociales y sexuales, y además, a un símbolo de jerarquías sociales en el cual los varones ejercen poder sobre otros hombres, los niños y las mujeres. Por eso podemos afirmar que se asocia la masculinidad con el poder y con la autoridad." (Connell, 1997, cit. por Salas y Campos, 2002, p.24).

Para Gilmore (cit. por Salas y Campos), los hombres deben adecuarse a un ideal cultural. “La masculinidad verdadera requiere dramáticas pruebas. Es un desafío, un premio por ser ganado. Destaca, como encargos asignados a los hombres y comunes en diversas culturas: el fecundar, proveer y proteger, con sus consecuentes emblemas masculinos: autosuficiencia económica, proveer, proteger (esto incluye el coraje físico, enfrentar peligros). Para ello debe evitar que se le note el miedo, el temor de ser humillado delante de otros hombres (el hombre imaginario o “el otro” mejor que yo)” (2002, p.24).

Salas indica que, por lo anterior, la masculinidad requiere una permanente “validación homosocial” y se construye en forma permanente mediante el escrutinio, la prueba, la aprobación o la comparación con otros. “Se demuestra la hombría para la aprobación de otros hombres. Son ellos quienes evalúan el desempeño. Por tal motivo es tan importante alardear las conquistas para competir, en muchos terrenos. Compiten por los indicadores de la virilidad: riqueza, poder, posición social, mujeres atractivas.” (Kimmel, 1997, cit. por Salas y Campos, 2002, p.24).

El poder adscrito a lo masculino contrasta con la realidad vivida por los hombres, cada uno con sus particularidades familiares, de factores de clase, de nacionalidad, de religión y etnia, pues las ideologías patriarcales “restringen y limitan también a los hombres, a pesar de su estatus de privilegio... al asignar a las mujeres un conjunto de características, comportamientos y roles “propios de su sexo”, los hombres quedan obligados a prescindir de estos roles, comportamientos y características y a tensar al máximo sus diferencias con ellas” (Facio y Fries, 1999, p. 203). Aunque como señalan las autoras, ninguna mujer ni ningún hombre puede identificarse cien por ciento con todas las atribuciones que su propia cultura asigna a cada sexo, la masculinidad como modelo construido idealmente, deseo, fantasía o realidad se mantiene.

Kaufman, considera que la “masculinidad es poder, pero es también terriblemente frágil porque, en forma contraria a lo que hemos sido inducidos a creer, no existe como una realidad biológica que llevan los hombres dentro de sí. La

masculinidad existe como ideología, como conducta codificada; existe en el marco de relaciones “de género” “... no es más que una institución social con una relación insustancial con la hombría y el sexo biológico, sus supuestos sinónimos.” (Kaufman, 1989, p.40).

Según este autor, aunque la hombría y la masculinidad son sumamente valoradas socialmente, los hombres se sienten, consciente o inconscientemente, inseguros de su propia hombría o masculinidad, por lo cual recurren continuamente a actos que les permitan su confirmación. “La masculinidad requiere ser respaldada y afirmada constantemente. Esta afirmación se manifiesta de innumerables maneras. La mayoría de los hombres ni son violadores ni golpean a sus esposas, si bien es probable que la mayoría de ellos ha utilizado su superior fuerza física o algún tipo de coacción o amenaza física contra alguna mujer al menos una vez cuando adolescente o adulto.” (Kaufman, 1989, p. 40)

En un reciente estudio sobre cultura, masculinidad y paternidad, realizado por Rivera y Ceciliano (2004), se afirma que las certidumbres de seguridad, dominio y control adscritas a la masculinidad, “se conmocionan con frecuencia, y en cambio lo que encontramos es que los hombres se enfrentan constantemente con el imperativo de demostrar esa masculinidad, lo cual puede llevarlos a asumir conductas riesgosas” (p. 175).

Kaufman señala que: “... para aquellos que abrigan grandes dudas personales y tienen imágenes altamente negativas de sí o no pueden lidiar con sentimientos cotidianos de impotencia, la violencia contra las mujeres se puede convertir en un medio de afirmación de su poder personal en el lenguaje de nuestro sistema de sexo/género”...dada la fragilidad de la identidad masculina y la tensión interna de lo que significa ser masculino, la afirmación final de la masculinidad reside en el poder sobre las mujeres” (Kaufman, 1989, p.47).

Este planteamiento se relaciona precisamente con el hecho de que la masculinidad se funda en la exclusión de lo femenino, poniendo en juego una

subjetividad e intersubjetividad congruente con ello, donde pueden albergarse ansiedades y fantasías “estados de desprotección, inseguridad, devaluación, temor, así como estados de omnipotencia y control... Estas ansiedades son intolerables para el hombre concreto, el cual las niega transformándolas en fantasías de control omnipotente y proyectando aquellas en otros objetos de su vida afectiva (las mujeres, otros hombres)” (Salas y Campos, 2002, p. 27).

Rivera y Ceciliano, en su estudio encuentran cambios en el campo representacional de la masculinidad, identificando procesos incipientes de resignificación de lo masculino y de nuevas sensibilidades en los hombres; lo que se da en medio de “una considerable tensión entre lo aprendido en una socialización de sello patriarcal y las nuevas adquisiciones de los procesos de re-aprendizaje... -por ejemplo- ...el ejercicio de la paternidad plantea elementos que van más allá de ser proveedor, y que compromete otro tipo de factores como la cercanía física, el afecto, el interés, los cuidados a otros y otras. Esto pone en cuestionamiento el comportamiento típico de los hombres en el marco de la cultura patriarcal y muestra los reajustes que están sufriendo las representaciones de los hombres sobre la paternidad” (p. 176). Los autores señalan, no obstante que “... esta reelaboración de la idea de masculinidad para que se convierta en una verdadera transformación requiere ser socialmente reforzada para que se posibilite su repetición y modelaje: y no sea concebida, desde una perspectiva reduccionista, como una “crisis” de identidad masculina” (Rivera y Ceciliano, 2004, p. 176).

Las manifestaciones de violencia en el tránsito parecen mostrar una tendencia con condiciones adscritas al género masculino. Tener en cuenta los conceptos y análisis realizados en este apartado, será fundamental para adoptar una perspectiva género sensitiva que revele el significado de sus representaciones tanto para hombres como para mujeres.

2.3 ACERCA DE LA SEGURIDAD VIAL

Investigar acerca de violencia en el sistema de tránsito, desde una perspectiva psicosocial y con enfoque de género, implica introducirse en un territorio ocupado generalmente por disciplinas que han sido poco expuestas a estas perspectivas. Estos análisis y conceptos aún son de escasa difusión en otros espacios de inserción; por ello, para efectos de ubicar la temática de análisis se requiere la revisión de algunos aspectos que han sido trabajados sobre todo desde el ámbito de la ingeniería de tránsito.

El COSEVI, define Seguridad Vial como: “Todas las políticas, estrategias, normas, procedimientos y actividades en materia de ingeniería de tránsito, policía de tránsito, educación y promoción de la educación vial, que en forma integral, se formulen y ejecuten, con la finalidad de proteger a los usuarios del sistema de tránsito y su medio ambiente, así como, contribuir en la construcción de una cultura armoniosa y de respeto de los derechos de los distintos actores que conforman dicho sistema.” (Rojas y Guzmán, 2002, p.11).

La seguridad vial se concreta en el sistema de transportes por vías terrestres, y según indica el COSEVI en su funcionamiento inciden múltiples aspectos culturales, políticos, económicos, tecnológicos, sociales y de salud pública. El sistema de transporte, a su vez, se constituye de los siguientes componentes:

- las personas (en sus roles de conductor, pasajero y peatón)
- los vehículos
- las vías de circulación nacionales y cantonales
- las normas reguladoras

Se plantea que en Costa Rica la gestión de este sistema implica responsabilidades parciales de diversos sectores gubernamentales y privados, sin que exista una integración en función de sus fines globales; además, el sistema es complejo, admite diversidad de enfoques y disciplinas participantes en el análisis de sus diversos componentes, abarca todo el país y se encuentra activo en forma permanente. Para el COSEVI (Rojas y Guzmán, 2002) el sistema presenta un

desfase en relación con los usuarios y usuarias de este que tienen particularidades regionales e idiosincrasia propias, en tanto, las vías y los vehículos basan su diseño, construcción y equipamiento en patrones uniformes que provienen de países con mayor desarrollo.

En ese contexto, las colisiones, atropellos, muertes, lesiones e incidentes que ocurren en el tránsito son los indicadores principales que denotan las fallas del sistema. Glizer (1993) define el “accidente” de tránsito como: “El descontrol de la energía cinética que manejan los conductores en el esfuerzo por desplazar sus vehículos dentro de las limitaciones impuestas por la infraestructura, las regulaciones y la presencia de otros usuarios. El fracaso en el control de dicha energía lleva al accidente. Ocurre en una vía pública con la participación de al menos un vehículo en movimiento, sus consecuencias son inmediatas y por lo general producen daños materiales, sociales y económicos así como lesiones y muerte.” (p.45)

La Organización Panamericana de la Salud, como ya se ha señalado en apartados anteriores, recientemente ha hecho un salto en su definición de la problemática, aseverando que la seguridad vial no es accidental, refiriéndose entonces a lesiones o traumatismos ocasionados en el tránsito y no a accidentes, No obstante, reconoce que la dinámica generada en el tránsito es un problema de salud pública, en tanto tiene serias implicaciones sociales, tecnológicas, culturales, económicas y ambientales, cuyo impacto afecta a las personas, la familia, la comunidad y a la sociedad en general (Acero-Velásquez, Concha Eastman; 2004). Aunque, como se ha dicho, no lo considera como parte de un problema de violencia social, sus argumentos en términos del impacto del problema en todas las áreas de la vida social coinciden con las implicaciones de éste. Por el contrario, basándose en esas mismas consideraciones el documento del COSEVI, citado anteriormente, concibe los accidentes de tránsito como una de las formas de violencia social más representativas que enfrentan las sociedades modernas.

En materia de seguridad vial, para estudiar los accidentes de tránsito en América Latina y promover su prevención, se han utilizado básicamente dos

modelos: el Modelo de Causalidad Prevalente y el Modelo Integral o Epidemiológico (Glizer, 1993).

En el Modelo de Causalidad Prevalente se asume la ocurrencia del accidente como ocasionado por una u otra causa relacionada con el factor humano, con el vehículo o con el entorno, en forma casi excluyente. Se le da un énfasis al análisis de las circunstancias inmediatas que preceden al accidente, por lo que tiende a confundir causas (generalmente ubicadas como fallas humanas) con la culpa o responsabilidad en el hecho. Phyllis (1998) señala que este enfoque ha provocado que si el problema figura en causas asociadas con el factor humano, no se considere vinculado con el entorno, por lo que especialistas en entornos viales e ingenieros de tráfico no asumen el factor humano como un área de su competencia. Rojas y Guzmán (2002) plantean que este enfoque prevalece y es aceptado por muchos profesionales en el área “por variados motivos (sesgo profesional, inercia, interés en un enfoque centrado en el usuario, satisfacción de valores socioculturales que enfatizan la responsabilidad individual, etc.)” (p.14).

El Modelo Integral o Epidemiológico asume que el accidente y sus consecuencias son parte de un proceso gradual del cual este es una culminación. Ello “...se ha denominado la historia natural del accidente; un proceso que describe su desarrollo y permite seguir las interrelaciones entre distintos factores hasta sus resultados finales” (Rojas y Guzmán, 2002, p.15). El enfoque va más allá de los factores individuales, teniendo en cuenta, el papel de los contextos social, económico, político y físico en la producción de los comportamientos que conllevan al accidente.

De acuerdo con el Centro Nacional para la Prevención y el Control de las Lesiones, en el Modelo de Análisis Epidemiológico se utiliza con frecuencia la Matriz de Haddon y el Modelo Ecológico. El primero lo usan para analizar lesiones no intencionales (en las que incluyen las producidas en el tránsito vehicular) y el segundo para las relacionadas con la violencia, “en las cuales el evento es un

continuo de acontecimientos, más que un evento inesperado” (Espitia-Hardeman y Paulozzi, 2005, p.6).

La matriz de Haddon relaciona los elementos de la triada epidemiológica con el tránsito, a saber: el huésped (la persona afectada por la lesión), el agente (energía transferida al huésped por un vehículo inanimado (arma de fuego, vehículo automotor) o un vector animado (un asaltante); el medio ambiente físico y social (infraestructura vial, normas culturales, leyes). En su matriz esto lo cruza con tres momentos el “pre-evento”, el evento y el “post-evento” (originalmente denominado pre-accidente, accidente y “post-accidente”). Mediante esta matriz se identifican los riesgos potenciales y los factores de protección, así como las estrategias de prevención (primaria, secundaria y terciaria) que se dirigen a cada uno de los factores (Espitia-Hardeman y Paulozzi, 2005).

Ahora bien, a lo largo de los años se han generado distintas estrategias de intervención en la seguridad vial para incidir en el sistema de transportes. Según Pardillo (1998), a partir de la producción en serie de automóviles (iniciada en los Estados Unidos en las primeras décadas del siglo XX) los vehículos dejaron de ser una novedad y pasaron a convertirse en un medio de transporte que paulatinamente se amplió a todo el mundo. Simultáneamente, el crecimiento de la flota vehicular generó gran cantidad de accidentes y promovió la necesidad de instaurar intervenciones -en materia de seguridad vial- en muchos países a partir de los años 60.

Rojas y Guzmán (2002) señalan que la intervención en materia de seguridad vial ha mostrado varias tendencias a las que denominan generaciones. La primera generación, oscila entre la no existencia de programas y la pretensión de resolver los problemas haciendo nuevas carreteras y autopistas sin mejorar la red vial existente.

En la segunda generación se identifican puntos críticos en la red vial, a través de la información procedente de los accidentes, realizando proyectos en función de

costo-efecto. Utilizan la legislación y su aplicación para influir en la conducta de usuarios y usuarias haciendo regulaciones en velocidad y control policial.

La tercera generación, además de ubicar puntos críticos, establece medidas de ingeniería, información para usuarios y usuarias y control policial, focalizando dicha labor en relación con problemas particulares como exceso de velocidad o grupos vulnerables.

La cuarta generación se trata de una estrategia de seguridad vial sostenible. Se desarrolla a partir de los 90 en los Países Bajos y en Suecia. Asume que el sistema de carreteras se debe diseñar acorde con la capacidad de los usuarios y usuarias de las vías, dándose una corresponsabilidad entre usuario y usuaria (obedece códigos y reglas) y quien tiene la propiedad del sistema de carreteras (planeamiento, diseño, codificación y prevención). Desde este enfoque esos países vienen aplicando medidas para reducir el número de muertes en carretera, con el objetivo “Visión Cero”, es decir la erradicación drástica de las muertes y lesiones en accidentes de tránsito.

Una propuesta similar ha sido asumida por el gobierno francés desde el año 2002 cuando el presidente anunció la reducción de los accidentes de tráfico (como una de las grandes prioridades nacionales) y el país entero inició una serie de acciones para ello. Como resultado, en un año de aplicación de las políticas nacionales, pasó de 7.242 muertes en el 2002 a 5.732 en el 2003, lo que representa una reducción del 20% (El Justicia de Aragón, 2004).

En el contexto de la Unión Europea se ha constituido la Carta Europea de la Seguridad Vial en el marco del Programa de acción europea de seguridad vial (2003-2010) con el que se propone que todas las instituciones y agentes implicados en la seguridad vial suscriban el documento y se comprometan a realizar aquellas actividades que en el ejercicio de sus competencias contribuyan a alcanzar el objetivo para el año 2010: reducir a la mitad el número de muertos en las carreteras europeas.

Desde el Consejo de Seguridad Vial de Costa Rica (COSEVI, 2002) se plantea que mediante el Plan Nacional de Seguridad Vial, formulado para un quinquenio, se promueven estrategias similares a las citadas en este apartado. Entre estas se cita la gestión de políticas públicas locales (acorde con especificidades regionales en recursos, cultura, clima, etc.), transectorialidad y multidisciplinaridad (trabajo articulado en políticas, visiones, recursos y otros), participación social en la construcción de políticas (de sociedad civil, municipios y empresa privada), gestión local de la seguridad vial (diagnóstico participativo, formulación, ejecución y evaluación de programas para el contexto inmediato, formación de Consejos locales de seguridad vial –COLOSEVIS-), desconcentración y descentralización (en la toma de decisiones, en lo político, lo técnico y lo financiero, desde los espacios que requieren la intervención); ingeniería con rostro humano (toma en cuenta las particularidades de usuarios, en especial aquellos con situaciones de particular vulnerabilidad).

El Plan vigente 2001 a 2005 (DE 29390-MOPT-S, 6-3-01)⁷, refleja las políticas públicas de promoción de la seguridad vial en el país, incorporándole además un enfoque de salud pública y la concepción de que los accidentes de tránsito son una forma de violencia social. Se incluye en estas políticas los ámbitos de educación, comunicación, promoción, control y vigilancia, infraestructura, acreditación de conductores y conductoras, legislación y normatividad. En cada uno de estos ámbitos se reportan logros mediante programas y proyectos desde el nivel nacional y local, incluyendo la reducción de la tasa de mortalidad in situ por 100 mil habitantes, la transferencia del 10% del presupuesto del COSEVI por ingreso de multas a los municipios (COLOSEVIS)⁸ y mejoramiento paulatino de la acreditación de conductores, entre otros (Rojas, 2005).

⁷ El Plan Nacional de Seguridad Vial correspondiente al período 2007-2011, se encuentra en proceso de validación.

⁸ El COLOSEVI (Consejo Local de Seguridad Vial) está integrado por representantes locales de las municipalidades, de la Policía de Tránsito, la Caja Costarricense del Seguro Social, el Ministerio de Educación Pública, el Instituto Nacional de Seguros y el Ministerio de Salud, organizaciones no gubernamentales como Asociaciones de Desarrollo, representantes de las Cámaras privadas y de la Cruz Roja.

Estas propuestas nacionales evidencian lo que señala Montoro (2001) en el sentido de que, en materia de prevención de accidentes de tránsito, poco a poco se ha evolucionado de la visión del conductor como un simple manipulador de la máquina, que solo requiere de pocas habilidades, a una visión más integral; “entendiéndose la conducción y la seguridad vial como una compleja interacción entre hombre-máquina-entorno y norma” (p.215).

Ello permite entender la propuesta de la OMS, al ratificar que la seguridad vial es un componente de la seguridad ciudadana que se dirige a proteger a todos los habitantes de un país, ya sean permanentes o visitantes, por lo cual compete tanto a las autoridades como a la sociedad civil. “Los habitantes se sienten seguros no sólo cuando su integridad, vida, bienes y honra no se ven amenazadas por la actividad de los delincuentes violentos, sino también cuando pueden disfrutar de los espacios públicos sin riesgo de ser víctima de la inseguridad vial.” (Acero-Velásquez y Concha-Eastman, 2004).

Su propuesta ubica la seguridad vial como un complejo entramado entre la gestión institucional, el entorno urbano y la cultura ciudadana, lo que implica promover un cambio de paradigma, sustituyendo el de la “accidentalidad” por la promoción de la seguridad vial como política pública tendiente a la prevención de los traumatismos causados por vehículos a motor.

Este cambio de paradigma requiere ampliar la responsabilidad de prevención, atención y represión, más allá de los sectores de transporte y salud. “Una nueva política pública de seguridad vial implica superar paradigmas y avanzar hacia nuevas formas de planificación e implementación de políticas con base en criterios de gobernabilidad democrática y responsabilidad compartida...” (Acero-Velásquez y Concha-Eastman, 2004, p.10).

Dentro de las diversas propuestas que se realizan para hacer efectiva esta política, es pertinente rescatar la que corresponde a incorporar el concepto de cultura ciudadana en los planes y programas de seguridad vial para que los

comportamientos de los ciudadanos reflejen el acatamiento voluntario de las normas y el reconocimiento de las autoridades.

Según Acero-Velásquez y Concha-Eastman (2004) "...con base en una clara política pública de seguridad vial se espera avanzar en la visión del problema de tal forma que los planes cubran tanto las medidas tradicionales, o sea el control al consumo de licor, al exceso de la velocidad, a la impericia para conducir, a la imprudencia de los usuarios de la vía, a las fallas mecánicas de los vehículos y al no uso de cinturones de seguridad o de cascos protectores, como las propuestas derivadas de una concepción moderna de gobernabilidad, seguridad ciudadana y participación comunitaria, entre estas el estudio de las causas que inciden en los altos niveles de inseguridad vial, la falta de información, la falta de infraestructura urbana para la seguridad de los peatones, la desorganización urbana, el mal comportamiento y desconocimiento de las normas por parte de los ciudadanos y la ilegitimidad de las instituciones que tienen la obligación de garantizar su seguridad vial y ciudadana." (p.10)

Los conceptos antes expuestos son congruentes con los planteamientos del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo en Costa Rica, cuando al conceptualizar la seguridad humana como parte del cumplimiento y respeto de los derechos humanos en general, identifica el ámbito de seguridad ciudadana definiéndolo como "la tutela efectiva e internalizada por las personas de aquellos derechos situados en los círculos interiores de los Derechos Humanos... esto es en un núcleo duro de derechos que incluye el derecho a la vida, la integridad personal, la inviolabilidad del domicilio, la libertad de tránsito, el disfrute del patrimonio, entre otros" (Casas, 2004). Así, se visualiza la seguridad ciudadana como inherente a la seguridad humana y por ende como inherente al desarrollo humano.

Este concepto de seguridad ciudadana no reduce la seguridad a criminalidad o delito, implica una dualidad objetivo/subjetiva que incide en la percepción del contexto (como seguro o amenazante). Se trata de un derecho y un bien público

exigible frente al estado, cuya violación tiene implicaciones en la salud pública, en la economía, en lo político y jurídico, así como en lo social y cultural.

Desde nuestra perspectiva luego de la revisión realizada en los apartados anteriores, en este concepto puede verse incorporada la noción de seguridad vial referida con anterioridad.

Los modelos expuestos en el ámbito de la seguridad vial toman en cuenta (en todos los casos) incidir sobre los factores humanos que intervienen en la inseguridad; pero ninguno, al menos de manera explícita, plantea un enfoque en la educación, la investigación o incluso la adecuación del diseño vial, con un análisis sensible al género.

Este análisis implicaría hacer una apropiada contextualización de la participación de hombres y mujeres en diferentes momentos de su vida y desde distintos roles sociales, en cada uno de los componentes que intervienen en el sistema de tránsito, en la toma de decisiones y establecimiento de políticas, en el control policial, en la representación estadística y la información que se produce, así como investigar directamente en las fuentes primarias sobre lo que representa ser partícipes con los encargos de género incluidos, de un sistema vial que refleja y contribuye a reproducir condiciones de violencia e inseguridad y que, por tanto, muestra grandes fracturas sociales.

2.4 REPRESENTACIONES SOCIALES EN LA VIDA COTIDIANA

En esta investigación tiene un papel central la teoría de las representaciones sociales, como eje conceptual y analítico básico, en congruencia con el tipo de estudio y las premisas que sustentan la investigación.

El concepto de representaciones sociales fue planteado por Serge Moscovici en 1961, quien lo elaboró bajo la influencia de varias vertientes teóricas: los

conceptos de representaciones colectivas planteados por Emile Durkheim en la Sociología clásica, los estudios sobre los mitos y formas de pensamiento de las sociedades primitivas planteados por Lucien Lévy-Bruhl, la Psicología Genética de Jean Piaget, el análisis del ser humano como ser social de Sigmund Freud, la Psicología del sentido común que desarrolla Fritz Heider y el Interaccionismo Simbólico con los aportes de Berger & Luckman acerca de la construcción social de la realidad en la vida cotidiana (Banchs, 1986).

Inicialmente este concepto no tuvo mayores repercusiones en la Psicología Social, entre otras razones, debido al auge que por entonces tenía el modelo conductista, las resistencias para aceptar la legitimidad científica en el análisis de los discursos y en la metodología cualitativa y la tendencia psicologista e individualista en los estudios de Psicología Social. A mediados de los años 70 el concepto adquiere relevancia, desarrollándose desde entonces, especialmente en Europa, un cuerpo teórico coherente que permite comprender cómo las personas procesan, reproducen y a su vez construyen lo que se constituye como su vida cotidiana, su realidad social.

En este cuerpo teórico se parte de que la vida cotidiana es una construcción intersubjetiva, de modo tal que la cultura en la que se socializan las personas, el lugar que ocupan en la estructura social y económica y sus experiencias vitales diarias, inciden en la construcción de su identidad social y en la forma en que perciben la realidad social; simultáneamente, cada quien construye su propia identidad y su visión particular de su realidad e incide sobre esta (Araya, 2004, p. 14).

Ibañez (1988, cit. por Araya, 2004) expresa claramente la doble dinámica de esta conceptualización: “La representación social es, a la vez, pensamiento constituido y pensamiento constituyente. En tanto que pensamiento constituido, las representaciones sociales se transforman efectivamente en productos que intervienen en la vida social como estructuras preformadas a partir de las cuales se interpreta, por ejemplo, la realidad. Estos productos reflejan en su contenido sus

propias condiciones de producción, y es así como nos informan sobre los rasgos de la sociedad en las que se han formado. En tanto que pensamiento constituyente, las representaciones no solo reflejan la realidad sino que intervienen en su elaboración... La representación social constituye en parte el objeto que representa. No es el reflejo interior, es decir, situado en la cabeza de los sujetos, de una realidad exterior, sino que es un factor constitutivo de la propia realidad... Es porque la representación social construye en parte su objeto por lo cual este objeto es, en parte, realmente tal y como aparece a través de su representación social.” (Ibañez, 1988, p. 37, cit. por Araya, 2004, p.30).

Las representaciones sociales hacen referencia a formas de percibir, razonar, evaluar, clasificar objetos sociales, comunicarse y actuar en la vida cotidiana. “... constituyen sistemas cognitivos en los que es posible reconocer la presencia de estereotipos, opiniones, creencias, valores y normas que suelen tener una orientación actitudinal positiva o negativa. Se constituyen a su vez, como sistemas de códigos, valores, lógicas clasificatorias, principios interpretativos y orientadores de las prácticas, que definen la llamada conciencia colectiva, la cual se rige con fuerza normativa en tanto instituye los límites y las posibilidades de la forma en que las mujeres y los hombres actúan en el mundo.” (Araya, 2004, p.11).

Desde esta construcción teórica, entonces, “no existe una ruptura tajante entre el mundo interior del sujeto y el mundo exterior en el cual éste se encuentra: “el sujeto y el objeto no son fundamentalmente distintos... representarse algo, es darse en conjunto, indiferenciadamente el estímulo y la respuesta... esto implica que siempre hay una parte de construcción y re-construcción en el acto de representación.” (Jodelet, 1983, p. 12, cit. por Banchs, 1986, p.29).

Araya (2004) señala que las representaciones sociales como forma de conocimiento, hacen referencia a un proceso y a un contenido. En el proceso de formación incide el contexto económico, social e histórico, donde existen sistemas de creencias y valores organizados en una cultura. Según Moscovici (cit. por Araya, 2004) mediante los procesos de objetivación y el anclaje, los conceptos abstractos

se llegan a naturalizar y se transforman en objetos del mundo real y cotidiano, insertándose en un marco de referencia previo y constituyéndose en instrumentos de interpretación de la realidad que guían la conducta. Además, en el proceso de formación de representaciones sociales inciden las prácticas sociales vinculadas con las distintas modalidades de comunicación social (comunicación interpersonal diaria, información de medios de comunicación de masas, divulgación de información científica, etc.) (Araya, 2004).

Por otra parte, el contenido de las representaciones cuenta con tres dimensiones: a) las actitudes, positivas o negativas, favorables o desfavorables con respecto al objeto de la representación (se vinculan con dinamizar y regular las acciones en función de reacciones emocionales), b) la información, (cantidad y calidad, origen) que poseen personas o grupos sobre el objeto de representación y c) campo de representación, que hace referencia a la jerarquización y organización de actitudes, imágenes, creencias, vivencias y valores que conforman una misma representación social alrededor de un esquema figurativo o núcleo figurativo construido en el proceso de objetivación; este es el aspecto más estable y difícil de modificar de la representación a partir del cual se organizan los demás elementos de la misma (Araya, 2004).

Para Sandoval (1977, cit. por Araya, 2004), las representaciones sociales tienen cuatro funciones: “ – La comprensión, función que posibilita pensar el mundo y sus relaciones. – La valoración, que permite calificar o enjuiciar hechos. – La comunicación, a partir de la cual las personas interactúan mediante la creación y recreación de las representaciones sociales. – La actuación, que está condicionada por las representaciones sociales.” (p.37)

Así, esta investigación, enfatiza el acceso a las representaciones sociales en relación con la violencia en el tránsito, con la finalidad de que el acercamiento a los y las informantes permita: “...determinar qué se sabe (información), qué se cree, cómo se interpreta (campo de la representación) y qué se hace o cómo se actúa (actitud).” (Araya, 2004, p.41).

Este análisis vincula distintos aspectos individuales, sociales, culturales, de género, comunitarios e institucionales -tanto en su construcción, como en las posibilidades de transformación de la realidad-, por lo cual el análisis de estos se formula como parte de procesos sociales en continua transformación.

Ahora bien, para analizar las representaciones sociales que se producen en la cotidianidad, también se consideran algunos conceptos e interpretaciones en relación con lo que significa el estudio de la vida cotidiana.

Al respecto, resultan relevantes las reflexiones y análisis realizados desde una propuesta de la Psicología Social Latinoamericana, en la cual Enrique Pichón-Rivière realiza una crítica social de la cotidianidad. En su análisis, la subjetividad es vista como una construcción histórica que surge de una práctica a partir de las condiciones sociales de existencia; dándose una dialecticidad en la que el sujeto es un emergente que se produce en una compleja trama de vínculos y relaciones sociales, pero a su vez es productor, actor y protagonista en ella (Pichón Rivière y Pampliega, 1985).

Desde su perspectiva, la cotidianidad es "...el espacio y el tiempo en que se manifiestan, en forma inmediata, las relaciones que los hombres (*y las mujeres*) establecen entre sí y con la naturaleza en función de sus necesidades, configurándose así... "sus condiciones concretas de existencia" ...la vida cotidiana se manifiesta como un conjunto multitudinario de hechos, de actos, objetos, relaciones y actividades que se nos presentan en forma "dramática", es decir, como acción, como mundo-en-movimiento. Son hechos múltiples y heterogéneos, de difícil clasificación, en los que toma cuerpo y se patentiza en forma fragmentaria e inmediata la organización social de la relación entre necesidades y metas... Vida cotidiana es la forma de desenvolvimiento que adquiere día tras día nuestra historia individual. Implica reiteración de acciones vitales, en una distribución diaria del tiempo... es espacio, tiempo y ritmo." (Pichón Rivière y Pampliega, 1985, p.12-13; el agregado es nuestro).

“En esta organización espacio temporal se instala un mecanismo irreflexivo, pues la acción no se concientiza ni problematiza, los hechos se aceptan como partes de un todo conocido, evidente, que “simplemente es”, dicha interpretación tiene su origen y fundamento en un sistema social de representaciones e ideología que encubre lo cotidiano, lo distorsiona, en tanto lo muestra como “la realidad”, la única forma de vida posible” (Pichón Riviere y Pampliega, 1985, p.14) todo ello para mantener los intereses sociales dominantes, creando representaciones en función de ideologías que buscan naturalizar lo social, universalizar lo particular y atemporalizar lo histórico.

La tarea que se propone para la Psicología Social, desde la Crítica de la cotidianidad (según los autores) se encuentra en indagar la dialéctica entre necesidad y satisfacción, entre sujeto y contexto, dado que la realidad social e histórica se muestra y oculta a la vez en lo cotidiano, pues allí “... tiene su anclaje toda representación, toda significación social, toda ideología. En ese interjuego se organiza el sistema perceptivo, el universo de conocimiento, dándose en él la posibilidad y las formas de acceso a ese orden de significación que es el orden histórico-social, orden simbólico, específicamente humano.” (Pichón Riviere y Pampliega, 1985, p.16).

Como se ha dicho, estos conceptos y los enunciados a lo largo de este apartado, han sido fundamentales para la construcción metodológica. Lo anterior en función de elaborar un conjunto de técnicas e instrumentos de investigación congruentes epistemológicamente y como parte del análisis de los procesos que han construido las representaciones indagadas en la investigación.

CAPITULO III. DISEÑO METODOLÓGICO

3.1 TIPO DE INVESTIGACION

La investigación se propuso realizar un análisis a profundidad con el fin de contribuir a la conceptualización y descripción -desde la vivencia cotidiana- de conductores, conductoras y otras personas participantes en la construcción de la seguridad vial, acerca de cómo perciben y se representan las manifestaciones de violencia que ocurren en el tránsito. Lo anterior con la finalidad de brindar un aporte a los organismos estatales involucrados en la prevención de este fenómeno. Desde esta perspectiva aunque esta investigación pueda contribuir con algunas proposiciones conceptuales, a la luz de diversas perspectivas teóricas, se realizó con una finalidad aplicada.

Dado el escaso conocimiento que existe en este campo de estudio y al requerirse de una perspectiva congruente con el problema y los objetivos del estudio, se optó por asumir esta investigación desde un enfoque cualitativo. En este interesan las personas en su contexto, lo que permite estudiar los procesos y la interacción social en el momento en que se presentan, tomando en cuenta todas las perspectivas, escenarios y personas como únicos, sin prejuicios valorativos.

“Los datos cualitativos consisten, por lo común, en la descripción profunda y completa (lo más que sea posible) de eventos, situaciones, imágenes mentales, interacciones, percepciones, experiencias, actitudes, creencias, emociones, pensamientos y conductas reservadas de las personas, ya sea de manera individual, grupal o colectiva...” lo cual permite “...comprender los motivos subyacentes, los significados y las razones internas del comportamiento humano...” (Hernández, Fernández y Baptista, 2003, p.451)

Las estrategias en este enfoque son flexibles, es humanista en sus métodos y principios, construye y reconstruye el modelo del proceso que se estudia. Además,

considera que quien investiga es parte del objeto de su estudio y la validez interna de la investigación se da mediante el acercamiento a la realidad, buscando la comprensión de múltiples realidades (Alvarez Gayou, 2004).

En términos generales, la investigación se enmarca como un estudio psicosocial, en el campo de las Ciencias Sociales, que parte de una visión histórica de la construcción de los procesos subjetivos y sociales. Congruente con ello, está transversada por un enfoque de género, cuya perspectiva permite develar situaciones de discriminación y subordinación que se han producido históricamente, de acuerdo con las adscripciones sociales con que se construye el género.

De manera específica, también se ubica como un estudio sobre manifestaciones de violencia social en la vida cotidiana, a las cuales se tiene acceso mediante el análisis de las representaciones sociales identificadas en los relatos de los y las participantes.

3.2 AREA DE ESTUDIO

En su ámbito geográfico, la investigación se enmarca en el Area Metropolitana de San José. En la provincia de San José vive el 35.47% de los habitantes de la República (Censo, 2000). En el Área Metropolitana circula un gran porcentaje del parque automotor y se concentra la mayor cantidad de vehículos que ingresan, egresan y transitan diariamente de la capital hacia otros puntos del país. Se estima que diariamente circulan en el cantón central de San José más de 400.000 vehículos particulares y 1.500 autobuses de transporte público. (Echeverría, 2005) De acuerdo con el COSEVI, en el Cantón central de San José se registró la mayor cantidad de muertes in situ en el país por accidentes de tránsito durante el 2005.

Además, la delimitación del área se realizó en congruencia con la disponibilidad de recursos de tiempo y materiales para el desarrollo de la investigación.

3.3 POBLACIÓN

De acuerdo con la definición del problema de investigación, el interés del estudio se concentra en las percepciones, opiniones, representaciones y experiencias de hombres y mujeres relacionadas con la conducción de vehículos en el Área Metropolitana de San José. Lo anterior en relación con lo que desde su perspectiva se constituye como manifestaciones de violencia en el tránsito. Por ello se trabajó con diversas personas partiendo del criterio de que tuviesen una mayor exposición a la dinámica del tránsito vehicular y a los riesgos que conlleva al conducir continuamente. La participación de las personas seleccionadas para el estudio se basó en los siguientes criterios:

- Tienen más de dos años de contar con su licencia.
- Trabajan en el Área Metropolitana de San José.
- Utilizan el vehículo como medio de trabajo (comerciantes, taxistas, mensajeros, oficiales de tránsito, cruzrojistas).
- Su trabajo principal es el de conducir vehículos (choferes de instituciones).

También se consideró el trabajo con informantes clave, cuyo aporte permitió obtener un panorama de análisis más amplio (personas que han sido afectadas por accidentes de tránsito, personas que han participado en piques, personas con cargos clave en el ámbito de seguridad vial, informantes de instituciones). Para efectos de contextualización también se realizaron varias conversaciones informales y sondeos con taxistas (hombres y mujeres) que laboran en el Área Metropolitana de San José, y se entablaron contactos e intercambios de ideas (sin guía temática) con representantes de instituciones relacionadas con el ámbito vial y con manifestaciones de violencia social.

3.4 FUENTES DE INFORMACIÓN

Como fuente de información secundaria se contó con diversos documentos oficiales, relacionados con manifestaciones de violencia social que abordan el tema

de accidentes de tránsito. Asimismo, referencias cruzadas de investigaciones, informes de políticas oficiales de distintos países y análisis regionales o mundiales (realizados por organismos internacionales como la OPS y la OMS) constituyeron otro tipo de fuentes de información secundaria. Finalmente, se utilizó como fuente, las compilaciones e informes estadísticos, planes y propuestas de instancias oficiales, sobre informaciones atinentes a esta investigación.

Las fuentes de información primaria están constituidas (como se ha señalado en el apartado anterior) por los sujetos de la investigación ya descritos, que en común comparten el conducir vehículos en el Área Metropolitana de San José y el estar vinculados directamente con el ámbito de seguridad vial. Asimismo se toma en cuenta -como fuente de información primaria- los registros de tres observaciones directas no participantes, realizadas durante operativos de control (diurno y nocturno) que efectuó la Policía de Tránsito y que se realizaron como parte de las estrategias de validación de los instrumentos.

3.5 CATEGORÍAS DE ANÁLISIS DE LA INFORMACIÓN

Los ámbitos de exploración de los instrumentos de investigación se determinaron con base en los distintos tópicos contemplados en el problema y los objetivos de investigación. Además, inicialmente, en el protocolo de investigación se estableció, a priori, una propuesta de grandes categorías para el análisis, delimitada mediante algunas subcategorías. Ello se realizó con base en el análisis de las preguntas de investigación, de la búsqueda intrínseca en los objetivos, de la exploración teórico-conceptual y de las indagaciones con informantes clave.

Dada la flexibilidad del enfoque cualitativo y de las estrategias mismas del trabajo con representaciones sociales, dichas categorías y subcategorías fueron susceptibles de modificación a lo largo del estudio; particularmente al profundizar en el análisis de fuentes de información secundaria durante la ampliación del marco teórico-contextual y al procesar la información de las fuentes primarias. Ello permitió

observar ámbitos no contemplados o de los que no se tenía información al inicio del estudio pues precisamente fueron parte de los hallazgos de la investigación.

Al existir distintos niveles de relevancia y subordinación de temas en los que enfatiza el estudio, el análisis y comparación a mayor profundidad de las relaciones entre los componentes identificados en los textos, hizo que se modificara la jerarquía de algunas categorías que pasaron a ser subcategorías y viceversa. Por ejemplo, en la categoría de los procesos sociales, psicológicos y culturales relacionados con actuación violenta al conducir, las subcategorías establecidas inicialmente eran completamente generales; fue así como los hallazgos permitieron delimitar las subcategorías correspondientes a estos procesos (aspectos sociales, económicos, vida cotidiana, estrés urbano, significado de conducir y poseer un vehículo, confirmación de la identidad de género). En este caso el significado de conducir y poseer un vehículo que a priori fue planteado como una categoría, se subordinó como subcategoría que refleja procesos socioculturales relacionados con la actuación violenta al conducir.

El nivel de relevancia y el amplio contenido discursivo producido en torno a seguridad e inseguridad en el ámbito vial, así como la amplitud en las representaciones diferenciales acerca de protagonistas de la violencia vial, hicieron que ambos tópicos pasaran a formar parte de categorías con varias subcategorías como parte de la indagación del primer objetivo de investigación.

Para efectos de observar la correspondencia entre los objetivos planteados, las categorías y subcategorías de análisis derivadas de éstos (con las que se analizó la información) a continuación se presenta un cuadro que las delimita y además, define el sentido que ha tenido en esta investigación cada una de ellas.

Tabla 1
Definición de categorías y subcategorías para el procesamiento de la información, por objetivos

OBJETIVO GENERAL			
<p>Analizar desde una perspectiva de género, las representaciones de un grupo de personas con más de un año de experiencia como conductoras de vehículos en el Área Metropolitana de San José y otras vinculadas con el ámbito de la seguridad vial, acerca de algunos procesos sociales, culturales y psicológicos, que inciden en la forma violenta como las personas conducen vehículos automotores.</p>			
OBJETIVOS ESPECIFICOS	CATEGORÍAS	SUBCATEGORÍAS	DEFINICIÓN
<p>Indagar tipos de prácticas y actitudes al conducir vehículos, que son consideradas violentas por parte de los y las informantes y sus características diferenciales en relación con el género.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Formas de violencia representada en el espacio vial. • Representaciones diferenciales según protagonistas de la violencia vial. • Seguridad e inseguridad en el ámbito vial 	<ul style="list-style-type: none"> • Violencia percibida en quienes conducen vehículos • Relación entre accidente y actuaciones violentas al conducir • Violencia como proceso, o como suceso • Violencia vial desde los hombres y desde las mujeres • Manifestaciones de violencia según la edad • Manifestaciones de violencia a partir de tipo de vehículo y ocupación • Lo que genera inseguridad • Lo que genera seguridad 	<p>Se refieren a las situaciones, actitudes, comportamientos percibidos en el espacio vial, que desde la perspectiva de los y las informantes son catalogadas como violentas en relación con el género, así como su relación con la percepción de seguridad o inseguridad.</p>
<p>Explorar acerca de los procesos sociales, psicológicos y culturales que, desde la perspectiva de los y las informantes, se vinculan con manifestaciones de violencia en el tránsito.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Procesos sociales, psicológicos y culturales relacionados con actuación violenta al conducir. 	<ul style="list-style-type: none"> • Aspectos sociales y económicos • Cotidianidad y estrés urbano • Significado de conducir y poseer un vehículo • Confirmación de la identidad de género 	<p>Se trata de comprender dentro de procesos económicos, sociales y culturales, los distintos aspectos atribuidos por los y las informantes como contexto posibilitador y situaciones precipitantes de las actuaciones calificadas como violentas en el espacio vial.</p>
	<ul style="list-style-type: none"> • Prevención de violencia en el espacio vial 	<ul style="list-style-type: none"> • Cultura de prevención vial <ul style="list-style-type: none"> ○ Formación vial ○ Respeto a normas sociales ○ Lo que representa la policía de tránsito 	<p>Se refiere a como perciben los y las informantes todos aquellos factores educativos, culturales, normativos estructurados con la finalidad de prevenir situaciones de riesgo y conductas violentas al conducir.</p>

<p>Analizar información relacionada con seguridad vial, correspondiente al último año de actualización existente acerca del tránsito vehicular.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Género y seguridad vial 	<ul style="list-style-type: none"> • Información diferencial por sexo (análisis documental). • Representaciones acerca de comportamientos diferenciales entre conductoras y conductores (análisis con informantes clave). 	<p>Se trata de ubicar aquí los diferentes datos, conceptos, opiniones, representaciones que permitan analizar información sobre aspectos relacionados con violencia en el tránsito, registrada en fuentes oficiales, contrastándola con adscripciones sociales de género.</p>
---	---	---	---

3.6 CRITERIOS DE SELECCIÓN DE TÉCNICAS E INSTRUMENTOS DE RECOLECCIÓN DE DATOS

Para acceder a las percepciones, representaciones y experiencias relacionadas con el ámbito vial de la población en estudio, se utilizaron técnicas e instrumentos de recolección para generar una estrategia de triangulación, promover la reflexión y el análisis crítico, tal y como se resume en la siguiente tabla.

Tabla 2
Técnicas e instrumentos, según fuentes de recolección de información

TÉCNICA	FUENTE	INSTRUMENTO ⁹
<p>Análisis documental</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Estadísticas oficiales en relación con perfiles sobre accidentes de tránsito según sexo, licencias de conducir. (Consejo de Seguridad Vial, Caja Costarricense de Seguro Social, Ministerio de Salud) • Informes sobre Plan Nacional de Seguridad Vial (COSEVI) • Manual del Curso Oficial de Seguridad Vial del Ministerio de Obras Públicas y Transportes. 	<p>Matriz de recolección de información</p>

⁹

Ver instrumentos en anexos.

<p>Grupos focales</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Cinco mujeres que en su trabajo conducen vehículos en forma continua (mujeres policías, agentes de tránsito, cruzrojistas, comerciante) • Diez hombres que trabajan como conductores en instituciones (mensajeros en motocicleta, choferes de automóviles y de camiones repartidores). • Seis agentes de tránsito que laboran en la Zona Metropolitana 	<p>Guía de exploración temática</p>
<p>Entrevistas a profundidad</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Tres funcionarios de nivel técnico-administrativo de la Dirección General de Tránsito (dos de la Policía de Tránsito y uno de la Dirección de Educación Vial) • Un hombre taxista • Una mujer chofer de microbús escolar • Tres personas que tuvieron accidentes de tránsito internadas en el Albergue de INS (una pasajera, un motociclista y un conductor de automóvil) • Un hombre joven con licencia de conducir (que participa en “piques”) 	<p>Guía temática</p>

3.6.1 Análisis documental

Se consideró, como elemento fundamental para la aproximación de factores asociados a la problemática de manifestaciones de violencia en el tránsito, la recopilación y análisis de algunos documentos producidos en instituciones vinculadas con el ámbito de la seguridad vial. Esta información fue utilizada tanto para la elaboración del marco referencial y teórico conceptual, como para el análisis propiamente dicho.

Se tuvo acceso a estadísticas oficiales acerca de accidentes de tránsito, a informes sobre planes y propuestas de trabajo del COSEVI, manuales de capacitación sobre seguridad vial (requeridos para otorgar licencias por parte del Ministerio de Obras Públicas y Transportes), a información procedente del Instituto Nacional de Seguros, la Cruz Roja,

del Consejo de Seguridad Vial, el Poder Judicial, la Caja Costarricense de Seguro Social, el Ministerio de Salud y la Comisión de Prevención de Violencia Social, entre otros. Todo ello en relación con perfiles sobre accidentes de tránsito y lesiones según sexo, licencias de conducir, propiedad de vehículos, delitos culposos, normas vigentes, etc.

Se tomaron en cuenta tanto documentos oficiales escritos, como información publicada en Internet. Se contó con la limitación de que mucha de esta información no tenían desagregaciones por sexo en relación con todos los indicadores publicados, o bien se contó con informes procedentes de diferentes períodos de referencia lo que impidió la comparación.

3.6.2 Grupos focales

Con la finalidad de obtener un panorama amplio en relación con las representaciones sobre manifestaciones de violencia en el tránsito, en busca de la heterogeneidad, se realizaron tres grupos focales. Originalmente, para cada grupo se convocó a un número de participantes entre diez y doce personas, no obstante la asistencia final osciló entre los cinco y diez participantes:

- Seis agentes de tránsito (hombres) que laboran en distintos cargos en la zona Metropolitana.
- Diez hombres que utilizan el vehículo en su trabajo (un mensajero (Ministerio de Justicia), dos policías (Ministerio de Seguridad), dos cruzrojistas (Cruz Roja) y cinco choferes en instituciones (Ministerio de Salud, Ministerio de Justicia y Ministerio de Obras Públicas y Transportes).
- Cinco mujeres que en su trabajo conducen vehículos en forma continua (un comerciante, una mujer policía motorizada (Ministerio de Seguridad), un agente de tránsito (MOPT), dos cruzrojistas (Cruz Roja).

Para la realización de los grupos focales se contó con la colaboración de la Policía de Tránsito y del Ministerio de Salud, instancias que aportaron el local para efectuar la sesión de trabajo. También prestó su colaboración la Dirección Nacional de Prevención de la Violencia y el Delito del Ministerio de Justicia que apoyó con el equipo audiovisual.

La composición de los grupos focales se había proyectado de manera diferente. En el caso de los hombres se propuso originalmente hacer un grupo con taxistas; no obstante, por limitaciones de sus horarios, se modificó la selección de participantes optando por convocar choferes de instituciones. También, en el caso de las mujeres, debido a que se utilizó el criterio de exposición al riesgo por manejo como conductoras o por utilización del vehículo como medio de trabajo, se dieron varias limitaciones. Por lo tanto, la programación de este grupo debió cancelarse en dos ocasiones debido a que no se contaba con suficientes participantes.

Por un lado, solamente en el Ministerio de Seguridad Pública se encontró una concentración mayor de funcionarias quienes -como parte de su trabajo- conducen vehículo oficial en el Área Metropolitana; no ocurrió fue así en el resto de las instituciones consultadas (Dirección de Bomberos, Cruz Roja y Policía de tránsito). Por otro lado, en la convocatoria, tanto para las representantes de instituciones como de otros ámbitos (taxistas, choferes de microbuses escolares), las propuestas de realización de grupo focal coincidían con los horarios de sus trabajos, o del ejercicio de sus funciones en el ámbito doméstico.

Aduciendo estas razones, varias mujeres que habían confirmado su participación (en la última convocatoria al grupo focal) no asistieron. En otros casos, aunque se dio la designación confirmada por parte de algunas instituciones, las representantes no se presentaron al grupo, sin que se diera explicación alguna.

En el caso de los taxistas, también se modificó la participación en el grupo focal, optando por entrevistar a profundidad a un hombre taxista y a una mujer dedicada al transporte de escolares. Esto debido a la limitación de sus horarios y al impacto económico de paralizar sus actividades por el tiempo de participación en el grupo. La entrevista individual se adaptó a su propia propuesta de horario (fin de semana).

Debe señalarse que quienes participaron en grupos focales como choferes de instituciones, en su mayoría poseen vehículo propio, de allí que no solamente plantearon la perspectiva de conducir vehículos en el empleo, sino también en el plano personal.

3.6.3 Entrevista a profundidad

La entrevista a profundidad se realizó con informantes clave que han tenido experiencias amplias en el ámbito de la seguridad vial, desde diferentes roles. También se efectuó con personas internadas en el Albergue del Instituto Nacional de Seguros (ubicado en La Uruca) en razón de haber tenido accidentes de tránsito recientes. En total se entrevistaron:

- Tres funcionarios de la Dirección General de Tránsito (dos del nivel técnico-administrativo de la Policía de Tránsito y un técnico-administrativo de la Dirección de Educación Vial)
- Tres personas que fueron víctimas de un accidente de tránsito internadas en el Albergue del INS
- Un hombre que ha participado en “piques”
- Una mujer chofer de microbus escolar
- Un hombre taxista

También se realizaron contactos (sondeos, intercambio de ideas) con otro tipo de informantes, con quienes no se utilizó la guía temática de entrevista a profundidad, pero que aportaron datos e información valiosa para la investigación, incluyendo aportes para validar las guías temáticas:

- Un funcionario de la Cruz Roja
- Un funcionario del INS
- Una funcionaria de la C.C.S.S.
- Una funcionaria del Ministerio de Salud
- Un funcionario del COSEVI
- Dos Policías de Tránsito
- Ocho taxistas (seis hombres y dos mujeres)

3.7 DISEÑO Y VALIDACIÓN DE TÉCNICAS E INSTRUMENTOS

3.7.1 Técnicas e instrumentos utilizados

Siguiendo los criterios de elaboración de un diseño metodológico cualitativo, se seleccionaron las técnicas y se elaboraron los instrumentos que respondieran a las necesidades de información para abordar, apropiadamente, los objetivos de la investigación, tal y como se describe en el cuadro correspondiente.

Para el análisis documental, se elaboró una matriz básica de recolección de información, para la técnica de grupos focales, se construyó una guía de exploración temática y, para la entrevista a profundidad, se elaboró una guía

temática con variaciones en función de las especificidades de las personas entrevistadas. (Estos instrumentos se incluyen en el Anexo 1).

No se incorpora en el cuadro lo correspondiente a sondeos informales y a las observaciones realizadas en tres operativos de la Policía de tránsito, donde no se utilizó un instrumento previamente preparado, sino que se realizó el registro de la experiencia a posteriori.

3.7.2 Criterios de validez y confiabilidad

La confiabilidad en esta investigación se da a nivel externo mediante el contacto con diversidad de informantes vinculados con el mismo fenómeno (conducción de vehículos, violencia en el tránsito). También se recurrió para ello a varias técnicas y contextos de recolección de información (desde el análisis documental hasta la observación en carretera). Es decir, se privilegió la estrategia de triangulación.

Por otra parte, otros aspectos vinculados con la confiabilidad se refieren al registro lo más detallado posible (grabación y video) de las entrevistas y los contenidos de los grupos focales, así como a la transcripción y procesamiento de dichos contenidos, mediante un procesador de texto, con los respectivos respaldos de seguridad.

La definición de categorías de análisis y subcategorías permitió codificar –apropiadamente- la información, organizándola de manera sistemática para su respectivo análisis.

Se consideró pertinente, como parte de la contextualización inicial, previa a la realización y construcción definitiva de las guías temáticas de las entrevistas y grupos focales, realizar tres ejercicios de observación no participante y no estructurada, durante operativos de la Policía de Tránsito.

Estas observaciones permitieron confirmar categorías ya definidas e integrar otros contenidos en las guías temáticas. Además, durante las observaciones se pudo identificar las actuaciones de los conductores y las conductoras de vehículos ante las medidas de control e imposición de boletas por infracciones a la Ley de Tránsito o bien, ante la presencia de los y las oficiales de Tránsito.

Una de las observaciones se realizó en horario diurno en un operativo de control de placas (de acuerdo con restricciones numéricas de ingreso al Cantón central de San José); otro, en un operativo nocturno de control aleatorio, revisando licencias y estado de los vehículos en el ingreso al cantón de Pavas; el tercero, en un operativo nocturno de la Policía de Tránsito para prevenir “piques” en un punto del cantón de Tibás en el cual habitualmente se realizan. No se elaboraron instrumentos para registrar las observaciones, ni se contó con un registro audiovisual, debido a las limitaciones del tipo de observación. Las anotaciones se realizaron libremente, a posteriori, con base en lo considerado de mayor relevancia para la investigación.

En cuanto a la validez, (capacidad del instrumento de producir medidas adecuadas y precisas para extraer conclusiones correctas y aplicarlas a grupos similares), siendo un enfoque cualitativo, la validez interna se obtuvo mediante los registros procedentes de distintas técnicas e instrumentos que permitieron recoger más matices de los hechos en estudio. También, las distintas guías temáticas fueron sometidas al análisis por parte del equipo asesor de la investigación, puestas a prueba con los primeros informantes del estudio y contrastadas con las observaciones no participantes.

Con base en las observaciones, en la prueba de entrevista y en los aportes recibidos, fue posible orientar y profundizar (de manera más apropiada) la indagación durante las entrevistas y en los grupos focales, facilitándose – posteriormente- el análisis. Una de las modificaciones relevantes que se realizaron con respecto de las guías diseñadas originalmente, se debió a que algunos contenidos se enunciaron como si se indagara para una investigación acerca de accidentes de tránsito y no de representaciones en relación con violencia en el ámbito vial. Ello generó confusión, por lo cual se modificó la guía temática, iniciando con una indagación acerca del criterio de los y las participantes en torno a la existencia o no de violencia en el ámbito vial, a partir de lo cual se indagó acerca de percepciones, opiniones, actitudes, etc. (con base en los contenidos de los objetivos de investigación).

La validez del análisis y de las conclusiones a las que se ha llegado durante la investigación se plantea de manera holística, al partirse de un enfoque psicosocial y de género que concibe la violencia como construcción social que se traduce en las prácticas concretas y representaciones de los sujetos de estudio. Por ello, aunque la investigación no ha pretendido generalizaciones de los resultados, en ésta se han detectado tendencias que pueden apuntar a establecer medidas preventivas y a señalar ámbitos de investigación que deben ser profundizados.

3.8 PROCEDIMIENTOS DE RECOLECCIÓN DE INFORMACIÓN

Como se indicó en el apartado anterior, para que los instrumentos cumplieran con los criterios de validez interna fueron validados antes de realizar las entrevistas a profundidad y los grupos focales. Las guías temáticas para el grupo focal, la matriz para análisis documental y la guía para la observación no participante, fueron analizadas con un profesional en el campo de la seguridad vial, y con el equipo asesor de esta investigación; ello con la finalidad de observar la congruencia entre los contenidos por explorar y el diseño metodológico en general.

El contacto con los y las participantes en los grupos focales y en las entrevistas fue realizado en función de los criterios de selección mencionados al inicio de este capítulo. Todo ello mediante el apoyo de informantes clave y de representantes de instituciones u organizaciones afines a la temática de seguridad vial. La participación final en los grupos fue producto, tanto de la solicitud directa a los y las informantes, como de la designación por parte de jefaturas (en el caso de funcionarios y funcionarias de instituciones). Al contactarles, a todas las personas se les solicitó su participación en el estudio, como un aporte desde su experiencia, para la mayor comprensión de la problemática de violencia e inseguridad en el tránsito.

La participación se consideró completamente voluntaria y confidencial. Para realizar el trabajo en un marco ético, se utilizó el consentimiento informado por escrito¹⁰ que estableció claramente las condiciones de voluntariedad de la participación y el compromiso con la confidencialidad por parte de la investigadora, para no divulgar información personal que pudiera identificar a quienes participaron en el estudio. En el caso de los grupos focales el consentimiento contempló el registro en audio y video, en tanto que en las entrevistas individuales se autorizó la grabación en audio.

3.9 PROCESAMIENTO Y ANÁLISIS DE LA INFORMACIÓN

La información recolectada por medios audiovisuales, requirió la transcripción literal y la revisión de los contenidos por parte de la investigadora. Este trabajo se realizó en el procesador de textos Word para Windows. Una vez transcrita, fue procesada utilizando una estrategia de comparación constante de los textos producidos;

¹⁰ Ver formato en Anexo.

estableciéndose así grandes grupos de contenidos que fueron distribuidos en archivos distintos para cada gran categoría identificada, al interior de los cuales se establecieron las subcategorías correspondientes.

De esta forma se procedió al análisis crítico y relacional del contenido de cada uno de los grupos de información (categorías y subcategorías), tanto en función del marco teórico y conceptual, como del aporte de la investigadora en la relectura de la realidad proyectada en éstos, permitiendo ello el análisis descriptivo y el establecimiento de las relaciones y núcleos centrales en los campos de las representaciones identificadas.

La información fue organizada de manera coherente, a partir de la integración general de las categorías y subcategorías de análisis; además, los contenidos centrales del campo de las representaciones encontradas fueron planteados de manera esquemática. Asimismo se organizaron tablas donde se reflejan las tendencias (en los discursos de los y las participantes) a efecto de dar un panorama amplio para su presentación en el informe de investigación.

En el informe se citan segmentos significativos de los discursos de los y las participantes en la investigación por cada temática analizada. Para su identificación se utiliza el siguiente código:

Entrevistas a informantes	E1	Representante Técnico/Administrativo de Dirección General de Tránsito
	E2	Representante Técnico/Administrativo de Policía de Tránsito
	E3	Representante Técnico/Administrativo de Dirección de Educación Vial
	E4	Mujer que tuvo accidente de tránsito como pasajera
	E5	Hombre que tuvo accidente de tránsito conduciendo motocicleta
	E6	Hombre que tuvo accidente de tránsito conduciendo automóvil
	E7	Hombre taxista
	E8	Hombre joven que participa en piques
	E9	Mujer chofer de microbus escolar
Grupos focales	GF1	Grupo focal de hombres oficiales de tránsito
	GF2	Grupo focal de hombres que trabajan como conductores en instituciones
	GF3	Grupo focal de mujeres que conducen vehículos como parte de su trabajo
Observaciones	O1	Observación 1, diurna (7:30 a 8:30 a.m.), control de ingreso restringido de vehículos por número de placa. Av. 2ª
	O2	Observación 2, nocturna, control de piques, 11 p.m. a 1 a.m., Tibás.
	O3	Observación 3, nocturna, control de tránsito, Pavas, frente a Estación de Bomberos.

3.10 LIMITACIONES

Tratándose de una investigación cualitativa, las limitaciones que se enfrentaron durante su desarrollo, fueron asimiladas como desafíos del proceso mismo de investigación, que en forma general significaron enriquecimiento metodológico y analítico.

Una de las principales limitaciones para la realización del estudio devino precisamente del objeto mismo de investigación. Su abordaje implicó una reconceptualización de un fenómeno que ha sido visto tradicionalmente en forma indiscriminada dentro de una amplia problemática que se ha denominado como “accidentes de tránsito”. De allí que existió gran dificultad para ubicar antecedentes de investigación o referencias nacionales e internacionales que se relacionaran específicamente con los comportamientos violentos al conducir.

A nivel metodológico, como se indicó en el apartado anterior, existió dificultad para la organización de los grupos focales, en especial el de mujeres conductoras, debido a las pocas mujeres a las que se tuvo acceso que cumplieran con los criterios de selección para los grupos establecidos inicialmente. De hecho, la propuesta original señalaba la ejecución de un grupo focal con mujeres taxistas, pero ante la dificultad de que estas asistieran al grupo, dada la variación de horarios y el escaso número de mujeres en este ámbito, luego de varios intentos de convocatoria, se modificó la propuesta. Se realizó un solo grupo focal en el que se incorporaron mujeres conductoras, manteniéndose el criterio de que estas utilizaran su vehículo como parte de su trabajo cotidiano en el Área Metropolitana de San José. Pese a que se había contactado a más de doce mujeres que cumplieran con estos criterios, (incluyendo varias taxistas) ninguna de estas últimas asistió al grupo focal y en total participaron únicamente cinco mujeres.

También, de mayor dificultad aún resultó la ejecución de las entrevistas con personas aficionadas a los piques. Siendo una actividad sancionada en lo social y en lo legal, existió resistencia a que fuera admitida públicamente y, más aún, a la concesión de una entrevista para efectos de esta investigación. Por lo anterior, aunque originalmente se esperaba realizar dos entrevistas, solamente se efectuó una de ellas. La decisión fue tomada al observar

muchos contenidos comunes en los discursos de varios de los participantes varones con el joven participante de piques (en relación con la alta velocidad).

Otra de las limitaciones surgió con respecto a la búsqueda de información documental. En principio se tenía la expectativa de localizar estadísticas desagregadas por sexo en varias instituciones. No obstante, la realidad se impuso para mostrar que esta es una práctica incipiente y que en muchas instancias aún se considera innecesaria o irrelevante este tipo de desagregación o bien, si existía, la información no era la requerida para los efectos de este estudio.

Todo lo anterior implicó interrupciones para la reorganización del trabajo de recolección de información. Además, debieron realizarse nuevas alternativas de convocatoria a otros y otras informantes, viéndose reflejado ello en una ampliación del plazo de ejecución del estudio.

3.11 CRONOGRAMA

La investigación inicialmente fue proyectada para ejecutarse entre los meses de setiembre del 2005 y enero del 2006; no obstante, algunas razones ajenas a la investigación y otras propias de ésta, modificaron el cronograma. El período de ejecución se amplió hasta el mes de noviembre del 2006. A partir de entonces se finalizó el análisis y se elaboró el informe de investigación.

ACTIVIDAD	PERIODO										
	2005		2006							2007	
	Jun. Set.	Oc. Dic.	En- Ma.	Ab- My	Jun- Jul	Ag-	Set.O ct	Nov	Dic	En. -Feb.	
Elaboración de diseño metodológico	X										
Revisión/ corrección de protocolo de investigación	X		X								
Contacto con informantes clave			X	X							
Observación no participante			X								
Recolección información documental	X				X	X		X			
Entrevistas con informantes clave	X			X	X	X		X			
Contacto con participantes de grupos focales			X		X	X		X			
Ejecución de grupos focales/ transcripción			X		X		X	X			
Procesamiento y análisis de información					X	X	X	X			
Elaboración de informe final								X	X		
Revisiones y correcciones									X	X	

CAPITULO IV. ANALISIS DE LA INFORMACIÓN

La investigación accedió a la información sobre violencia en el tránsito, desde sus protagonistas, como usuarias y usuarios del sistema de seguridad vial. Partió del hecho de que sus representaciones son construidas desde los contextos en que se desenvuelven y desde los encargos o adscripciones sociales consecuentes, en particular en razón del género, todo lo cual forma parte de su subjetividad.

La focalización de los temas derivados de los objetivos del estudio (tanto en los grupos de análisis como en las entrevistas con diversos informantes) permitió abordar y enlazar puntos clave en relación con las representaciones sociales alrededor de la información que tienen, lo que piensan y dicen, lo que sienten, interpretan y valoran y, a partir de allí cómo actúan (ellas, ellos, otros y otras) en relación con la violencia expresada en el tránsito.

Aún con la diversidad de lugares de procedencia (San José, Alajuela, Cartago, Heredia), a pesar de tener distintos oficios y sitios de empleo (comercio, transporte de escolares, mensajería, choferes, taxistas, policías, cruzrojistas, oficiales de tránsito, estudiante y docente; en forma propia o con instituciones), de la diversidad de edades (de 25 hasta más de 55 años), la variedad de años de haber obtenido la licencia (más de cinco años en adelante), de los distintos niveles de escolaridad (primaria completa, secundaria incompleta o completa, nivel técnico y profesional), y pese al hecho de compartir básicamente ser personas que trabajan en el Área Metropolitana de San José con sus vehículos¹¹ o transitar en ella, se dio un claro efecto de saturación¹² en muchos de los contenidos indagados con los y las informantes.

De esta forma nos aproximamos al análisis acerca de qué manera el ámbito vial se convierte en un espacio que posibilita la reproducción de la violencia social.

¹¹ No cumplen este criterio los tres informantes clave que tuvieron un accidente de tránsito en el último mes antes de la ejecución de las entrevistas (agosto, 2006), se trata de una estudiante universitaria, un docente de escuela que tuvo un accidente con su vehículo por desperfecto mecánico y un mensajero motorizado cuyo accidente se relacionó con un obstáculo en la vía.

¹² De acuerdo con Alvarez Gayou, el efecto de saturación se refiere al momento en que durante la obtención de la información, ésta empieza a ser igual, repetitiva o similar, lo cual hace poco probable que haya cambios sustanciales en los contenidos indagados, esto puede darse tanto al trabajar con grupos focales como con otros métodos y técnicas de obtención de información. (Alvarez Gayou, s.f.; en UNED, 2004)

4.1 REPRESENTACIONES DE LA VIOLENCIA VIAL

Tal y como se ha analizado en el Marco teórico y conceptual, existe una tendencia a referirse a la violencia como si existiese un territorio común de consenso alrededor de lo que este concepto evoca. Sus abstracciones omiten una ubicación de lo que cada una de sus manifestaciones implica en lo subjetivo y en relación con el contexto en que se producen.

Precisamente, una de las categorías fundamentales de esta investigación, consistió en analizar las representaciones que tienen los y las participantes del estudio acerca de la existencia de manifestaciones de violencia en el tránsito, determinando qué se representa como violento desde la cotidianidad del espacio público vial.

Casi la totalidad de los y las informantes reconocen como un hecho que en el ámbito vial se dan manifestaciones de violencia. Incluso hubo quien señaló que: *“...lo que son las carreteras es una guerra fría lo que hay” (GF3)*. No obstante, al referirse a lo que se interpreta como violento, hay un amplio campo de representaciones, en las cuales, mediante el análisis, pueden identificarse algunos puntos de encuentro.

La diversidad de contenidos atribuidos como violencia, muestran lo polisémico del concepto para los y las participantes; aún delimitándolo en el ámbito de referencia vial. Por ejemplo, en el grupo focal de agentes de tránsito, esto fue cuestionado al iniciar el análisis. Sus participantes consideraron la necesidad de tener un marco referencial en relación con lo que se considera violento o no violento, para aplicarlo al identificar qué se entiende por violencia en el tránsito. En este sentido, estos participantes tomaron en cuenta que el marco valorativo y la cultura de procedencia de quienes protagonizan un hecho determinado, podría implicar una disonancia sociocultural que llevaría a una situación de violencia. Aspectos que, ciertamente, son considerados dentro de la concepción de violencia que se asume en esta investigación.

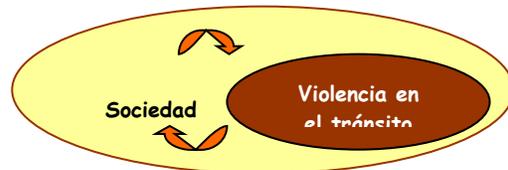
- Es que habría que definir exactamente a qué punto empieza la violencia para poder hablar de violencia... GF1

- Hoy en día dan definiciones a todo, para la definición de una violencia o cualquier situación solamente porque algunas personas se refieren a otras tal vez con algún impropio ya es una violencia psicológica, al venir y hacerle un gesto ya es una violencia de otro tipo. GF1

- ...hasta qué punto le estamos llamando violencia o qué término científico le están llamando violencia a las acciones que se hacen por costumbre para una persona tal vez en su ámbito social, como pueda ser tradición para otras personas simple y sencillamente..., como ejemplo el llamarle en vez de oficial "maje", ¡ya me estás faltando al respeto!, entonces será violencia o no violencia, no tal vez para el conductor es costumbre esa expresión, también para el oficial y lo toma a bien, como no puede serlo. GF1

- ...si vamos a determinar que violencia es tomar guaro y andar carro.. a nosotros no nos ha llegado esa visión, que podemos definir todo como violencia, en la jerga de nosotros no... habría que determinar cómo valoramos la violencia... yo no puedo concebir a rajatabla qué es violencia desde el punto de vista de tránsito... E1

En términos generales, la violencia en el tránsito se representa como parte de una problemática compleja producida socialmente, que a su vez tiene impacto de gran relevancia, en distintos ámbitos.



No se le ve como un hecho aislado, pero los y las participantes identifican situaciones que consideran particularmente violentas y, a su vez, en sus análisis ubican protagonistas, responsabilidades individuales, sociales e institucionales. Incluso se hacen relaciones con otros hechos sociales que generan inseguridad en el país. Además (como un elemento relevante) los discursos de los y las informantes enuncian el marco de referencia a partir del cual un hecho se considera violento en el espacio vial.

Seguidamente, para efectos del análisis, se realiza una particularización de los principales contenidos del campo de representaciones asociadas con violencia en el tránsito. En cada apartado se incorporan selecciones del conjunto de textos clasificados por cada categoría y subcategoría con base en los cuales se realiza el análisis y algunos esquemas que ubican más claramente las representaciones aludidas. Dada la naturaleza de este primer apartado, orientado a la ubicación y descripción del fenómeno, en muchos de los textos

aparecen contenidos de otras categorías que se desarrollarán con mayor amplitud en los siguientes apartados.

4.1.1 Lo que se considera violento

- Si uno pudiera hacer un estudio discrecional en algunas zonas, uno se queda con el pelo parado de las barbaridades que hace la gente. GF1

Los contenidos hacen diferentes alusiones, desde aquellos que están en puntos extremos, como en los que se indica que en el tránsito no se debe hablar de violencia, sino de accidentes en cuya ocurrencia pueden mediar comportamientos dolosos o culposos -apegándose a una visión más normativa- hasta quienes interpretan como violencia cualesquiera de los comportamientos riesgosos realizados por las personas que conducen vehículos o cualquier usuario y usuaria del sistema vial. Además, están quienes plantean que el solo hecho de conducir o un accidente, en sí mismo, implican una dosis de violencia. En el nivel intermedio aparecen un conjunto de percepciones y opiniones con bastantes coincidencias en relación con lo que se considera violento; esto en alusión a los comportamientos de riesgo y a las violaciones a las normas de convivencia social y jurídicas, como veremos más adelante.

*- ...Por esa razón, no lo consideramos en el sentido amplio de la palabra que es violencia, yo hago esa separación, sigue siendo visto como un accidente de tránsito. Si fuera un acto de más **premeditado o con dolo** sí sería, por eso nuestra legislación la ley señala la diferencia entre lo que es doloso y lo que es **un hecho culposo**. (E1)*

*- ¿A dónde se dan más manifestaciones de violencia en el ámbito vial?
- Diría que en la forma de conducir del conductor en la carretera. GF1*

- Precisamente cuando veníamos para acá veníamos conversando al respecto, muchas veces dentro de nuestro trabajo, diariamente sufrimos un montón de manifestaciones de ese tipo, ya sea que nosotros nos enojemos con otros conductores o que otros conductores se enojen por las cosas que nosotros hacemos. GF2

*(-El accidente fue un hecho violento por:-) ... la irresponsabilidad del otro conductor de que admitía que él había tenido la culpa, pero no tuvo los pantalones para decirle a otra persona que manejara por él, eso **se hubiera evitado**... - Hasta cierto punto yo... como que... para mí sí fue violento... por la forma en que suceden los hechos... por **perder el control** del auto... fue ... una cosa es que te lo diga otra cosa es... **para mí sí fue violento**, ... **era algo que no se esperaba**. E7*

Merece mención particular la opinión de las mujeres participantes del estudio, pues, al analizar la violencia que se vive en la carretera, surge con una gran fuerza la relación de

hechos considerados violentos (similares a los mencionados por los informantes varones) pero que tienen como núcleo central el ser atribuidos a lo que ellas denominan “machismo”. Es decir, desde su representación de fondo aparece la alusión a una sociedad cuyo espacio público vial es masculino. Este parece ser invadido por las mujeres conductoras, contra quienes se actúa (en consecuencia) con actitudes discriminatorias y expulsivas. Estos aspectos serán abordados de manera particular en el apartado 4.4.4 La vía pública, un espacio de confirmación de la identidad de género; pero, como podremos ver a lo largo del análisis, son parte de un campo de representación que aparece reiteradamente en todas las categorías de la investigación.

- Vuelven a ver y se le tiran a uno... Yo no sé cómo hacen las que manejan con niños de escuela... la gran mayoría son mujeres, ellas necesitan salir, no les dan campo, yo no sé cómo hacen, no hay cortesía... yo las admiro cómo ellas salen de recoger un niño en una calle y nadie les quiere dar campo, no hay cortesía. Los hombres lo miran a uno “tenía que ser una vieja hijuetal” y uno va bien y lo hacen sentir que uno está haciéndolo mal. GF3

- ... un bus escolar tiene que ir a una velocidad, no podemos ir muy rápido, entonces más bien la gente está como agresiva: ¡tortuga! o ¡soque! y todas esas cosas. Hay violencia, no hay amabilidad de parte de las personas. Usted va con tiempo y un bus tiene que ir despacio. No hay consideración. E9

También se mencionan agresiones protagonizadas por conductores y conductoras que surgen ante la imposición de sanciones por infracciones a la ley de tránsito o que se dan ante vehículos oficiales (radiopatrullas, ambulancias, otros) que solicitan prioridad de paso en la carretera.

- Muchas veces cuando va uno para una emergencia por más cuidado que usted tenga siempre hay momentos en los que usted puede llegar a un punto pequeño para colisionar con otro vehículo, o hace una maniobra que no le gusta a alguien, o simplemente a alguien no le gustó que nosotros utilicemos la sirena, o simplemente les cae mal la cruz roja y ya punto. GF2

- Hay dos aspectos, el conductor la forma que reacciona a una sanción o eventual sanción por una infracción y muy importante también, la forma en que muchos oficiales abordan al conductor que a veces provocan esta reacción violenta. GF1

- Hay otro tipo de violencia como digamos cuando estamos en un operativo y la gente no entiende nuestra función, desde que llegamos a hablar con ellos sentimos ya una actitud agresiva hacia nosotros. E1

- En realidad cuando vamos en una emergencia, que va alguien adelante hablando por teléfono y que aún así que oye sirenas no hace por donde quitarse, más bien estorban más, y cuando uno pasa lo tratan mal, de todo le dicen pero díay uno... GF3

En las referencias a los comportamientos o actitudes considerados como parte de la violencia en el tránsito, estos son planteados como hechos susceptibles de desencadenar

situaciones cada vez más problemáticas, o de provocar consecuencias letales (colisiones, atropellos, lesiones, muertes, daños materiales); es decir, son situaciones que en el contexto vial tienen una intrínseca potencialidad de daño.

- Es violencia la alta velocidad. El riesgo es reflejo de una actitud agresiva. Todo lo que pueda generar que le haga daño a otra persona es violencia. GF1

Resulta interesante observar que aunque hay similitudes en lo percibido como violento por parte de los informantes varones y las mujeres, hubo aspectos que introdujeron ellas relacionados con el irrespeto a la normativa de tránsito que no fueron planteados en los otros grupos, ni por informantes varones, particularmente relacionados con la protección y prevención de niños y niñas, asociados con encargos de género femenino. Se menciona como situaciones de riesgo, vinculadas con violencia, el no usar el cinturón de seguridad, el viajar a velocidades altas -si se transporta a niñas y niños- o la ubicación inapropiada de niños y niñas en el auto; en especial porque viajan con sus madres o padres en los asientos delanteros de acompañante, del conductor o conductora y no en sillas de seguridad.

La calificación de lo violento de los hechos que se mencionan con énfasis (uso del celular al conducir, conducir bajo efectos del licor, alta velocidad, conducción agresiva, irrespeto a las señales y normas de tránsito, bajarse del auto y golpear a otros, usar armas, etc.) tiene como hilos conductores, por un lado el que se quiebren normas, reglas o valores que en el consenso social o en la normativa han sido definidos como de riesgo y, por otro, la transgresión a las normas sociales de convivencia y el irrespeto a los derechos de los otros y otras en el plano interpersonal. Esto último, en el caso de las mujeres, es vinculado, entre otras cosas, con la discriminación en razón del género. De allí que se anote como violencia desde el uso del celular mientras se conduce y no ubicar a las niñas y niños de forma segura, hasta bajarse del auto y disparar a otra persona que se cruza en el camino u ofender y obstaculizar el paso a las mujeres conductoras sistemáticamente.

En los hechos descritos (que se resumen en la Tabla 3) se identifican dicotomías en las que el punto de referencia parece estar representado como la mayor o menor voluntad y conciencia de afectar a los usuarios y usuarias del espacio vial, que se refleja en los actos de quien funge como agente activo de la acción calificada como violenta. Para algunos la voluntad

de realizar un daño es fundamental para diferenciar un acto violento de un accidente (lo doloso o lo culposo), para otros u otras, independientemente de la voluntad, los acontecimientos que se generen son los que cuentan.

Esto es congruente con lo encontrado en los grupos focales y las entrevistas a informantes, donde se plantearon distintos actos que fueron señalados como acciones u omisiones, violencia activa o violencia pasiva, violencia donde se actúa conscientemente o actos de violencia sin conciencia, comportamientos con intención de daño o sin este pero que dañan. Tal y como lo dicen las siguientes citas:

- Por lo general la idea de violencia es la física, pero ya ahondando en el asunto, hay violencia no sé como se puede denominar, violencia pasiva... GF1

- Siento que cuando hablamos de violencia, hablamos de una forma de vivir que se puede dar ya sea por omisión o por acción, entonces no podemos ir a un criterio de que violencia es solamente algo de fuerza, sino también a la hora de omitir algo, como lo expuso la compañera, en el momento en que venimos a omitir ese auxilio que se tiene que dar dando un espacio a una ambulancia, de alguna manera nosotros estamos ejerciendo violencia con un acto de omisión. GF3

- No, y se da mucho por ejemplo cómo se brincan los semáforos en rojo, pero es exagerado, que no se respeta. Pues yo me he brincado más de una vez una luz roja, pero uno trata de ... en cambio hay gente que ni cuenta se da que se brincó una luz roja. (¿Será que la gente anda distraída o lo hace a propósito?) Diay yo diría que las dos, hay gente que anda distraída y hay gente que lo hace a propósito. E7

- Digamos ya en pista ya hay muchas personas que se abusan de la velocidad, que son muy violentos al manejar, porque yo lo he visto yo que ando en carreteras de lunes a sábado, hay mucha persona y yo mismo he escuchado con compañeros que he andado: aquí me tiro y me voy, yo creo que esas son personas muy imprudentes que a la hora de manejar son violentas, actúan en una forma, hablemos un poquito de los trailereros que son violentos para manejar, porque yo me he topado trailereros que nada más le pitan a uno y si usted no se quitó adiós. E5

(-Cuando no se presta ayuda-) También atropellan a la gente y la dejan ahí tirada... ¡son seres humanos! GF3

Uno de los entrevistados (E8), joven que participa en piques, señaló que al conducir existe una violencia inherente a la actividad; es decir, el concepto de “conducción a la defensiva” (planteado por la propuesta oficial de educación vial en Costa Rica) lo interpreta como una especie de legitimidad de una respuesta violenta al conducir.

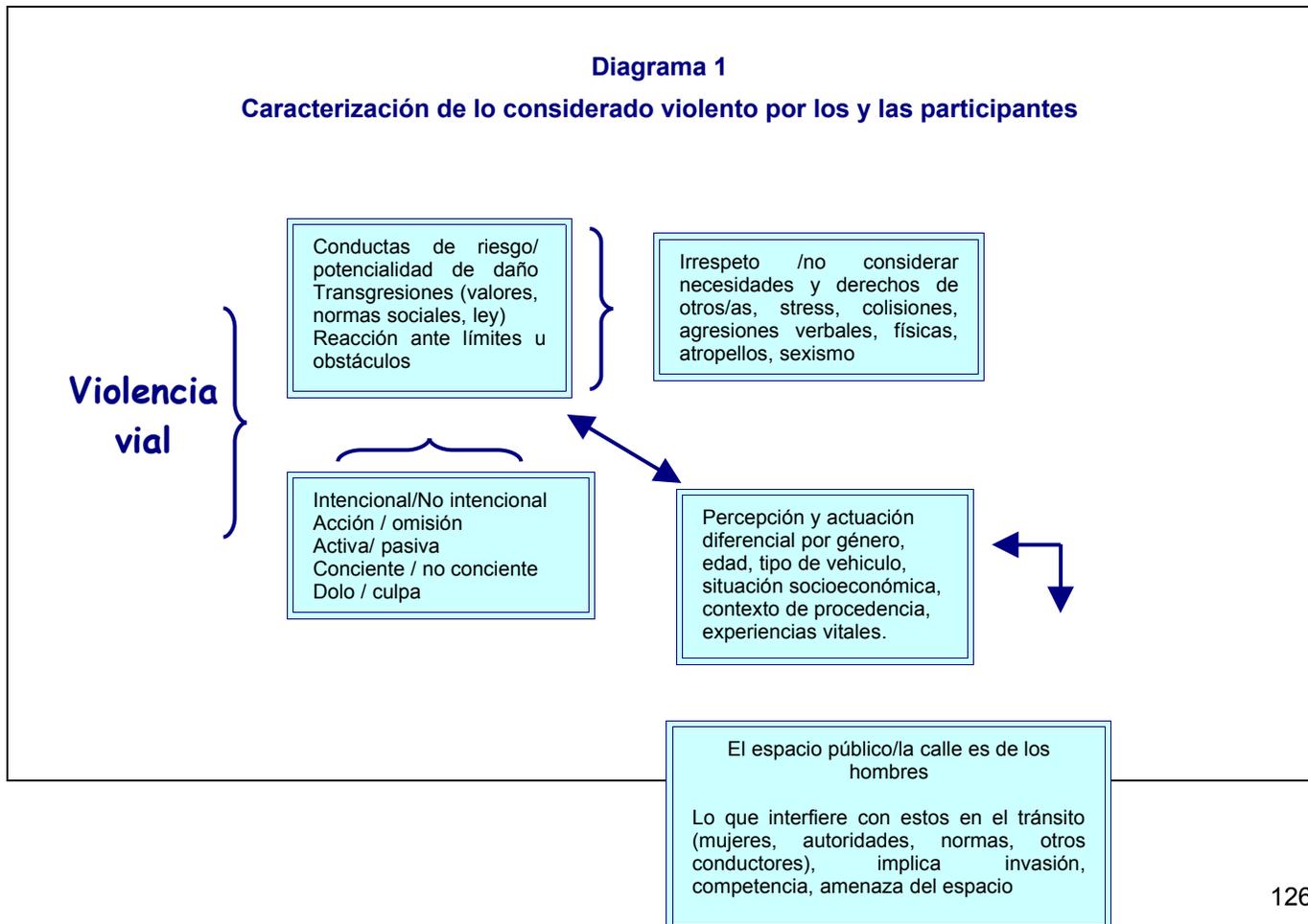
*- Si claro, violencia... cómo le digo... no es violencia... sí es que sí es violencia... como que vas manejando como que te estresas, mirá que se me metió ese carro de frente, entonces empezás a picar, eh, a pitarle... y sacás la cara por la ventana, y insultás que no se qué, qué estás haciendo, algo así... Siempre, siempre para cualquier conductor siempre hay como algo de violencia, como que **salís a conducir a la defensiva**.*

(-¿Es parte del conducir?-)

- Sí en estos tiempos sí, porque a como siempre hay gente que va manejando a lo tonto, hay gente que va manejando bien, entonces siempre hay como, cómo te digo... como te digo, como ... o sea, que vos vas manejando y como que te enoja la demás gente, ya, mirá ocupo llegar temprano, me vas estorbando o algo así. E8

La tabla que sigue, agrupa las principales manifestaciones de violencia identificadas en los discursos de los y las participantes. No se trata de una clasificación excluyente de cada una de las expresiones de violencia que aparecen en el cuadro, sino que para su delimitación se partió de los énfasis realizados por las personas que participaron en la investigación.

En términos generales, los aspectos que adquieren mayor fuerza en el campo de lo representado como violento pueden esquematizarse como sigue:



FUENTE: Elaboración propia a partir de análisis de discursos.

Tabla 3. Manifestaciones de violencia identificadas por los y las participantes de la investigación

<p>Y J O L E N C I A E N E L T R A N S I T O</p>	<p>Conducción agresiva: Gritos, pitar insistentemente, gestos, palabras soezes con intención de ofender</p>	<p>-La falta de respeto hacia los demás empieza desde el momento en que estás haciendo fila y no ha pasado ni un minuto y ya empiezan a pitarte "camina, movete" y vos no podés porque estás en la fila. Entonces hay alguien que está tratando de pasar por la acera para adelantarla. Hay alguien que te está pitando y pitando de necio ya te está estresando... Y todo eso. GF2 -Yo en lo personal defino violencia desde el momento en que te faltaron al respeto y te levantaron la voz, ya depende de su carácter si está dispuesto a aguantarlo como oficial, o no lo aguanta como ser humano. GF1 -Yo diría que la competencia por querer llegar primero o no sé si será por querer llegar temprano al trabajo, o que es muy tarde más bien, porque tengo un carro que corre mucho, entonces he querido ir más rápido, entonces vengo rayando montones... GF3 -Diay uno ve que la gente trata de andar siempre adelante. No dan campo, si usted viene y hace a meterse se enojan, le gritan, le echan el carro encima. Muchas veces me ha pasado que el pasajero le dice a uno déjeme ahí, diay el pasajero manda, él está pagando el servicio, yo me aorillo... y cuando siente uno es el chavalo de atrás madreándolo a uno diciéndole un montón de tonteras ahí, diay es el trabajo de uno, diay hay que hacerlo. E7</p>
	<p>Alta velocidad /temeridad, piques</p>	<p>-Los mensajeros son terribles... Todos los que reparten con motocicletas... Veamos el caso que yo siempre he criticado este mensaje publicitario por televisión que hace una marca de pizza, pone a un carrito, un triciclo que sale volando y cae en la otra vía, qué deja eso como enseñanza, irrespeto a todas las señales, para llegar en 39 minutos porque el otro está con el colón en la mano, porque si no llega en 39 minutos le vale un colón la pizza, entonces qué es lo que se refleja ahí: que para llegar temprano a su lugar en los 39 minutos tienen que irrespetar todas las señales de tránsito. GF1 -La ley lo que tipifica son las conducciones temerarias, es una forma de violencia, porque actuó emocionalmente, si yo sé que no debo rayar en una curva, puedo provocar un gran accidente, muchas veces se manifiesta cuanto estamos en carretera. Es violencia cuando se forman piques, son conductores temerarios, pueden perjudicar a otros. E1 (-Riesgo-) - Más que todo el exceso de velocidad, el tratar de rayar donde no se debe de hacer y lo otro es la presión más que todo en ese momento porque si usted va y viene otro que está atrás y lo va presionando y lo va presionando para que raye al que va adelante, entonces es también otra situación que...E9</p>
	<p>Conducir bajo efectos del licor</p>	<p>¿Es violencia conducir en estado de ebriedad? -Diría que sí en la medida en que está atentando contra la vida de los demás, y conscientemente. Si yo voy en este momento a un bar y ando mi vehículo y ando con mi esposa y los chiquitos... yo digo voy a tomar dos traguitos y eso es mentira, ya llegó X y me invitó uno, ya llegó X y me invitó otro, y al darme cuenta me tomé medio litro..., que pasa... voy a coger el vehículo, y ya no soy la misma persona para poder dirigirme a la casa, y si uno es medio picosillo ahí y pasa un carro haciéndole baile y me le pego a la par... por eso es que hay tanto accidente... GF1 - Yo pienso que una de las principales causas es la bebida alcohólica, porque las personas aquí estamos normalmente hablando o comentando pero habemos algunos, yo me meto entre esos, que uno se mete dos o tres cervezas y ya se convierte... entonces qué pasa que ya uno en el volante ya no es el mismo, las reacciones de freno, la visión, las distancias, los cálculos, ya no es la misma... entonces qué pasa que yo pienso que una de las causas más violentas en el país y es la que más se alcahuetea es la conducción con guaro. GF2 - Si una forma de violencia porque yo creo que desde que uno se toma una cerveza ya los cabales de uno no están igual, no es igual que uste vaya, porque ya uste en una parte va a pararlo un tráfico, ya después de que se haya tomado 5 o 6 cervezas, ya usted no es el mismo, ya usted va a reaccionar diferente, ya le va a dar cólera, se va a encolerizar, y hasta va a tener problemas. E5</p>
	<p>Machismo en la carretera</p>	<p>-Otra situación que veo también es el machismo que hay en las carreteras. Cuando yo inicié manejando ... diay ver una mujer manejando un vehículo de emergencia era como que si viniera bajando de un platillo volador. GF3 -Yo pienso que ahora como las mujeres están igualadas, en un mismo nivel de igualdad, creo que sí (-el carro es lo mismo para hombres o para mujeres-) ... pero yo digo que por el machismo representa más para ellos; mi carro, tengo un carro, corro, puedo picar, puedo pasarle al otro, puedo pasarle a esa vieja tortuga, a esa chapa. E9</p>

V
I
O
L
E
N
C
I
A

E
N

E
L

T
R
A
N
S
I
T
O

Irrespeto a señales y normas de tránsito (semáforos, zonas seguridad, adelantar doble raya amarilla, rayar en curva, falso adelantam., conducir sin licencia, etc.)

... yo considero que una de las actitudes que más accidentes causa es la temeridad, la gente que conduce a alta velocidad, que hace falsos adelantamientos, que no respeta... muchas veces los ve uno que van llegando a una zona de seguridad de una escuela o una zona de seguridad en cualquier lado y ven que ya se va a poner el semáforo o que ya está el semáforo y echan el carro siempre, no les importa. GF2
...entonces no usan el cinturón que es tan importante, no usan el chiquito en la silla adecuada, sino que lo montan adelante y la mamá hasta sin cinturón y con el chiquito agarrado, como si nunca se le va a ir de los brazos, luego hacen cualquier giro, ya sea trasladarse del carril izquierdo o la derecha sin poner las direccionales... después los trailers que manejan a grandes velocidades olvidándose que en la calle anda un montón de gente en moto en bicicleta... GF3
- Considero violencia o irresponsabilidad cuando una persona aún estando en su sano juicio, rayan en doble carril, en curvas rayan irresponsablemente, eso para mí es violencia, o sea... el irrespeto a las señales de tránsito. E4

Utilizar el celular al conducir

... le dicen que manejar y hablar por teléfono es significativo de riesgo en un accidente y usted no lo hace se manifiesta que es violencia, porque está violentando los derechos de los demás y está violentando los derechos de la vida humana, de un montón de cosas...
...y es normado... y se dice mire usted no puede ir conduciendo y hablando por teléfono porque usted pierde la capacidad visual, motora y pierde un montón de capacidades normales de ir manejando. GF2
- El hecho de que omitan el estar concentrados, en que la gente va con celulares, no se fijan qué viene a la derecha o a la izquierda, usted sabe que uno conduciendo siempre tiene que estar atento de lo que hay... Siento que por lo general uno anda más pendiente de lo que viene atrás que de lo que viene adelante, porque adelante uno sabe como maniobrar pero lo de atrás... en cambio ellos no se fijan en lo que viene adelante por hablar con el celular. GF3

Enfrentamiento directo: bajarse del auto, golpear a otro, uso armas de fuego /amenazar o disparar

También hemos sido testigos, hemos tenido que atender casos en los cuales por una manifestación de violencia de este tipo, han habido heridos de bala, heridos con arma blanca, muertos inclusive. Todo relacionado con el tránsito... GF2
Ha ocurrido que saquen un arma, gritos... Ya ha ocurrido, a veces chocan... nosotros nos hemos dado cuenta sí ha ocurrido, formas violentas de tratar de arreglar una situación, con lo cual no se llega a nada... Hace tiempo también un caso que se dio por Guadalupe, un chofer chocó con otro, sacó la pistola y lo hirió, no todos vienen como con muy buen humor, y conductores que cuando uno llega a pedirles la licencia ya están agresivos con uno. E1

Obstaculizar el avance de vehículos

Entonces se dan situaciones en las cuales a nosotros nos ofenden, nos han agredido o han intentado agredirnos en muchas ocasiones, a mí y a mis compañeros, nos han colisionado en algunos casos casi adrede han atravesado el carro para que nosotros no pasemos, verdad no puede uno quitarse el tiro y por consiguiente uno como ser humano que es también se enoja con estas mismas personas y podría en algún momento llegar a un punto en el que... GF2
- Yo le puedo decir que yo detuve dos vehículos ahí por la Catedral, porque nunca ni siquiera se movieron de donde estaban, y la gente tocándoles el pito, les hice la boleta porque es increíble sabiendo que es un vehículo de emergencia, uno no sabe si ahí va un familiar de uno o qué se yo, tantas cosas, entonces para que se les quiten las ganas, todo el mundo vio y aplaudió... pero por lo menos para que tomaran conciencia. GF3
-(Eso es violencia) ...porque tras de que no dan campo, porque siguen en la fila y ni les da la gana quitarse, día pasa uno y lo tratan hasta de los que les da la gana. GF3
-Bueno la vez pasada me sucedió algo que yo tengo el alto, yo veo un trailer que viene pero yo tengo opción de pasar y donde yo me mando, yo ví de viaje donde el trailer aceleró por maldad, día yo pienso que eso es agresión porque ya eso es como diciéndole quítese porque ... eso se ve todos los días, no solo en trailers sino buses, carros particulares, mismos compañeros taxistas que no quieren que nadie les pase adelante. E7

4.1.2 Violencia en el tránsito como proceso, no como suceso aislado

*“Todos los días son diferentes en el tránsito.
Cualquier incidente vial en carretera puede
desencadenar un acto de violencia. E2*

La concatenación de lo que se plantea como hechos violentos en el ámbito vial, con lo que se consideran razones sociales, individuales, institucionales y culturales para que estos se produzcan, evidencia que aunque los y las informantes se centran en la descripción de los hechos considerados violentos y en sus protagonistas, estos no son percibidos como sucesos aislados, sino más bien tienen sentido a partir del contexto en que se construyen y la realidad de procedencia de sus protagonistas.¹³

Ello tiene congruencia con los planteamientos de Glizer (1998) quien, siguiendo un modelo epidemiológico mira el desempeño de las personas que utilizan el sistema vial, condicionado por el contexto más amplio. De allí se derivan distintos factores psicosociales que inciden en las decisiones y el desempeño individual y colectivo de los usuarios del sistema, frente a la exposición cualitativa y cuantitativa de situaciones que podrían desencadenar o no un accidente. Este enfoque coincide también con el modelo de trabajo de la OPS, en relación con los aspectos que inciden en la seguridad o inseguridad vial (Acero Velázquez y Concha Eastman, 2004).

- Yo lo enfocaría desde otro punto de vista en la escena, viéndolo desde el punto de vista, de que tal vez por infinidad de problemas, como lo dice Soto, la gente sale muy estresada de las casas, o de sus trabajos y lo refleja en las carreteras. Lo vemos por ejemplo cuando encontramos una vía saturada, la gente se exacerba de estar ahí 15 minutos en una presa, tienden a hacer irregularidades, ya un conductor te pita, y lo volvés a ver mal, le mentás la madre, el otro se la menta ya se les pasa la mano, en ese sentido sacando al oficial de tránsito yo siento que sí hay mucha agresión. O sea la gente sale de una vez a conducir y va agresiva, va violenta y va como a la defensiva, esperando que algo pase. GF1

De esta forma, las dinámicas que se presenten en el ámbito vial pueden mostrar, entre muchos otros aspectos, qué tanto tolera, contiene o posibilita nuestra

¹³ El análisis acerca de los procesos socioeconómicos y culturales mediante los cuales estas manifestaciones de violencia tienen lugar se analizan en el Apartado 4.4.

sociedad la actuación violenta en un ámbito que, como hemos visto, está representado fundamentalmente como propio del universo de actuación masculina.

En el caso de las manifestaciones de violencia donde se identifica intencionalidad (“por acción”) se encontró la tendencia a referirse a situaciones desencadenantes de una especie de “potencialidad” cargada por quienes se encuentran en el sistema vial. Esta tiene su desenlace en relación con momentos, lugares, o cuando las personas “enganchan” emocionalmente y existen situaciones que “lo propician”. Estas situaciones desencadenantes pueden estar referidas a límites físicos (desvíos), límites legales o sanciones establecidas por autoridades de tránsito, impedimentos de avance que se imponen en los congestionamientos viales, percepciones o interpretaciones de lo que realiza otra persona. Por ejemplo, considerar una afrenta si alguien obstaculiza la marcha, adelanta o hace alguna maniobra (aunque esta tenga la vía o esté realizando maniobras correctas), reaccionar ante la agresión directa de otro usuario o usuaria del ámbito vial.

- Bueno, yo he visto gente peleándose en la calle. Una vez ví una cosa que vieras que fatal, quién sabe cuál de los dos se jaló la torta, no chocaron, simplemente tal vez que uno asomó mucho la trompa, estuvieron a punto de chocar, pero cuando yo pasé estaban apañándose. Y yo oía de uno de los carros a los chiquitos diciendo papá, papá, y ellos ahí, qué raro, qué actitud más rara. Una vez me pasó una cosa con una señora que me dice déjeme ahí en la esquina, y yo me aorillo, la señora me está pagando y está bajándose del carro y se me parqueó un carro a la par, que era un señor mayor, un señor que se veía que era una persona respetable por el carro y por la forma de vestir, y vieras que montón de vulgaridades que me dijo, y la señora me volvió a ver y me dice qué pasa, y yo le digo, no sé, no sé, me imagino que se enojó porque yo me parqué, pero diay como le digo el usuario manda. Y ahora que usted me dice, yo pienso que ese señor en otra circunstancia es una persona educada, pero en ese momento se alteró y se enojó y dijo un montón de tonteras que normalmente creo que no las dice. E7

- Claro. Por qué crees que uno trata de rayar al otro y el otro no se va a dejar. Normalmente van a acelerar. E4

Como aspectos comunes de muchos de los factores desencadenantes puede verse una especie de depositación de la limitación, problema o dificultad propia (la llegada tardía, el problema familiar, el problema económico y social) en la persona más cercana pero anónima en la vía pública, y una noción de que la prioridad es la circulación del vehículo propio en la carretera, no las personas que por diferentes medios circulan en ella. Aunque las referencias a estas percepciones se dan en relación con hombres y mujeres en general, esto es atribuido (en mayor medida) a

los hombres. Además, es identificado con énfasis por las mujeres, quienes se consideran el foco de muchas de estas depositaciones.

- Si porque usted llega y para a un conductor por x infracción y usted no sabe en el momento de abordar a esa persona cómo está él, si tuvo problemas con la esposa, si tuvo un problema monetario, y ahí es donde se para la persona y usted simplemente le pide un documento: – Buenos días, buenas tardes, buenas noches.... y no le contesta. Como le ha pasado a uno: - ¡Solo para joder! o ¡solo para sacar plata sirven ustedes!, y ya antes de tener un conflicto con esa persona hay que ser un poquito más ecuánime para no meterse en el conflicto con él. GF1

- Para actuar violentamente lo que vemos en la carretera, son muchos los factores... El simple hecho que vamos a detener a un conductor y él lleva su tiempo limitado... yo lo he hecho de hacerle una parada y ya se disgustó, ya hay violencia ahí. En realidad si ese conductor se va a encontrar con una persona que también... con otro inspector que ya también viene de por sí un poquito presionado por las órdenes que le dio su jefe o por alguna situación que ... de hecho ahí va a haber un conflicto, y ese conflicto puede generar la violencia... GF1

- ...Entonces eso casualmente ratifica lo que dijo el compañero ahora, no es que le ha sucedido a uno, pero uno toma esos ejemplos, porque uno también maneja en la calle todos los días y a toda hora, entonces un elemento se le atraviesa aquí y... ese elemento puede andar armado y si yo me bajo y le digo mire yo tengo toda la potestad que voy en la vía y voy bien en el carril, y usted se atraviesa,... pero tiene el riesgo de que me den un plomazo, entonces mejor lo dejo queditito, y si ya se me baja y me comienza a madrear y toda la cuestión, díay a cerrar el vidrio y quedarte adentro...

- Lo que pasa es que el temperamento suyo es pasivo, pero si se encuentra otro igual que él.

- Díay ahí es bala pa allá y bala pa acá. GF2

- O sea es una guerra porque ellos creen que están solos en la calle. GF3

- ... cuando hay personas digamos que conducen normalmente, les gritan, los ofenden o les dicen cosas como que por ejemplo: al andar en una pista creen que hay que ir a velocidad, y hay gente que digamos son muy precavidas, y le dicen que bote esa chatarra y que un montón de cosas, porque hay gente que... si uno va a un lugar uno tiene que llegar a tiempo, hay personas que salen en carrera y tienen que apretar para llegar y hay personas que no, que es mejor llegar tarde que nunca, entonces hay personas que en ese aspecto son ofendidas por gente que se enloquece mucho del volante... E6

También en esta interpretación de lo que se considera violencia activa o intencionada, se hace referencia al nivel sociocultural, al poder conferido por el vehículo como elemento fundamental que se utiliza en la vía.

- Sí es violencia, claro, porque yo sé que si yo les echo el carro la gente no se me va a poner enfrente porque ellos llevan las de perder. GF2

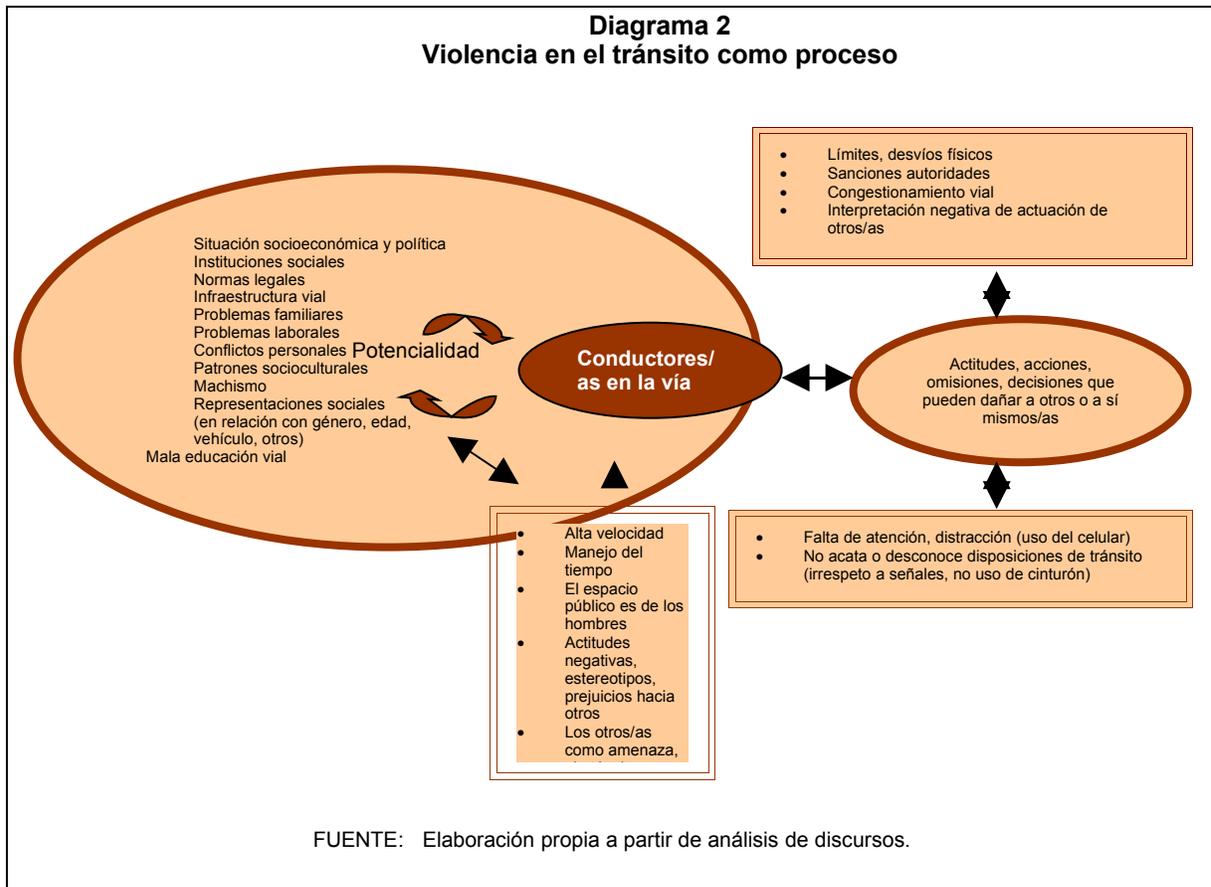
En lo considerado violencia por omisión o violencia pasiva, la identificación de espacios, momentos o situaciones que la favorecen es más difusa, su delimitación está más vinculada con aspectos de carácter sociocultural, infraestructural y de organización institucional, que favorecen o no favorecen, la internalización de las

normas sociales y legales. Ello dificulta la percepción de estos hechos como violentos.

Lo señalado por los y las participantes se relaciona -ante todo- con situaciones que implican falta de atención o distracción al conducir o al transitar por las vías y con el no acatamiento de disposiciones y normas del tránsito. Por ejemplo, se considera que si no se utiliza el cinturón de seguridad se incrementa el riesgo de daño o letalidad o, que utilizar el celular al conducir puede generar la desatención, que impide reaccionar ante una situación (aparición de peatones, de animales, etc.) y conllevar atropellos o colisiones. También se incluye en este aspecto la omisión de instituciones (MOPT, COSEVI) a las que los y las participantes del estudio les critican que no priorizan lo suficiente en la prevención. También alegan que muestran incoherencia entre lo que exigen a los usuarios y usuarias de las vías y su propio aporte en este ámbito (no reparación de vías y vehículos oficiales en mal estado, por ejemplo); todo ello es percibido como parte de la potencialización de situaciones que pueden generar victimización.

De esta manera lo que se considera violento por parte de los y las participantes del estudio es percibido como una especie de pantalla de proyección de conflictos sociales, culturales y económicos más amplios, tal y como veremos en el apartado 4.4. Procesos sociales, psicológicos y culturales, que son relacionados por los y las participantes con la actuación violenta al conducir.

La visión de la violencia vial como amplio proceso con distintos factores potencializadores y desencadenantes, puede esquematizarse como sigue:



4.1.3 ¿La violencia como potencializadora de accidentes o el accidente como violencia?

El campo de representaciones alrededor de violencia en el tránsito, en el caso de los y las informantes conductores y conductoras, se dirigió fundamentalmente a enunciar multiplicidad de actuaciones que tienen impacto directo, o que se les percibe la potencialidad de causar daños materiales y humanos (físicos y psicológicos).

En sí mismo esto diferencia las manifestaciones de violencia de “los accidentes” (choques, vuelcos, atropellos, etc.), pues estos últimos se ubican como

posibles consecuencias de las actuaciones violentas en carretera, pero se conciben como el resultado de una multiplicidad de otras situaciones que no necesariamente son susceptibles de control voluntario por parte de las personas.

- Muchos golpes por detrás en colisiones, cuando uno llega y levanta una... a veces le dicen es que no me respondieron los frenos... E1

- Existe un tipo de conductor agresivo, pero no necesariamente ese tipo de conductor agresivo, incurre en situaciones anómalas como que vaya a provocar accidentes. Por ejemplo aquellos que están a la expectativa si tienen un semáforo, de aprovechar al máximo el tiempo cuando el semáforo da el verde. Se da un hecho violento, por ejemplo cuando se está tomado de licor y puede colisionar al manejar. E1

*- Muchas veces va usted tranquilo, y el otro también y fue una cuestión de que los dos se descuidaron un segundo y ya ... (-ninguno tenía la intención de dañar a nadie-).
(¿Como lo toma la gente cuando eso pasa?) - Se bajan, disculpe dijo el otro. Pero en casos muchas veces el que viene agresivo, más bien se pone más agresivo. GF1*

Debe remarcar que tal y como lo señala el COSEVI, en los accidentes no sólo incide el factor humano, sino también situaciones relacionadas con el vehículo y el entorno (COSEVI, 2002).

- Yo no considero los accidentes de tránsito como violencia. Accidente de tránsito es un hecho impredecible, sucede por muchas cosas, un accidente de tránsito además de ser un hecho que nadie sabe quién va a hacerlo, cuando hablamos de esa situación no tomamos las previsiones del caso, por ejemplo si yo estoy conduciendo hacia Guápiles, que es una carretera peligrosa tomo precauciones y estoy seguro de que no voy a provocar un accidente. E1

- Cuando nosotros hablamos aquí de accidentes de tránsito hemos querido hacer la separación, nosotros tenemos entre 50 y 58 mil accidentes de tránsito al año, pero digamos siniestros, nosotros llamamos siniestros a un hecho como lo que hay en horas de la noche, por velocidad y adelantamiento indebido, por irrespeto de normas de tránsito, por falta de habilidad del conductor. E1

- Sí exactamente, sí porque ya a veces uno inconcientemente se cree digamos, le gusta mucho la velocidad que no se está dando cuenta que en una esquina puede quedar, por el mismo... egocentrismo que uno tiene en ese aspecto, pero hay que tener cuidado como le dije anteriormente, que es una máquina y en cualquier momento el puede fallar... porque no son... no son, como se llama, que piensa que un carro nuevo o como sea en cualquier momento a usted le puede ponchar una llanta, o se le puede caer algo y usted no se da cuenta y en ese momento no sabe cómo reaccionar, hay veces que el cerebro de uno es así exactamente que usted reacciona al instinto, bien o mal usted debe tomar la decisión que mejor cree, pero son centésimas de segundo. E6

Algunos y algunas participantes, en sus opiniones de lo que consideran violencia en el tránsito, atribuyen la responsabilidad de los accidentes únicamente a quienes conducen; sin considerar la intervención de otros factores. Quienes así

opinan consideran que en Costa Rica, el conductor promedio sufre una transformación en su comportamiento cuando aborda un vehículo.

- La gente se lo puede atribuir al vehículo pero está debidamente fundamentado en muchos estudios y comprobado que los accidentes de tránsito, son provocados fundamentalmente en un 93% por el conductor. E3

Por otra parte, como se ha señalado antes, se hizo referencia a que pueden existir gran cantidad de hechos que violentan a los usuarios y usuarias de las vías y que no tienen como consecuencia colisiones, daños materiales o daños físicos; pero, sin embargo sí tienen impacto psicológico para las personas. También se citaron situaciones que se conciben como violencia por el riesgo que implican, no porque en forma lineal conduzcan a colisiones o incidentes en el tránsito.

- En choques no ocurre con frecuencia que actúen con violencia, pero algunas veces las autoridades han tenido que intervenir, a veces demuestran una cuestión de violencia ahí por algo que fue muy insignificante, deja mucho que sospechar a uno verdad... díay por qué esa persona actúa así... E1

- No sé es que díay usted vio un accidente ahí, ese fue el que se brincó el alto, tal vez fue un descuido, tal vez fue un tipo que siempre ande en eso... es muy difícil así... Por ejemplo un día de estos ví un accidente de un tipo.. una señora pide permiso para meterse a un parqueo, este le da campo, el que viene por el carril izquierdo le da campo y viene otro por el carril derecho pero viene soplado... díay el frenado fue como de quince metros tal vez, quedó la llanta pintada, yo pienso que eso es... porque el hombre anda agresivo en la calle, no le da campo a nadie....

- Entonces si a partir de esa situación ocurriera un accidente, es producto de una situación violenta, de lo contrario no.

- Es que no siempre (-cada caso tiene una historia diferente-), en ese caso, yo me asomé y le dije: ve siga corriendo. Como es posible que en una calle transitada y el hombre ande como loco, no, no, hay que andar tranquilo. E7

En el caso de las personas que han sido víctimas de choques y vuelcos en autopistas (una como pasajera (E4) y dos como choferes de motocicleta y de automóvil (E5 y E6)) resulta relevante analizar el impacto que tiene el incidente en sus vidas y, relacionado con ello, sus consideraciones en torno a si ello es visto como violencia o no. Como se indicó antes, un entrevistado tuvo un desperfecto mecánico en su auto (E6), otro chocó con un portón abierto hacia una calle (E5) y la joven iba en una microbús con compañeras y compañeros universitarios que colisionó con un automóvil (E4).

Las tres personas hacen referencia a un fuerte impacto del incidente en su integridad física; de hecho, por ello se encuentran en un centro de internamiento del INS con lesiones de cierta gravedad; sin embargo, enfatizan más en el impacto psicológico de los incidentes y en las repercusiones en su vida cotidiana (familia, estudios, trabajo).

- Impacto sería más que todo como psicológico, ya el transitar por la carretera... también va a ser difícil. Fue en una autopista... Al volver a transitar sobre esa carretera, voy a volver a vivir todos los momentos en ver a mis compañeros, al chofer... va a ser muy difícil (llora).

... veníamos de hacer un laboratorio... faltaban como 10 km para llegar a la casa y pasó esto. Yo me quebré el fémur, una compañera la tibia, del mismo impacto ella quebró con la cabeza el parabrisas... tiene dolores de cabeza fuertísimos, unas temperaturas espantosas, igual que su pierna, igual que yo y como muchos tenemos que volver a empezar a caminar otra vez, con terapia. Otros sí tienen problemas como que no son conscientes de lo que piensan con lo que dicen y psicológicamente también hablando dicen... A nivel familiar, no, las materias porque estoy aquí en vez de estar en la universidad con los demás compañeros. Sí, congelar materias... Internada, internada en hospital sí, las demás compañeras están en casa más... incapacitadas. E4

- Me afectó... La moral más que todo se le baja un poquito, uno se asusta bastante, uno desea en ese momento que sus familiares estén a la par, un amigo, un compañero lo que sea. Porque en un caso de esos uno lo primero que piensa es en Dios, queda conciente lo primero que piensa es hay Dios mío. E5

- En ese momento, no no sé..., fue una situación que uno jamás espera, porque nunca me había ocasionado eso, yo soy muy precavido en esa situación, a veces se le vienen tantas cosas en la mente... y uno jamás espera el percance, porque a veces llega un momento en que se llega a bloquear, se llega lo que es a deprimirse o le llega un estado de desolación, desconsuelo en todas las situaciones... E6

Como aspecto común, en las tres entrevistas se observa la descripción de lo abrupto e inesperado del incidente, independientemente de las atribuciones a éste. En las entrevistas E4 y E5 se atribuye el hecho a situaciones de imprudencia (en el primer caso, de un conductor y acompañantes ebrios y, en el segundo, se responsabiliza a una compañía que no tomó provisiones para asegurar un portón que obstaculizó la vía; en tanto que en E6 la causa del choque y vuelco es atribuida a un desperfecto del automóvil.

- A la imprudencia del otro conductor, no al chofer de nosotros. Venía con 125 de alcohol y él iba con varios muchachos también... ocurrió como a las 9 de la noche.

- No me quejo de que tomen, me quejo de que si saben que van a tomar, por qué se ponen a conducir. E4

- Más que todo imprudencia de la compañía que esta junto a la que yo trabajo... creo que un portón nunca en ningún lado del mundo debe abrir hacia la carretera, verdad, entonces yo creo que por ahí la imprudencia de ellos de dejar ese portón, otra cosa es que el portón no tenía una tranca, no estaba amarrado ni nada, suelto, entonces por ahí. E5

- Fue un accidente de un desperfecto que el carro presentó al ir a mi trabajo, perdí el control, en centésimas de segundo no me pude dar cuenta como fue la situación, nada más lo que me comentaba el muchacho que mejor dicho me salvó la vida, que iba directamente a chocar contra un poste y él lo que hizo fue bajar la velocidad del camión, atravesarlo, con lo que yo pegué a un costado de él para no irme, porque había un guindo, entonces choqué y el carro quedó dando vueltas... E6

Resulta interesante el hecho de que pese a los aspectos comunes que se cruzan en estos incidentes, se observan atribuciones muy distintas en relación con cada uno de los hechos. En la entrevista E6 se concibe que el desperfecto mecánico ocurrió ajeno a su voluntad o a la de otras personas y, aunque un camión colisionó su auto, existe agradecimiento hacia quien lo hizo pues le salvó la vida al evitar que cayera a un precipicio.

En las entrevistas E4 y E5 se adjudica responsabilidad en instancias externas, pero solamente la joven (E4) considera que el choque del que fue víctima es un hecho violento en sí mismo. Lo anterior en tanto hace la lectura desde el aspecto victimológico; es decir, se basa en el abrupto impacto que tuvo el incidente en su vida y en la del resto de personas que viajaban con ella. Además considera que el conductor del auto con el que colisionó actuó de forma irresponsable pues pudo evitar el conducir en estado de ebriedad. Como se ve en el texto, desde su perspectiva la calificación del incidente como violento debe basarse tanto en el impacto que este genere, como en la intención del causante del incidente.

El conductor de motocicleta (E5) por su parte, pese al impacto recibido y a reconocer la imprudencia en la compañía aludida, no califica como violento el incidente. Lo considera de esta manera debido a que no logra personificar la responsabilidad de quien ocasiona el hecho. Considera que el incidente no le generó daño a otras personas, aspecto que (desde su perspectiva) marcaría la diferencia para determinar si un hecho es violento o no lo es.

- Creo que no... violenta no, porque digamos no fue... no colisioné con ningún carro, ni con otros... digamos personas no había, sino que yo iba solo. E5

(-¿Un accidente de ese tipo es violento o no es violento?-)

- No, es que violento podría decirse digamos cuando hay a veces ya hay mucha irresponsabilidad de la persona al creerse dueño de todo y pasar y... a veces hay circunstancias que pueden ser motivos de desperfecto y que uno no se da cuenta.

(-Cuando hay desperfectos de un vehículo no es violencia-) ... porque uno no sabe digamos en qué momento puede ser que le pueda fallar y en ese momento ocasionar daño a ciertas personas, o sea cuando sucede eso uno lo que trata es de preveer el menor daño a terceras personas que pueda causar, cuando es violento digo yo es cuando las personas irresponsables eeh por ejemplo, el abuso de velocidad, el alcohol, o algo por el estilo, ahí sí porque ya se está aprovechando de otras situaciones. E6

*- Considero violencia o irresponsabilidad cuando una persona aún estando en su sano juicio, rayan en doble carril, en curvas rayan irresponsablemente, eso para mí es violencia, o sea... el irrespeto a las señales de tránsito... pero aunque no tenga la intención puede que sí sea un hecho violento... **para la persona que sufre**, tanto puede ser que lo sufra la misma persona que atropelló como para la persona atropellada puede ser un hecho violento, tal vez sin querer... E4*

Un razonamiento como el de los entrevistados E5 y E6, se encuentra en la entrevista realizada a un taxista, quien pese a depositar la responsabilidad en el gobierno (debido al mal estado de las calles), al asociar “el hueco” en la calle con un eventual choque, no relaciona esa responsabilidad con ningún agente, de modo que sin esa concreción no identifica el hecho como violento.

*- Otra cosa que contribuye muchísimo a tanto accidente hoy en día, son las calles tan malas, es una barbaridad, día tantos choques ocurren por capiarse un hueco, tuvo que cambiarse de carril y allí venía el otro. Desgraciadamente el gobierno tampoco coopera en eso. Como es posible la av. 2ª está fatal, y no se ve que reparen, que hagan algo, nada, nada, día esto también tiene mucho que ver.
(-¿Eso es violencia?-) - Ahí yo creo que es accidente, más que todo porque día usted puede andar manejando tranquilo, con precaución y vio ese semejante hueco y por capiarse el hueco se jaló una torta. E7*

En las entrevistas con estas personas que vivieron recientemente experiencias traumáticas con accidentes de tránsito, la emocionalidad percibida por la investigadora fue notoriamente distinta: desde un gran enojo, dolor y sensación de que muchas personas fueron víctimas de la injusticia e irresponsabilidad de unos pocos (E4); hasta una especie de resignación y más bien agradecimiento porque pese a que algo externo les afectó (sin que mediara voluntad de personas), lograron sobrevivir (E5 y E6).

Esto nos reafirma, tal y como indicamos en la conceptualización realizada para esta investigación, la relevancia de analizar el significado que tiene cada situación particular para sus protagonistas y especialmente de rescatar la perspectiva victimológica en el análisis de lo que implican los incidentes que afectan en el tránsito vehicular.

Al mismo tiempo pone en evidencia que muchas de las definiciones consideradas en el marco conceptual toman como punto de referencia para definir qué es violencia, la intención de su autor y a partir de allí las consecuencias que derivan de sus acciones, omisiones o potencialidades. No obstante, en términos más amplios, tal y como se observa en los discursos de los y las informantes, independientemente de la intencionalidad de quienes estén involucrados en una colisión o en un atropello, la victimización que estos generan puede ser representada como excesivamente violenta por sus víctimas.

4.2 PROTAGONISTAS DE LA VIOLENCIA VIAL: PERCEPCIONES DIFERENCIALES

En términos descriptivos, la indagación acerca de a quiénes perciben los y las informantes como principales protagonistas de actuaciones violentas en el ámbito vial, resulta de gran amplitud. Desde su perspectiva, dadas determinadas circunstancias del contexto de referencia de conductores y conductoras y el momento específico en que surge una situación desencadenante, prácticamente cualquier persona que conduce o transita por calles o aceras podría realizar actos u omisiones con intención o sin ella, pero con consecuencias dañinas a nivel material, humano e impacto institucional, las cuales han sido calificadas por ellas y ellos como violencia.

No obstante, se dieron algunas tendencias en el análisis en relación con las actuaciones violentas. Se encontró que hay algunos grupos. los cuales en razón de adscripciones de género, de características atribuidas a su edad o bien, de acuerdo con los tipos de vehículos que poseen o de sus ocupaciones, son percibidos como mayores protagonistas de actuaciones violentas en el ámbito vial.

Se tiende a identificar como responsables de los comportamientos violentos a quienes conducen los vehículos, en tanto llegan al espacio vial “cargados” (por

diversas problemáticas) desde sus espacios de procedencia. No se hizo referencia espontánea a peatones ni a acompañantes como protagonistas de las acciones calificadas como violentas, salvo por el cuestionamiento directo de la investigadora.

La identificación de quiénes son protagonistas está en relación directa con las razones sociales, culturales o institucionales que desde la perspectiva de los y las informantes las producen. Por esta razón, en este apartado solamente se describen sus caracterizaciones, en tanto en el apartado 4.4 se analizará lo correspondiente a la interpretación que realizan los y las participantes del estudio al respecto.

4.2.1 Violencia vial desde los hombres y desde las mujeres

Los y las participantes del estudio coinciden en que, en su mayoría, los protagonistas de actuaciones propias de la conducción agresiva y de irrespeto general a las disposiciones de tránsito (citadas en la Tabla 3) son hombres. Esto es que se describe una tendencia a actitudes de mayor respuesta activa y hostil, ante lo que éstos consideran conductas ofensivas por parte de otros conductores o conductoras. También se observa en estos conductores la tendencia a la evasión u omisión de las normas del tránsito o de la convivencia social.

- Los hombres son más agresivos, más violentos, la mujer es más cuidadosa. GF1

El enunciado de estas percepciones estuvo transversado con el análisis de la evidencia de un menor número de mujeres conductoras, a nivel general en el país y en el Area Metropolitana, en particular.

- Eso es por la cantidad de conductores... Hay más hombres que conducen que mujeres. GF1

Algunos hombres participantes del estudio, señalaron que este es un factor de peso en la observación más frecuente de hombres con actuaciones agresivas.

- Como conductor uno y otro van a ser iguales, por ahí hay una cuestión que no es real que es que la mujer es mejor conductora que el hombre, no , es que en Costa Rica la tenemos en una relación menor en carretera, por eso es que no es tan real que la mujer tiene mejor comportamiento que el hombre. Pienso que la formación que tuvimos es muy similar, cuando se suben al carro no hay diferencia entre si es hombre y mujer... E3

No fue esta la percepción de las mujeres que participaron en el análisis. Desde su discurso se evidencian representaciones asociadas con aspectos propios de la subjetividad masculina, construidos por las asignaciones diferenciales por género, aspectos en los que se profundizará en el siguiente apartado.

- Yo pienso que ahora como las mujeres están igualadas, en un mismo nivel de igualdad, creo que sí (-el carro es lo mismo para hombres o para mujeres-) ... pero yo digo que por el machismo representa más para ellos; mi carro, tengo un carro, corro, puedo picar, puedo pasarle al otro, puedo pasarle a esa vieja tortuga, a esa chapa. E9

El análisis de los textos, pone en evidencia que este peso sociocultural, también opera en relación con ante quienes y cómo se actúa en forma violenta al conducir. Desde la perspectiva de las mujeres y de algunos hombres que participaron del estudio, las mujeres son blanco frecuente de formas de violencia por parte de los conductores varones solo por el hecho de ser mujeres (ello también se señaló en el apartado acerca de 4.1.1 Lo que se considera violento).

- Creo que eso es muy relativo, yo conozco a muchas mujeres que manejan, yo creo que eso es muy relativo, no sé si será porque son madres. La mujer a veces es más respetuosa, muy particular porque habrá de todo, pero yo conozco muchas mujeres muy respetuosas de los reglamentos de la carretera, en cambio nosotros los hombres habemos unos que creemos que ser chofer es esa carambada de andar metiéndose aquí y atravesándose allá al otro, y digamos una señora está haciendo, qué le digo yo eso lo he observado saliendo de Pavas a la pista que va a Escazú: hay un ceda, yo un día de estos observé una señora perfectamente haciendo un ceda y un tipo atrás, un taxi, pite y pite y pite, y vieja hijuetal andá a aprender a manejar... y yo decía -el que tiene que aprender es él. La señora no se puede tirar en ningún momento. GF2

- Los hombres lo miran a uno "tenía que ser una vieja hijuetal" y uno va bien y lo hacen sentir que uno está haciéndolo mal, yo tengo bastantes años de que aprendí, aprendí ya mayorcita. Pero lo hago muy bien... GF3

- ... somos mujeres somos más precavidas, y entonces la gente quiere pues presionarlo a uno o la gente dice, esa señora no sabe manejar, por ser mujer, nada más. E9

Otros y otras informantes señalaron que la actuación agresiva o evasora de las normas sociales puede presentarse tanto en hombres como en mujeres, dependiendo de su socialización, de la forma en que asuman la conducción del

vehículo y de las circunstancias inmediatas en que se den los hechos; incluso se aludió que ver mujeres actuando agresivamente es cada vez más frecuente.

(-mujeres actuando agresivamente-) Cada vez es más común... Eso es igual que las mujeres conduciendo en estado de ebriedad, cada vez es más común. GF1

- La mujer es más tímida. Pero cuando la mujer perdió el respeto por esa timidez es peor que el hombre, es más agresiva que el hombre. GF1

- Hay algo que me molesta de las mujeres que casi ninguna mujer te da campo, yo siempre digo qué madre, es una vieja, qué madre. GF2

- ... "una mujer al volante", peligro... ya para nosotros eso es... se suponía que no sabían manejar, decía la gente. (-actualmente-) La única diferencia es que participan menos porque hay menos con licencia. Hoy día la mujer maneja, rápido, tan igual como un hombre. E1

- No vieras que no ... siempre el hombre no, la mujer también tiene su forma de ser y su carácter también, es el momento, porque hay momentos en que usted se siente tranquila y hay momentos en que usted se siente presionada. (-depende-) ... de cómo tu cuerpo reacciona, tu mente reacciona en ese momento. E6

En el grupo focal de conductoras se señala que en respuesta a las actuaciones de obstaculización de vías o irrespeto de los hombres conductores, puede darse una actuación defensiva por parte de las mujeres; lo que tiende a ser percibido como una forma de violencia de estas al conducir. Resulta relevante observar que este tipo de actuación no guarda correspondencia con el estereotipo de mujer tímida al volante ya señalado.

- ...y no tengo que estarme quitando y sé que es una muestra de violencia de parte de uno, creo que es una violencia defensiva, verdad. Y más de un hombre se quedaba en media calle esperando, no se quitan... a más de uno le hice viento, porque no se quitan, piensan que uno se va a quedar quedito, va a frenar, y uno no tiene por qué. Creo que es bueno que vayan comenzando a respetar que uno sabe lo que está haciendo, verdad. GF3

- Yo creo que es con el tiempo que uno llega a sentir eso, porque uno al inicio como recibe tanta agresión y usted no sabe bien, es muy difícil, pero conforme pasa el tiempo y usted va viendo que usted es demasiado capaz, entonces le vale todo lo que digan de usted, entonces la gente como lo van aceptando a uno. GF3

Los hombres oficiales de tránsito (GF1), por ejemplo, hicieron referencia a situaciones donde algunas conductoras han agredido y lesionado físicamente a oficiales de tránsito (hombres o mujeres), al no aceptar sus indicaciones o multas por infracciones a la ley de tránsito. En el caso de las mujeres oficiales de tránsito

(como se indicó) con frecuencia se han enfrentado a la dificultad de ser aceptadas debido a estereotipos sociales de género.

- No crea. A mí el único conductor que me ha dicho de todo fue una mujer. Me ha dicho de todo. Yo le decía, mire señora déle gracias a Dios que usted es una mujer, porque sino hubiéramos creado un conflicto mayor. GF1

- Nosotros tenemos la prueba de que las compañeras han recibido agresiones físicas tanto de mujeres como de hombres, ya no respeta el varón de porque es mujer. Simple y sencillamente le pegan y se les va encima y de todo. Le dejaron los ojos negros a una. GF1

También los oficiales de tránsito mencionaron una tendencia de las conductoras a dar explicaciones o a buscar una salida a las infracciones de tránsito. Esto lo hacen mediante una comunicación insistente, que tiende a ser percibida como inapropiada (tal y como se evidencia en el siguiente texto) en el que se evidencian estereotipos y actitudes negativas en torno a lo que se concibe como propio de las mujeres conductoras:

- Las mujeres no son agresivas, sino manipuladoras y acosadoras sociales. E2

4.2.2 Manifestaciones de violencia según la edad

Aunque se plantea que para asumir comportamientos de riesgo no hay una edad que se excluya, fue prácticamente generalizada la adjudicación de ciertas actuaciones consideradas como violentas (por parte de los y las participantes) a los hombres jóvenes.

- Hay muchas diferencias con la edad, a conforme la persona va madurando va adquiriendo mayor conciencia de los problemas que acarrea ser conductor, la violencia en el vehículo, un accidente de tránsito, los movimientos en una carretera. E3

(-Actúan con más comportamientos de riesgo-) La gente joven, de 20 a 30 años, la gente mayorcita es gente más respetuosa, no todos siempre hay alguien que se sale del saco. GF1

- Claro que sí, por ejemplo yo me pongo a ver un carro que viene metiéndose y rayando y haciendo loco y no respeta y yo digo ¡ah es un muchacho joven! Es típico y en efecto... Pero sí como los que manejan como muy juega de vivos son los muchachos jóvenes... Yo digo que son los más jóvenes, del joven que ya tiene cierto tiempo de manejar, porque el jovencillo que está empezando es como más precavido, tal vez le da miedo, pero después le agarran confianza al carro y es cuando empiezan a hacer cada tontera que ya se asusta uno.. por ejemplo los fines de semana, en la noche, es fatal, fatal. E7

- Lo que son los jóvenes... es que hay de todo porque también hay señores mayores muy agresivos, digamos de la edad de uno de cuarenta o cincuentones, todavía son amables, pero muchachos cuesta mucho que le den campo a uno... En la alta velocidad hay de todo, gente mayor de cuarenta o cincuenta que corre mucho, como hay muchachos jóvenes que van como tortugas, algunos que van con carros cero kilómetros como que los van cuidando. E9

Se les atribuye prácticamente todas las formas de violencia identificadas en la Tabla 1, pero se señala un comportamiento de especial riesgo en relación con conducir bajo los efectos del licor, conducir a alta velocidad y, especialmente, se les ubica como los responsables de los piques.

- Más que todo yo pienso que el problema está en que la juventud se comienza a acostumbrar a una manifestación más acelerada que la anterior, porque la persona ya madura ya controla esa adrenalina, mientras que la joven no, a penas empieza a sentirse que ya comienza, entonces ya comienza a querer correr antes de gatear, entonces ya de toda la enseñanza se olvida en dos toques en el momento. Y a veces la misma fiesta, la misma convivencia y todo eso, hace que todo eso suceda. E6

En estos últimos actos, la generalidad de los y las informantes, incluyendo el joven entrevistado participante de piques, señalaron que las mujeres jóvenes ocupan un papel marginal (como acompañantes u observadoras) sólo en forma excepcional son las ejecutoras directas de éstos. En igual sentido se señaló la participación de personas menores de edad sin licencia.

Las fuertes representaciones en torno a los conductores muy jóvenes parecen depositarles la responsabilidad de muchos problemas en el ámbito vial. Incluso las autoridades del tránsito enfatizan lo siguiente:

- La accidentabilidad que tenemos abarca prácticamente todas las edades más productivas del hombre, -pero- 20-45 años son las personas fallecidas... es la edad productiva del ser humano, hay muchas cosas, en esa edad, se divierte, se trabaja, o sea al haber muchas posibilidades de todo, se tiene un mayor potencial de riesgo, más porque en el parque automotor existen alrededor de un millón de vehículos, cada vez hay más conductores y más vehículos. E2

El texto anterior, procedente de una persona con un buen nivel de información acerca del ámbito vial, evidencia que en cuanto a accidentabilidad se refiere hay un amplio abanico en las edades de quienes están implicados o implicadas. Por ello, aunque en los planteamientos de los y las participantes del estudio, puede estar pesando una representación de que los jóvenes están asociados con conflictividad social, riesgo y peligro, los hechos avalan que la mortalidad en personas muy jóvenes es alta. Como veremos en el apartado 4.3 esto tiene relación con la forma

en que internalizan y actúan los jóvenes las expectativas y representaciones sociales asociadas a la acción de conducir y de poseer un vehículo, con la construcción de la identidad de género masculino y con el desarrollo de su proceso vital (adolescencia y adultez joven). Todo ello en un contexto que contradictoriamente ha construido símbolos del poder asociados con la valoración de manifestaciones de violencia.

4.2.3 Manifestaciones de violencia a partir de tipo de vehículo y ocupación

Se reconoce -en los análisis realizados por los y las informantes- la tendencia a establecer estereotipos sociales en relación con las actuaciones de los conductores o conductoras según el tipo de vehículo que utilicen. Esto es así, en particular para los taxistas, los trailereros, los choferes de bus, los repartidores y los mensajeros en motocicletas; oficios realizados fundamentalmente por hombres y que implican una alta exposición a las vías y a los riesgos que en ellas surgen.

- Eso es muy relativo, voy a hablar algo sobre los trailereros, hay mucho trailerero, a mí me ha pasado, creo que a todos, que uno va en una fila y ellos le ponen la señal y le sacan la mano y esperan ahí, hay de todo, hay otros que aunque vaya ahí no le van a dar campo y más bien si pueden le echan el trailer encima. No es una regla de que es bueno o es malo para uno. Hay de todo. GF2

- Algunas veces usted dice huy me sorprende, un taxista dándome campo, o un autobusero, o lo común, qué raro tenía que ser taxista o conducís como un autobusero. GF2

- Sí es un estereotipo, pero si ves en la carretera, y empezás a ver el comportamiento de la gente como lo hemos venido hablando anteriormente no necesariamente tiene que ser taxista, o trailerero o autobusero, o lo que sea, vos lo ves que el vehículo puede ser un gajito como muy lujoso, muy grande, algunas veces dice pucha es tan grande que me da miedo meterme como muy pequeño como las motos que se meten por todo lado. Entonces el comportamiento es variado, no podemos decir que solo por el vehículo. GF2

Aunque se argumenta que puede encontrarse diversidad de actuaciones, de nuevo ello se relativiza en función de la educación, la socialización y las circunstancias particulares. En efecto, se afirma que hay aspectos propios de cada ocupación que han generado actuaciones riesgosas en estos conductores, correspondiendo a exigencias y presiones derivadas del cumplimiento de sus labores.

- Y en los taxistas es que son más mañosos ellos como andan tanto en carretera, entonces aprovechan cualquier espacio o cualquier hendijita que les dejen y ellos van ahí, tal vez no es que son muy intrépidos pero si tienen esa sagacidad. GF2

- De hecho, con los motociclistas es que se está fomentando la venta de motocicletas, el gobierno les exonera de impuestos, porque eso facilita la conducción, los tiempos de llegada, y bajan los costos, todo, pero la conducción de una motocicleta es, a mí me decían que una motocicleta es un ataúd rodante, y no es cierto cualquier vehículo es un ataúd rodante, eso depende de cómo lo maneje. GF1

- Todos los que estamos aquí somos o hemos sido conductores de motocicleta, y si uno es un poquito imprudente en la conducción de una motocicleta es muy peligroso... Ya es harto sabido que si uno se pone a... cae y si es peligroso, fomentar las motocicletas tiene sus pros y contras, pero yo le veo más situaciones en contra. GF1

- Yo lo he visto dependiendo del trabajo, los mensajeros son como los taxistas, los repartidores, los mensajeros son terribles... Todos los que reparten con motocicletas. Veamos el caso que yo siempre he criticado este mensaje publicitario por televisión que hace una marca de pizza, pone a un carrito, un triciclo que sale volando y cae en la otra vía, qué deja eso como enseñanza, irrespeto a todas las señales, para llegar en 39 minutos porque el otro está con el colón en la mano, porque si no llega en 39 minutos le vale un colón la pizza, entonces qué es lo que se refleja ahí: que para llegar temprano a su lugar en los 39 minutos tienen que irrespetar todas las señales de tránsito. GF1

- Digamos ya en pista ya hay muchas personas que se abusan de la velocidad, que son muy violentos al manejar, porque yo lo he visto yo que ando en carreteras de lunes a sábado, hay mucha persona y yo lo he mismo he escuchado con compañeros que he andado: aquí me tiro y me voy, yo creo que esas son personas muy imprudentes que a la hora de manejar son violentas, actúan en una forma, hablemos un poquito de los trailers que son violentos para manejar, porque yo me he topado trailers que nada más le pitan a uno y si usted no se quitó adiós. E5

También se afirma que el comportamiento riesgoso tiende a modificarse con el aumento de la edad y, por ende, a partir de la experiencia que desarrolle el conductor, siempre que no medien presiones de carácter laboral.

- La crítica es buena para todo, como hablaba un compañero, que depende de la edad que usted tenga o el tiempo que usted tenga de manejar. Porque un trailero viejo a usted no le hace tonteras, un autobusero viejo a usted no le hace tonteras. Ahora los autobuseros como decía un compañero ahora que trabajan por tiempo son un montón de imprudentes porque tienen que llegar a tiempo sino les rebajan el sueldo, son muchas cosas... GF2

- Una de las cosas que veo yo es ahora con los carros grandes, con los trailers... como andan muchachos jovencitos, jovencitos que les ve uno la cara y es un guila, manejando esos carros y es que son agresivos, agresivos. E7

4.3 SEGURIDAD E INSEGURIDAD EN EL ESPACIO VIAL

Tal y como se mencionó en el Marco teórico y conceptual, desde el enfoque de la OMS, la seguridad vial es un componente de la seguridad ciudadana (Acero-Velásquez y Concha-Eastman, 2004), teniendo en cuenta que el disfrute de espacios públicos sin riesgo de ser víctimas de la inseguridad vial, tiene implicaciones para la sociedad en general, la integridad, la vida y bienes de las personas.

De allí que se consideró relevante en esta investigación, el establecer una categoría de análisis acerca del campo de representaciones, asociado por los y las participantes del estudio, con seguridad e inseguridad en el espacio vial.

El análisis acerca de lo que hace sentir seguros o inseguros (en las carreteras) a los y las participantes, parece estar más vinculado con la inseguridad producto de la victimización por delincuencia convencional u organizada (inseguridad ciudadana), que con los riesgos derivados de la conducción de vehículos o incluso de la mismas manifestaciones de violencia que se enfrentan al conducir (inseguridad vial).

La dificultad de distinguir una línea divisoria entre los dos ámbitos, puede relacionarse con la existencia de formas de violencia que se presentan indistintamente, y en el sentido de que los delitos son cometidos utilizando medios de transporte mediante los cuales se circula por las vías a alta velocidad, lo que también genera otros riesgos. En ambos casos, los discursos remiten a un sentimiento de impotencia referido por los y las informantes al sentirse a merced de las voluntades de otros (delincuentes), lo que parece profundizar el sentimiento de vulnerabilidad.

- Volvemos a la pregunta que usted hizo, si existe alguna diferencia entre inseguridad ciudadana general con la inseguridad vial. Pues no, nosotros somos parte, no es diferencia. Lo único es que el ciudadano, tal vez no ha podido llegar a poner énfasis en cuál es el principal, cual es el secundario, pero en sí desde que estoy montado en un vehículo y hacen un asalto y utilizan un vehículo... ya estamos hablando de inseguridad, ya sea con un medio de transporte, porque estos al cometer el asalto van a altas velocidades, no les importa si atropellan o no atropellan, colisionan o no colisionan, ellos lo que buscan es salvaguardar su vida por lo que han hecho. La inseguridad continua desde el asalto en el momento en que van a altas velocidades evadiendo la autoridad, todo es un conjunto, yo creo que es una parte de la educación ante el ciudadano, la inseguridad es completa. GF1

- Por ejemplo veamos el caso de los asaltos; lo mismo asaltarían a X con este teléfono que a Y con el de él, independientemente de si uno vale tanto o el otro vale tanto, a ellos les interesa el negocio si tienen que matar por el teléfono lo matan, igual si sales en la carretera, uno puede ir así despacito respetando la vía y viene un loco y te mata. En esa medida la gente se siente insegura porque ya no es algo que depende de uno, no es algo que uno pueda evitar, yo puedo decir bueno yo pongo mi granito de arena, voy a respetar las leyes, no voy a andar con alhajas, ni con cadenas, no me voy a exponer, pero igual no depende de uno, porque igual se ve que matan a una persona por quitarle un par de tenis o lo matan por quitarle una computadora portátil, no depende de uno. GF1

- O lo matan por robarle el carro que anda... es decir por la cochinateda que sea, igual te roban un Hyundai, igual te roban un Mercedes y si hiciste mala cara te matan, no es que uno lo esté fomentando es que ya hay inseguridad la gente lo percibe... GF1

En los textos que siguen también puede verse como se desplaza el foco de la inseguridad (por el manejo de vehículos) a la sensación de inseguridad producto de la actividad delictiva:

- La inseguridad... bueno igual uno va manejando y uno va atento, uno tiene que manejar siempre a la defensiva, hasta el mismo manual de conducir que le dan a uno dice que uno tiene que manejar a la defensiva y concentrado, uno claro que se siente inseguro vea los taxistas son las principales causas de stress de uno, esos taxistas hacen cada cosa... las motos, ahora con esto de los bajonazos y eso... a mí se me pone una moto aquí al frente y yo estoy pensando si baja la velocidad me lo llevo, porque me va a sacar un arma, ya me ha pasado varias veces... y lo tratan a uno de bajar y ya está, ese sentimiento de tensión, usted ve una moto y se le va poniendo a la par, luego lo raya y uno no ve ni en qué momento para de uno solo y le sacan un arma y bájese del carro... GF2

- (-Es-) inseguro... todo porque ahora hasta... digamos que uno dice cómo manejará este señor, digamos en una presa. Está uno con miedo de que el que va adelante le vaya a pegar el carro, de que el mismo peatón, ahora están esos roba... esos que rompen los parabrisas... un día de estos venía por la Uruca ahí, venían unos muchachos y tuve tanto miedo yo, yo venía con la puerta abierta (-de la microbus-), yo decía cerrado o no cerrado, porque decía, si me ven cerrando me van a pegar más el carro. E9

A la indagación específica acerca de lo que les genera inseguridad en las carreteras, los y las participantes relataron muchas situaciones en que estuvieron en riesgo de robo del vehículo, de celulares u otros objetos. Además, mencionaron hechos que han tenido para ellos y ellas un importante impacto psicológico, donde otras personas fueron víctimas de situaciones delictivas similares.

- Yo creo que con todos esos casos que ha habido, eh, para darles un ejemplo hubo un elemento que le dio un balazo a un doctor allá en Guadalupe, hablando con ese señor ya así persona a persona, yo como funcionario del Ministerio y él como interno, me dice vea yo de momento a los 30 minutos más o menos, todo esto que me pasó yo me arrepentí. Cuando eso fue tarde, ya estaba la cuestión con la autoridad, perdí la señora con los hijos, tenía una carnicería la perdí, perdí la casa, perdí un carro, perdí todo, aquí donde estoy solo yo estoy, no tengo ni familia, no tengo nada, y me siento arrepentido, ahora tengo que hacer vida nueva, luchar nuevamente por las cosas. Entonces eso casualmente ratifica lo que dijo el compañero ahora, no es que le ha sucedido a uno, pero uno toma esos ejemplos, porque uno también maneja en la calle todos los días y a toda hora, entonces un

elemento se le atraviesa aquí y... ese elemento puede andar armado y si yo me bajo y le digo mire yo tengo toda la potestad que voy en la vía y voy bien en el carril, y usted se atraviesa, ... pero tiene el riesgo de que me den un plomazo, entonces mejor lo dejo queditito, y si ya se me baja y me comienza a madrear y toda la cuestión, diay a cerrar el vidrio y quedarte adentro. GF2

- A una amiga mía entrando no más a la casa le pegaron una puñalada por quitarle el carro, venían dos carajos en una moto y ella venía rápido, casi atropella a una señora, pero qué venía haciendo ella, defendiéndose de que la iban a asaltar, diay uno tiene que desgraciadamente en estas calles ya después de cierta hora, mejor mijito chancletee ese carro... Si usted anda como una tortuga se le meten por una ventana y se le tiran adentro. GF2

Las mujeres participantes del estudio hicieron la observación de que son vistas como presas fáciles de la actividad delictiva en las calles, razón por la cual una de ellas (GF3), señaló que ha optado por la compra y portación de un arma de fuego y otra apuntó que opta por el autobús para evitar que le roben el auto, situaciones que más bien podrían aumentar los niveles de riesgo de lesiones y muerte, en caso de que enfrenten un asalto.

- Siento que para los asaltantes somos (las mujeres) presa fácil. El blanco más fácil. GF3

- A mí una vez me quisieron hacer, se me puso atrás un carro, aceleré más llamé a un oficial y le dije que me venía siguiendo un carro así y asá, los había dejado en la presa atrás y me quisieron hacer ese tirillo. GF3

- No. Yo prefiero el bus, porque en cualquier momento llega un robacarros y atraviesa un carro y me encañona y... yo prefiero viajar en bus. GF3

Pese a la referencia particular de la investigadora, al indagar acerca del impacto de la observación de las consecuencias de las colisiones y atropellos en las carreteras a través de los medios de comunicación, los análisis de los y las participantes no hacen referencia a ello asociado con inseguridad vial, sino en términos generales.

- Bueno, es que la inseguridad... los medios de comunicación, algunos medios de comunicación, de hecho a ellos les interesa pasar las noticias y las noticias son todas, son buenas o son malas, pero ellos se interesan más en las noticias de muertos y solo violencia. Porque en realidad la inseguridad no es que tenemos mucha inseguridad en Costa Rica, no es cierto, tenemos mucha seguridad más bien, tenemos más seguridad que inseguridad. De hecho los medios de comunicación casi nunca hablan de las cosas buenas, del esfuerzo que hace la policía, que hace el ministerio, que hace el gobierno, sino ellos se dedican solo a las cosas que salen malas, entonces ahí es como decía usted por qué será que la gente se siente más insegura los que ven noticias, ahí viene la situación porque a la gente solo lo malo le presentan, claro que los que no ven noticias para ellos es igual, que pase o no pase ellos no van a sentir ninguna reacción, entonces la inseguridad la tenemos todos aquellos que nos hemos dado en ver lo que nos presentan los medios de comunicación. GF1

Al cuestionar qué es lo que da seguridad en las vías públicas y, especialmente en un vehículo, surgieron diversos planteamientos. En su mayoría se relacionaron con formas de contrarrestar los sentimientos de inseguridad en relación con la amenaza delictiva, aunque también se dieron otros enfoques, como lo veremos más adelante. Uno de los entrevistados relativiza lo que implica el sentimiento de seguridad al conducir, considerando que depende del tipo de vehículo, lo que este signifique para quien lo conduce, del lugar por donde se transite y las características propias de las personas (pensamientos, actitudes).

- Sí se puede sentir un cierto sentimiento de seguridad.... Pero depende mucho de donde te encuentres, no es que te vas a sentir seguro andando en un callejón más solo o en un barrio que se conozca porque es violento, o sea, entonces la seguridad se da como por lo que usted sienta como por el carro. Si usted siente que su carro es bueno, es seguro, entonces siente que sí funciona bien. Pero seguridad depende mucho de la persona en su forma de pensar, porque si sos una persona nerviosa mirá por aquí no, mirá me da miedo esto, algo así, depende mucho de la mentalidad de la persona que se sienta segura en su carro y de donde se encuentre. E8

Otras percepciones asociadas con ello muestran que la utilización del vehículo genera una sensación de seguridad y de menor vulnerabilidad para quien conduce¹⁴, lo que conlleva una variedad de actuaciones.

(-¿El vehículo les da seguridad?-)

- A mí sí. Yo me siento segura, yo saco mi carro, llevo mis cosas y yo voy segura, Dios libre que no fuera así. Yo me monto en un bus y yo me siento más insegura, me tengo que bajar y caminar todo aquello, yo sin mi carro... yo con el carro me siento muy segura. GF3

En algunos casos se habla de seguridad con el vehículo, en el sentido de que marca la diferencia entre caminar con objetos y llevarlos protegidos; en otros, se considera que al conducir se pueden escoger las rutas más seguras y también que conducir con los vidrios cerrados y las puertas del vehículo aseguradas da más protección personal. Lo anterior también se plantea en relación con las personas que transitan como peatones, pues se percibe que se sienten más seguras al abordar taxis.

¹⁴ Esto será profundizado en el apartado 4.4.3 que analiza la categoría de Impacto subjetivo de conducir y poseer un vehículo.

- Mucha gente usa el taxi por seguridad, servicios cortos: -Disculpe que es tan corto, pero es que a mí me da miedo caminar ese trayecto por un asalto o cualquier cosa. (Entonces la gente se siente segura al abordar el taxi? -Sí. (¿Y en el caso suyo?) DÍay uno está tan acostumbrado a andar en el carro que la verdad más bien a veces se extraña uno cuando anda caminando, ya cruzar una calle se pone nervioso uno, en cambio en el carro anda uno. E7

También se evidenció que conducir a alta velocidad se percibe como una forma segura de llegar más rápido al destino y con menos riesgo de asaltos, independientemente del riesgo de colisiones u otros incidentes en la carretera que ello implique. Varios participantes relacionan el temor a un asalto o sentir inseguridad en la carretera, con la comisión de actos u omisiones señalados como riesgosos y, por ende, como violentos.

- Bueno yo en las noches yo voy a traer a mi hija a X a una Universidad ahí qué está estudiando, a veces en la noche yo voy como un balazo, yo no voy despacito viendo quién viene atrás o quién va adelante, yo lo que quiero es ir rápido y volver, porque con esta inseguridad que hay en la noche después de las 6 de la tarde, uno en esta ciudad se la juega, si uno no llega a la casa, es muy peligroso que lo maten, que lo asalten, que le hagan un daño, entonces que es lo que hace uno díay violencia del tránsito por andar rápido, por evitar. GF2

- Es variado, si uno anda un vehículo y anda con cuidado por zonas de más cuidado, menos tránsito o más seguridad, pero si uno anda a pie y anda por zonas o lugares donde abunda el peligro o las drogas o los antisociales, es otra situación que va a crear una violencia contra uno. GF2

- Yo me siento más tranquilo con el vehículo, obviamente... yo trato de salir concentrado, trato de salir.. que digo que voy a ser cortés, y todo eso, que si alguien ocupa campo, tome tranquilo con tiempo, pero sí me gusta más salir con carro porque sinceramente esto de los asaltos es cosa seria. GF2

- Yo siempre viajo por las mismas rutas, ahorita que me desvié aquí me sentí angustiada, lo conocido me da seguridad. Y si vengo tardito, yo paso por una parte muy fea cierro los vidrios y pongo el seguro. Hay que estar en todo, yo vengo manejando, vengo viendo por detrás... yo veo chequeando, me meto una calle antes. Yo vengo tarde, pero no puedo vivir así, hay que vivir por fe, no podemos vivir en un puro temor, yo abro los portones y me meto... GF3

- Yo digo que eso es muy relativo, uno no puede vivir digamos con miedo, porque anda a pie o porque anda en carro, a usted para robarle un carro se lo roban, cualquier carro, cualquier modelo se lo roban en cualquier momento... Nosotros tenemos que hacer horas extras, yo a veces salgo 12 o una de la mañana, antes me iba por el lado de Cinco Esquinas y ahí en el semáforo de Bajo Piuses por la Ladrillera ahí asaltan, yo me compré un arma y yo si tengo que actuar lo hago, ahí por ejemplo hay gente que salen con una piedrotas así, o armados también verdad y yo digo yo no voy a parar, si tengo que pasarles el carro por encima se los paso. Una compañera me dice pero a usted no le da miedo quedarse a a esperar que llegue la ambulancia, no yo sigo le digo yo, yo no me voy a esperar, ahí es una maliantada. Claro yo ya cambié de ruta, ahí me voy por la pista, es más rápido. Pero uno no puede andar qué miedo porque anda en carro o en bus, pero me siento un poquito más segura, que si está lloviendo o si es más tarde y ya no hay bus. GF3

En sentido similar a los anteriores discursos, pero vinculado con los aspectos de carácter vial, una de las entrevistadas expresa que a nivel peatonal en el centro

de San José, opta por esperar a que los carros estén detenidos y pasar por el centro de la calle, entre los vehículos, no en las esquinas, como forma de garantizarse que no se pone en peligro en un semáforo o en un alto que alguien podría irrespetar. Con ello no sólo incurre en un comportamiento de riesgo peatonal, sino también en faltas a la ley de tránsito, que ella parece desconocer.

- En el centro de San José, segura o insegura... es que en San José yo siempre ando como... si tengo que cruzar la media calle porque hay la cemerenda presa pues cruzo la media calle y entre los carros igual yo cruzo, pero tal vez es porque uno viene a San José y uno anda contra el tiempo... pero creo que corro menos el riesgo de cuando están los carros haciendo el alto, cruzar entre los carros que yéndome hasta donde está el semáforo a cruzar, cuando puede que otro carro no haga el alto y me atropelle ahí mismo. Es como que a veces me siento más confiada al cruzar la calle, en media calle, aunque no haya señales que a pasar por donde tengo que pasar que hay carros que yo no sé si van a pasar o no... o sea donde hay gente que van a hacer o no van a hacer el alto. E4

Los agentes de tránsito (participantes del GF1) abordaron el tema de la seguridad que proveen mecánica y estructuralmente los vehículos. Su referencia se dio en relación con lo siguiente:

- La seguridad que proporciona un vehículo al que se le da mantenimiento y se encuentra en buenas condiciones mecánicas, lo cual es parte de lo acreditado por RITEVE.

- ... la policía de tránsito exige ciertas condiciones que son mi responsabilidad. Yo para cumplir esas condiciones tengo que ser responsable de que mi vehículo esté en buenas condiciones, valga la redundancia, que esté bien de frenos, que esté... y tal vez son responsabilidades que no son voluntarias, tengo que cumplirlas por fuerza, porque me lo piden, pero es una responsabilidad y en la medida en que no la cumpla o voy a tener un accidente... o voy ser sancionado. GF1

- Los estándares de calidad que cumplen los vehículos de acuerdo con su fabricante: señalan que existe desconocimiento y falta de exigibilidad por parte del Estado y de los usuarios y las usuarias al respecto; aunque ello se relaciona con la posibilidad económica de acceso a vehículos importados de precios más competitivos y de menor calidad. Las casas fabricantes asumen diferencialmente las condiciones de seguridad de los vehículos, según las normas del país al que los venden.

- Lo que pasa es que la seguridad de los vehículos la gente no la conoce, la gente lo que quiere es tener un vehículo como transporte o para cualquier situación personal, pero no ve lo que es la seguridad de los vehículos.

Si usted quiere un vehículo seguro entonces compre un VMW o un Mercedes, pero la gente lo que está comprando aquí es Hyundai, y el Hyundai se encoge y se hace como una acordeón con un choque y los que están adentro? Nadie del comercio dice este carro no es seguro... GF1

- No necesariamente... cuando ingresa un vehículo al país debe traer sus restricciones y esas las debe poner el Estado, si el vehículo ha ingresado, tiene que venir con las normas de seguridad adecuadas o solicitarle al que los vende que esas normas, por lo menos las mínimas sean adquiridas por ese vehículo, pero el estado es el que lo tiene que restringir. Yo como cliente, como usuario de la compra de un artículo tiene que estar en buenas condiciones, pero nadie vela tampoco por eso, y estos marca X Hyundai, Toyota o lo que sea, cuando vienen aquí a Latinoamérica son desechos de otros países que no han aceptado ese tipo de vehículo por sus condiciones de seguridad. Eso no solo con vehículos usados sino también con vehículos nuevos. Por ejemplo Japón produce un tipo de vehículo para EU que tiene que cumplir con unas condiciones específicas y otro para Latinoamérica. Aquí usted trae un vehículo y usted lo puede comprar sin extras, sin bolsa de aire, sin protección en los lados, es su decisión... En EU no, usted ve un vehículo si no tiene esas condiciones no entra. GF1

En la entrevista con el taxista (E7) también surgió otra perspectiva de la seguridad, en relación con tener el vehículo asegurado. De su discurso se interpreta que para algunos conductores el tener un seguro puede ser una especie de permiso para actuar sin responsabilidad en la vía, al saber que tienen el respaldo económico que les cubre los daños. Aspecto que resulta preocupante si se considera el alto nivel de exposición a la vía y a los riesgos que hay en éstas por parte de los taxistas.

- Hay gente que se atiene a que el seguro les cubre si tienen choques, entonces están tranquilos que no importa si chocan o no, el INS paga, así dicen... entonces ahí siguen haciendo loco... como si no fueran ellos. El problema es que no hay... como es una institución que nos asegura, entonces no hay como mucha responsabilidad. Ven que fue un taxi que chocó, nunca se preocupan por ver quién fue el culpable. E7

Como vemos, para algunos y algunas informantes estas percepciones se asientan en experiencias negativas que enfrentaron con alto riesgo para su vida. El texto que sigue muestra un aspecto relevante que se relaciona con lo que podríamos denominar un “abuso de la gremialidad”, del que fue víctima un cruzrojoista. Este aspecto moviliza la reflexión acerca de las implicaciones criminológicas de la toma de “justicia por propia mano” de grupos que actúan de manera irreflexiva ante lo que se considera un ente externo que los amenaza; lo que puede ser utilizado por alguno de sus miembros en forma arbitraria para su conveniencia.

- Con los taxistas pasa una situación muy particular, a ellos si cualquier persona los trata mal, dicen es que intentó asaltarme y por eso yo pedí ayuda. A mí me pasó una vez, y el taxista intentó pedir ayuda, y según él iba a decir

que yo con mi ambulancia y con mi uniforme de Cruz Roja lo iba a asaltar, yo le dije mirá eso nadie te lo va a creer, así que ni intentés. Mire es que si usted me sigue molestando yo voy a pedir ayuda y digo que usted me quiso asaltar y aquí entre todos lo agarramos. Le dije "usted cree que le van a creer que yo con mi ambulancia, trabajando, con mi uniforme y con un paciente en la parte de atrás, yo intenté asaltarlo, usted cree que le crean". Y sucede, nosotros hemos ido más de una vez a lugares donde 50 o 60 taxistas agredieron una persona, solo porque este osó enfrentarse al taxista. GF2

Aunque en menor medida, ciertamente surgió la percepción del espacio vial como sitio que genera una sensación de inseguridad, en razón de los accidentes que existen y los distintos hechos que ponen en riesgo a las personas, percibidos por los y las participantes como violencia.

En uno de los informantes esta situación de inseguridad y temor a la ocurrencia de atropellos, le lleva a limitar la salida de sus hijos incluso en los alrededores de su casa.

- Yo lo veo en la medida, por ejemplo con el caso de mis hijos, yo siempre pues temo por ellos, van a la escuela, regresan, ya no es aquello de que vos sabías que los niños salían a la urbanización y estaban seguros, ya no hay un lugar seguro. En las mismas urbanizaciones uno ve que sale un chiquito que el papá le presta el carro y anda ahí a altas velocidades exhibiéndose. Yo particularmente siempre que veo el atropello de un niño, yo digo que estaba haciendo ese niño en la calle, tal vez es feo y todo pero mis hijos no salen a la calle si salen es con la mamá cuando están con ella o cuando están conmigo. GF1

La desconfianza en las otras personas que están en la vía pública resulta ser un denominador común de los discursos de los y las participantes del estudio, al referirse a la inseguridad vial.

- No, yo digo, yo salgo seguro, yo voy seguro, pero no sé la persona que viene detrás mío, porque yo salgo bien, normalmente, pero al ratito no sé cómo vendrá aquella persona, en qué condiciones vendrá, entonces a las calles uno tiene que ir siempre precavido ante cualquier situación, porque uno jamás va a esperar que le suceda algo en ese instante, entonces uno tiene siempre que ir a la expectativa y prever que cualquier situación pueda ocurrir. E6

- En mi comunidad es sumamente inseguro, por eso me fijo por dónde camino, porque a como yo tengo que hacer el alto, otro chavalito me dice no pase tranquila yo te cedo el paso, en cambio hay otros que aunque yo no tenga que hacer alto pasan sopladitos, entonces es como que... E4

Un entrevistado ve el tema de inseguridad vial asociado directamente al mal estado de las carreteras, depositando en este componente la razón por la que ocurren accidentes de tránsito.

- Sinceramente (-la gente-) se siente insegura, porque las carreteras ahorita aquí en Costa Rica son demasiado malas, no demasiado malas no, están muy malas.
- (-¿La inseguridad tiene que ver con el mal estado de las carreteras-)
- Es correcto sí... por eso te digo, que hay que andar con demasiada precaución, ser más precavido porque a como están las carreteras, en cualquier momento, bueno ahorita se ven muchos accidentes y yo creo que es a nivel de eso. Y a nivel nacional las carreteras están muy malas, al menos yo viajo a Guápiles en la carretera Guápiles Limón, y es una carretera muy peligrosa y demasiado mala.
- Bueno porque si vas a tener una pista... qué te digo, lindísima, yo creo que también van a haber accidentes, porque la gente se va a abusar demasiado, pero si vamos a tener una policía de tránsito también a la expectativa muy buena, buen control, entonces yo creo que sí se puede lograr bastante. E5

Ambas expresiones de inseguridad (por el ámbito vial y por actividad delictiva), adquieren una expresión de mayor riesgo en horas de la noche e incluso los fines de semana, períodos en que los controles sociales (presencia policial, agentes de tránsito, automóviles y peatones) son mucho menores.

- Cuando yo voy tarde después de medianoche, por el semáforo del puente Torres, yo ese semáforo me lo brincó, porque no me voy a quedar esperando que me salga alguien debajo del puente. GF3

(-El mayor riesgo-) Días es que es a toda hora, lo que pasa es que más riesgoso en la noche porque hay gente que después de cierta hora que hay menos tránsito, entonces se corre más, como las calles están vacías y todo eso entonces la gente corre más, yo pienso que es cuando se dan los choques más grandes... E7

Además, alguna de las referencias describe actuaciones diferenciales en los conductores que generan riesgos en las vías en horas de la noche, debido a las actividades que usualmente se realizan en ese tiempo. La referencia se hace fundamentalmente en términos de conductores varones.

- ... el conductor diurno pocas veces es intolerante, pero en el conductor nocturno sí hay agresiones, no necesariamente van con licor, el de día generalmente es trabajador, el de noche es parrandero nocturno, otro es de vida nocturna, actividades delictivas, u otras, (en las noches) los ebrios sí son agresivos. E2

Por lo anterior, una de las entrevistadas señala que ha restringido su libertad de tránsito en horas de la noche, como medida para sentirse más segura, o bien, su familia ha optado por tomar vías de alto tránsito vehicular para sentirse menos vulnerables ante el temor de sufrir un asalto en la carretera.

- Yo no manejo de noche, me da miedo... Una medida: tratar de cuando voy sola con los chiquillos donde mi mamá, tratar de no venir muy tarde porque me da miedo... o sea ya no es segura esa latita, porque le quiebran el vidrio, o paran cuatro hombres y le roban el carro, o lo asaltan o lo violan, o lo que sea, mucha inseguridad. A nivel familiar lo que hacemos es tomar una vía que aunque sea más larga, pero más transitada. El vehículo le da a uno

más seguridad en... como que le da más fuerza, en ese sentido de seguridad, se siente uno bonito y de todo... pero no en el otro sentido. E9

Por otra parte también surgió la percepción de inseguridad asociada con impunidad. En particular hubo quejas de la actuación de las autoridades del Poder Judicial en torno a la imposición de sanciones ante delitos ocurridos en el ámbito vial, calificados como culposos pero que generaron gran victimización. Ello también se haya vinculado con la impunidad en otros ámbitos relacionados con delincuencia común.

- No, yo creo que eso viene de la inseguridad... si el gobierno no es firme con nuestro país como tiene que ser con los accidentes, díay entonces si una persona choca a una señora, un señor o un niño, o un anciano, y a los dos o tres días está afuera, díay hay una inseguridad ahí, hay un irrespeto, en el modo de quitar la libertad de una persona, lo tienen en un hospital o lo tienen en una cama. GF2

- Pero qué, lo que decía el compañero, todo redundo en el mismo estado, aquí las leyes son una alcahuetería, con respeto a los compañeros si ellos toman o no toman... si las leyes fueran drásticas con respecto a las personas que beben guaro, otro gallo cantarí, como decía el compañero ese caballero, bueno caballero no, ese señor que mató a esas dos muchachas ahí, cómo es posible que a los dos o tres meses anduviera en el mismo estado, qué está haciendo la ley, a ese señor le hubieran quitado la licencia y una buena multa y debería estar guardado, se volvió a jalar otra torta, yo le apuesto que ahorita anda otra vez igual, como decían ellos... un carterista lo meten a la cárcel y a 10 minutos está afuera ahí, riéndoseles en la cara, entonces de qué valió el ridículo, el trabajo, el esfuerzo, ellos qué hacen, no díay para qué cómo me voy a arriesgar a que me meta una puñalada un carterista o un piedrero. GF2

Como puede verse, entonces, el contexto vial no se sustrae de la generalizada percepción de inseguridad que existe en la población, descrita en distintas encuestas nacionales y que se relaciona, ante todo, con los delitos contra la propiedad. La última Encuesta Nacional de Victimización realizada en el Informe del PNUD (2005) acerca de Inseguridad Ciudadana, encontró que existe mucho temor a la agresión por parte de personas desconocidas y a ser víctima de violencia en los espacios públicos. Además, determinó gran coincidencia entre el temor a ser víctimas a nivel patrimonial y la realidad delictiva, especialmente en las zonas urbanas, y mayor temor por parte de quienes tienen más bienes, lo que incluiría la posesión de un vehículo. Las mujeres de zona urbana y de estratos socioeconómicos medio y alto son las que se encuentran en el grupo que experimenta mayor temor (PNUD, 2005).

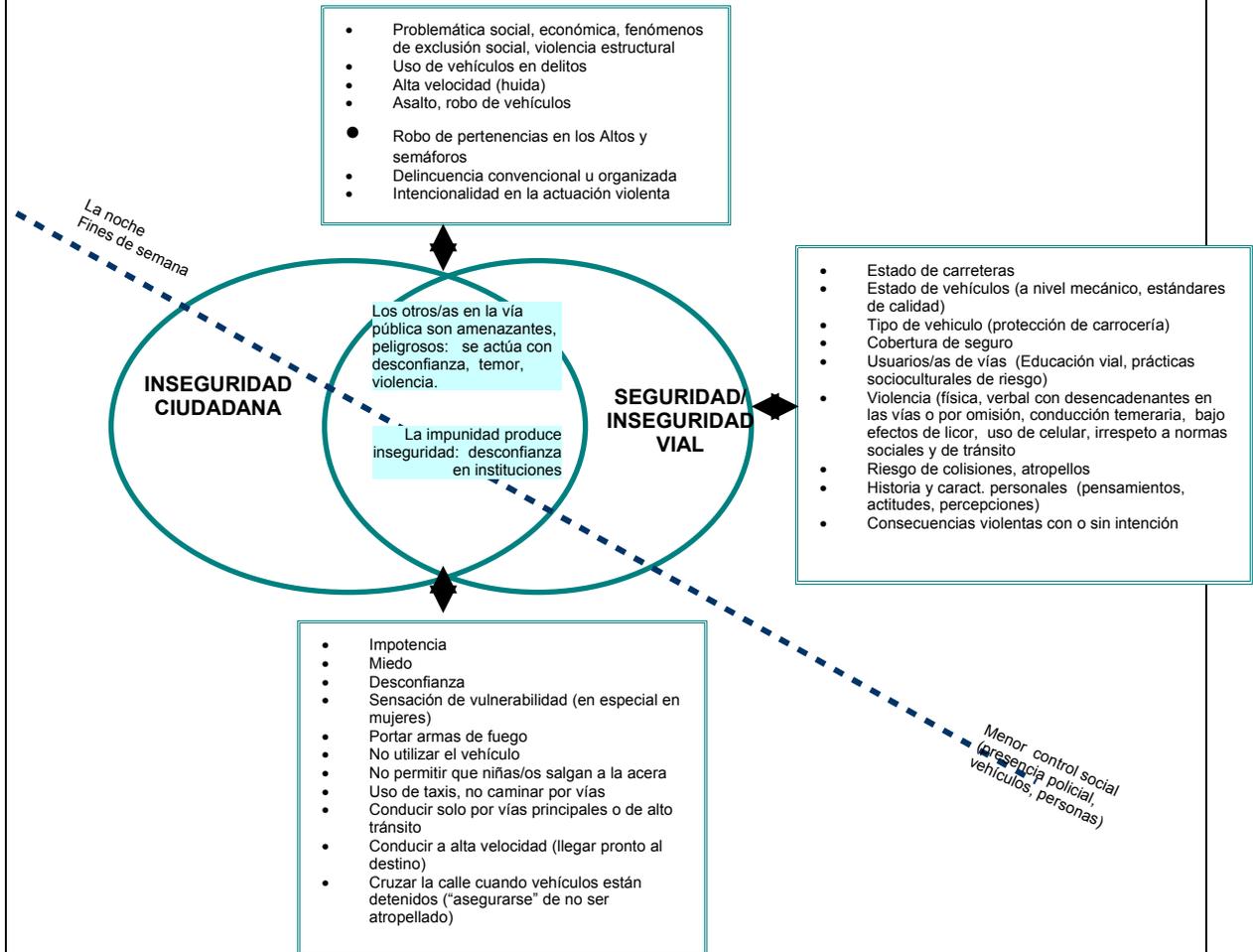
En congruencia con la alta percepción nacional de inseguridad que han encontrado estudios como el citado anteriormente, se constata que en los y las participantes de esta investigación parece generar más temor el ser víctima de lesiones y muerte en la vía pública con ocasión del robo, que por una colisión. En algunos momentos no parece existir una diferencia entre estos ámbitos. Más bien, la inseguridad vial parece subsumirse en lo abarcadoras y fuertes que resultan las percepciones de inseguridad ciudadana. El confort y aislamiento que brinda el vehículo y lo que este representa a nivel psicosocial, así como el asumir que se tiene mayor control personal a nivel vial si se actúa con respeto a las normas de tránsito (entre otros aspectos) son parte de las diferencias encontradas entre la percepción de inseguridad por actividad delictiva (robo y homicidio) y la de inseguridad vial.

Sin embargo, un núcleo común que surge en el campo de representaciones de los dos ámbitos y que puede alimentarlos recíprocamente, está en que “la presencia del otro en la vía pública es amenazante y peligrosa”. Ante esta situación de amenaza se suele actuar “a la defensiva”, con “huida” o “al ataque”, situaciones que tienden a potencializar actitudes hostiles; actuaciones agresivas y comportamientos que generan mayor riesgo que protección y que se unen a la representación de inseguridad como impunidad.

El contenido de este apartado se esquematiza de la siguiente manera:

Diagrama 3

Percepción de Seguridad e Inseguridad en el ámbito vial



FUENTE: Elaboración propia a partir de análisis de discursos.

4.4 PROCESOS SOCIALES, PSICOLÓGICOS Y CULTURALES RELACIONADOS CON ACTUACIÓN VIOLENTA AL CONDUCIR ¹⁵

El apartado 4.1 ofreció un panorama general acerca de lo que las y los participantes de la investigación consideran como violencia en el ámbito vial; asimismo se planteó un conjunto de representaciones que alude a que estas manifestaciones corresponden a procesos, que se generan en contextos más amplios que el escenario mismo en el que ocurre el incidente calificado como violento. No obstante, se adjudican responsabilidades claras a las personas que ejecutan acciones y omisiones calificadas como tales.

Precisamente, la investigación exploró con qué procesos sociales son relacionadas estas manifestaciones de violencia, generándose campos de representaciones que se analizan a continuación:

4.4.1 Impacto de las estructuras sociales y económicas

- Ahora hay tanta violencia también por la situación económica, también hay mucho dolor en la vida de las personas... (-Lo que sucede en la calle-)... es la expresión de lo que está ocurriendo dentro de cada hogar. GF3

En su contexto más general, la ocurrencia de hechos violentos es vinculada -por los y las participantes- con situaciones que en su conjunto pueden interpretarse como una especie de estado anómico que va abarcando lo social, lo infraestructural, lo político y lo económico en el país.

Se hacen críticas (con mayor o menor información) en relación con políticas de organización del ámbito de seguridad vial, se cuestiona el desempeño de las instancias del MOPT para arreglar las calles y para tener más presencia de agentes de tránsito; se considera deficiente o mal aplicada la legislación vigente y se percibe una corrupción que irrumpe en todos los ámbitos. En el caso de agentes de tránsito

¹⁵ Con la finalidad de que se logre captar el impacto subjetivo de lo que se representa en los discursos, en este apartado las citas se presentan con la menor edición posible.

y de cruzrojistas, estos ámbitos se consideran de especial impacto en el desempeño de sus labores.

- El problema es que intervienen un montón de factores, el principal es **no hay una planificación a nivel de tránsito**, a nivel de red vial y de igual manera involucrar vehículos en calles. Aquí se ha dado desde hace unos 10 años para acá la **importación de vehículos** de segunda que ha sido para muchos un negocio, pero entonces han venido... yo he oído donde un barco trae 800, mil, dos mil carros y en cuestión de un mes ya viene otro barco con otros mil carros, dos mil carros. Y estamos hablando de que Costa Rica hay 58.000 km² y casi hay un carro por cada 4 personas. Se han saturado tanto las calles y vivimos en un momento donde **la gasolina, la inflación**, entonces todos estos factores intervienen en que la persona anda con un **stress** muy alto, y el estrés muy alto y las **presas** y todo esto, involucra que aunque seamos vehículos de emergencia, en el caso de los compañeros o nosotros o un civil cualquiera, andan con un stress enorme **que no le alcanza el dinero...** GF2

- ... algunas veces usted podrá ver a algún oficial tratando de amarrar una señal de tránsito a un palo, para que no exista el accidente en ese lugar, porque es peligroso, subiéndonos en una grúa tratando de guindar un semáforo, rellenando un hueco... Nos echan las culpas o nos reclama la gente de los asaltos, de los maleantes, de la gente que anda ahí tirada en las carreteras... porque la gente cuando nosotros vamos a parar a un conductor lo primero que dice: **puña si yo ando precisado, por qué ustedes no se van a agarrar a esos maleantes que están en x lugar o a aquellos borrachos que están en x lugar y se dedican a eso, como si eso no es parte, pero no estamos en eso ... y ... eso genera también violencia.** GF1

- Vean un caso tan simple de estrés que lo está diciendo él. Vea la **planificación** que se hizo aquí, **desviaron los buses**, hicieron esos puentes en la Av. 10 esas barras, **a la Cruz Roja nunca le preguntaron nada**, nosotros tenemos un camión de rescate grandote, para salir el 70, 80% de las salidas nuestras es Hatillos y Alajuelita. Ahora metieron los buses aquí, nadie arregló los huecos, hasta ahorita los acaban de arreglar, en el Ministerio de Salud **se parquean en tres filas**. A la orilla cuando ve usted ya hay otra fila a las 8 y a las 9 ya hay un tercer carro. Antes salíamos aquí a Calle 16, salíamos a la Av.10 nos brincábamos el alto de la Iglesia de las Animas, ahora no se puede hacer eso, tenemos que vulgarmente se dice a guevo, toda salida tenemos que pasar por aquí, dar la vuelta y bajar en av. 10 de la 10 bajar a la calle 8, de la calle 8 bajar a la av.12 y bajar por la parada de Puntarenas, tenemos que hacer un vueltón y si venimos de Alajuelita o de Hatillos con un paciente grave, **no podemos ingresar a Sn José**, y tenemos que bajar en la Municipalidad o venir por la parada de Puntarenas y meternos en este vueltón y se colapsó tanto y la gente parada aquí a tres calles, nos dicen mire aquí hay un chiquito debajo de las llantas que mire que se está muriendo y que esto y que el otro, y usted tocando la sirena y el otro le pita, ¡animal deje de estar tocando esa carajada...! entonces se estresa uno porque **en lugar de haber herramientas para poder trabajar más holgado o más práctica, cada día se complica más la situación** y después viene el reporte del 911 que duramos media hora para llegar hasta allá y el culpable es el conductor, entonces llega a un punto que... GF2

- Es que también esa es la mala planificación, para que hacen dos zonas de seguridad a cincuenta metros. Es que también, los accidentes, **el mismo stress que se genera lo genera el gobierno**, las **calles no están marcadas**, lo mismo es que un carro ande por la acera que ande por la calle, lo mismo es que la gente ande por la calle que ande por la acera, esto es un relajo. Y **aquí nadie hace nada.** GF2

... y todavía hicieron la ruta uno que es la ruta hacia Alajuela y hicieron tres carriles... a usted se le fregó el carro ahí y usted tiene que quedarse ahí en esa guerra, porque todo el mundo quiere pasar cuando usted está cambiando la llanta, y eso son los ingenieros, igual que hicieron ahí (por el lado de la Coca Cola) la manzana de la discordia que son tres vías en una... La persona está quedando en último lugar ahí. GF3

En lo económico se habla de un alto costo de la vida que se refleja en las alzas de combustibles y en la presión que se tiene para ser proveedores familiares,

en especial cuando se tienen trabajos poco remunerados y poco calificados. Además, se considera que en el país son escasas las inversiones y recursos económicos dedicados al ámbito de seguridad vial. También se hacen críticas al modelo económico imperante, que estimula el consumo y modifica valores y patrones de actuación en los y las costarricenses.

- Yo siento que la presión socioeconómica que pasa el país, hace que la vida social y económica de la familia sea bastante difícil y eso crea el ambiente para mostrarse más agresivo en carretera. Y efectivamente, aunque la gente aquí en Costa Rica, no es cierto que nos respeta demasiado porque si nos respeta todavía, algunas veces hay personas que se nos salen totalmente del contexto y sí se vuelven agresivas y tenemos que tomar otro tipo de medidas, más difíciles, más duras, esposar a la gente, llevarlas detenidas en una perrera, ir a una comisaría de policía civilista para hacerles un proceso legal, un documento... parte policial, por agresividad, violencia en contra de la policía. Entonces yo siento que, algunas veces se reprimen pero otras veces se sobresaltan... se sobresaltan, nos tratan como si nosotros fuéramos parte de la problemática que ellos tienen. GF1

- Uno ve por ejemplo los compañeros taxistas que andan o andamos a veces desesperados a veces porque **el trabajo está bastante flojo**, y le echan el carro encima a todo el mundo, y se meten y quítense y así anda la mayoría de gente. E.10

- Me parece que un factor que está influyendo tal vez en esa dureza que vemos a cada rato y en todo lugar es el factor económico, me parece que uno todos los días **oye que va a subir la luz, que sube la gasolina**, que sube esto, y me parece que **si uno tiene una familia y tiene hijos por los cuales tiene que velar, siempre está con esa preocupación**, verdad que va a subir la luz, que me vino el recibo más alto, que el recibo del agua, que va a subir el combustible. Entonces eso ha provocado que uno viva un stress terrible y eso va influyendo en la familia, y también muchas veces si uno no lo controla, cuando uno va afuera en la calle, **si uno maneja uno va pensando en esa situación y eso es lo que también genera como consecuencia que uno se violente un poco**. GF2

- Otra cosa que influye mucho en que la gente se comporte así en la calle... Todos somos personas diferentes y todos tenemos nuestros problemas... Otra gente, por ejemplo **la vecina del frente, salió pensando en que tenía que pagar los recibos y no tenía plata y que tenía que pedir una plata prestada y no se dio cuenta y pa el perro de la vecina lo mató**, ahí afuera, ya se armó un pleito entre ellos... GF2

- Yo siento que hay mucho consumismo, cuando se dice que hay un problema económico, yo difiero de eso, porque a qué llamamos problema económico, cuando en cada casa ya hay un carro, dos carros, antes la gente no tenía esas cosas y vivía tranquila y en paz, si fuéramos un país que no fuera tan consumista, siento que hay demasiado vehículo en la calle... Esto es la costumbre de importar cuestiones que le den grandes ganancias a unos pocos aquí en Costa Rica. Por qué no importamos la costumbre de China de andar en bicicleta, qué esperamos nosotros para fortalecer eso... Habría primero menos vehículos, menos violencia, personas más sanas, menos colesterol, por qué no importamos costumbres como esas, porque quiénes están interesados en que vengan aquí... ahorita viene el play station 3. GF3

- (el play station) ... otra forma de violencia que da algo terrible una gran cantidad de violencia que los papás dicen no lo puedo quitar, no tienen autoridad. Ahora se compran unos radiecitos MP3 que ahí van trescientas canciones o 500 en un solo como si fueran a oír las todas a la vez, meten de la computadora en una cosa así que no pesa nada... entonces ellos están así (bombardeados). Va uno a multiplaza y va al cine y tienen que meterse a comida rápida y ahí van 5 o 6 rojos... usted va a la Universal o usted ve los tenis que es lo mejor, entonces los papás andan en la calle así... como parado de uñas porque todo quieren comprarlo, todo quieren hacerlo, sino pago con tarjeta y lo más caro... entonces esa es la violencia. GF3

En lo social, se visualiza el impacto que tiene la indigencia, los niños y niñas que deambulan en las calles del casco metropolitano, el alcoholismo y la ingestión de drogas, problemas en los vínculos familiares, poca motivación, presión y escaso reconocimiento laboral y abunda un sentimiento de inseguridad y temor ante los robos, asaltos y al mirar vehículos y gente que se acerca. Se describe un panorama donde distintas manifestaciones de la violencia se convierten en parte de la cotidianidad.

- ... claro mientras usted tenga paz a usted no le preocupa nada, en el momento en que usted se estresa por algo... digamos un ejemplo simple, normal, cotidiano, las mujeres se estresan en la casa por equis razón, con quién se las desquitan, con los chiquitos. La chiquita y el chiquito llega, mami déme un confite... ya le mete un manazo, quedáte callada ahí... Ahora los conductores, que tienen que estar lidiando con el que va adelante por torpe o por lo que sea, que tienen que estar lidiando con el medio ambiente, con los peatones, con un montón de situaciones o problemas suyos en el trabajo, o como decían ahora al principio... aquí todo el mundo lo señala y lo tacha a uno pero no se fijan más allá cuando el jefe le exige a usted que tiene que ir a hacer un mandado y regresar en 5 minutos. Vaya a Guadalupe pero tiene que estar aquí en la oficina dentro de 5 minutos porque necesito que me lleve dentro de 5 minutos a... diay, como va a hacer en 5 minutos 3 viajes, entonces... GF2

Se tiende a abstraer las realidades de otros países planteándolas como ideales y comparándolas frecuentemente con las de Costa Rica; en especial se focaliza en críticas para el desempeño del gobierno central.

- En mi caso yo con mi esposa, el día libre yo trato hasta donde sea posible, bueno yo vivo en Desamparados si tengo que pagar el doble yo lo hago para que todo sea en Desamparados para no entrar a San José, porque **uno está harto de las calles**, del humo, de ver eso del PANI, ese reguero de chiquillos durmiendo en cartoneros, eso da asco, da asco, hay un montón de factores, lo acaba de decir el señor, los huecos, el carro mío RITEVE me lo rechaza porque tiene una llanta despedazada y el gobierno es el que tiene la culpa porque no tapa los huecos y no me dejan que el carro lo use y me ponen un montón de faltas graves, que una rótula, que... estamos de acuerdo que eso es seguridad pero si el gobierno exige y pone un RITEVE, yo estoy de acuerdo, en Estados Unidos se da, pero cuando hay carreteras buenas, pero si no hay carreteras como tienen cara para poner y pagar a una institución 10 mil pesos o y que rechacen los carros porque tienen 4 defectos, por Dios. GF2

- Entonces los buses tienen que sacarlos ya del casco, hacer como en México, cuatro grandes periferias de autobuses. Estos buses del norte vienen todos a la Coca Cola, todos casi de la mitad del país van a la Coca Cola, los otros del sur vienen por este lado y son unas pelotas. Yo cuando trabajaba aquí le decía a un compañero por que no hacen un estudio de humo aquí en este Paseo Colón, porque el que se interna en este hospital sale más grave que como entró. Una vez me hicieron caso de las tonteras que yo decía y pusieron una maquinita y de esas controladoras de humo, y es cierto, un diay.. se jodió por exceso de humo. GF2

- En mi caso hay algo muy simple, yo calculo que si a los choferes que somos de los empleados menos asalariados de una institución si todos los choferes tienen un grado como se debería dar, de profesionalismo... cuando a usted la tratan siendo chofer como cualquier cosa en la vida, entonces no me interesa eso, entonces me vale porra literalmente, si es de madrearse, si es de adelantar, a usted nunca le van a llegar a decir... en los años que yo tengo en la institución, nunca me ha llegado a decir X tome una carta agradeciéndole porque nos ha traído de una gira, nos ha dejado en una institución, las familias de nosotros están bien, nosotros estamos bien, gracias a

que usted condujo el vehículo como se debe. ... pero a ninguno como chofer nos dicen ha hecho una labor excelente, cuidan el carro muy bien, usted tiene puntos como profesional, como sucedió una vez fuimos a hacer un curso para los autos de mantenimiento preventivo, llegamos y presentamos los títulos en recursos humanos y la respuesta de uno de los compañeros fue ustedes no tienen grado profesional eso a ustedes no les sirve de nada. Entonces más de uno anda que le vale... GF2

De manera específica, se argumenta que todos estos problemas socioeconómicos y políticos afectan a las familias, sobreagregándose a los problemas cotidianos intrafamiliares o problemas más profundos producto de violencia doméstica, todo lo cual tiene implicaciones afectivas individuales (tristeza, depresión, dificultades de atención y de concentración, enojo, etc.) que también intervienen en los conflictos que se desarrollan en las carreteras.

- A veces son problemas en la casa y usted sale y agarra el carro y va chillando llantas o lo que sea y al primero que se le meta se la asolea, porque eso yo lo he visto y tal vez sin ninguna culpa alguien o uno mismo tiene la culpa de que no hace un alto. Ahora veníamos, el compañero venía manejando, venía una señora él para, aquí venía un taxi, yo le hago así (alto), ah no casi la pega Me dio mucha cólera, bueno esa es la cosa, verdad, es que me dio mucha cólera porque estábamos haciendo el alto y él no, para variar un taxista, no a él le precisaba llegar y casi agarra a la pobre muchacha que nosotros le estamos dando paso. GF2

*- Todas las presiones uno a veces las saca a relucir en el vehículo. Uno tal vez sale... Yo lo veo en mi papá, mi papá es pasivo en la casa, pero cuando él sale, **sale así como convertido**.... Todo lo que no le pudo decir a mi madre se lo está diciendo a todo el mundo ahí afuera. GF2*

- ...Claro uno es humano y también uno a veces tiene un problema, está con la menstruación, se peleó con el marido o tiene problemas en la casa o lo que sea, pero uno tiene que dejar los problemas en la casa y saber que si va a manejar es manejar. E9

La gente anda preocupada por ellos, les coge tarde, se levantan me imagino ya encima de la hora, quieren pasarle por encima a todo el mundo, la gente anda estresada, preocupada, económicamente, los matrimonios.... Son muchas cosas, la vida... GF3

- Stress, a veces tienen problemas familiares, a veces problemas en el trabajo, puede venir de muchas partes... Cualquier problema, tal vez si alguien llega, sin querer te hace algo, tal vez tus cóleras explotan... aunque tal vez el problema que la otra persona te dijo no era tan grande, entonces, es como stress de que por lo general últimamente maneja la gente. E4

- Yo pienso tal vez que pueden ser personas que tal vez en el hogar que no viven bien, que andan mal con sus padres, con la esposa, tal vez, más que todo problemas en el hogar, vea, y son personas que tal vez salen agarran un carro, una moto, un trailer... y van pensando en eso, no van pensando en lo que... en dónde van, sino que van pensando en los problemas familiares, y tal vez por ahí yo creo que... aunque también en carajadas de trabajo también, o sea en los trabajos hay mucha tensión, hay personas que salen, que están deseando llegar a la casa, porque eso es normal, uno en veces anda con mucha tensión, pero hay que tener paciencia yo creo, verdad, un poquito. E5

- En los hogares hay mucho dolor, o agresión de los esposos a esposas, mujeres solas que han tenido que irse a trabajar a luchar manteniendo la familia, porque habemos un montón que andamos con un maletín cargado vendiendo... GF3

*- La gente está con una falta de Dios, y... la gente va a una iglesia y usted no sabe el dolor tan terrible que tenemos... Es que la gente anda... Como me decía mi hermano un día, huy X, yo pasé, yo no me dí cuenta, y el semáforo estaba en verde y yo pasé y todos me gritaban y me decían cosas y yo no me dí cuenta, porque venía así como en la luna... Cuando mi papá murió yo venía del hospital a la casa, llorando, me decían usted no puede. -No, yo puedo manejar. Pero yo venía con un dolor en mi vida, con un dolor de separación, como un día que yo me vine al trabajo y mi esposo me había dejado, yo venía con un dolor en mi vida... Entonces la gente que camina usted tiene que tener cuidado que hay personas que van, usted tiene que tener cuidado porque **solo ellos saben a qué van, a qué destino, que bronca traen en la cabeza.** GF3*

Todos estos aspectos parecen constituir una serie de imágenes de la realidad como amenazante, confusa y quizás hasta caótica, ante la cual se tiene preocupaciones que se arrastran a lo largo de las vías por las que se transita, en cualquiera de los roles en que se ubican los usuarios y usuarias de estas, lo cual coincide con el análisis realizado en el apartado 4.3. Seguridad e Inseguridad en el espacio vial. Además, se perfila un núcleo central en las representaciones de la dinámica que se da en el ámbito vial.

Para las personas que conducen vehículos, esto hace que la expresión “conducir a la defensiva” tan mencionada en los cursos de seguridad vial, tenga un sentido mucho más amplio de lo que implica, en términos de una percepción y atención aguda; conlleva una organización subjetiva que tiene la potencialidad de responder con violencia ante los y las otras (“conducir a la ofensiva”), de modo que las personas desconocidas en las calles, fácilmente parecen concebirse extrañas, peligrosas o amenazantes.

- ... o sea todo el mundo sale con dificultades, esas dificultades van en la carretera cualquiera que se les atraviesa, cualquier cosita hasta un semáforo lo estresa ... un semáforo usted va tarde y usted vuelve a ver el semáforo y pasa el tiempo y pasa el tiempo y no cambia, y se pone la luz verde y pasa alguien casualmente, y en ese casualmente, usted le dijo no estás viendo la luz verde, hijo de la madre, y yo he visto gente que ha parado el carro y se ha agarrado a golpes, entonces la presión de la gente es lo que hace que exploten todas las situaciones en la calle, todo el mundo viene estresado y todos chocan. GF2

- O sea la gente sale de una vez a conducir y va agresiva, va violenta y va como a la defensiva, esperando que algo pase. GF1

*- ... nosotros como humanos no salimos exentos a que ese día nuestro comportamiento esté igual o diferente a los demás, **las presiones socioeconómicas, psicológicas, laborales**, etc. también van a influir en el estrés que se exprese en el trabajo, o el estrés que vengan a tratar de influirle otro conductor **para desahogarse con uno.** GF1*

4.4.2 Cotidianidad y estrés urbano

*- Díay es que todo el mundo van en la misma **tensión** y el primero que se vea se pelan los dientes se vuelve a ver muy feo... Uno viene rápido, **ya se pega con el hueco**, ya usted **le dio al otro se bajó y ya se agarraron**. GF2*

Como se ha indicado en otros apartados, cada persona construye su subjetividad en un interjuego dialéctico en el medio familiar, grupal y comunal en que se desenvuelve su vida cotidiana, tratando de armonizar con un contexto político, económico y social que se hace cada vez más complejo. Ello implica retos y dificultades para llenar las expectativas que socialmente se le imponen y preservar la identidad propia.

La calle, espacio en el que se da el tránsito con el vehículo, resulta ser un canal de expresión de las vicisitudes que se dan en ese interjuego psicosocial. No obstante, ese espacio no solo es un lugar de “descarga” (tal y como se lo representan los y las informantes) sino también tiene una conflictividad propia que parece transformarlo en un lugar de “sobrecarga”.

Yo lo enfocaría desde otro punto de vista en la escena, viéndolo desde el punto de vista, de que tal vez por infinidad de problemas, como lo dice X, la gente sale muy estresada de las casas, o de sus trabajos y lo refleja en las carreteras. Lo vemos por ejemplo cuando encontramos una vía saturada, la gente se excerba de estar ahí 15 minutos en una presa, tienden a hacer irregularidades, ya un conductor te pita, y lo volvés a ver mal, le mentás la madre, el otro se la menta ya se les pasa la mano... GF1

El ambiente urbano en la zona metropolitana de San José genera un alto nivel de tensión, en particular para las personas que tienen como rutina conducir cotidianamente por sus vías. Por ello algunos informantes señalaron que no necesariamente una persona que actúa violentamente en un momento determinado al conducir, actúa de la misma forma en otros espacios de su vida cotidiana, su actuación se circunscribe a una transformación particular que ocurre en el ámbito vial.

- El hecho es violento, la gente tal vez no... E1.

- Es que es ya como el estrés urbano, es como el estrés, que mirá mucha bulla, ya eso es como de cada persona, de su forma de actuar, si la persona es muy temperamental le es muy fácil enojarse o no sé, es como el estrés de la vida diaria, las calles con mucha presa o no sé, mucha bulla, es algo muy psicológico... Para muchos influye poco o mucho, eso depende mucho de la persona. E8

- El problema ahora es tanto tránsito, que no cabemos, otra cosa uno ve gente que maneja y no conoce rutas. Digamos por decir algo viven en Heredia y trabajan en Sabanilla, y bajan hasta San José para ir a Sabanilla, no conocen otras rutas, no conocen atajos, otras calles, siempre las mismas calles congestionadas, uno se pregunta cómo se que la avenida segunda siempre está llena, usted verá ese montón de carros particulares... Por ejemplo en las mañanas, es increíble el montón de carros y choques que hay en las mañanas, entonces un choque en cualquier punto en San José, ya es una presa en todo lado. Entonces ya ahí empieza la gente a atrasarse, ya me agarró tarde por la presa y ahí empieza la efervescencia a meterse y a correr y a pitar y... E7

Otros lo relacionan con particularidades de la idiosincrasia y la cultura del ser costarricense, en la cual se plantea una doble moral en las actuaciones al conducir, al mejor estilo de la transformación del Dr. Jakel y Mr. Hite, o su caracterización en la película de dibujos animados Motormanía, que se utiliza en los cursos de Educación vial.

- El conductor, comencemos cómo somos los costarricenses, ticos pasivos agresivos, esa agresión se muestra fundamentalmente cuando estamos sentados frente a un volante, o sea nos transformamos en una persona diferente, somos una persona que ya no reacciona como comúnmente reacciona, sino tenemos otras situaciones que no sé si por estrés o por qué, estamos ante situaciones totalmente diferentes. E3

En las carreteras se dan posibilidades de que se presenten en distintos momentos: situaciones de alto flujo de personas, “presas” o congestionamientos, alta densidad de vehículos circulando, largas esperas en las “horas pico”, detenerse para rodear huecos, desviarse o detenerse por los choques de otros, la espera en señales de **Alto** porque no se les concede el paso, la contaminación sónica por el sonido de motores, bocinas, la contaminación del aire, etc. A esto se agrega el prestar atención continua a las señales de tránsito y a las maniobras propias, así como a las reacciones de conductoras, conductores y peatones que, como ya se ha indicado, son percibidas/os como potenciales infractores de normas de tránsito y normas sociales en general.

- Y es que uno como usuario no está exento de esa violencia, yo la he sentido cuando ando en mi vehículo y uno se enoja y porque reprime esos instintos no se mete en un pleito con más de un conductor, pero uno siente esa agresividad en carretera... GF1

... intervienen un montón de factores... no importa que yo tenga la culpa, la idea es salir y desquitarme con el primero que aparezca y eso es lo que yo he visto, a mí me ha pasado. Yo tuve un problema de que un muchacho se brincó un alto, nosotros casi nos estrellamos, y yo me bajé con un colerón de ver la estupidez que hizo el otro conductor y le pegué una patada a la puerta y le quebré el vidrio y había una patrulla atrás y el patrullero me dijo, mirá es que esto no puede ser, estás con uniforme, y ya cuando a mí empezó a bajárseme la cólera, ví la realidad

de las cosas y terminé pagándole la ventana y la puerta al señor, porque en realidad yo no tenía que haber hecho eso, sí lo pude hacer pero no tenía que haber hecho eso... GF2

- ...a mí ya me estresa a estas alturas andar con sirena, no es lo mismo que entre uno de los muchachos nuevos que no le han dicho que hay un dolor de pelo, porque todos salen ensirenados y todo. Hoy hubo un accidente bastante grande aquí por avenida 8, de un bus que agarró un carro y lo pegó contra un poste y había una señora prensada con un niño y yo me fui todo el trayecto sin sirena. No es que le pierda el valor a las cosas, pero la misma sirena estresa a la gente, yo he visto un montón de personas chocar los carros por darle campo a uno, y he visto otros que se quedan o apañándose y agarrándose porque hay gente que se estresa y he visto otros diciéndonos un montón de cosas que... que dios los bendiga mejor usted camine porque si usted se baja va a tener problemas. GF2

Otro aspecto que resulta parte integrante de ese contexto urbano, se encuentra en la forma en que se da el manejo del tiempo. Las referencias de los y las informantes son abundantes en relación con la gran dificultad que implica la espera durante la circulación en vehículo por las carreteras.

- Vea yo vengo con un jefe que yo tenía, que era así un violentón, digamos que estamos en una presa y hay cien carros adelante, el hombre: - perdónenme la expresión no es mi vocabulario-, ¡guebón, jueputa! por que no les pitás a esos jueputas, quítense de ahí, guebón. Tranquilo guebón, que voy a hacer yo con el pito, le decía yo a él, si hay cien carros delante mío, cincuenta carros, qué voy a hacer yo, más bien yo contamina el ambiente, con eso de estar puteando, entonces yo le decía: ¡ponga el radio, tranquilo, póngase cómodo!; ¡puta guebón **pero es que hay que llegar!**, -si guebón pero es que yo no puedo alzar este carro y pasarle por encima a todo el mundo, más bien voy a poner este ambiente, tranquilo, tranquilo y viera que el hombre sudaba y todo eso y yo tranquilo. Hay veces con todo ese montón de carros de la carretera y otras cosas, pero uno tiene que tratar de andar un poco más tranquilo por lo que decía X, pensando desde el punto de vista humano que todos somos hechos de lo mismo, que el señor que va ahí le dice a uno me da salida, pase, si se usara un poquito más de cortesía y de amabilidad en la carretera esto caminaría mejor. GF2

- En la vida normal es ya como un instinto, como querer llegar rápido al destino que usted quiere, como le digo, como para no perder más el tiempo... o sea... es algo raro... es algo muy psicológico. E8

- (-la gente-) Sí quiere llegar rápido, es correcto, porque uno lo oye, al menos donde yo trabajo, ya tal vez van a salir a las 5 de la tarde, y ya cuando son las 3 juepuña, ojalá que sean las 5 para salir espantado de aquí, y al salir espantado ya se topa con un montón de obstáculos ahí que no se espera, verdad. E5

Las personas que conducen parecen estar sometidas a una especie de competencia colectiva, una exigencia de ser más veloces, a la que se inducen unas a otras por avanzar más rápido, independientemente de que en efecto se tenga prisa, como en el caso de los cruzrojistas o policías cuyo trabajo lo exige, o que la espera tenga implicaciones económicas como en el caso de los y las taxistas.

- Es que la gente anda estresada, la gente quiere llegar y salir, la gente no tiene paciencia, la gente no es de llegar ahí y esperar a que alguien le dé campo, entonces ahí es donde hay un choque, la gente no quiere que se le metan, y el que viene llegando, no quiere quedarse ahí.

(-Parece una competencia eso...-) - **Es una competencia.** GF1

- Díay en lo que piensa es en llegar y andar espantado, más de uno... hay muchos que les gusta mucho la velocidad, hay mucha persona que le gusta mucho correr demasiado, tal vez dice, bueno yo me pongo de aquí de tanto a tanto, no yo duro tanto dice el otro, entonces ahí es donde está la cosa, verdad. E5

- Es que la sociedad ha sido... como un mundo de aquí para allá, corriendo, circunstado, o sea que todo es así (acelerado)... y no nos ponemos a pensar, si es un mundo acelerado si usted no se alinea a ese mundo tan acelerado quiere decir que usted es una persona que se está quedando atrás y el problema es que cada vez ha crecido lo que es vehicular... (-¿Eso tiene que ver con eso de que haya tanta gente queriendo acelerar y andando a altas velocidades?-) - Sí, exactamente porque ya no se ha alineado a ciertas situaciones... siempre dicen pero... hay momentos en que sin darse cuenta pasan las situaciones, porque ya a veces uno puede ir y ya uno, sin darse cuenta se acostumbra a los demás, uno se va acostumbrando a todos los demás. E6

- Díay no sé, tal vez el stress, tanto carro. Por ejemplo, yo se lo he dicho mucha gente, cómo es posible que si ellos lo que manejan tal vez es media hora digamos del trabajo a la casa, o de la casa al trabajo, y en esa media hora el montón de desastres que hacen, verdad, porque van metiéndose, quitese y no dan campo de nada, bueno es algo terrible. Entonces yo digo que si no tienen paciencia para manejar, díay... esa es una de las cosas, verdad, no tienen paciencia... una presa y **todo el mundo se desespera**... se ponen a tocar el pito.. bueno yo he llegado ya a esa conclusión, para que me voy a tocar el pito si la presa no va a caminar, díay hay que esperarse para que el semáforo de paso y todo eso... **La gente no acepta esa espera**... E.10

- La falta de respeto hacia los demás empieza desde el momento en que estás haciendo fila y no ha pasado ni un minuto y ya empiezan a pitarte "caminá, movete" y vos no podés porque estás en la fila. Entonces hay alguien que está tratando de pasar por la acera para adelantarlo. Hay alguien que te está pitando y pitando de necio, ya te está estresando... Y todo eso. GF2

Ello se refleja también en la exigencia que se da sobre choferes de líneas de autobús, de camiones repartidores y especialmente en choferes motorizados de servicio express en los que la alta velocidad es requerida o exigida por patronos/as y usuarios/as. Para quienes trabajan en entregas de alimentos a domicilio, la velocidad es parte inherente del servicio, en tanto se garantiza un tiempo de entrega que debe ser cumplido por el chofer con independencia de lo que pase en su camino para lograrlo.

- ... la gente que maneja bus, yo tengo alguna experiencia con amigos que manejan buses y una vez un señor de San Isidro del General me decía eso, las empresas de los buses le dicen al chofer: usted tiene que estar en tanto tiempo en San José, llega allá y de una vez se devuelve, entonces ellos por eso vienen ahí rayando en curva y cosas así. Por la mala planificación de las actividades. GF2

- Veamos el caso que yo siempre he criticado este mensaje publicitario por televisión que hace una marca de pizza, pone a un carrito, un triciclo que sale volando y cae en la otra vía, qué deja eso como enseñanza, irrespeto a todas las señales, para llegar en 39 minutos porque el otro está con el colón en la mano, porque si no llega en 39 minutos le vale un colón la pizza, entonces qué es lo que se refleja ahí: que para llegar temprano a su lugar en los 39 minutos tienen que irrespetar todas las señales de tránsito. GF1

La presión por avanzar más rápido, parece reflejar una modalidad de actuación de las sociedades modernas, donde las máquinas emblemáticamente representadas por las computadoras, entre más veloces, son mejores, más efectivas y de mejor calidad. Ir despacio es percibido como pérdida, por lo cual quien no se acomode a ese ritmo parece no tener cabida.

... para mí muchas veces eso del stress y todo ese asunto más bien es un problema que viene de la mala planificación de las cosas... ahora la gente no planifica nada, sino que la gente se levanta y todo el mundo quiere si entra a las 7 en San José y vive en Escazú, venirse faltando un cuarto de hora de Escazú, por eso la gente viene ahí, brincándose altos y atravesándosele a todo el mundo. GF2

(-Igual te ponés a acelerar-)...- Igualmente, y a veces no lo hace, lo hace con la misma presión, porque va retrasado, hay montones de cosas, entonces uno... ya si me retracé algo tengo que estar a la hora en punto, entonces yo ya comienzo a lo que no estaba haciendo anteriormente lo hago en ese momento, y en ese momento que lo hizo pa sucedió eso. E6

- De tanto estrés que vive la gente ahora. También que la gente no sale con tiempo. Nosotros el recorrido lo hacemos de tal hora a tal hora, porque así vamos a tener tiempo para esperar a algún chiquito que se atrasó, o para esperar la presa que se hizo por algún accidente o alguien se varó, entonces uno va tranquilo, pero la gente desgraciadamente sale tarde siempre, entonces al ir tarde, empieza esa agresividad, esa competencia, por eso es que ocurre tanto accidente, yo pienso que si la gente saliera con tiempo no sucedería eso. E9

Las expectativas de ser más veloces chocan con realidades como el aumento del parque automotor o las carreteras en mal estado, que además pueden dañar los vehículos; ello implica invertir más tiempo en el tránsito por las vías y un mayor gasto de combustible, todo lo cual también parece contribuir a generar estados emocionales alterados.

*- Hay una situación que se viene a colación: cuando un bus en la zona sur se salió de la vía, quedó semi volcado porque había un hueco en la vía "es que el hueco tiene la culpa", el hueco no tiene la culpa, el que tiene la culpa es el conductor, si hay una vía en malas condiciones el conductor no puede ir rápido, tiene que ir despacio, con límite de velocidad. Que es lo que pasa, que la gente intenta llevar las mismas velocidades en carreteras con un grado de bienestar, en buen estado, y mantener la velocidad en zonas donde no se puede conducir a altas velocidades. El simple hecho de que haya una carretera en buen estado... y los imprevistos?, en qué momento le sale un niño, un animal o haya alguna situación en la carretera y usted no pueda reaccionar a tiempo... yo creo que los límites de velocidad en las carreteras están bien planteados... Aquí tenemos unas carreteras con mucha curva, donde no podemos pasar de 60, **el conductor tico cree que es doña toda, porque va a 90 kilómetros por hora.** GF2*

- Creo que una de las causas puede ser digamos la falta de espacio en la ciudad, aquí no caben los carros, si usted ve la circunvalación en las horas pico hacer fila ahí entre una rotonda y otra es como media hora una hora ahí y ojalá que no haya un choque... Y digamos en el caso mío yo le digo a la doña vamos a hacer un mandado después de las cuatro y... yo le digo vamos a pie porque vamos más rápido. Ver el carro al mínimo ahí... y uno así en el volante, lo apago camino un metro y lo apago y al rato otro metro y ya al rato la doña me vuelve a ver y ¿Qué? GF2

- ...en esta ciudad no caben los carros, el gobierno tiene que hacer algo, no caben... aquí vienen miles de carros y siguen entrando... la ciudad es la misma. Qué es lo que hicieron con esto de los buses, díay un ridículo jalar carros de un lado para meterlos en otro lado, y despejarlos allá pero llenaron aquí. Otra cosa, los huecos, vaya usted a cualquier carretera del país y usted se estresa de la manera que usted tiene que caminar a 5 kilómetros por hora, con un carro ojalá nuevo, que se le va entre un hueco y se le quebró un aro, se le despedazó el carro. GF2

El texto que sigue amerita reflexión acerca de cómo estarán siendo representados las y los peatones, por parte de quienes asumen de manera más frenética esta aceleración en las carreteras, dado que aparecen entre las principales víctimas de incidentes viales.

- A mí me pasó un día una situación, también la cuento como ejemplo, un día nosotros vamos con un vehículo del trabajo y en eso ahí por una callecilla por Hatillo, casualmente en eso una señora con bordoncito estaba a punto de cruzar la calle, digo yo: - viejo voy a orillarme a la derecha para cruzar esta señora, y me dice el compañero ¡no sea guebón para que te ponés en esas varas, esa vieja si no puede salir para qué va a salir!, le digo: ¡díay guebón vos no tenés madre, tenés mamá verdad, entonces hay que pensar en eso!, si uno se llena de un poquito de humanismo de pensar en que todos... díay ahí la llevamos un poco más suave. Dígame usted si nos ponemos a putear en media calle como nos van a dejar. GF2

El manejo del tiempo en el espacio urbano, como hemos visto, tiene una relación obvia con la tendencia a la rapidez, no solamente de desplazamiento, sino también de realización de cualquier tipo de maniobra, especialmente en las horas “pico” de mayor tránsito vehicular. Al parecer, en la cotidianidad del manejo de vehículos se han construido modelos de actuación que valorizan la intrepidez, la sagacidad y el riesgo, trocándose en negativas las actuaciones que denotan más prudencia, lo que frecuentemente implica conflictos en los cruces de vías o en las autopistas, según fue referido por los y las informantes. Esto último también parece ser un comportamiento atribuido a las mujeres conductoras, que evoca respuestas negativas por los conductores varones, aunque sus maniobras hayan sido adecuadas.

- Entonces el que alguien esté respetando las señales de tránsito correctamente hace que otro le critique y lo haga sentir que está haciendo algo malo. GF2

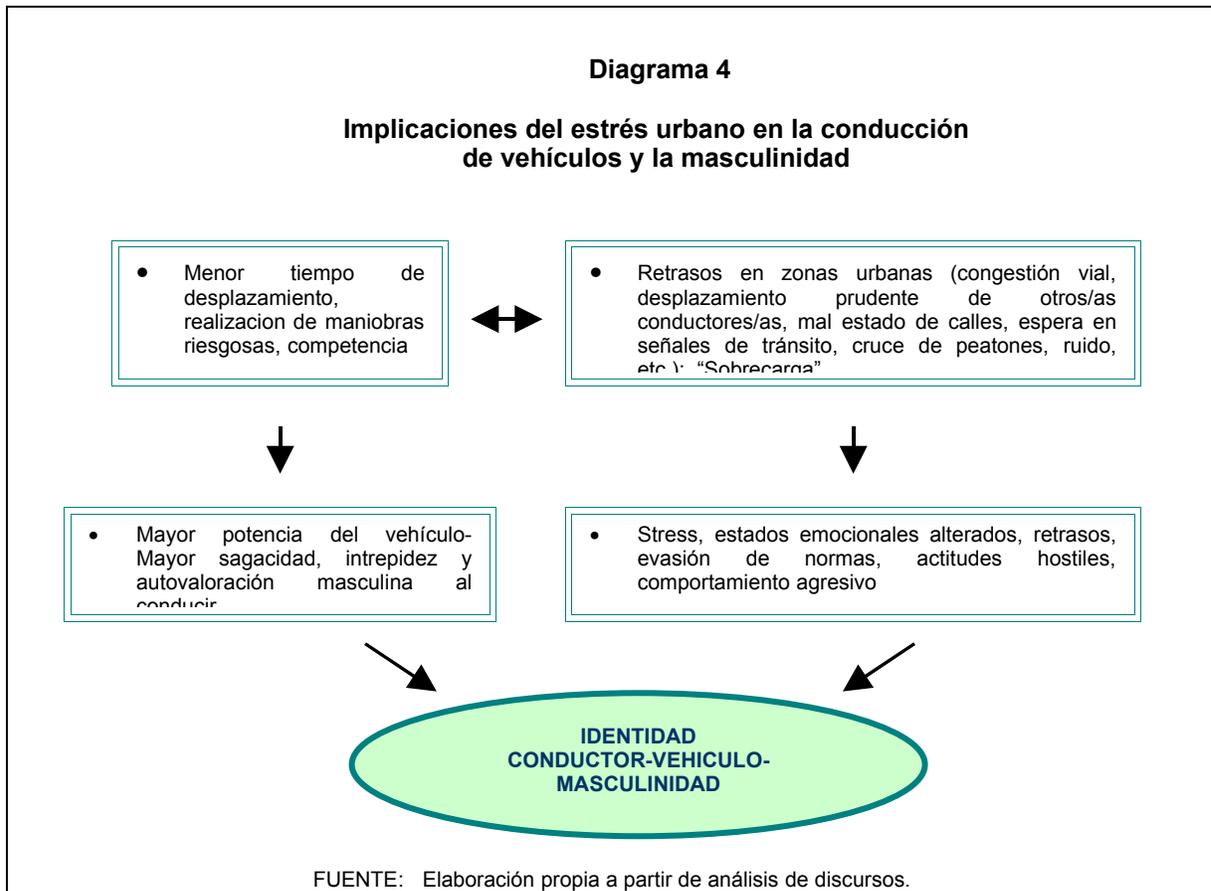
- Tiene que andar uno en esa terapia, como ahorita que venía y el semáforo está dañado y un bus venía aquí, venía aquí (a mi lado) y yo venía así encima de un taxi porque sino se me metía el bus. Y el del bus me hacía así como diciendo esta vieja me le voy a meter... Eso es lo más normal que pase que lo ven a uno y se le meten. GF3

- ... entonces ven a cualquier persona comienzan a ofender a decir un montón de cosas, o cuando tienen prisa y una persona va muy lenta, entonces comienzan a como a presionar y todo eso, presiona tanto el que va adelante como el que va atrás... y a veces pueden incurrir en una situación de peligro, aunque no lo crea porque uno andando a veces se puede topar con algo inesperado. E6

Lo descrito hace que las personas tiendan a insertarse en las vías públicas con un ritmo acelerado en el que, como han apuntado los y las informantes, se acomodan de diferente manera, pero que en suma les impacta en sus actitudes y su forma de conducir. Tal y como lo señala una oficial de policía, esto induce una especie de cadena de transmisión de estrés compartida por quienes están simultáneamente en las vías.

- Se da una crisis en cadena, un contagio en cadena de estrés. Usted sale a la calle usted sabe que está trabajando tranquilo, pero si usted llega a la hora pico, usted ve aquel semáforo, y todo el mundo pitando, y todo el mundo estresado, usted también se mete en ese estrés, termina saliendo rapidísimo, a mí me ha pasado y digo yo qué me está pasando, salgo hasta las 8 de la noche, no tengo por qué llegar a la región tan temprano, nadie me dijo que tenía que ser breve, respiro hondo y me salgo de eso o sino... GF3

De esta manera, se ha observado hasta aquí que la actuación violenta al conducir, en zonas urbanas de alto congestionamiento y condiciones que producen estrés, parece relacionarse simbólicamente con la amenaza de pérdida de control de un espacio que se considera como propio. En esas condiciones, existe una mayor dificultad de actuar acorde con un campo de representaciones sociales, en que se asimila la potencia del vehículo como parte de la masculinidad, por ende, lo que amenace el control del espacio, constituye también una afrenta a la identidad masculina. Estos aspectos se analizan con mayor amplitud en los siguientes apartados.



4.4.3 Impacto subjetivo de conducir y poseer un vehículo

... lo que marca la diferencia es sentirse en una máquina, sentirse poderoso, que se puede desplazar rápido, que es el dueño de ese movimiento, pienso que es una cuestión psicológica que uno debe madurar. E3

Entre los y las participantes del estudio, es general la opinión de que hoy en día los autos no tienen valor solamente como medio de transporte. Casi en su totalidad, al cuestionarse qué significa el vehículo para quien lo conduce, la respuesta fue invariablemente la misma: “poder”.

*- Es escalonado porque yo **con un carro liviano tengo poder sobre los peatones**, pero a la vez hay **buses**, hay **trailers**, el **camión** de rescate de nosotros nos hace ver más poderosos con respecto a otros vehículos.*

- Casuamente en la carretera usted ve un trailerero que agarra su carro y sale espantado y quítese que ahí voy yo. En vez pasada La Nación hicieron una encuesta, sobre nosotros los que conducimos hasta un carretillo y los policías, decía que nosotros nos montamos a un carro y nos transformamos, **creemos que somos los dueños de la carretera y entre más grande sea el carro... nos creemos aún más grandotes.... Poderosos, y si no se quita le doy.** Los trailereros son así, yo critico a los trailereros y los autobuseros. GF2

En esta significación se encuentra implícito un valor simbólico, vinculado directamente con un mayor o menor nivel de identificación de los conductores/as con las características propias de los vehículos que utilizan o poseen. Esto se relaciona con la influencia que tiene la globalización de la ideología de consumo en la sociedad actual, el impacto del individualismo y el consumismo sobre la subjetividad (*...ellos creen que están solos en la calle.*" GF3).

- En algunos será nada más un poco de egocentrismo y expresar a los demás, la magnitud de lo que sea, el carro a veces significa lo que yo soy, la apariencia de mi persona, entonces hay algunos que lo relacionan y diría día y noche lindo, hacer un poco aparentar lo que no es, pero yo pienso que eso va mucho en la persona misma porque se está equivocando, y lo que conlleva con tener un tipo de carro es llamar la atención y llamar a todo el mundo, mientras que si uno es humilde y algo por el estilo, igual hay gente que lo utiliza como un medio por el cual se tiene que trasladar y otro que lo utiliza como un medio como surgir y obtener algún recurso económico para poder sobrevivir. E6

El modelo de sociedad que conlleva esta ideología, promueve la valorización de las personas por lo que tienen, no por lo que son, incita a la competencia, el riesgo, la producción eficaz y eficiente, lo que es asociado frecuentemente con actividad, agresividad, reto y poder.

- Ya no se está utilizando el vehículo como un medio de transporte, sino como un medio de aparentar cuánto tengo o valgo, porque la gente siente que no vale por lo que es sino por lo que tiene. GF3

- Entonces ya cuando uno agarra un volante se cree como el dueño de todo y no es así, entonces uno debe tener un poco de conciencia de que al andar al mando de un volante debe tener muchas precauciones más que todo, y siempre pensando no en uno sino en las terceras personas que van también con uno. E6

Se construyen así diversas pautas socioculturales de actuación alrededor del culto a los vehículos como proyecciones del sí mismo y cómo símbolos de ascenso e inclusión social. Desde la perspectiva de los y las participantes de la investigación, es a los hombres jóvenes a quienes más impacta esta influencia.

¿Y qué significa tener un carro?
- Es un privilegio.

- Es también el tiquete para ingresar dentro de un estatus, equis clase, sí. Yo tengo mi status porque tengo un Land Rover, T. tiene un carro arreglado, tiene otro estatus, él puede unirse a gente de otros grupos... El hombre tiene un carro que vale cinco o seis millones, ya está a otro nivel. GF1

(-¿Qué representa el vehículo?-)

- Quién sos, ahorita... para los jóvenes quién sos.

- Poder en la calle. GF3

- Para mucha gente es que ... montarse en un carro y más si es de una marca cara, es todo... en un carro se siente seguro, se siente poderoso y uno debería pensar que un carro es un medio de transporte. Se siente bonito o bonita y que vale mucho por el carro. Al sentir que corre, que tiene mucha velocidad, piensa que lo tiene todo. Y uno debe pensar que es o para trabajo o para pasear con la familia y divertirse. E9

- Diay yo pienso que por ejemplo los muchachos, diay andan con esa calentura de manejar y de sentirse muy carga y de sentir que soy un choferzazo, que piensan que ser un choferzazo es andar haciendo loco y corriendo y metiéndose y todo eso. E7

Ese poder conferido por la máquina, al ser asimilado como propio de la persona, parece utilizarse como una forma de enfrentar retos, obstáculos, o compensar limitaciones sociales, económicas o afectivas.

- Yo pienso que a veces como le dije anteriormente, es que al ser yo como persona y no permito que nadie me diga nada, entiende, o sea todo el mundo cree que andar en una máquina es creerse el dueño de todo y no es así. E6

En principio, los y las informantes hacen énfasis en el poder asociado con el estatus socioeconómico de quienes poseen el vehículo. Las referencias muestran que dependiendo del tipo de carro, la apariencia o los accesorios que este tenga, su dueño estará mostrando un mayor estatus frente a la sociedad.

(-¿Qué significa para una persona joven manejar el vehículo?-)

- Poder, mal administrado.

- Para todos es poder, y para uno muy joven, qué! significa todavía más.

- Es una forma de impresionar a las demás personas, usted llega a una fiesta donde todos llegan a pie y usted llega en un carro, llegó chillando llantas, y todo... es el feeling.

- Es rajar. GF1

Mantener un vehículo de alto costo en las mejores condiciones mecánicas y con los aditamentos de última generación, puede resultar posible únicamente para personas con alto nivel económico, de allí el estatus inmediato que se adjudica a quien posee un vehículo con esas características.

- *Diay el hijo de XX... llegó con un VMW, entonces todos los chiquillos de colegio, sea de un colegio privado o de un colegio público, dicen: viste es que el hijo de XX anda con un VMW ... Es que ese es un carro que cuesta como veinte millones de pesos. GF1*

- *Yo veo los picones de la Guácima, yo veo la cantidad de dinero que le meten a los carros, usted verá los carros, aros de lujo y gastando llantas porque les da por acelerar, ahí con el montón de lujos, uno dice de dónde cogen tanto dinero para eso, usted verá ahí cobran la entrada y cobran los que participan y todo... GF3*

- *Cuando nosotros quitamos carros de piques, más de una vez, los chiquillos no tienen licencia, los papás están en el exterior. O sea el papá cuando viene tiene que pagar toda la multa y sacar el vehículo, bueno es increíble. GF3*

Según se puede observar en los textos que siguen, los y las participantes de la investigación perciben la realidad de muchas personas que pertenecientes a grupos sociales de escasos recursos económicos o de sectores excluidos, están dispuestas a postergar necesidades básicas, a adquirir préstamos para los que no tienen capacidad de pago o a delinquir, con la finalidad de ser parte de ese grupo que muestra poder en el ámbito público por medio del carro. Aunque no se tenga acceso a vehículos de gran lujo, también se indica que muchas personas realizan una importante inversión de tiempo, esfuerzo y dinero para mantenerlos en buenas condiciones de apariencia y funcionamiento.

- *Los picones de la calle casi siempre son de plata, pero también son de los barrios pobres, como decir Pavas. Pero esa gente como no tienen plata, no son hijos de papi casi siempre se van a robar para ponerle de todo al carro. Porque yo vivo en Pavas y me entero de todo lo que pasa ahí...*

- *Van a asaltar, precisamente porque un trabajo no los va a facultar tener ese montón de adornos en el carro. Imagínese la violencia que generan los asaltos también, con un carro que vaya ahí y con la familia atrás, imagínese usted. GF3*

- *Yo tengo amigo que tiene buenos carros, pero tiene medio sueldo vendido. GF1*

- *Es la estructura social, la posición, personas jóvenes que tienen vehículos... esos son estereotipos eso es como el fumar, o el estereotipo que se creó cuando llegaron los inalámbricos, los celulares, el estereotipo de andar manejando con el teléfono en la mano, en ese momento ya no funciona eso. Ahora lo que hay que tener en los carros son DVD. GF1*

- *Yo conozco gente que desde que va en carro saca el trapito y limpiar y llegas a la casa igual trapito y limpiarlo y todos los fines de semana carrito lavado. GF1*

- *Igual la gente que le invierte tanto dinero a un carro, a veces dejan de comprar algo en la casa para metérselo al carro. GF1*

- *... tal vez me compro un Hyundai y lo haga con un montón de artículos nuevos y extras y ese vehículo nunca va a tener ese valor, yo pienso para qué le voy a meter tanto a un vehículo con una marca de esas que nunca me van a pagar eso, y aquel señor si lo hizo y el lo valoriza de esa manera. El criterio es muy amplio. GF1*

... después yo se los quito porque no los pueden pagar, así es... le ponen tan bonito que paguen 25.000 o 50 dólares, pero resulta que de aquí al otro año ya el dólar aumentó un montón, entonces ya no es ese poquillo, ya es el doble, entonces ya usted se atrasa uno, dos o tres cuotas y ahí estoy yo quitando el carro, y ya es un problema familiar que se trae encima, ya no tiene el carrito en que andaba hablando por el celular y high, verdad. GF3

Ser dueño de un vehículo, para un hombre joven, frecuentemente constituye su primera experiencia de poseer un bien de alto costo económico, que además puede ser utilizado como parte de las prerrogativas que tiene el pasaje al mundo adulto.

Tal y como plantea Glizer (1993), en los hombres jóvenes el automóvil es más valorado por las posibilidades que ofrece en su privacidad, prestigio entre amigos, para mostrar sagacidad, tener autonomía, igualdad social y afirmar su identidad, que en su utilidad como medio de transporte, lo que explica el énfasis que tienen los jóvenes en la valoración del poder, la velocidad y la apariencia de su vehículo.

Las participantes del estudio, ven algunas diferencias en la forma en que hombres y mujeres se representan el conducir y poseer un vehículo, aunque en algunos sentidos se observan como complementarios. Coinciden en que para los hombres significa estatus económico y social, lo que es reforzado socialmente en tanto hay mujeres jóvenes que responden a ese estereotipo y dan prioridad a los hombres que tienen vehículo; de manera jocosa les llamaron “las chicas gasolina”.

- Las chiquitas no se fijan en chiquitos que no tienen carro, solo los mejores carros.

Y si no tienen carro tienen que oler a gasolina...

Las chicas gasolina. (ríen) (- significa-) Que si no tienen carro no andan con ese chico.

- Y también (-cuentan-) los modelos, tienen que andar con modelitos bonitos. Dios libre, por decirle algo como el carro que yo ando, me dicen qué carro más bueno, pero aparte de eso, mi hermana la menor dice yo no me monto en ese carro, porque ese carro todo viejo y todo... GF3

Por otra parte, también se considera que no es igual lo que significa el poseer o conducir un vehículo para una mujer muy joven que para otra de mayor madurez, con hijos e hijas. En relación con las primeras, la percepción no difiere mucho de lo que se atribuye a los hombres jóvenes (estatus, poder, apariencia por acceso a bienes, etc.), en tanto que a las segundas, se les atribuye un sentido de uso y

posesión del vehículo relacionado con la responsabilidad que tiene sobre las vidas de otros y otras, propias de las adscripciones sociales del género femenino.

Todas las mujeres que participaron en la investigación (GF3, E4 y E9) se identificaron con este planteamiento; coinciden en ello los sondeos que se realizaron con dos mujeres taxistas, también muchos de los informantes varones confirman esta última percepción de “mujer al servicio de otros/as y no para sí”, como puede interpretarse en los siguientes textos.

- *Para mí es un medio de transporte. Mi esposo me regaló un carro cuando éramos novios, para mí es facilísimo coger el carro y venirme por dentro (para recoger a su nieto e ir a cuidar a su mamá enferma). GF3*

- *Para mí era hasta hace unos días era un medio de trabajar, porque yo he sido pirata, he pirateado, era como una herramienta de trabajo. GF3*

- *Para las mujeres es diferente, somos mujeres maduras y somos madres, tenemos un sentido de responsabilidad más grande, por eso es probable que veamos un carro como medio de transporte. Pero qué pasa con las jóvenes de ahora, si lo ven como poder también, porque también están en esa lucha por la popularidad, la mayoría de las muchachillas de la universidad quieren tener el último modelo ... papi, verdad. GF3*

- *...tal vez corremos para llegar más rápido a donde vamos, tal vez vamos apuradas, también los hombres pueden ir apurados por qué no pero si las mujeres como que a veces decimos, no si vamos rápido es por tal motivo, tenemos un motivo, por lo general es por tiempo, tenemos que llegar rápido, pero los hombres es como las ganas de picar, como la adrenalina que sienten para correr. E4*

- *Puede ser que ella es un poquito más precavida, piensa más, este, porque la mujer piensa más en el hogar, en los hijos, y no es que uno no piensa en los hijos, sino que, que, digamos este, este las mujeres como que tienen un sexto sentido más que uno porque eso es así. E5*

La diferenciación que hacen las informantes en relación con la edad y responsabilidades en razón del género, también es realizada por los hombres informantes, tal y como pudo observarse en el apartado 4.2.2 Manifestaciones de violencia según la edad. El planteamiento de fondo implica que hay una mayor vulnerabilidad en las personas jóvenes para las influencias subjetivas de la ideología de consumo y de los encargos sociales de la masculinidad vinculados con el ámbito vial.

Además, parece evidente que la consecución de logros, consolidación de metas y las responsabilidades que se van logrando en la adultez, pueden modificar

las expectativas y prioridades que se depositan en etapas más tempranas. Ejemplo de ello se planteó por uno de los participantes que trabaja como chofer, con la aceptación general del resto de los participantes del grupo focal 2.

- ... cuando uno conduce ya profesionalmente ya uno trata de respetar más las cosas en la calle, de eso depende su trabajo, ya si a mí me suspenden la licencia seis meses, de una vez lleve una curita porque hasta ahí llegó, ya se quedó sin trabajo... Tiene uno más en juego el trabajo, los que dependemos de eso, de manejar a los que andan ahí para arriba y para abajo sin preocuparles nada. GF2

No resulta sencillo en la sociedad actual cumplir con las expectativas sociales que existen para ser valorados en el mundo público. Ello puede generar una confrontación, según Glizer (1993), con la vida ocupacional rutinaria y poco gratificante de muchas personas, por lo que el ámbito del tránsito posibilita que se den esas expresiones de individualismo, destreza e iniciativa que no son dadas en otros ámbitos de la vida cotidiana.

-...yo lo veo en mi trabajo, nos dan un camión grandote y todos manejan carros pequeños, y agarran ese camión espantados, ninguno de esos ha cambiado pero ni una llanta de un camión 1.100, andan... una llanta mil cien, usted se la pasa por encima de un zapato y se estripa los dedos, ¡ahora el camión! y andan ahí porque les dieron un camión nuevo, jala y usted lo chancletea y van espantados, pero la responsabilidad, de que ese carro se desate en la calle, mire matan a quien sea. GF2

El carro facilita para su conductor una particular forma de demostrar y sentir poder y dominio en la carretera. En especial esto se da cuando los jóvenes actúan de manera arriesgada, evadiendo normas de seguridad básicas en los piques o conduciendo a alta velocidad, en un afán demostrativo de invulnerabilidad.

- La alta velocidad es adrenalina, en las personas que lamentablemente jóvenes salen del colegio, la adrenalina de ellos fue escaparse de clases, terminaron un examen no pasó el año y agarrarse con el tata, eso fue lo que sufrió de adrenalina en su juventud. Pero en el momento en que cumple 18 años, porque todo el mundo habla de que 18 años, licencia y carro, esa es la meta de uno joven cumplir 18 años para sacar la licencia, y en el momento que usted tiene la licencia es meterse en un mundo de adrenalina en que nadie le ha dado educación sobre eso, vamos a lo mismo, qué es la adrenalina, que usted sintió el carro a velocidad, que usted pegó un frenazo, que la chiquilla más linda del colegio lo volvió a ver porque anduvo haciendo loco. Entonces se vuelve la adrenalina, pero conjugado a la adrenalina intervienen los factores que anteriormente todos hemos hablado, en lo económico, falta de planificación del Ministerio, el gobierno con políticas totalmente cruzadas, con un RITEVE y las calles malas, todo eso interviene son factores que en lugar de darle educación a uno y enriquecerse uno lo van enviando. GF1.

La alta velocidad (conducción temeraria) y el manejo acelerado del tiempo en los piques espontáneos en carretera u organizados en puntos fijos, es descrita por

diferentes informantes como una experiencia “especial” de libertad, donde surgen asimismo, emociones fuertes, fluye la adrenalina, se rompe la rutina y si se logra salir ilesos del asunto, se revierte en un mayor estatus y reconocimiento personal sobre quienes participan de ella.

*- Bueno, los jóvenes... casi todo el joven que maneja ahora quiere tal vez ser, qué se yo, una persona... aspirar a ser más que otros... yo se lo digo por experiencia, yo cuando estaba joven, tuve moto muy joven y me gustaba correr bastante, claro que sí, era una felicidad, yo decía que era lindísimo ... Se siente algo, como le digo... uno parece que va en avión, sinceramente, algo bonito, y yo creo que ya cuando uno empieza a llevarse los primeros golpes, ahí es donde uno comienza a recapacitar que las cosas no son así.
- Sí es como una libertad que usted agarra, digamos, es como cuando uno está chiquito y el niño le trae un juguete que es algo bonito y usted lo agarra y es un año y usted todavía lo tiene ahí y todavía juega igual... E5*

El pique, se representa como una diversión, que es al mismo tiempo juego-riña-reto-competencia, el joven realiza el relato con una particular emocionalidad en la que se asoma el placer de participar en ella.

*(-¿Qué significa manejar a alta velocidad?-) Más que todo diversión, por sentir la adrenalina... Más que todo como decir nervios, con diversión.... Andar rápido es más que todo por la diversión, por hacer algo divertido.
-También lo que es picar.... Este es vacilón, es como una riña pero..., cómo le digo, como por ganar nada más... como por sentir ya... que le ganaste a otra persona.
(-¿Cómo una especie de reto?-) -Más o menos.
-¿Cuando decís que es una riña, suena como si fuera un pleito, pero lo estás diciendo como que fuera algo vacilón?-) - Sí, pero o sea siempre es como... bueno como dice la palabra picar... que usted se pica con el otro, ya... entonces o sea mirá no puede ser mi carro es mejor... o mirá, no sé qué...mi carro es más rápido, algo así. Es picarse... (ríe)
¿Es como compararse?
- Sí... a como usted puede andar en la calle, digamos que ven tu carro, otra persona llega y le acelera a la par, entonces, venimos otra vez al caso, la palabra, usted se pica, entonces acelera igual o se pone un maje a correr o algo así. E8*

Asimismo, dado que ello es atribuido fundamentalmente a los jóvenes varones entre 20 y 35 años (E8), puede interpretarse como una de las formas en que se canalizan las necesidades demostrativas que reafirman la masculinidad tradicional en el ámbito público. De hecho, desde los y las informantes se vislumbra que esta es una forma para conquistar mujeres fácilmente.

La entrevistada E4, que fue víctima de una colisión, ha participado en la observación de piques y disfruta de acompañar a su hermano quien conduce a alta

velocidad, confirma muchos de los aspectos de la dinámica de los piques mencionados por el entrevistado E8. Pero a partir de su accidente tiene un juicio crítico incrementado en relación con estas actividades hacia las que se refiere con gran hostilidad.

- Me da risa la estupidez que a veces ellos mismos hacen. Ellos hacen muchas estupideces.

- Eso el andar jugando con un carro, cuando... ya se los he dicho a ellos, ustedes mismos se pueden accidentar, o sea hagan de cuenta que se les van los frenos, y que choquen contra alguien, se pueden matar ustedes y pueden matar a otra persona. Entonces lo veo demasiado estúpido, igual me río de la estupidez de ellos.. pero bueno, ellos piensan que no va a pasar nada y que el carro es lo mejor, el mejor carro de ellos, así que... ellos no van a cambiar. Ahora un día de estos uno de ellos me llamó, que es que lo va a dejar de hacer que es que, digo yo No, por lo que me pasó a mí vos no lo vas a dejar de hacer...

-... Nunca se imaginó que me iba a ver en esta situación, tirada en una cama y con el fémur quebrado. (llora) Entonces peor, o sea a mí no me causa ninguna... No es como que hay chavalas que les encanta, que dicen yo ando con fulanito porque es el que tiene el mejor carro. Y yo es como... si así piensa ella chido por ella, pero a mí sinceramente no es cosa que... E4

Aunque ante todo participan jóvenes, también se plantea que no hay distinción económica ni de ocupaciones, pues en los piques participan personas de todo tipo de procedencias. También se indica que, aunque pocas, también llegan personas adultas con altos recursos económicos que alardean del tipo de carro que tienen.

- Hay de todo... a como puede haber desempleados puede haber personas que tienen su trabajo y todo, no es que eso... las personas que corren no es que se distingán por alguna clase social o algo así... Puede ser cualquier persona.

(-¿Hay adultos de más edad?-)

Sí, también pero... es muy difícil ver... Y las personas adultas que yo he visto así ya más, más mayores son personas que ya... por el dinero que tienen, andan en buenos carros o algo así, entonces es como para, como por amor al carro que tienen. E8

Debido al tipo de actividad, la potencia y apariencia del carro tienen gran importancia, sin embargo, desde la perspectiva del entrevistado (E8), quienes participan en estas actividades tienen tal valoración de su carro que, aunque otros en el grupo de “picones” tengan mejores carros, desde su punto de vista el suyo es el mejor, es a estos conductores a los que les denominan **brazas**.

- Me imagino que es como lo más importante el carro para las personas que pican que para otros. Más que todo con los que hacen piques, porque es con lo que ellos se divierten, porque es como lo que es su hobbie...

(-¿Entonces tiene que ver el tipo de carro?-)

Sí. Digamos que si usted anda en un carro que por lo menos que sí llama la atención, entonces usted anda llamando más la atención de las personas. Y si usted cree que su carro es bueno y le da buen rendimiento entonces usted anda como rápido y la vara, como por lo mismo, por rajar.

(-¿Y los que tienen carros más sencillos y más viejitos no participan en esas competencias?-)

- Sí hay bastantes.

(-¿Y cómo compensan el hecho de que su carro no tiene tanta materia para rajar?)

-Díay esos son los que les llaman brazas. ¡Ya! como los más bañazos... O sea, yo no sé es como algo psicológico de las personas que creen que ya... el carro es lo mejor que pueden tener. Entonces, o sea desde el punto de vista de una persona viendo a esa persona que anda con ese carro así... es ridículo. E8

El papel que desempeñan las mujeres que participan en los piques es a lo sumo como acompañantes y según E8 son vistas como entretenimiento sexual para los hombres; prácticamente se relata como excepcional haber observado a alguna conduciendo el vehículo (E8 y E7).

(-¿Y qué papel tienen las mujeres que están alrededor de este ambiente?-)

-Díay acompañante sentimental o como para pasar la noche o algo así. O sea como un objeto de diversión más que todo... un papel secundario... más que todo como voy a ver esa güila para después ver qué hago... pero la mayoría de las mujeres van por lo mismo, la misma fiesta es como... como por la diversión nada más. E8

Durante la O3 se observó a algunas mujeres jóvenes compartiendo una cerveza con los conductores de los carros y otras adolescentes (algunas aparentemente menores de edad) que llegaban caminando de los barrios cercanos hasta una esquina del lugar de concentración. El papel predominante pareció más bien de admiradoras o testigas de las hazañas de los hombres que se dedicaron a hacer una exhibición: de capacidad de aceleración, de medición de fuerzas frente a los agentes de tránsito, de reto, de peligro al encender el gas y crear una “bola de fuego”, provocando risas, halagos, miradas de complicidad y admiración por parte del público y enojo e impotencia por parte de los agentes de tránsito.

Auque en la O3 estos últimos indicaron que no tienen forma alguna de sancionar ese tipo de hecho con la legislación actual, desde la perspectiva de la investigadora, existen normas en la ley de Tránsito, cuya interpretación permitiría poner límites y sanciones a estas prácticas.¹⁶ La respuesta de los agentes de

¹⁶ El Art. 129. de la Ley General de Tránsito, establece multa de 20.000 colones por conducción temeraria por ebriedad, además, se aplica con el 138-c) para detener el vehículo y con el art. 133-a) para suspender licencia, en casos de exceso de límites de velocidad, al participar en concursos de velocidad (piques). El Art. 144. plantea la potestad de los y las oficiales de Tránsito de inmovilizar los vehículos mediante el retiro de las placas de matrícula, entre otros casos, cuando se circule en las vías

tránsito parece relacionarse con lo vulnerables e impotentes que se perciben a sí mismos, frente a una alta concentración de vehículos y jóvenes en actitud desafiante, que evidentemente implican amenaza e infunden temor.

En el operativo observado, el papel de las autoridades de tránsito, fue el de evitar con su presencia el que se iniciaran los piques, es decir, mantuvo contenido y concentrado al grupo de jóvenes, hasta que aparentemente encontraron otro punto sin vigilancia al Este de San José, al que se dirigieron todos varias horas después.

Aunque un informante se representa esta dinámica de los piques como una especie de válvula de escape psicológico, más bien parece una fuente de autoafirmación y compensación psicológica que, al mismo tiempo contiene componentes autodestructivos, tal y como lo analiza Perdomo (2000) en sus investigaciones, convirtiéndose fácilmente en una bomba de tiempo. Debe recordarse que Glizer señala que la búsqueda que se traduce en la alta velocidad y en los piques, tiene más fuerza entre aquellos jóvenes con mayores restricciones para obtener gratificación y reconocimiento por otras vías.

(-¿Qué representa la alta velocidad?-) Es un desahogo, un desahogo psicológico porque la misma sociedad le va inculcando a la persona que lo puede hacer, la misma sociedad le inculca a los conductores jóvenes que si él es un buen conductor tiene que conducir un vehículo a alta velocidad. Es una conducta adquirida. GF1

Los y las informantes relacionan el impacto de la globalización en relación con lo que representa el vehículo, con la forma en que se ha promovido la venta de vehículos publicitariamente y con las imágenes con que estos se asocian en las películas de acción.

Los arquetipos de hombre, que aparece solitario, que domina el espacio, el tiempo, la velocidad y en función de ello arrasa el entorno (choques, atropellos, temeridad, etc.), son parte de estas imágenes, cuya máxima expresión se presenta en la serie de películas *Rápidos y furiosos*, a las que hicieron alusión varios/as informantes de este estudio.

públicas con un vehículo construido o adaptado para competencias de velocidad y cuando se produzcan ruidos, gases y humo que excedan los límites establecidos en el art. 121 de la ley. (MOPT, 2001, p.36).

(-¿Cómo se ha transmitido, a través de qué medios?-)

- Es una conducta adquirida. Vea lo que pasó con la famosa película Rápidos y furiosos... Tardó en llegar esa película aquí cuando empezaron a robarse los Hondas, comenzaron a darse los piques, más en ese momento específico, aunque siempre han existido. GF1

(-El día que se proyectó la película en el cine-) Cuando llegué al parqueo solo estaban solo carros Hondas, ... y adentro todo el mundo así... y cuando salí de la película, hacían trompos, y empezaron a dar vueltas... Todo el mundo iba con la adrenalina hasta arriba. GF1

- Las mismas inocentes caricaturas, vea... Tribilín van creando.

- Hacen juguetes donde ponen carritos que se estiran con unas ligas a chocar para que se despedacen. Supongo que eso va creando en la conciencia del niño que los carros chocan y se despedazan. GF1

- Solamente el hecho de ver anuncios donde los vehículos andan todo terreno por todo lado...

- Sí, no lo maneje maltrátelo, exactamente, esa es una frase. Destruya su vehículo, destrúyalo. Todos tienen un mensaje subliminal. GF1

- Lo que es la globalización, lo que nos vamos metiendo a cables, podemos observar otros anuncios de otros países, donde también eso lo fomenta. Ayer estábamos hablando mi hijo y yo de esa marca Yeep que salía según el anuncio, donde llegaban unas aves de colores, él estaba en una recta en el desierto, el yeep sale a una velocidad que 350 km en 100 metros, y me decía mi hijo ... imagínese el motor de ese vehículo, pero la forma que enseñan el anuncio es como los carros de cuarto de milla, en una recta en un desierto, un vehículo particular cuando llegan las aves ... el tipo sale acelerando para adquirir esa velocidad en cien metros. O sea puede igualar a las aves, ese es el mensaje... Y hablan poco de la seguridad de esos carros, que tienen esto que tienen aquello... le dan énfasis a otras cosas... Eso es lo que se vende explotan la velocidad y la potencia que tiene el vehículo. GF1

Al cuestionar al joven que realiza piques si entre los participantes de estos existe conciencia de los riesgos cuando transitan por las carreteras en altas velocidades, indica que toman precauciones básicas: hacerlos en altas horas de la noche, en carreteras amplias y “sin” tránsito vehicular.

Sin embargo, las referencias al respecto por parte de las autoridades de tránsito, dan cuenta que se organizan piques en rotondas o en zonas donde haya carreteras en buen estado y faciliten la alta velocidad, entre semana (en especial los jueves) e incluso después de las 9 de la noche (por ejemplo en San Sebastián, Paso Ancho, Parque de la Paz, Curridabat, Hacienda Vieja, Escazú, Pavas por la Toyota, Tibás).

Además, los piques espontáneos, según indica el joven que participa en estos, pueden surgir en cualquier parte, siempre y cuando se den las circunstancias de aparición de dos conductores que se comparan y retan con una particular mirada.

Por ejemplo, es frecuente encontrar en calle a personas, a las que le denominan brazas, que hacen alarde de su vehículo, aunque este en realidad no tenga tanta potencia o no sea de gran costo, estos conductores al encontrarse con otros que andan en carros de mejor calidad, les incitan a competir o medir fuerzas, y al “enganchar” ambos en este afán demostrativo sobrevienen los piques.

(-¿Cuál es la señal o las señales para decir con ese me voy a poner a picar?-)

- Díay como dicen en la calle andan los carros que se ven brazas, entonces usted los ve y que no se qué, se ponen como a llamar la atención.

¿Cómo le digo... o sea ... brazas se refieren como a... eh... no al término de braza caliente sino de... de... o sea como que andan llamando la atención, así, más o menos.

(-¿Resaltan en la calle de alguna manera?-)

- Sí resaltan tal vez porque como que juegan de que el carro es muy bueno y el carro es otra cosa, muy malo...

Más que todo es como lo que... bañazo... es ponerse... E8

El participante de piques señala que dado que no pueden ser controladas todas las situaciones eventuales durante estos, precisamente lo que queda al azar es parte de la emoción y por lo cual se considera un reto. Los elementos simbólicos que entran en juego, parecen similares a la participación en un juego de ruleta rusa.

(-¿Quiénes están en riesgo?-)

- Díay todos, desde los que están involucrados hasta los que no. O sea, si es algo clandestino... o sea usted puede estar en una calle que se puede ver vacía, pero de pronto le puede aparecer cualquier persona, o una ... una persona en media calle o un carro o algo así, o sea...

(-¿Y cómo se asimila o se logra sobrellevar eso?-)

- Díay no, más que todo se buscan los lugares más vacíos, más solos o que ya sea tarde.

(-¿Pero ese factor cuenta, esa sensación de que podría ser que algo aparezca en el camino-)

- Sí.

(-¿Y qué genera eso?-)

- Lo mismo, como nervia... pero más que todo se va pensando en el pique... Inyecta adrenalina... pero siempre está presente eso de que puede ocurrir algo. E8

Del otro lado, resulta obvia la zozobra que implica para un taxista transitar en horas de la noche o la madrugada ante la expectativa de que aparezca algún grupo haciendo piques.

(-¿Ha tenido la oportunidad de observar piques?-)

- Sí, cuando veo algo así me voy porque siempre hay problemas, ya le chocan a uno el carro y...

-¿Es frecuente eso en San José?-)

- Sí, en la noche más que todo, en la noche ve uno chavalos que tal vez ni se conocen, y se paran ahí y tal vez uno le ve el carrillo al otro y se lo aceleran, entonces el otro se pica y empiezan ahí...

...Sí claro, pero más que todo eso del alcohol son los fines de semana, que ya es algo normal en el tico, la fiesta, y es cuando... como hablamos nosotros los compañeros taxistas, hay que andar ojo al Cristo, porque hay mucho loco en la calle y más en la noche, ya en las horas de la madrugada, hay que andar que aunque uno tenga el

semáforo en verde bajar la velocidad y ver que no venga nada, en cada esquina tocar el pito, hacer cambio de luces o algo, porque ya uno sabe que en cualquier esquina viene alguien y se brinca el semáforo en rojo. Porque ya vienen tomados, después de la fiesta. E7

El reto también se encuentra en el desafío a la norma, y considerar que se logra evadir a quienes representan la autoridad en el ámbito vial. Precisamente por ello, a nivel de política interna, los informantes oficiales de tránsito, indicaron que son concientes de que una persecución a quienes se dan a la fuga haciendo piques, implica alimentar lo que les da sentido de existir, de modo que los operativos para estos efectos se realizan conjuntamente con otros sectores y con un buen número de oficiales, o bien consisten en hacer acto de presencia en lugares habituales de concentración con el fin de evitar que se inicien, tal y como se observó en el O3.

(En los piques) Los retos... es aquello que la gente sabe que están haciendo las cosas, pero a ellos les gusta, es un reto estar viendo que el tránsito lo logra agarrar o no lo logra agarrar. E1

Hubo un tiempo en que el vehículo se miraba como una necesidad... en estos tiempos uno ve que el vehículo le sirve a mucha gente como para tener un estilo propio de vida, uno ve o oye personas que usan el vehículo para otros fines, eso podría hacer que estos jóvenes, principalmente jóvenes que agarran el vehículo para exhibirse, exhibirse y parece que hay unos estudios ahí de que teniendo esos vehículos les gusta estar enfrentándose a la ley, saben que están haciendo algo, entonces les gusta hacerlo para que los demás digan, viste lo que pasó, aquel se dio a la fuga de la autoridad y todo lo demás. Y esto lo vemos típicamente en los piques, donde usan vehículos adaptados...

... ocurre ese fenómeno de que yo soy un gran conductor, soy exhibicionista, estoy tomando el vehículo para que otros me vean, para concursar, se dice que en esto hay hasta apuestas y demás, no estamos dándole el buen uso del vehículo. Además de ser un estilo de vida, también aquí hemos hablado muchas veces que es una responsabilidad de uno, por más cursos que usted lleve, por más que le digan. E1

La doble derivación psicológica de los piques (placer versus peligro, omnipotencia versus riesgo de muerte) puede verse en el discurso del joven que los practica, en el cual se evidencia su dificultad de interpretar y decodificar apropiadamente el confuso y contradictorio campo de representaciones alrededor de estos. De hecho, sus planteamientos al respecto se intercalan de silencios y de toma de distancia, como si se tratara de algo que hacen otros jóvenes, pese a que es una práctica frecuente para él, donde pareciera percatarse por primera vez de estar involucrado en una paradoja.

(-¿Alguna cosa más que quisieras agregar?-)

- Dijo puede decirse que es como algo extraño porque lo que es peligroso lo ves como divertido, y sabés que puede pasar algo malo y siempre lo hacés.

... Sí más que todo es que son personas jóvenes es la cierta sensación de que me quiero sentir como peligroso, quiero que vean que doy miedo, que puedo andar rápido porque mi carro es bueno.

*... Sí es que es una línea tan frágil que la mayoría de gente no se da cuenta de lo que les puede pasar o sea como decías de la seguridad, se sienten muy seguros en su carro y sienten que son invulnerables...
... a la forma de pensar que yo tengo no, porque sé lo que puede pasar y todo no he sentido la sensación de sentirme un superman por el carro... es vacilón, es entretenido... E8*

Esta compleja dinámica de los piques parece responder a aspectos subjetivos muy profundos, entre los que tienen lugar las presiones sociales internalizadas para el ejercicio de poder masculino y que hace someterse a los hombres, en especial a los jóvenes en proceso de consolidación de su identidad, a desafíos, retos y peligros que demuestren ausencia de temor, para ser validados frente a otros. Esa “validación homosocial” permanente mediante la exhibición, el pique, el comparar el auto, su potencia y velocidad, resulta una especie de competencia por los indicadores de la virilidad (Salas y Campos, 2002).

Ahora bien, los anteriores aspectos deben concatenarse con que alrededor del ambiente de piques, se concentran en altas densidades otros hechos que se han descrito como manifestaciones de violencia por parte de los y las informantes. Por ejemplo, se plantea que prácticamente hay una identificación entre piques y conducción bajo efectos de alcohol. Ello puede relacionarse con un componente sociocultural en el cual el alcohol es utilizado para darse valor, atreverse, lo que en términos técnicos implica los efectos estimulantes del alcohol y el relajamiento que provoca en los controles inhibitorios de las conductas. Además, en este ambiente frecuentemente hay drogas, apuestas y hay quienes portan armas de fuego, o quienes llegan con la perspectiva de robar carros, lo que completa un panorama altamente riesgoso.

-... entre estos grupos, o toda esa gente, siempre existen los que van como para lo que le llaman marcar carros, mirá este carro, no sé qué, digamos para asaltar o algo así, o gente así que se pica, entonces siempre hay pleito, y más que todo siempre en lugares así siempre hay alcohol o drogas, de todo... Depende de la persona, a como puede haber gente que va alcoholizada, hay gente que va drogada, gente que va normal.

- Sí, como por los ánimos también que pueden haber pleitos, y que es gente que en estos tiempos la mayoría siempre andan armados o algo así, y más que todo los que más pican andan jugando como de... de muy maliantes entonces andan armados o andan buscando pleitos, algo así. E8

Evidentemente, si se ha establecido que el consumo de alcohol u otras drogas tiene efectos de disminución de la capacidad de respuesta al conducir, hacer un pique bajo sus efectos parece una forma velada de autodestrucción. La paradoja

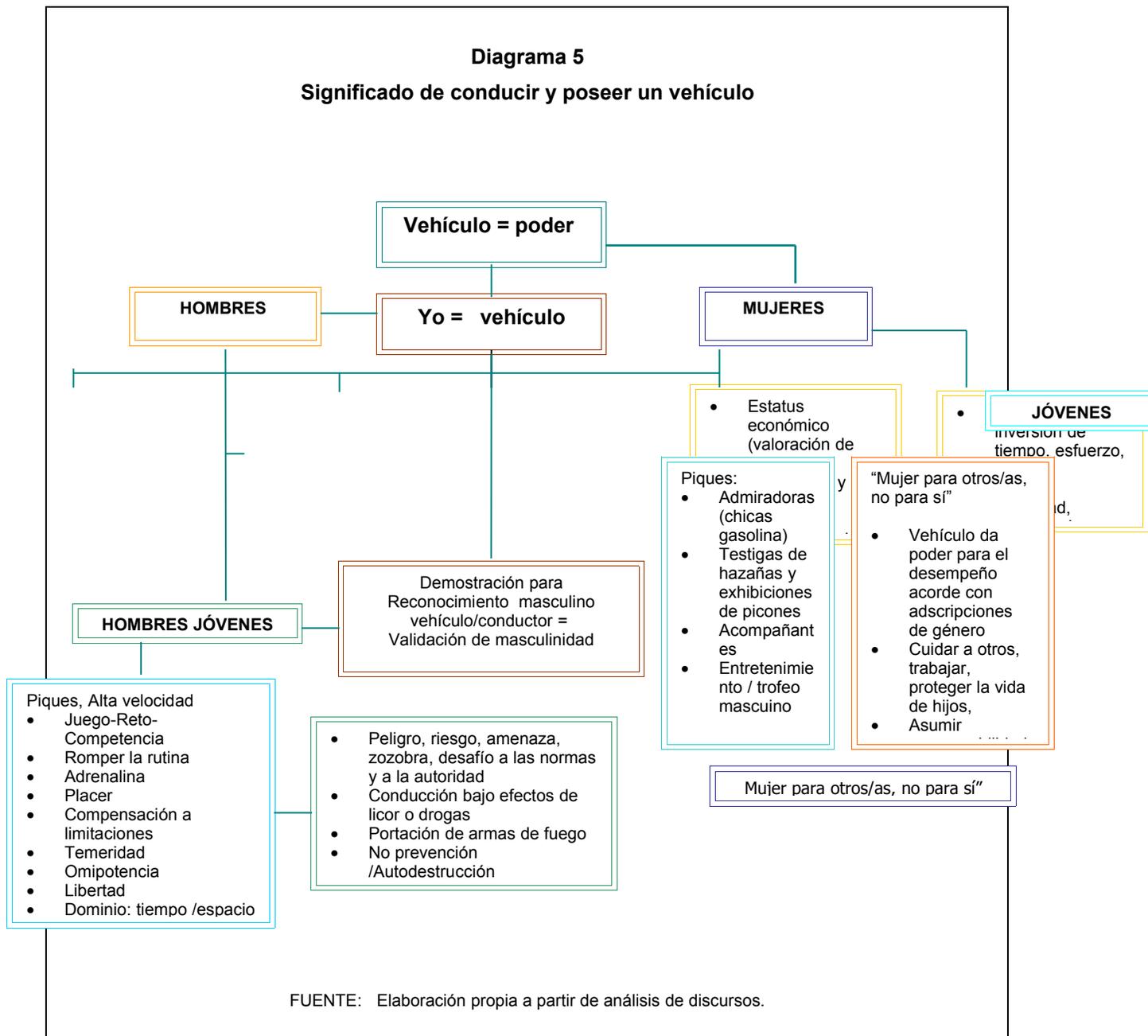
que encierra el pique es evidente: los jóvenes que participan toman el reto, la emoción y el reconocimiento que derivan de estos como aspectos que les confieren identidad, sin embargo, estos mismos aspectos les ponen en el mayor riesgo de pérdida como entidad física, por tanto mientras en apariencia se muestra poder y fortaleza, en el fondo se genera una gran fragilidad.

Si la evasión y ruptura de las reglas de tránsito se convierte en altamente valorizada en estos grupos, podría ocurrir que cualquier aspecto que se representa como forma de prevención, sea considerado una amenaza a la imagen o incluso a la autoestima de ser un conductor valiente. Por ejemplo, el uso del cinturón de seguridad, carecería de sentido en ese contexto, máxime si el conductor se asume con gran destreza al volante.

Como vimos en el análisis acerca de seguridad e inseguridad en el ámbito vial, el vehículo a alta velocidad confiere una sensación de seguridad y de menor vulnerabilidad para quien conduce, en especial debido al clima de desconfianza social que se da en el espacio público.

De manera esquemática los contenidos representacionales que se han analizado en este apartado se sintetizan de la siguiente forma:

Diagrama 5
Significado de conducir y poseer un vehículo



Como puede observarse en el anterior esquema al analizar el significado que tiene conducir o poseer un vehículo para hombres y para mujeres, los hallazgos muestran que en estas representaciones se ponen en juego las condiciones diferenciales de acuerdo con el género socialmente construido, análisis que se presenta en el siguiente apartado.

4.4.4 La vía pública, un espacio de confirmación de la identidad de género

Como se ha indicado en el marco conceptual, la totalidad de las experiencias de mujeres y hombres en su contexto, las formas de organización social del trabajo, la organización de la vida sexual y lo que se adscribe para los ámbitos público y privado, se gestan y desarrollan mediante prácticas, símbolos, representaciones, normas, valores, formas de control intra e intersubjetivas, acorde con lo que ese contexto establezca como parte de la asignación diferencial por sexo y se inscriba subjetivamente en la identidad de género.

Dado que ello se desarrolla en un sistema sexo-género de dominación masculina, las relaciones de género se fundamentan en diferenciaciones dadas a lo femenino y lo masculino atribuidas como realidades biológicas y no como construcciones sociales, lo que ha sido utilizado para justificar discriminaciones, exclusiones y desigualdades contra las mujeres y contra otros hombres entre quienes también se jerarquiza la dominación.

La división social de los ámbitos público (del trabajo reconocido, de las transformaciones, de las ideas, la calle, etc.) y privado (lo doméstico, la reproducción y la crianza) igualmente se ha afianzado sobre una ideología que ha justificado formas de ejercicio de poder y control masculino en ambos.

Precisamente, el tránsito con el vehículo se realiza en un espacio público por excelencia, la calle; simbólica y concretamente separado del espacio de mayor privacidad: la casa. No obstante, el vehículo parece representar un espacio de conjunción de ambos.

El vehículo, que se conduce, se controla, se guía, se maneja o se “maltrata” (como señala un slogan publicitario) es representado como un lugar privado, cuya estructura y velocidad no solamente da seguridad, sino que delimita un terreno de control propio, personal, al desplazarse en un ámbito que es público.

El joven que realiza piques señala que para los que conducen en forma temeraria, el vehículo representa “la casa” (E8), si esto se vincula con las formas de violencia, por acción o evasión de normas legales y sociales, atribuidas especialmente a los hombres jóvenes, es preocupante que simbólicamente se tenga esa representación de manejar o conducir de manera tan violenta algo que se concibe como la casa. No obstante, se refuerza lo anotado en el apartado anterior, en relación con la alta valoración que tienen los hombres de poseer y conducir un vehículo, que además les da la oportunidad de llenar necesidades demostrativas, acorde con los ideales de la masculinidad socialmente inducidos.

- Para la mayoría o sea mucha mentalidad es así, entre más violento soy, más hombre me creo.

(-¿En ese ambiente se ve eso?-)

- Si que soy más hombre porque me veo más maliente, o soy más hombre porque me veo más violento, algo así.

E8

Este tema incluso ha sido motivo de análisis por la Sala Constitucional, debido a que se ha recurrido a ella en varias oportunidades, para establecer los límites que tienen las autoridades frente a los vehículos como propiedad privada, estableciéndose ya una diferencia formal entre domicilio (vivienda) y vehículos.¹⁷

¹⁷ Según resolución 2001-05414 del 20-6-2001, en razón de un recurso de amparo donde se impugna el Art. 90 del Código Procesal Penal (acerca del registro de vehículos) por considerarlo violatorio de los arts. 23 y 24 de la Constitución Política, la Sala Constitucional dentro del análisis para emitir su resolución planteó similitudes y diferencias entre el domicilio y el vehículo: “...No puede considerarse domicilio –desde el punto de vista constitucional– a todo espacio en el que pueda desarrollarse la vida privada de la persona, ya que el concepto hace referencia sobre todo al espacio utilizable como residencia, lo que excluye recintos en los que esto no es posible por sus propias características... hay espacios que efectivamente quedan amparados por la protección de la intimidad sin constituirse en domicilio, como es el caso del interior de los vehículos automotores, automóviles o “pick up”, que ya esta Sala ha admitido se constituye en un recinto privado, precisamente porque la noción de intimidad no puede desligarse de aquella referente al ámbito social en el cual vive y actúa el sujeto de derecho, sin embargo, no puede entenderse que el derecho a la intimidad de la vida privada sea ilimitado, pues no es un derecho absoluto, y como tal, existen ciertos casos en los cuales, por razones de interés público va a resultar constreñido... es ineludible que el vehículo sí constituye un recinto privado, pues como en lenguaje común “recinto” significa espacio comprendido dentro de ciertos límites, no cabría distinguir si se trata de bienes muebles o inmuebles (sentencia No. 627-93). Aunque en ambos, domicilio y vehículo son recintos privados, tienen connotaciones muy diferentes, pues el derecho de intimidad no se desarrolla de igual forma. El domicilio se entiende como la residencia y permanencia en un lugar, donde gozamos de toda libertad para desenvolvemos, es el espacio físico donde el sujeto desarrolla su personalidad dentro de una esfera de autonomía, en la cual las personas ajenas no pueden irrumpir si no es con su consentimiento, tiene un derecho de exclusión con el fin de resguardar su privacidad; sin embargo, ello no puede entenderse igual para el caso del vehículo propiamente, que es un medio de transporte que transita en vías públicas y que por ende, ya solo por ese hecho, se ve mucho más limitada la actuación de las personas que tratándose del domicilio, pues si bien se tiene derecho a la intimidad, no se pueden realizar todas las mismas actividades personales que en el domicilio, precisamente por lo público que puedan resultar dependiendo de donde se ubique el

El análisis del significado del vehículo para los hombres, permitió observar que existe una presión social importante para actuar acorde con lo esperado, y confirmar la adecuación de su rol en la forma de conducir, siendo los adolescentes u hombres más jóvenes los que expresan de manera más clara la influencia de esta presión. Este parece resultar un aspecto muy importante en la confirmación de la identidad de género, tal y como lo señala Lamas (1996).

Para analizar como están representados estadísticamente hombres y mujeres en el ámbito de seguridad vial, se recurrió a una revisión de fuentes de información documental.¹⁸ En principio, se solicitó información acerca de propiedad de vehículos en el Registro Nacional, no obstante, fuentes de esa instancia, indicaron que no es posible brindar información desagregada por sexo con respecto a los vehículos inscritos. Ello se debe a que en los protocolos de inscripción de los mismos no se indica, ni tampoco es requisito obligatorio que se informe acerca del sexo de la persona propietaria del vehículo (Licda. Gabriela Alfaro, Comunicación personal, Dpto. Planificación Registro Nacional, noviembre, 2005). Por lo anterior, se recurrió a las estadísticas que lleva la Dirección General de Tránsito y a los estudios específicos que ha realizado el COSEVI con desagregación por sexo.

La información de la Dirección de Educación Vial en relación con el número de hombres y mujeres con licencia de conducir, da una idea de lo que implica que, históricamente, el ámbito público haya sido considerado parte de la expresión de la masculinidad. Se indica que para noviembre del 2006 existen contabilizadas 995.651 personas con licencia de conducir en el país, de las cuales 739.602 son hombres (74.28%) y 256.049 (25.71%) son mujeres. Pese a los avances en

vehículo, lo cual eventualmente podría dañar la moral, el orden público o afectar a terceros, de conformidad con el artículo 28 de la Constitución Política. Por consiguiente no puede hacerse una equiparación tal de ambos, si resultan sustancialmente diferentes.”

¹⁸ Se valoraron distintas fuentes que dieran información relevante para los objetivos de la investigación, tales como registros de seguros del INS, delitos culposos, datos de egresos hospitalarios, no obstante debido a la diversidad de formas de registro, tipos de datos que existen, no desagregación por sexo en todos los datos, etc., se optó por la inclusión y análisis únicamente de los datos y fuentes mencionados en este apartado.

igualdad y equidad entre hombres y mujeres, los datos nos muestran que se da una proporción de tres hombres por cada mujer con licencia de conducir.¹⁹

Otros datos procedentes del COSEVI, muestran que en los diversos incidentes que ocurren a nivel vial y que tienen como consecuencia muertos in situ, se reflejan importantes diferencias por sexo. En 2006, de enero a noviembre murieron 266 personas in situ, de estas 221 son hombres (83%) y 45 mujeres (17%), dándose una proporción de 4.9 hombres por cada mujer.

En los registros oficiales que lleva esa entidad, no se cuenta con la información desagregada por sexo con respecto a cantidad y tipo de accidentes que se registraron en esos períodos, solo se tienen los datos consolidados. La proporción que se ha señalado anteriormente, muestra mayor cantidad de hombres que mueren, pero los datos no permiten hacer comparaciones específicas, en tanto para ello se debe tener la información acerca del papel que desempeñaba la víctima cuando sobrevino el accidente, esto es, si iba caminando, era acompañante o conducía el vehículo y de ser posible si se estableció el tipo de responsabilidad según rol en el incidente.

Este tipo de información acorde con el rol de la víctima, para las personas muertas in situ, según la responsabilidad en el accidente, se obtuvo de un estudio realizado en COSEVI para los años 2002 a 2004 y únicamente en relación con las mujeres, de modo que impide hacer comparaciones por rol entre hombres y mujeres.

¹⁹ Una misma persona puede tener varios tipos de licencia, por lo cual se ha trabajado con el dato de número de personas con licencia y no número de licencias.

Cuadro 4
Mujeres muertas “in situ”, por rol de la víctima, según responsabilidad
Costa Rica 2002-2004

ROL	2002		TOTAL	2003		TOTAL	2004		TOTAL
	VICTIMA	CAUSANTE		VICTIMA	CAUSANTE		VICTIMA	CAUSANTE	
CONDUCTORES	0	3	3	2	2	4	2	1	3
ACOMPAÑANTES	31	0	31	29	0	29	28	0	28
PEATÓN	16	17	33	12	9	21	10	6	16
CICLISTA	0	1	1	3	2	5	1	1	2
TOTAL	47	21	68	46	13	59	41	8	49

Fuente: Dirección de Policía de Tránsito. Central de Comunicaciones. Febrero, 2005.

Del cuadro anterior puede observarse que la cuota de muertes in situ aportada por las mujeres involucradas en las colisiones, en términos generales es en mayoría en su rol de acompañantes o como peatones, y al analizar su responsabilidad en los incidentes su participación como causante del accidente es ante todo en el rol peatonal. Es relativamente bajo el porcentaje de mujeres muertas in situ que son consideradas estadísticamente como causantes de la colisión al conducir un vehículo.

Contrario a los estereotipos frecuentes en relación con las mujeres conductoras, este tipo de datos, debe llamar a reflexión con respecto a la forma en que las mujeres transitan como peatones en el espacio público y en relación con sus características ocupacionales, edad, situación socioeconómica; de manera similar debería realizarse con respecto a los hombres que mueren como peatones, todo lo cual sería objeto de un estudio que trasciende los objetivos de esta investigación. Al respecto debe recordarse el análisis realizado por Perdomo (2000) en el que vincula los accidentes peatonales en mujeres con una tardía incorporación de estas en el ámbito público durante el proceso de socialización y por ende una mayor dificultad de manejo del espacio.

Sin embargo, para realizar comparaciones y un análisis integral en relación con el género, se requiere también el observar los datos comparados de conductores y conductoras acerca de accidentes de tránsito, lesiones, muertes, estableciendo el rol de la víctima y responsabilidad como en el cuadro anterior.

Por otra parte, pese a que todas las instancias consultadas señalan que no existe discriminación alguna en razón del sexo para la contratación de funcionarios/as, en la mayoría de las instituciones no hay mujeres en el puesto de choferes; según se plantea, no se presenta ninguna a concursar. Sin embargo, los y las informantes señalan que nadie hace cuestionamientos al respecto, pues se parte de estereotipos en que parece bastante “normal” incluso para las mismas mujeres que los choferes sean hombres.

- Recuerden que antes hace muchos años esa parte de conducir en las calles el dominio lo tenía el varón, han ido entrando las mujeres poco a poco. GF3

En otro ámbito, por ejemplo, según información de compañías de taxis, las mujeres que realizan este tipo de trabajo son muy pocas: 5 en Coopeguaria, en Coopetaxi y en Coopetico se indica que son de 2 a 4 sin que se precisara su número; su representación es muy poco significativa, si se considera que de acuerdo con los informantes existen más de 500 unidades de taxi en Coopeguaria y Coopetaxi, las que son operadas en dos turnos, por lo que hay como mínimo mil choferes en cada una de estas cooperativas.

Las informantes conciben este tipo de ocupación como una especie de frontera que lentamente se ha ido alcanzando, cuya apertura social se ha dado desde ámbitos con mayor permeabilidad por la congruencia con los roles asignados tradicionalmente a las mujeres, hasta otros como los que ellas desempeñan donde existen mayores barreras por ser tradicionalmente masculinos.

- En el caso nuestro somos once mil y resto y nosotras somos cuatrocientos, no llegamos ni al diez por ciento, entonces en los sectores de nosotros se ven más los hombres, también ellas que son choferes en la Cruz Roja, que yo tampoco las había visto, es la primera vez. Porque las primeras profesiones en que abrimos campo las mujeres fueron en educación y enfermería cuidando niños: mujer de y para. Y ellas es muy común verlas ayudando a alguien vendando o algo, pero conduciendo la ambulancia no...

- Pero creo que nosotras somos de los sectores a las que más le ocurre (-situaciones de violencia en razón de género-), porque vos vas a la Caja y la mitad son mujeres, vas a la Asamblea y ya tiene que haber un cupo para las diputadas, pero usted va al tránsito y cuántas mujeres hay en el tránsito, son muy poquitas. GF3

Los hombres participantes del estudio asumieron no tener prejuicio alguno en relación con el que las mujeres puedan conducir vehículos, o a que ello sea parte de su trabajo, e hicieron referencia a los prejuicios de otros hombres al respecto; sin embargo, a lo largo de las entrevistas o grupos focales, surgieron diversos comentarios y relatos de actuaciones que han realizado, que filtraron prejuicios de estos acorde con las más tradicionales asignaciones de género.

- Pero digamos a mí se me atraviesa una mujer, digamos en mi carro, yo me levanto y yo espero un hombre, verdad... y donde veo que es una mujer, tal vez venía el madrazo pero no diay es una mujer, cosa muy diferente con mi hermano... si la madrea toda, yo donde veo una mujer digo mirá te atravesaste y sigo. Ahí hay diferencia en eso, varía. GF2

- No crea. A mí el único conductor que me ha dicho de todo fue una mujer. Me ha dicho de todo. Yo le decía, mire señora dele gracias a Dios que usted es una mujer, porque sino hubiéramos creado un conflicto mayor. GF1

- Nosotros tenemos la prueba de que las compañeras han recibido agresiones físicas tanto de mujeres como de hombres, ya no respeta el varón de porque es mujer. Simple y sencillamente le pegan y se les va encima y de todo. Le dejaron los ojos negros a una. GF1

En las citas anteriores, puede verse que se hace alusión a un límite personal que se interpone ante la presencia de una mujer al volante, o con la que se tiene un conflicto. En este caso parece incidir una representación que da validez a agresión entre iguales (hombres), operando una especie de mistificación que impide actuar de la misma forma con las mujeres, ello denota que en la base se ubica una representación de desigualdad con respecto al género femenino.

En los textos que siguen, se citan algunos de los intercambios que se dieron en relación con la contratación de mujeres, como choferes en campos tradicionalmente masculinos. En estos, mientras asoman explicaciones socioculturales que reflejan igualdad de derechos y oportunidades, también surgen dos tipos de comentarios con perspectivas naturalistas y extremas, ambos se relacionan con una representación central que juzga de forma negativa la ruptura con la imagen de mujer ideal al usurpar espacios de hombres. Por un lado, aparece la negación de lo femenino, es decir, se deduce que una mujer en un puesto

tradicionalmente masculino, es vista como más cercana a lo masculino, es menos mujer; por otro, surge la arquetípica figura de “Eva”, la mujer seductora que “se aprovecha” del hombre en el ámbito público para someterlo a sus deseos.

(-¿Cuántas mujeres conducen vehículos en sus espacios de trabajo... específicamente contratadas en el área de transportes?-)

- En la oficina de nosotros no hay. (M.Justicia)

- En el ministerio tampoco. (M.Salud)

- En el ministerio sí hay mujeres, pero en la oficina de nosotros no. (Seguridad)

- No quiere decir que sea sobre machismo o algo, pero es que ya para que una mujer trabaje como requisadora en una cárcel o a oficial de policía en la calle tiene que ser bien macha, verdad.

- En la Cruz Roja, desde que salió la ley de igualdad Real de la mujer, se les ha dado espacio...

*- Como cree que va a trabajar una mujer de trailera, se les estalló una llanta, ustedes creen que la cambia, nada más llega y hace así, (se levanta el pantalón, se pela la pierna), **y se esperan a que el primer baboso que pase le diga mamacita déme y se la cambio**, ¡así es! **se aprovechan**... así es aquí en Zapote, hay muchas mujeres así. Si se estallan no ponen ni el gato.*

- No, eso es pura cultura, porque si usted está en Europa y esta en Estados Unidos y ve diez trailers manejados por mujeres, eso es pura cultura.

- Aquí usted dice van a abrir una plaza de conductor en el Ministerio de salud, masculino, de 25 a 30 años, con licencia B1 al día, y la mujer muchas veces se da que la mujer es más de la culpa, por qué no va y dice, diay si tengo licencia por qué no voy a ir, aunque no diga masculino, pero la mujer dice, ese trabajo es de hombres, eso es cultura. GF2

Adquiere gran sentido lo planteado por una de las mujeres cruzrojistas al señalar que en su trabajo dudaron de su capacidad de cambiar una llanta; en sus relatos se evidencia que su comunicación por radio fue interpretada con un prejuicio de considerarla incapaz de resolver por sí misma la situación.

- Hace unos días me pasó que íbamos para una emergencia en Guachipelín y la unidad se estalló y yo llamo y me comunico que quedé fuera de servicio por el momento porque tengo un neumático estallado. Y entonces llaman del Comité y me dicen que ya va la otra ambulancia de camino para que me cambien la llanta, y digo pero para qué si me estoy comunicando que por el momento estoy fuera de servicio pero yo la llanta la puedo cambiar, y me dicen: -¿Pero está segura, está segura? -No, no, tranquilo yo aquí la cambio y sigo. Pero es eso, que dudaron. No llegaron porque yo los devolví. GF3

En los diversos discursos de los y las informantes, resulta interesante observar que se produce un interjuego de percepciones y opiniones que surgen de los encargos tradicionales de género para los hombres y las mujeres; ello puede ser parte de los soportes recíprocos con que se construyen los géneros mediante los cuales se expresan relaciones de poder (Salas, 2002). Por un lado hay hombres

que parecen anticipar que las mujeres “no pueden” hacer ciertas tareas y por ello las hacen en su lugar y hay mujeres que hacen la lectura de esta ayuda desde la perspectiva de “caballerosidad”, lo que puede resultar cómodo y facilitar tareas como cambiar una llanta, pero que termina reforzando el estereotipo de incapacidad femenina en estos aspectos.

En otro extremo, también están quienes en apariencia no quieren actuar por estereotipos y al observar mujeres con necesidades o dificultades, no se comportan solidariamente en la carretera, ello parece traducir una especie de “cobro” por la usurpación de un espacio que no le corresponde a las mujeres, como si se tratara de una cuota a pagar por su uso.

- Hay unos que dicen ah porque es mujer quiere que le den campo. No, no, que se la juegue. Dicen que como uno dice que la liberación femenina, entonces, no, no que se la jueguen como puedan no les doy campo.

- Esa es una de las cosas que hemos tenido que soportar todas, ellos siempre dicen eso, ah la liberación de las mujeres, ahora aguántense, ahora hágalo sola, yo lo que les digo es: “yo nunca estuve en esa reunión” GF3

- Y ¿por qué?, si la liberación femenina ha sido para beneficio de ellos, porque les ayudamos más, trabajamos, les metemos de todo, no sé por qué se quejan. GF3

- Es que le han dado un tono negativo, ellos consideran que con la liberación femenina es que nosotras quisimos entrar en algo que a ellos les pertenecía, pero ¡es que no les pertenecía! GF3

Por otra parte, existe conciencia en las mujeres del estudio en el sentido de que el tipo de trabajo que tienen, las ubica en espacios de ruptura social, por lo que se convierten en modelos de relevancia que van abriendo espacio a otras mujeres y modificando estereotipos sociales de género masculino y femenino.

- Yo siento que hay admiración también por una gran parte de la población. Porque hay muchísima mujer que se desearía eso. Yo siento que la sociedad patriarcal que es la base del machismo que nos impone los roles a las mujeres y a los hombres, yo siento que muy adentro en el corazón de cada mujer de Costa Rica, quiere muy en el fondo llegar a tener lo que nosotras tenemos.

(-Ustedes están siendo modelos para muchas otras mujeres-) Sí, así como ve uno al contrario, también uno oye comentarios de la gente, qué bueno, qué dicha... comentarios favorables, porque uno se desenvuelve en un ambiente de hombres, verdad, sin embargo así como hay cosas malas, en el sentido de comentarios, creo que la mayoría de nosotras, no solo nosotras sino de otras instituciones, nos hemos dado un lugar, y hemos dado la talla y pues yo siento que no tiene que haber diferencia entre hombres y mujeres. GF3

Este espacio que ocupan, se ha dado a costa de la superación de obstáculos bastante grandes, a los que podríamos llamar “filtros de género”. Estos no solamente se ven como parte de lo que ocurre en el ámbito de la seguridad vial, sino

que este se concibe como uno más de los ámbitos en que opera la ideología concomitante a un sistema sexo-género de dominación masculina.

En el grupo focal las informantes taxistas y la conductora de microbús estudiantil, produjeron abundantes relatos de anécdotas para ejemplificar las diferentes pruebas que, tanto ellas como otras mujeres debieron superar, en unos u otros espacios y demostrar así a los hombres (compañeros de trabajo, jefes, público que recibe sus servicios, etc.) que podían desempeñarse en ocupaciones tradicionalmente masculinas. De allí el empoderamiento con que se relata el logro. En todos los casos parece que se conjugó la necesidad del empleo, el deseo de superación e incluso el reto frente a pruebas que se consideraron injustas y frente a manifestaciones de violencia.

Los distintos obstáculos o filtros incluyen: desconfirmaciones, requerimiento de presencia masculina para dar legitimidad a la autoridad femenina, pruebas más allá de requerimientos oficiales distintas a las realizadas a los hombres, hostigamiento sexual, obstaculizar el paso en la carretera, ofensas verbales, chistes sexistas, rumores acerca de la preferencia sexual, no aceptación de atención por parte de mujeres, etc.

- Yo les cuento una anécdota, el primer día que salí en la grúa, paré a un señor para pedirle la licencia y me dijo que hasta que llegara un compañero hombre me daba la licencia. Nunca se me olvida porque fue la primer persona que yo paré, porque como antes siempre andaba con un hombre y el primer día me mandaron sola, entonces llegó un compañero y me dice: cuál fue el problema, y le digo no es que el dice que a mí no, que a usted, después le digo al señor: vea señor tenga buen día, pero todos los días me va a ver usted aquí. Y es cierto, ahora el señor pasa y se pone a reír porque el nunca había visto a una mujer gruera, yo fui la primera mujer gruera. GF3

- Eso se da en el tránsito y en todo. Le cuento que yo voy a una iglesia Evangélica y me contó una esposa, ay viera hoy va a predicar la pastora... mi esposo se va, y cuando la pastora predica el hombre se va, vea qué machismo tan terrible, y ella predica precioso. GF3

- Cuando yo entré a XX, en la misma jefatura me pusieron a hacer cosas que no les ponían a hacer a los demás hombres, tiene que hacer una prueba en un carro particular, para ver cómo maneja usted, eso no estaba en el reglamento ni nada, pero como uno era nuevo, yo lo hice.

- Pero es bonito porque logró demostrarles...

- Sí, claro... Había otra muchacha que fue la primera... pero le había costado como un año abrirse el espacio. GF3

- Entonces me dijeron que tenía que hacer una prueba en un carro particular, eso no estaba en el reglamento, no estaba en ninguna parte y yo cumplía con los requisitos, no tenían por que ponérmela, pero aún así fui con el carro, me mandaron a un lugar donde había un montón de piedras, había que subir cuestras y bajar, me empezaron a hacer un montón de pruebas y yo tuve que hacer las vueltas...

- Prueba superada. A los dos meses ya comenzaron a pedir la licencia B2, creo que porque entró la nueva ley de tránsito, entonces yo fui a sacar la licencia... me prestaron un camión grande y fui hice la prueba y más bien saqué una licencia B3.

-Qué bofetada- (ríen) GF3

- Tal vez alguien piensa que ella que es oficial de tránsito, o ella que es policía o nosotras que trabajamos en ambulancia, o equis, creen que uno es lesbiana,... risas

- O las que son taxistas... les dicen que son lesbianas.

- Yo recuerdo que cuando yo entré con 21 años a la policía, si tengo esta estatura imagínese a los 21 si ya tengo 27, todo el mundo se me quedaba viendo, algo tiene de raro ella o es lesbiana, que no tengo nada en contra de eso, pero es malo estereotipar un gusto sexual dentro de un trabajo. Que será lo que tiene, es que algo tiene de raro.

- A mí un taxista me lo dijo así en la cara, pero usted es casada y con hijos? Pero es que yo creí que usted era lesbiana, a bocajarro, ni vergüenza le dio. GF3

- A mí me dicen los amigos de allá (-Pavas-), "amigos" verdad, conocidos y vecinos: ¡Ay hágame un favor, si tengo un accidente no venga usted, mándeme un hombre; asíj

- Nadie es profeta en su propia tierra, dicen... GF3

- Uno siempre oye comentarios, y Dios libre manejando yo y una compañera más, socorrista, porque eso era..., si andábamos dos o tres mujeres, por un lado, los muchachillos ahí comenzaban más de uno a molestar que le dio un paro, que venga ayúdeme, o algo así...

- A mí me decían venga hágame requisa...

...o sino si tiene que mover a un paciente varón, ya dice "usted no me alza, usted me va a dejar caer", uno no es solo para manejar, somos socorristas y hemos alzado personas de 100, 200, 300 libras, obviamente con algunas compañeras, verdad. Hubo un señor una vez de un hogar de ancianos, que la enfermera que nos entregó el paciente era mujer, y íbamos tres mujeres más en la ambulancia, en la ambulancia nos madreó y dijo de todo hasta de lo que íbamos a morir porque éramos mujeres, y cuando llegamos al hospital se agarró de los anaqueles y no hubo manera de bajarlo, tuvimos que llamar como a tres enfermeros porque el señor no quería que nosotros lo bajáramos, según él lo íbamos a dejar caer. GF3

- No tanto con los mismos compañeros, sino con la jefatura con la Junta Directiva, que tenían miedo que uno hiciera quién sabe qué... hasta que uno lavara el carro. GF3

- Cuando yo entré, entré a la Quinta Comisaría... y ahí está la motorizada, imagínese usted no había ni una sola mujer motorizada, y era una kawa 2 1/2, son bastante pesadas y grandes, y yo con esa estatura y ese tamaño... viera cómo me costó tuve que soportar cualquier cantidad de agresiones, que ustedes no tienen idea, pero se siente lindo romper con eso. Ser una de las que saca la cara por el resto. GF3

- A mí me tocó ir a un choque... frente a la Caja, era un sábado y estaba eso así..., un carro de radiopatrulla le dio por detrás a un carro nuevo... Entonces unos muchachos del autobús creen que soy yo la que ando manejando la patrulla, yo traje la grúa y la pongo al lado. Entonces abren la ventana y dicen: ¡tenía que ser una vieja, para que fuera tan chapa, vaya a aprender a manejar!, yo no sé que es conmigo porque yo lo que estoy haciendo es tomando medidas para aligerar el tránsito, cuando tomo medidas y viene el muchacho que se monta en la patrulla, y ven todos donde yo me monto a la grúa y la pongo adelante, digo yo: ¡sin comentarios! GF3

Pese a los planteamientos anteriores, las participantes del estudio rescatan la diversidad social en la que se encuentran inmersas. Sus señalamientos de que también han tenido oportunidades, buenos tratos y respeto por parte de muchas personas en su trabajo o al conducir, denotan una realidad diversa, heterogénea, en

donde hay formas de actuación que van más allá de las rígidas dicotomías asignadas en razón del género.

- Yo en la calle veo que hay otras cosas, pero también hay gente muy cortés. Pero también en el trabajo uno sí ve gente muy cortés. GF3

- Yo he tenido la oportunidad de vender en muchos lugares donde me ayudan montones, no siento discriminación, desde los guardas o los que limpian le ayudan a uno... GF3

-Yo en cambio tuve mucho apoyo de los compañeros y más bien todos querían, usted sabe que uno hace una prueba de manejo, horas acompañante, manejando y de todo, más bien ellos deseaban que yo hiciera un curso MABE lo más antes posible para que me quedara más rápido. GF3

- Yo creo que es con el tiempo que uno llega a sentir eso, porque uno al inicio como recibe tanta agresión y usted no sabe bien, es muy difícil, pero conforme pasa el tiempo y usted va viendo que usted es demasiado capaz, entonces le vale todo lo que digan de usted, entonces la gente como lo van aceptando a uno. GF3

Como se describió en el apartado acerca de representaciones de la violencia y en relación con el significado de conducir y poseer un vehículo, los y las informantes hicieron referencia al machismo como aspecto fundamental para generar violencia al conducir, tanto dirigida hacia las mujeres como hacia otros hombres. Muchas de estas situaciones de violencia son atribuidas por las mujeres, al hecho de ser mujeres, es decir, corresponden a formas de violencia por razones de género.

*- Lo que uno capta de las demás personas es que dicen **ah una mujer manejando**, o **se le tiran a un encima más bien para asustarlo**, lo que uno nota, o **hay que quitarse porque viene una mujer**. Por lo menos en mi caso son cosas que ya uno obvia, porque con el tiempo, por lo menos en mi caso, estoy muy segura de lo que estoy haciendo, con el cuidado que todos se merecen, ya uno va manejando, lleva un paciente, o dos, lleva compañeros, y además de eso se hace cargo de otras personas, pero sí esa es la actitud que uno nota de las demás personas, por lo menos en la mayoría. Yo pienso que de unos años para acá ya no es tanto, porque ya se ven un poquito más mujeres manejando vehículos de emergencia, uno ve señoras manejando busetas, y aún así bueno no he viajado con ellas pero he oído comentarios de personas que dicen que se la juegan. GF3*

- Los hombres al sentarse a un volante dicen yo sé más que una mujer, digamos cuando a mí me ven en esa microbús tan grande yo sé que hay hombres que dicen mirá esa señora no puede manejar... Diay yo creo que más bien uno lo hace mejor porque usted piensa más, que tiene que ir despacio que... porque los hombres son muy machistas en eso, pero las mujeres también, de todo hay. E9

Al analizar con los y las informantes a qué atribuyen que existan esas percepciones diferenciales acerca de los hombres y las mujeres como conductoras/es, varios reflexionaron con respecto a mitos, estereotipos y frases cliché en relación con el género, que han observado incluso en niños y niñas

pequeños, lo que les lleva a plantearse la relevancia de la formación social en su construcción, reproducción e internalización mediante la ideología machista que justifica esas formas de discriminación.

-Va mi hijo con mi madre y no sé qué pasó y le dice mi hijo pequeño "oh abuelita, qué raro tenía que ser una mujer... verdad"

-Sí eso es lo que se dice.

-Dónde lo oyó, no me explico, eso es un estereotipo que se va pasando y se va pasando. GF1

-... El machismo impera hasta en los niños, fíjese que un chiquito fue a un partido de fútbol y me vio a mí vestida de oficial, porque siempre ando entre hombres y le decía a la mamá, mami pero es una mujer, si mi amor es una mujer, le volvía a decir pero es una mujer, un chiquito de siete años, o sea nunca había visto a una mujer policía... Luego andaba en la grúa, y yo digo que por eso es que me respetan, porque al principio decían ¡una machilla en grúa" caramba una machilla en grúa y yo les ponía la grúa en frente y ni siquiera los veía porque ya se habían ido... pasaba la esposa con el esposo y decía, pero mi amor es una vieja la que va manejando, la esposa- y yo digo cómo es posible, -la esposa le decía- ¿es una vieja, es una vieja?, me está viendo con aretes y todo yo no voy a ser un gay... es increíble... GF3

(-¿Como creen ustedes que se ve a la mujer que conduce en nuestra sociedad?-)

- Una mujer al volante, peligro constante.

- Un atentado en la calle. (risas) GF2

- La accidentabilidad que tenemos abarca prácticamente todas las edades más productivas del hombre, 20-45 años son las personas fallecidas. En las mujeres hay mucho menos manejando en operativos también hay un estado de pre-ebriedad. Hoy día vivimos una cultura diferente, aquella frase "una mujer al volante", peligro... ya para nosotros eso es... se suponía que no sabían manejar, decía la gente. La única diferencia es que participan menos porque hay menos con licencia. Hoy día la mujer maneja, rápido, tan igual como un hombre. E1

Debe señalarse aquí, la importancia de las atribuciones sociales de género que se evidencian en la socialización y son base de la identidad genérica, por ejemplo, la división sexual establecida en el tipo de juguetes ha generado una tendencia a regalar "carritos" a los niños, aspecto que brinda un claro mensaje social en relación con roles esperados y actitudes correspondientes para los hombres; además, en general el tipo de juguete que se les regala y las actividades que se estimulan, ha generado tradicionalmente un mayor entrenamiento en el manejo del espacio público.

En este sentido, los agentes de tránsito señalan que incluso muchos juegos con carros, dirigidos a niños, inducen a las colisiones y a la destrucción de los vehículos, lo que también se refuerza en los medios de comunicación, la publicidad y las películas de acción.

- Muchas veces, para venderte un Hyundai tiburón te ponen a una persona ahí que va a alta velocidad y que conduce aquí por esta carretera, o para venderte un Mercedes Benz, ("no lo maneje, maltrátelo") te enseñan a todo lo que podés hacer con ese carro, ya eso es un mensaje negativo. Tal vez a uno no lo afecte tanto como a los más jóvenes que vienen entrando a la sociedad de manejadores. GF2

Como se ha indicado, la calle socioculturalmente ha significado un espacio propio de los hombres, y utilizar vehículos automotores también ha sido parte de los roles adjudicados a estos; por lo tanto de quienes transiten en vehículos por la calle, se esperan actitudes congruentes con los ideales de la masculinidad. Evidentemente, actuar con mayor precaución, lentitud, cuidado, o con temor no corresponde con estos ideales. Tiene sentido entonces que se rechacen estas características y se procure, especialmente en los hombres jóvenes, actuar acorde con la representación social que les identifica. Además, en gran medida estas atribuciones en la mayoría de los discursos son adjudicadas a las mujeres.

(-¿Quiénes actúan más agresivamente en la carretera?-) Los hombres... Tal vez por nuestra cultura más machista. Queremos demostrar cuál es nuestro terreno y queremos protegerlo. GF1

Otra cosa, ven una mujer, hay ya viene una vieja, no sabe manejar, o ya empiezan a hacer cosas muchas veces, según ellos para poner nerviosa una mujer, sale a relucir mucho el machismo entre nosotros los hombres, y eso hasta inconscientemente sucede, porque, bueno, en el problema intervienen un montón de factores. GF2

- Los hombres son más agresivos, más violentos, la mujer es más cuidadosa.

- Y qué hacen los hombres cuando ven a las mujeres conduciendo?

- Hablar mal de ellas. Bueno ahí hay más mitos. GF1

- Las mujeres tal vez son más precavidas que el hombre en cierto modo, aunque hay algunas que sí son bastante audaces, pero tal vez sí he visto eso que la mujer es como más tranquililla que el hombre, se ven más nerviosas. E7

- No yo creo no, que la mujer es más calmada, tiene más paciencia, en ese aspecto, verdad, porque como hemos visto hay mujeres que manejan mucho y hay muchas mujeres manejando ahorita, y es raro en veces ver un accidente de mujer. E5

- Hay una situación que yo he visto con mi experiencia y es que la mujer como que es más tímida a la hora de manejar, y las carreteras de Costa Rica no son para los tímidos en este momento, tiene que ser agresivo para poder conducir aquí en Costa Rica. GF1

- Creo que eso es muy relativo, yo conozco a muchas mujeres que manejan, yo creo que eso es muy relativo, no sé si será porque son madres. La mujer a veces es más respetuosa, muy particular porque habrá de todo, pero yo conozco muchas mujeres muy respetuosas de los reglamentos de la carretera, en cambio nosotros los hombres habemos unos que creemos que ser chofer es esa carambada de andar metiéndose aquí y atravesándose allá al otro... GF2

Debe plantearse, no obstante, que entre los y las participantes también surgieron cuestionamientos a esas depositaciones estereotipadas, observando que al conducir se ponen en juego comportamientos aprendidos, propios de la socialización que hombres y mujeres tienen. Esto implica que existen comportamientos riesgosos que tienen una alta potencialidad de daño, independientemente del sexo de quien los realice.

-Yo quisiera opinar al respecto, hemos estado hablando de una serie de factores y los hemos visto como muy generalizados, pero así como hay hombres que manejan a lo salvaje y son muy violentos, también hay otros que son muy tímidos a la hora de manejar y esa misma timidez que no genera violencia pero produce accidentes, lo hemos visto. Lo mismo pasa con las mujeres, antes las mujeres eran las más tímidas para manejar pero ahora se ven un montón de mujeres que son muy audaces, más bien se pasan de audaces. Inclusive nosotros en la Cruz Roja ya tenemos un montón de compañeras que manejan la ambulancia y yo podría decir, yo conozco algunas que son hasta mejor conductoras que muchos otros compañeros, entonces diría que no podemos generalizar que solo porque es mujer o es muy tímida y causa accidentes o es muy audaz y también causa accidentes y problemas. GF2

- Como conductor un uno y otro van a ser iguales, por ahí hay una cuestión que no es real que es que la mujer es mejor conductora que el hombre, no, es que en Costa Rica la tenemos en una relación que no es tan real o que la mujer tiene mejor comportamiento que el hombre. Pienso que la formación que tuvimos es muy similar, cuando se suben al carro no hay diferencia entre si es hombre y mujer... E3

Por otro lado, lo que se demanda como comportamiento ideal según las adscripciones de masculinidad, se rechaza o se ve como inapropiado, peligroso e incluso agresivo, cuando es realizado por mujeres, como ejemplo de ello aparece el relato de uno de los informantes quien, por un lado, señala que prefiere conducir para no ponerse en riesgo con la forma de conducir de su esposa pero, por otro, termina reconociendo que tanto él como cualquier conductor o conductora se ven obligados a actuar de esa manera para lograr transitar ante la alta densidad vehicular en las carreteras urbanas. En otras palabras, se le critica si no actúa y se le critica si actúa, ello es una especie de trampa que en realidad encubre un amplio campo de representaciones que posibilita la discriminación, según lo cual se concibe que esa tarea no es propia de las mujeres y más aún que las ve como incapaces de un adecuado desempeño.

*- Por ejemplo yo de mi señora, mi señora maneja y cuando va conmigo va acomplejada porque me dice, no no es que mejor maneja vos, no me dejás manejar y en el momento en que yo me quedo callado y cuando ella empieza a manejar ya veo las acciones, me dice es que aquel se durmió y sino voy yo y se tira y jala para un lado y para el otro, y yo me quedo viéndola y digo diay pero esto es un **suicidio potencial**, le digo aorilláte porque mejor voy yo, y me dice "si vos sos igual", digo no sé por qué pero me siento más seguro yo al volante. Aun así a lo que ella*

*piensa y a lo que yo pienso, es el comportamiento del conductor, si yo estoy al volante me siento más seguro, para que no lo haga y ella me lo reflejó, me dice "pero si vos sos igual" porque **la mayor parte del tiempo conduzco yo, pero ante la sociedad el hombre es un poco más agresivo** para las acciones, y **no lo espera de la mujer**, así no lo esperaba yo de mi señora, pero ella tiene que conducir así porque sino nos quedamos en la presa nos quedamos viendo o **yo la estoy** de una u otra manera **psicológicamente esforzando**, ¡díay ya hubiéramos pasado, ya hubiéramos llegado! GF1*

En igual sentido, se ha descrito ya en el apartado 4.1 cómo se le critica y se hostiliza en la carretera a muchas mujeres, por realizar maniobras correctas, con precaución, por lo que las participantes del grupo focal señalan que, ante la situación de tensión que esto les genera, han llegado a sentir dudas de sí mismas.

- ... soy muy prudente al manejar y me choca ver cómo los taxistas nos maltratan a nosotras. Ellos vienen adelante viene otro taxi, le dan campo a que pase otro taxi, y después se le tiran al otro que viene porque solo al que era taxista... en la mañana a las 8 es de locos... Yo no sé cómo hacen las que manejan con niños de escuela... la gran mayoría son mujeres, ellas necesitan salir, no les dan campo, yo no sé cómo hacen, no hay cortesía... yo las admiro cómo ellas salen de recoger un niño en una calle y nadie les quiere dar campo, no hay cortesía. Los hombres lo miran a uno "tenía que ser una vieja hijuetal" y uno va bien y lo hacen sentir que uno está haciéndolo mal, yo tengo bastantes años de que aprendí, aprendí ya mayorcita. Pero lo hago muy bien... GF3

Una de las participantes hace varios señalamientos acerca del impacto que tienen estas manifestaciones de violencia sobre las mujeres, en especial sobre el sentido de seguridad y autoconfianza, lo cual puede interpretarse como un obstáculo para el desarrollo de su potencial.

- Yo siento que todavía las mujeres podríamos mejorar muchísimo, porque nosotros somos más observadoras, somos más detallistas y manejamos varias prácticas al mismo tiempo, de hecho una mujer puede aplanchar, ver tele, masticar chicle y ver el periódico al mismo tiempo, un hombre no puede hacer eso. Es muy probable que si se rompiera un poco con esa violencia que ejercen los hombres en las calles, nosotras pudiéramos también superar un poquito, porque muchas veces una mujer se pone nerviosa cuando llega un hombre y para y le dice quitáte, empieza a temblar y ya no sabe ni dónde tenía la primera, verdad, o si la tenía en neutro. Si nosotras superamos eso, eventualmente vamos a ser mejores, de verdad. GF3

Cuando se buscó profundizar el tema en relación con las diferencias entre mujeres y hombres en lo que a actuar violentamente al conducir se trata, y en el significado del vehículo para estos y estas, en los grupos focales de hombres se presentaron murmullos, conversaciones en parejas y cierta confusión, al existir diferentes criterios al respecto y al verse confrontados unos a otros en dichas diferencias.

Como se indicó en el Apartado 4.2, unos señalan que no existe diferencia alguna en estas actuaciones, otros atribuyen las diferencias a un asunto de porcentajes de hombres y mujeres en carretera, por lo que desde esta perspectiva el aumento en número, la adquisición de destrezas y el mayor dominio del vehículo, evidenciaría una potencialidad a la actuación violenta similar a la de los hombres; otros reconocen una influencia del aprendizaje social en actuaciones diferenciales entre hombres y mujeres, e incluso un participante planteó llevar su propia estadística, según la cual son las mujeres las que más son detenidas por oficiales de tránsito debido a acciones incorrectas en la carretera.

- Cada vez es más común... (-la actuación agresiva-) Eso es igual que las mujeres conduciendo en estado de ebriedad, cada vez es más común. GF1

- La mujer es más tímida. Pero cuando la mujer perdió el respeto por esa timidez es peor que el hombre, es más agresiva que el hombre. GF1

Van cambiando, van cambiando y la misma carretera las forma. GF1

- Por ejemplo como los controles de seguridad en Santa Ana, de 10 conductores sancionados 6 son mujeres y 4 son hombres.

-(-¿ Tienen estadísticas en ese sentido?-)

- Ahora yo no sé, no creo que no... En cuanto a infracciones no, lo que llevamos es estadística mortal por género. Ahí se refleja que los hombres son el 80%. En los partes no se refleja porque no los segmentamos por género, solo por artículo... En ese aspecto que yo le comento, es mi experiencia porque yo lo ví durante mucho tiempo porque tuve la oportunidad de estar en esos controles, pero que esté reflejado estadísticamente no... GF1

*-(-En relación con lo que representan los vehículos para hombres y para mujeres-)
(Mucha inquietud e intervenciones simultáneas... dúos, confusión)*

- En mi caso particular no, si pudiera no lavarlo nunca no lo lavaría.

- Las mujeres son más cuidadosas, le ponen más atención al estado mecánico. Le sonó algo y ya al mecánico, uno va conduciendo y le suena algo .

- No necesariamente,... cada rato está chocando y ahí lo va dejando,

- ... yo no (no hay acuerdo)

- Yo conozco gente que desde que va en carro saca el trapito y limpiar y llega a la casa igual trapito y limpiarlo y todos los fines de semana carrito lavado.

-Yo creo que es igual creo que en hombres o mujeres se da.

- Es su propia forma de ser, su educación. No sé. GF1

La diversidad de los discursos de los y las entrevistados/as parece indicar que entre mayor sea la identificación con las características del vehículo y el uso de las potencialidades que este tiene, en el sentido ya anotado en el apartado anterior (alta velocidad, fuerza, potencia, masculinidad, etc.), más ofensiva o intrusiva puede

considerarse la maniobra o la acción de otros/as conductores/as, ya sea que desconfirman, tengan un mejor desempeño, realicen actos u omisiones que se consideren violentas o pongan en riesgo el transitar propio.

Fueron frecuentes las referencias de que en la carretera se observa en los hombres una gran dificultad de aceptación cuando cometer errores y, por el contrario, al hacerles algún señalamiento o cuando otros conductores o conductoras los ponen en evidencia, responden con nuevas actuaciones violentas que potencian el riesgo.

- (-¿Y qué hace la gente, por ejemplo cuando alguien les adelanta?-)

- Díay, como dicen vulgarmente, los madrean como dicen.

(-¿Y eso es violencia o no?-)

- Bueno, yo creo que sí hay algo de violencia ahí, porque díay si uno recapacita un poquito y dice tal vez qué imprudencia de ese muchacho o de ese señor no debía de hacer eso, sino que de una vez va al ramalazo, tome, y yo creo díay, bueno díay todos no somos iguales, y si nos ponemos a pensar así... digamos otra cosa es estar uno aquí y andar en la carretera... verdad, pero si hay que ponerse a pensar un poquito, y... E5

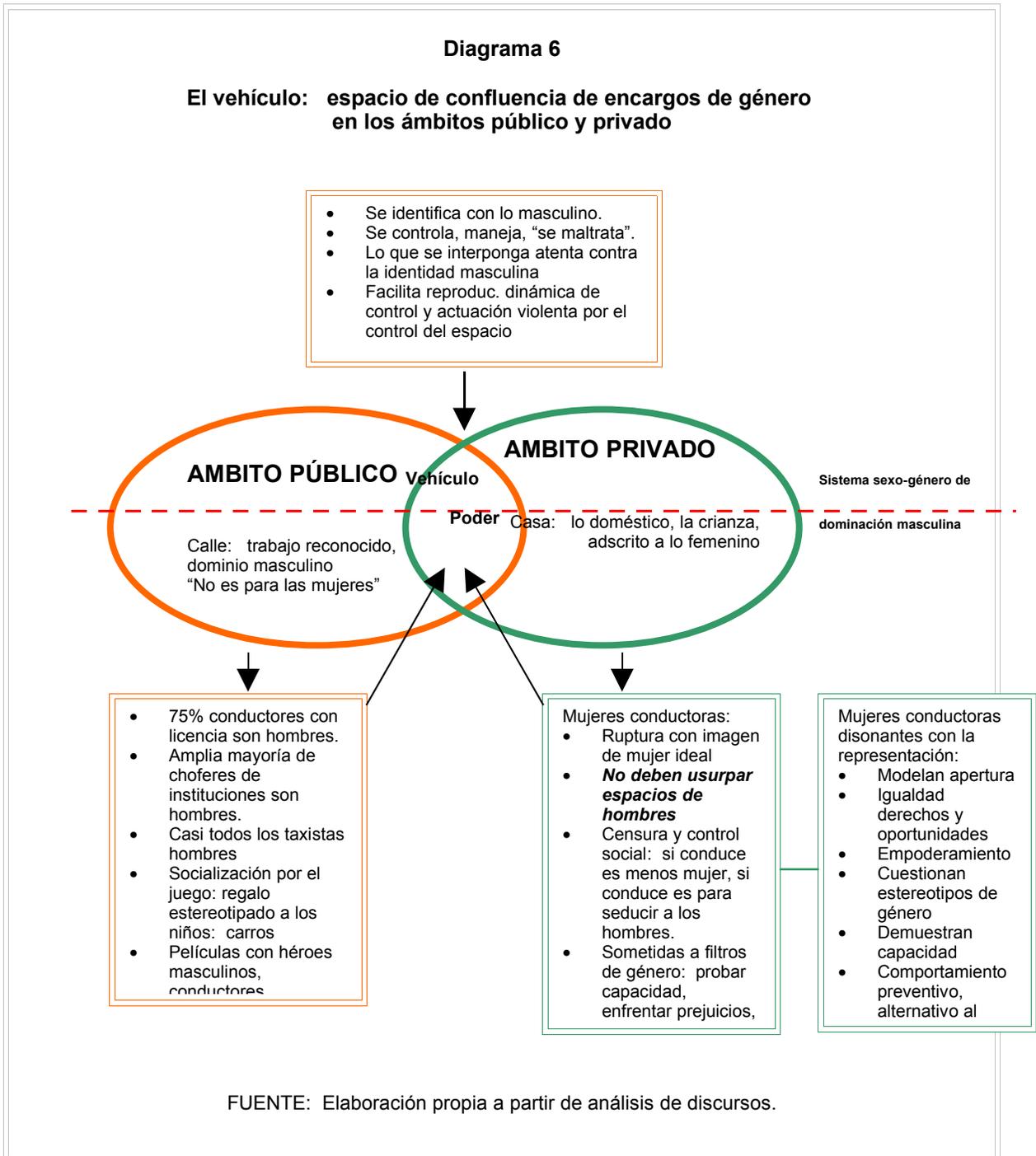
- La responsabilidad tan grande que es manejar hoy en día, porque es tanto carro el que hay ahora. Díay como es posible un señor la vez pasada va con la familia y los hijos, y pasó y se brincó un alto, así, el señor que iba delante de mí tuvo que frenar y le toca el pito y se puso agresivo, díay yo lo alcancé y le digo, díay señor por lo menos tenga responsabilidad de su familia, usted se brincó el alto y se enojó, dice uno qué raro, qué actitud más rara, como que no tienen eso en la mente, la responsabilidad de que la gente que anda en el carro depende de él que es el que va al volante. E7

Lo anterior contrasta con lo planteado por la conductora de microbús estudiantil, quien señala que ante las actuaciones violentas de los hombres en carretera, ella opta por ceder el espacio, ser tolerante, para evitar exponer a riesgos a los niños y niñas a quienes transporta.

- Yo tengo que tratar de mantener la cordura, porque como lleva uno niños... díay tratar de... al ser una mujer uno es más precavido que los hombres, la verdad que sí, cuando uno ve esas cosas lo que tiene que hacer uno es no, no, por más que usted tenga la vía, usted tenga la razón y todo... si yo veo que alguien se saltó un alto yo paro, bajo la velocidad y espero que el otro pase, aunque él tenga la culpa, evitar el accidente pero lo que tiene que hacer uno es no hacer lo mismo que hace el otro. Mirá me va a pasar, meto más, meto primera y voy a avanzar más rápido. **No pagar con la misma moneda. Tratar de ser más considerado y decir, llevo niños, no puedo hacer lo mismo.** E9

En suma, en este apartado se observa un panorama donde pese a la existencia de espacios de ruptura, búsqueda de equidad, de igualdad de derechos y

oportunidades en un plano formal, se reflejan dicotomías sociales donde aún predomina la identificación de calle y casa como lugares que se resisten a juntarse en lo que respecta a las adscripciones sociales de género. Ello se sintetiza en el siguiente diagrama.



4.5 CULTURA DE PREVENCIÓN VIAL

La organización institucional de la Seguridad Vial (políticas, estrategias, normas, procedimientos y actividades en ingeniería de tránsito, policía de tránsito y educación vial) tiene la finalidad primordial de proteger a los usuarios y usuarias del sistema de tránsito y su medio ambiente, así como contribuir con la construcción de una cultura que respete los derechos de quienes conforman ese sistema (Rojas y Guzmán, 2002). Esto implica que para la Seguridad Vial la prevención resulta un aspecto medular.

Debe tenerse en cuenta que, de acuerdo con el COSEVI (2005), en Costa Rica se trabaja con un enfoque integral en materia de seguridad vial y se promueve la transectorialidad, la multidisciplinaridad, la gestión de políticas públicas locales y la participación social, así como la ingeniería con rostro humano. El Plan de Seguridad vial vigente incluye ámbitos de educación, comunicación, promoción, control y vigilancia, infraestructura, acreditación de conductores/as, legislación y normatividad.

Por ello, para el análisis de las implicaciones que tiene la construcción de una cultura de prevención integral de las manifestaciones de violencia en el ámbito vial y especialmente al conducir vehículos automotores, se optó por investigar en las formas en que se incorpora y se responde ante las normas, las percepciones y opiniones que se tiene de las autoridades que previenen y sancionan en las vías públicas, las percepciones en relación con la educación vial que se recibe en el país y cómo se representan los y las informantes la relación de todo ello con las prácticas sociales que se dan en las carreteras, todo ello, tomando en cuenta las particularidades del contexto social y económico y de las dinámicas psicosociales analizadas en los apartados anteriores.

4.5.1 Formación para la Seguridad Vial

*... yo digo que hay mucho chofer que anda en la calle sin conciencia, realmente que les dan una licencia que la choricean, o se las dan así porque así, yo calculo que en esto de manejar uno tiene que tener conciencia de que uno anda con vidas ajenas a cargo de uno, andan en sus manos, uno tiene que relacionar la calma con la calle.
GF2*

En la construcción de una cultura de prevención para la seguridad vial, la formación de usuarias y usuarios del sistema vial resulta un asunto estratégico. Por ello, tanto en los grupos focales, como en las distintas entrevistas y contactos con informantes se analizó la temática, teniendo en cuenta que la formación se obtiene por diversas vías formales e informales, en la familia, la escuela, desde los medios de comunicación, por observación y experimentación directa. Además, no tiene que ver únicamente con la información que se maneje o las normas que se conozcan, sino también con la propia subjetividad, con lo que se ha internalizado, con las representaciones sociales, la afectividad consecuente y las prácticas cotidianas.

- En la educación está la clave para aprender la responsabilidad... meterle al conductor la responsabilidad tan grande que es sentarse al volante, que desde el momento en que usted se monta al volante, la gente que está en el carro, la vida de esa gente es responsabilidad suya... E7

La formación, el desarrollo personal que se logre, la forma en que se represente y se viva la propia vida y la de las otras personas en sociedad, son determinantes para la creación de una cultura de prevención, lo que también aplica para actuar preventivamente y con seguridad en el espacio vial. Ello resulta muy claro para uno de los y las informantes cuando reflexiona acerca de lo que se requiere para prevenir:

*- Quererse a sí mismo, amarse a sí mismo, saber que uno tiene que cuidarse, que el cruzar una vía... en el caso del peatón, y en conductores es igual, es importarle al prójimo, es hablar de quererme, de cuidarnos unos a otros.
GF2*

Al indagar acerca de la cultura vial que se tiene en el país, fue consenso de todas las personas que participaron en el estudio en calificarla como “mala”, esto es así tanto para conductores y conductoras de cualquier tipo de vehículo, como de

peatones. La principal razón para este señalamiento se basa en la percepción de que en el país se da una deficiente o nula formación para la seguridad vial; se plantea, además, una especie de falla estructural en la institucionalidad costarricense que tiene responsabilidad en ello.

(-¿Como es la cultura peatonal?-)

-Malísima

-Mala, es terrible.

- La gente cree que es de hule.

- Por eso cuando nosotros empezamos a hacer sanciones en la avenida segunda, todo el mundo se nos venía encima, parecíamos toreros nosotros tratando de agarrar a la gente, que no cruce por ahí, que esto que lo otro. GF1

-En zonas alejadas de la capital, como la ruta a Guápiles, usted ve gente caminando hasta tomados de licor muchas veces, también el peatón a veces incurre en imprudencias, esto no le da derecho a los conductores de atropellarlos tampoco, tenemos de los dos lados, a veces podría ser una falta del conductor otras veces del peatón, porque el peatón también debe saber por dónde camina; es lo que llamamos una incultura vial que tenemos, no hay cultura... E1

(-¿Cómo es la formación como conductoras y conductores que existe aquí en nuestro país?-)

- Mala, mala.

- Cero.

- Para mí, es malísima, usted va ahí donde imparten el curso y es un curso que no le enseñan absolutamente nada del manejo, es situación de carro, vea el aceite, vea la llanta y nunca le dijeron, vea usted tiene que ser cortés, usted tiene que manejar a la defensiva, salga con dos horas, si usted tiene una cita a las 6 salga a las 4 de la mañana, entonces, nunca dijeron eso. Es un curso rápido, venga, tome el examen y si pasó, jala, ya. La prueba de manejo es tres conitos ahí, yo he visto gente que se lleva los 3 conos pero allá pone los 5 mil pesos y ¡qué bueno es usted manejando!, y ya pasó el examen, aquí si no se da el curso como tiene que ser por eso así es todo el mundo en la calle. GF2

Esto se percibe así a partir de la experiencia de cada participante, tanto en relación con su propia formación, como en la observación cotidiana de la forma en que actúan peatones, ciclistas, motociclistas y personas que conducen automóviles. Además, incide en sus opiniones el hecho de que continuamente se tiene conocimiento de colisiones, atropellos u otros incidentes, con serias consecuencias personales y sociales; tal y como señala Glizer (1995) son los indicadores principales que denotan las fallas del sistema.

- Es que la educación vial depende de la cultura de las personas, eso tendría que ser desde chiquitos, es increíble que uno llegue y le pregunte a una señora, usted lleva el cinturón de seguridad puesto, no, sí es que voy aquí a los cien metros, y con el chiquito aquí (en el regazo) "señor ese chiquito es suyo, sí, pero si lo quiere tanto por qué no lo manda para atrás, ah es que se pone a llorar, entonces por qué no se va ella con él atrás, no, no, no. Entonces aorilleme el carrito ahí... Desde ahí ya está la mala educación. Como se le ocurre decirme a mí que es que el chiquito llora. GF3

- Por pereza, la gente hace eso por pereza. Ahora me contaba una muchacha que su hermana venía manejando con el chiquito adelante se quitó el cinturón para darle de mamar, se fueron en un guindo y se mató ella y el bebé. Si usted va con un chiquito va atrás.
Usted se topa conductores con el chiquito aquí (en el regazo) manejando. Le hacemos la multa... pero qué es la multa para mí, nada, el chiquito pega la cabeza de un solo. GF3

- Ahora que el compañero decía eso, les voy a contar una cosa, en mi pueblo, la vez pasada había un servicio de microbuses, tenían choferes y trabajaban doce o quince horas... ahora trabajan otros choferes, cambiaron el grupo, trabajan 15 horas. Un día estaba hablando con el dueño de la empresa, poniéndole una queja por un chofer muy insolente y malcriado, y entonces él me decía: mira díay fijáte vos ponete a pensar que esos carajos trabajan 15 horas, díay los que tenían la empresa pasada, esos tenían un servicio de microbús había un chofer y lo último que le faltaba eran bajarlo a uno, pero venían de familias que más o menos uno ya las conocía, ahora hay una mezcla de carajos hasta de otros países que uno no saben ni quienes son, esos carajos pelean hasta con una viejita cuando se va a bajar, muévase señora jueputa vieja...

- Hay una mala formación entonces...

- No existe. El dice que la formación es mala, yo creo que es mala cuando existiera, pero no existe. GF2

Desde la perspectiva de varias autoridades de seguridad vial, no ha existido una apropiada inversión en el componente de educación vial en el país, lo cual tiene como reflejo los problemas que se observan en las carreteras nacionales. Es relativamente reciente la existencia de una serie de pautas técnicas para esa formación y en general para organizar los aspectos preventivos, mediante el proceso de trabajo organizativo interinstitucional e intersectorial, de investigación e inversión del COSEVI.

- ... en la educación vial nunca repararon, se formó el Consejo de Seguridad vial, donde estaba educación y otros con muy buena visión, sin embargo no se insertaron los recursos suficientes y ni siquiera educación con la especialidad de seguridad vial no existía. Comenzó ahí el Consejo con ingeniería para ponerle señales a la gente, porque esa era la necesidad, con policía de tránsito para detener al que iba muy rápido y ponerle una multa. No es sino en el año 85 y 93 cuando ya empieza a aparecer educación vial como una necesidad. E3

... la forma en que Costa Rica se ha venido desarrollando en lo que es la formación del costarricense como conductor, no es sino hasta los últimos años, del 95 en adelante, que se tiene una perspectiva diferente con respecto a lo que debe ser un conductor, a qué responsabilidades tiene un conductor, cómo debe desempeñarse en el manejo de un vehículo, qué debe demostrar un conductor en carretera ante los demás conductores y cómo puede prevenir el conductor situaciones en la carretera, de diferente índole, no solo de un accidente, sino de situaciones que puedan generar cualquier conflicto. E3

Aún con las críticas generalizadas con respecto a la formación vial, en el desarrollo de los grupos focales y de las entrevistas, también se realizaron comentarios con respecto a que, pese a ello, algunos aspectos preventivos han permeado positivamente. Los comentarios, sin embargo, no están exentos de dudas.

(-Y acerca de la prevención de riesgos en carretera ¿has aprendido acerca de eso?-)

- He aprendido a usar el cinturón principalmente, tanto bien como mal, nos ayuda bastante, mucha gente dice no... es que un señor se accidentó, murió y no pudo salir del carro porque tenía el cinturón puesto, el carro dio vuelta, quedó boca abajo, el carro explotó, dos acompañantes venían con él no llevaban cinturón, se escaparon, él lo llevaba puesto no lo pudo hacer. O sea, yo hasta cierto punto digo, será cierto, será mentira, yo nunca he estado en una situación así, pero para mí el cinturón sí es importante. E4

- Creo que aquí al menos en Costa Rica se ha compuesto mucho eso, porque antes uno tal vez veía un vehículo que no tenía ni una señal sinceramente, usted iba detrás de un vehículo y ni sabía a dónde se iba a meter porque día y no tenía nada, y ahora creo que se ha... el tránsito se ha... medido mucho en todo eso, ha sacado mucho provecho porque ahorita podemos ver que un tráfico lo para a uno y le pide una señal y la otra, velocímetro y luces y todo eso, entonces por ahí yo creo que el tránsito ha hecho muchas cosas buenas, ahorita. E5

Uno de los aspectos que se repite en los y las participantes de esta investigación, consiste en la crítica a lo que desde su perspectiva es el enfoque prioritario actual de la educación vial institucionalizada. Sus opiniones ponen en evidencia una estructura organizativa institucional que en la práctica no ha logrado integrar el componente educativo y preventivo, de forma tal que la educación vial se invisibiliza y se construye socialmente una imagen de que esta es un requisito para obtener la licencia de conducir. Los y las participantes apelan a que la educación vial sea vista como una serie de conocimientos y pautas de actuación para fortalecer el desarrollo humano y social de todas las personas (usuarias del sistema vial), no una información rápida hecha únicamente para quienes quieren ser conductores/as y ganar un examen teórico y práctico.

... en los 80 Costa Rica dejó de construir espacios para los vehículos, se construyó la última carretera para desplazamiento de vehículos a gran escala, que fue la carretera Guápiles-San José y de ahí en adelante se ha dedicado a remendar huecos y a hacer muy pequeños tramos, todo lo de infraestructura se dejó de lado y la formación del conductor peor. Únicamente nos abocamos a preparar un conductor para un examen y no a la formación real de un conductor. Considero que la formación de un conductor debe marchar paralela a lo que es el desarrollo humano de la persona, por qué, porque si usted está en Costa Rica se enfrenta a una carretera llena de vehículos como conductor, peatón o pasajero, y si está en cualquier país del mundo es la misma situación. En Costa Rica no nos preparamos para formar al conductor. E3

De hecho, cómo se certificaban los conductores antes, el conductor llegaba y le hacían una prueba de maniobrabilidad, yo pienso que era una prueba casi de muerte, lo llevaban ahí a la cuesta de Barrio México, y lo ponían ahí si se venía para atrás y se mataba entonces no le daban la licencia, si lograba sacar el vehículo entonces lo dejaban salir adelante... E3

*- Yo pienso que en Costa Rica no hay educación vial, no existe, porque ese curso del INA la verdad es que **yo me doy cuenta de gente que nada más va y lo paga por debajo**, y ni siquiera se dio cuenta de qué es lo que tenía que leer o qué dice el curso, simplemente él va y ya está el examen lleno... como dicen, cosas así, verdad... Los cursos son como muy apenas para pasar, yo digo que para dar la licencia nada más, pero no son así como muy profundos. E7*

- Yo pienso que (-la educación vial-) debe de profundizarse más a la juventud, ser un poco más enfático y como más retroactivo, porque como dicen a veces uno estudia nada más para tener una licencia y hasta ahí llegó, yo pienso que es ir educando desde la escuela, porque no estamos hablando que un vehículo nada más es un carro también estamos hablando de una bicicleta. Porque se ven muchos accidentes de tránsito a nivel de lo que es vehicular, porque un niño desde el momento en que ya anda una bicicleta, ellos no están viendo el peligro que se está viendo actualmente, y así se han visto muchos casos, ellos ya andan, andan como locos pero ellos no conocen todavía todo eso, yo creo que hay que ir formando desde lo que es nuestra niñez en adelante, para tener un poco más de compromiso. E6

Como puede leerse en varias de las citas y ha sido reiterado en esta investigación, la falta de credibilidad en los cursos y en las instituciones del sistema de seguridad vial, se relaciona también con la percepción de altos niveles de corrupción en este ámbito. En el fondo existe el cuestionamiento a una acreditación que no es garante de información y formación apropiada para el desempeño al conducir.

En el texto que sigue, se ve el impacto que causa en una mujer joven que aún no tiene licencia de conducir, enterarse de que alguien en quien confió su seguridad había comprado la licencia, a partir de esto ella hace una generalización y desconfía de la formación de conductores y conductoras. Algo similar se observa en la cita que aparece en segundo término, en este caso, llama la atención que al observar las malas maniobras, antes que ensayar cualquier explicación, la informante asume que la persona que conduce mal obtuvo una la licencia de manera inapropiada, lo que refleja una duda en la institucionalidad que la acredita:

(-¿Qué opinás de la formación de las personas que conducen vehículos, de la formación vial?-)

- No sé con esa compradera de licencias también, uno no sabe ni que pensar. Un día de estos venía para San José, venía con mi hermano, venía la novia de mi hermano, yo venía preguntándole a mi hermano cosas, como qué significa la doble raya, que cuando hay doble raya pero que está como en cuadritos y demás... y la novia de mi hermano se puso a preguntarle lo mismo a mi hermano, y le digo yo: ¿vos no tenés que saber esto?, y me contestó la muy descarada que es que **ella la había comprado** que **ella no sabía nada de eso**... me quedé así como no te da ni vergüenza, o sea, **por cinco mil pesos compró una licencia**.

-... De hecho fatal, de hecho yo sin saberlo había andado con ella, ella maneja bien a lo que yo puedo decir que maneja bien sin yo saber conducir, las señales de tránsito digamos que cuando hay un alto ella respeta los altos, se fija, lo básico me he dado cuenta que sí lo hace, pero lo demás, ahí sí me he dado cuenta **que no sabe nada**. E4

Ahora que venía yo de Jacó el fin de semana, venía una muchacha adelante, esa muchacha no sabía manejar, se tiraba al centro de la calle y al otro carril. Un camioncito repartidor que venía como asustado supongo, le rayó, se le puso adelante y puso las intermitentes, como escoltándola, pero aún así ella se salía. Digo yo esa mujer no sabe manejar y supongo que tenía licencia. E9

El componente de seguridad vial es parte de los contenidos transversales en la currícula escolar²⁰, y aunque los y las participantes consideran relevantes los conocimientos acerca de los significados de las señales de tránsito y otros componentes de seguridad vial como cruzar las calles, igualmente indican que estos son insuficientes, escasos y desvinculados de las prácticas cotidianas, pero ante todo se ven poco relacionados con la preparación técnica y actitudinal para conducir un vehículo. Esta ausencia se señala como muy relevante para la educación secundaria, pues es a partir de los 18 años que muchas personas solicitan su licencia de conducir.

La inconsistencia de esta modalidad formativa a la que aluden los y las participantes de la investigación, podría estar impactando a nivel subjetivo a tal punto que se ha construido una disociación entre lo que se aprende en la teoría y lo que implica la práctica de conducir cualquier tipo de vehículo o de transitar a nivel peatonal.

*- Antes que chofer uno es peatón. Usted más de una vez como chofer ha dado una vuelta en una esquina, y usted a todo el mundo se le quiere llevar los pies porque hacen el alto en media calle, la gente para cruzar la calle lo hace casi en media calle el alto. Entonces si no hay formación de ahí, si las leyes se cumplieran realmente como tiene que ser, todo el mundo en su esquinita o en la pura acera, ahí no hay peligro, díay desde ahí se empieza todo, **no tiene formación como peatón, menos la va a tener como chofer.** GF2*

-... hay gente que es muy irrespetuosa, hay gente que creen que son el hombre plástico o no sé que si se tiran por media calle... tampoco es que me voy a pasar por la Avenida Central o la Avenida. Segunda con todos los carros pasando por todo lado, tampoco es que me voy a hacer tirada, yo al menos paso si los autos están detenidos y paso por media calle, pues paso si los autos están detenidos, pero que por media calle y ahora sí que literalmente hablando, entre los carros en movimiento yo no, otros he visto que sí lo hacen, pero yo no .E4

²⁰ La Dirección de Educación Vial cuenta con un Programa de Educación Formal que se ejecuta en centros educativos (charlas, espacios de información y sensibilización dirigidos a la comunidad educativa). De 1996 al año 2002 se implementó un proyecto en 10 y 11 año de educación secundaria, en el cual 100 docentes con capacitación previa impartían cursos de seguridad vial. Se señala que aunque los resultados fueron positivos, el proyecto fue interrumpido en el año 2002 por cambios en las directrices políticas del MOPT. También a este Programa de Educación formal corresponde la Escuela Vial que se ubica en los alrededores del ICE en La Sabana, cuyas instalaciones y equipamiento se ha deteriorado a lo largo de los años, se indica que no se pueden hacer mayores inversiones en ella debido a que existe un impedimento legal pues el terreno no le pertenece al MOPT. (Lic. Hugo Jiménez, Director General Educación Vial, noviembre 2006). En el COSEVI se considera que la prioridad debe ser incorporar contenidos en forma transversal y no la ejecución de cursos específicos. En este sentido, existe un programa educativo elaborado por COSEVI, que transversa enfoque de derechos, de género, generacional y contextual, para apoyar la transversalización de contenidos de seguridad vial a nivel escolar en el MEP, cuenta con varios folletos por niveles y videos. (MSc. Roy Rojas, Director de COSEVI, Comunicación personal, febrero 2006). No se profundiza en esta propuesta pues su creación y lanzamiento es muy reciente y su evaluación y análisis no es parte de los objetivos de esta investigación.

- Sigo insistiendo que también que cuando uno conduce tiene que ir concentrado, igual siendo peatón, tiene que ir concentrado, porque un ejemplo, ahí por el banco negro, ahí antitos de la MacDonald, por esa pasada, usted va y está el semáforo en verde y uno tiene la pasada y usted ve más de uno que va caminando ahí y no están viendo el semáforo, o sea van como en otras, yo siento que tanto el conductor tiene que ir concentrado que voy manejando problemas aparte, tranquilidad, todo ir concentrado que voy manejando, tanto el peatón, voy transitando por una acera, hay semáforos, ir más (-observando-) en la calle, verdad. Yo más de una vez voy por ahí y más de una vez se me atraviesa alguien, diferentes edades, sexos, el que sea se te atraviesa, a veces son carretillos... o sea tiene que haber concentración tanto del peatón como del conductor. GF2

(- la formación vial-) Para mí anda mal... digamos que lo que se da de educación vial es nula, no se aprende nada. En escuelas o colegios es muy mínima. (en los cursos de seguridad vial) es muy mala usted hasta le paga al profesor y le da la licencia. La educación vial es mala o nula y depende mucho de cómo sea la persona de con quién anda, para.. como que ellos mismos se instruyen de lo que ellos ven en la calle para manejar de la forma en que lo hacen... O sea el aprendizaje ocurre en la calle. E8

En relación con las campañas formativas y los espacios informativos que se realizan por los medios de comunicación nacional, como alternativas para promover una cultura de prevención vial, la opinión de diversos participantes del estudio en general fue positiva aunque con algunas críticas.

Con respecto a los noticiarios y diarios nacionales que frecuentemente mencionan los accidentes de tránsito en los espacios de sucesos, algunos informantes señalan que aunque generan preocupación por lo que ocurre alrededor, no logran identificación en el público para corregir sus comportamientos, pues se asume que es un problema que le va a ocurrir a otras personas. Se critica que no se aproveche el espacio para explicar qué tipo de maniobra o situación generó el incidente sobre el que se informa, o aspectos de la legalidad que están implicados y así contribuir con la formación vial; también se percibe que muestran las contradicciones de las instituciones.

- Por ejemplo, las noticias se encargan de dar el accidente, pero no se encargan de decir por qué ocurrió el accidente. Si dijeran antes había accidentes no tantos como ahora, ahora desde que está RITEVE la gente sabe que tiene RITEVE y que el carro está en perfectas condiciones y andan.. pero después sacan que nombre que RITEVE dijo que esto que lo otro, que el bus no tenía casi frenos, que había pasado leve, y no se qué y no sé cuánto, entonces por qué dejaron circular el carro así. Si la prensa dijera el bus venía a equis cantidad, los que venían montados en el bus, no dijeron en ningún momento, no es que el chofer hizo esto o hizo el otro, no dicen no es que pasó tal cosa, simplemente el accidente. Si se pusieran a contar desde el tiempo atrás que el problema sucede que en un cruce siempre se brinca alguien, que siempre pasa algo. **Las noticias no se encargan de corregir la ley, por eso vamos a seguir en los mismos problemas.** GF2

(-Las noticias-) No díay yo creo que a los únicos que afecta es a los familiares, porque... o tal vez sí mucha gente se pone a pensar será mi familia, será mi hermano, será mi papá, o cualquiera, pero sí, no yo creo que los únicos que los afecta son a los familiares. Claro que uno... al menos yo veo noticias y uno dice juepuña pobrecita la

*familia, es lo que uno piensa en la familia... Sí eso es bastante, en veces... es bastantillo feillo, porque uno lo ve y tal vez si es un impacto muy grande, o lo ha visto en vivo, al menos yo he visto accidentes en vivo cuando voy, y uno mejor ahí piensa un poquito y se va más suavcito, pero ya **a usted se le pasó eso, se le olvidó y ok sigue igual.** E5*

*(Las personas-) ...Se sienten desconsoladas ver el tipo y la magnitud del accidente, más que todo, y ver que tantas veces que **se dice una y otra cosa y se hace lo contrario**, igual que lo que se está diciendo, y hay a veces que nosotros mismos como humanos cometemos errores. E6*

*- Diay yo creo que ninguno, porque siempre se maneja igual, yo veo que pasa un chavalo y digo, diay qué será que ese señor no vio el accidente tan grave que hubo hoy en la mañana, por decirlo así, no vio la noticia del montón de choques que hubieron, porque **como que no nos entra en la cabeza, verdad, como que a nosotros no nos va a pasar.** E7*

En relación con las campañas que con frecuencia realiza el Instituto Nacional de Seguros y el COSEVI, algunas personas consideran que son de buen nivel y contribuyen a evidenciar problemas o a promover comportamientos adecuados al conducir. En especial, tanto en las entrevistas realizadas como en grupos focales y en sondeos informales con taxistas, se destacó como un mensaje de impacto, un corto de televisión en que un conductor al desplazarse por la carretera va mirando a varias personas y en todas ve su propio rostro. Se indica que este tipo de mensaje permite que las personas asimilen que el mismo trato que dan les será devuelto.

Como puede verse en los textos que siguen, aún con la impresión positiva que les genera el aporte de las campañas, es general la desesperanza que aparece en ellas y ellos cuando comparan las campañas con los problemas existentes a nivel vial. Precisamente, algunas personas conciben estas campañas como un reforzamiento para quienes están más jóvenes, asumiendo que con las personas adultas esta no es una alternativa muy significativa para modificar sus comportamientos como se espera.

- Con respecto a los anuncios son una gran contribución a esa cultura. Digamos lo del cinturón de seguridad, en COSEVI nosotros tuvimos un director, que es periodista, que para mí fue bastante bueno, el quiso hacer un anuncio tan crudo que en verdad la gente viera lo que sucedía, o sea el efecto de una Corte, de que no solo el efecto psicológico de que maté a una persona, sino que pasé por una Corte, cómo lo ve la sociedad, o sea todos los efectos, o sea él quería demostrar todas esas cosas, los anuncios como la cortesía del INS, el respeto, le ponen un muchacho que es igual, o sea todos son los mismos, entonces los anuncios contribuyen mucho a que uno inconcientemente, uno va con ese anuncio y así inconciente lo siga. GF2

- ... hay campañas muy buenas, pero qué hacemos con mencionar todo eso pero no se da la práctica, es bonito que usted me diga sale eso, utilizar eso, diay pero si yo como persona no lo practico, no está haciendo nada, no está llegando a nada eso.

(-¿A qué crees que se deba que no se hace ese gancho, veo, y practico?-)

- Falta más compromiso de la misma población, estar recayendo, hay que ser majadero para que las cosas caigan. E6

¿Y qué opinás vos de las campañas?

- Le sirven a los que van comenzando, a los que ya andan en carretera no les importan, o sea los que quieren entender, entienden y los que no... no. E5

(-Las campañas-) - Para mí sí están bien hechas, que la gente no quiera poner de su parte es otra cosa... E4

(-¿Qué será lo que se necesita para que nos entre en la cabeza?-)

- DÍAY no sé, ve ese anuncio que hay ahora de un chavalo que va hablando por celular y atropella un chiquito. Y uno se queda viendo, Yo digo Dios mio que eso no me pase a mí nunca, y sin embargo usted ve a la gente por la calle y haciendo eso. Como que en el momento que se monta uno en el carro se le olvida... No es con uno. E7

Tal y como se ha analizado en otros apartados de esta investigación, existen muchas otras problemáticas y situaciones, que refuerzan completamente lo contrario a lo que las campañas promueven. Entre ellas, existen video juegos, películas y juguetes, que proveen modelos de actuación donde la norma es la velocidad y la destrucción de los vehículos. En este sentido fueron mencionadas por varias personas, en sondeos, entrevistas y grupos focales, la serie de películas llamadas Rápidos y furiosos, que han sido muy populares entre la juventud.

- Ah sí, digamos como para la juventud, como eso de esas películas que están dando de Rápidos y furiosos, más de uno se agarra de ahí para andar haciendo piques, al menos aquí hay una pista de piques en Guápiles, aquí en San José también hay, y díay más de uno de ahí se agarra y tal vez piensa que cuando anda aquí en carretera está en la pista de piques y verdad. E5

Por ejemplo, ví unas películas que estaban pasando la vez pasada, Rápidos y furiosos y juepucha hacen loco y muchos muchachos quieren imitar eso... es más hasta arreglan el carro igual, y el problema es que los carros hoy en día... un choque y se desarman...

(ahí parece que fueran de hule) y en la realidad es otra cosa. E7

El énfasis que dan los y las participantes del estudio, acerca de que falta información y hay desconocimiento tanto a nivel peatonal como al conducir vehículos, en aspectos básicos de la circulación por las vías, parece ameritar campañas que integren lo informativo con lo actitudinal, poniendo en evidencia también las implicaciones de los comportamientos de riesgo relacionados con los encargos de género.

Precisamente, a efecto de incorporar al análisis información oficial utilizada como guía de contenidos básicos para impartir cursos de seguridad vial a personas

adultas, como parte del análisis documental, la investigación se propuso la revisión -desde una perspectiva sensible al género- del Manual oficial de Educación Vial, denominado *Manual del conductor*, producido desde la Dirección General de Educación Vial del MOPT y avalado por el COSEVI.

El documento fue analizado mediante dos categorías básicas:

- información acerca de comportamiento de los conductores, relacionada con manifestaciones de violencia y
- sesgos de género en conceptos y lenguaje.

En términos generales, el documento presenta de manera bastante clara todos los aspectos básicos que debe conocer y aplicar una persona para conducir vehículos correctamente. Se brinda información en relación con el tránsito y la seguridad vial y acerca de factores ambientales, del vehículo y factores humanos que intervienen en estos; además, se citan aspectos básicos de la legislación de tránsito y normas de circulación. Pese a la calidad observada en contenidos técnicos en relación con el ámbito de seguridad vial, y a la diagramación amigable, todo el texto contiene un sesgo de género en el lenguaje que utiliza.

De su título en adelante, salvo contadas excepciones, el documento parece dirigirse únicamente a un público meta masculino, lo que implica una negación de las mujeres que conforman el 25% de las personas que debieron estudiar este Manual y que ahora tienen su licencia de conducir. En el texto se reiteran los términos: conductor, el costarricense, el peatón, el futuro conductor, el usuario del sistema de transporte, autoridades de tránsito (planificadores, controladores, diseñadores), docentes, abogados, técnicos, empresarios de transporte; todo referido en género masculino. Excepcionalmente aparecen los términos de: estudiantes, ciudadanía o personas, de forma general e incluyente.

El documento hace énfasis en términos de los factores humanos involucrados en el tránsito y la seguridad vial, pues desde los objetivos que se plantean en la presentación del Manual se indica la importancia del error humano en accidentes,

tanto por parte de peatones como de conductores. Se interpela a un cambio de conducta donde exista respeto, cortesía, responsabilidad y aplicación correcta de los conocimientos al conducir.

“En el campo educativo, un primer objetivo es la formación de mejores conductores y peatones, fomentando un comportamiento de respeto y cortesía entre quienes comparten las carreteras: dos de cada tres accidentes se deben a error humano, producto de la impericia, inexperiencia e irresponsabilidad de los conductores. Una cuarta parte de las lesiones a personas se debe a la imprudencia del peatón, quien siempre lleva la peor parte y suma la mayoría de muertos en accidentes.” “El segundo objetivo por lograr es un cambio de conducta: el respeto a los dispositivos de seguridad y el cuidado al transitar; muchos accidentes suceden en carreteras planas, secas y despejadas. Las investigaciones revelan que un 45% de los conductores muertos estaban bajo estado de ebriedad. El tercer objetivo propuesto corresponde con la disminución de accidentes. Por constituir la cuarta razón de muertes en Costa Rica, interesa sobremanera atacar las causas de los 4500 percances mensuales – donde el mayor porcentaje de accidentes son provocados por jóvenes menores de 30 años- con lesión para 1000 y muerte para 25 personas cada mes.” (MOPT, 2001, pág. V, VI)

Precisamente en el capítulo II, se especifica cada uno de los factores de la trilogía vial: factor humano: **el hombre**; el factor vehicular: vehículo, factor ambiental: la vía pública. De nuevo, se observa aquí un sesgo de género en el cual se utiliza la categoría hombre como sinónimo de lo humano y donde se reproduce como “natural”, sin mayor cuestionamiento lo que se observa en la organización social: hombre-vehículo-vía pública.

Lo anterior contrasta con lo señalado en el capítulo V, en el cual se indica que: *“El factor humano, o sea, **el hombre y la mujer**, son los principales factores involucrados en el concepto de tránsito...”* (MOPT, 2001, p.71). Además, en este capítulo en varias referencias se utiliza el concepto de persona, pero se entrelaza con el lenguaje masculino que prevalece en todo el Manual.

En la introducción de ese mismo capítulo, se describe la sensación al conducir el vehículo en términos de persona: *“En general, la persona que conduce un vehículo experimenta una extraña sensación de poder y dominio, que si no se canaliza adecuadamente puede ser causante de consecuencias fatales”*; allí no se explica qué significa la canalización adecuada y se da por entendido a qué tipo de consecuencias se refiere. No se cuestiona tampoco los riesgos frecuentes de

comparar la potencia o velocidad de los vehículos en carretera, relacionados con esa sensación de poder socialmente inducida.

En el párrafo inmediato posterior se plantea cuáles son las condiciones para conducir, pero aquí ya no son las personas las que deben ser buenas conductoras, sino que de nuevo se dirigen a un público meta masculino: “Para ser un buen conductor, concepto que significa mucho más que saber manejar un vehículo, se necesitan dos condiciones fundamentales: 1) Saber maniobrar el vehículo, 2) Tener actitud o postura adecuada al conducir.” (p.72) Este último aspecto resulta un tanto ambiguo, pues al utilizar el término postura como sinónimo de actitud, no se profundiza en lo que ello implica; además, este término suele ser entendido como posición física.

En el tema de las actitudes y aptitudes para el manejo, el Manual considera que al conducir se requieren conocimientos sociales, normas para circular, nociones de mecánica, pero, además, entran en juego procesos de percepción, intelección, volición; así, se reconoce que quien conduce percibe el ambiente, interpreta los estímulos de acuerdo con sus conocimientos y experiencias previas y a partir de allí toma decisiones. Además, incluyen dentro de lo que interviene para esta toma de decisiones: la habilidad, las aptitudes para el manejo, las condiciones de salud (que pueden afectarse de manera transitoria o permanente –por fatiga, contaminación, intoxicación por medicamentos, por drogas o alcohol u otros problemas) el conocimiento y aplicación de las leyes.

Todo ello se ubica en un contexto con particularidades (día, noche, tipo de vía, clima, etc.) en el cual se recomienda tomar decisiones “*dentro del concepto de “manejo defensivo” (esperar todo, imaginar todo y suponer todo) –pues- “...quien maneja a la defensiva es prudente en extremo y evita todo exceso de confianza en el momento de manejar y circular” (MOPT, 2001, p. 73)*

Más directamente relacionado con actuaciones agresivas o formas de violencia al conducir, en el Manual ello se toma en cuenta dentro de las condiciones

de salud que afectan una buena conducción y, dentro de estas, como parte de las condiciones transitorias o eventuales, que incluyen condiciones físicas (fatiga, contaminación o intoxicación por distintos tipos de drogas) y condiciones síquicas. Entre estas últimas se citan: *“alteraciones nerviosas o emocionales, ira, frustración, baja tolerancia y algunas más graves: esquizofrenia, paranoia, etc.”* (MOPT, 2001, p.77) Ante esto recomiendan:

- *“Trate de hacer ejercicio físico.*
- *Cuente su situación a algún(a) amigo(a) o compañero(a) de trabajo.*
- *Confíe el manejo de su automóvil a otra persona.*
- *Si necesariamente tiene que conducir, trate de relajarse y concentrarse únicamente en el proceso de conducción.*
- *Para relajarse, inhale y exhale profundamente, puede también hablar consigo mismo, o contar hasta diez.”* (MOPT, 2001, p. 78)
- *También en lo relativo al manejo en rotondas se indica mantener la calma y tener una alta dosis de cortesía.*

En este ámbito, el documento pone énfasis en condiciones clínicas como enfermedades mentales individuales, mezcladas con estados emocionales alterados, estos últimos los desvincula del contexto social en que se producen, generando la impresión de que se trata de condiciones inherentes a las personas y no de situaciones que pueden desencadenarse en la interacción con el resto de personas usuarias del sistema o en el interjuego con los otros componentes de la triada vial. Tampoco hay ninguna referencia a que los factores socioculturales relacionados con el género o algunos estereotipos sociales, podrían incidir en actuar con prejuicios o de forma hostil afectando los derechos de otras personas.

Los contenidos de ese Manual se desarrollan en cursos impartidos en la Sede de la Dirección de Educación Vial, mediante tres modalidades: presencial, tutoría y suficiencia. En el curso se desarrollan los contenidos que se citan en el Manual y dentro de ellos se analiza la actitud de las personas al conducir, lo que implica la conducción defensiva y los riesgos que conlleva asumir actitudes hostiles o formas de comportamiento violento, lo que se acompaña de la película de dibujos animados “Motormanía”, no se indica que exista un componente de análisis relacionado con la influencia de los roles de género en la conducción (E3). No obstante, muchas personas hacen los cursos por suficiencia, de modo que solamente cuentan con el Manual analizado para tener contacto con los aspectos ya mencionados.

Es evidente, entonces, que este Manual resulta de gran importancia para transmitir contenidos preventivos, por lo que una revisión de los aspectos analizados previamente, incorporándose reflexiones y cuestionamiento acerca del impacto de prácticas culturales que discriminan en relación con el género, edad u otros ámbitos, sería de gran relevancia. Asimismo, dado que un importante componente de la formación queda en manos de los y las instructores/as, es conveniente que exista una guía y un proceso formativo que profundice en este tipo de aspectos.

Volviendo al análisis del campo de representaciones encontrado en los discursos de los y las participantes del estudio, se analizó también sus percepciones y opiniones en relación con el comportamiento altruista al conducir. La ausencia de comportamientos de cordialidad y solidaridad al conducir, tanto con peatones como con otros conductores y conductoras, es percibida por los y las participantes del estudio como parte de la dinámica de violencia en el ámbito vial y, desde nuestra perspectiva, tiene relación con el clima de desconfianza que se presenta asociado con los sentimientos de inseguridad; sin embargo, pese a las críticas al respecto, y a posiciones encontradas en los grupos, en general se llega a la conclusión que aún estas prácticas se mantienen.

(-¿Existe cortesía al conducir?-)

- Muy poco... Solo el anuncio qué vergüenza... (risas)

- Eso es cierto, es probable que exista (-apoyo de hombres a mujeres en carretera-)

- No, no es cierto.

- En parte.

- Todavía existe, no es que no existe del todo. GF3

- Yo diría que en muy bajo porcentaje, sí hay gente que da campo o lo ven a uno en una situación difícil y para y pase... o por ejemplo que una señora va a cruzar la calle, bueno yo tengo esa costumbre, paro y pase... pero hay gente que anda manejando y no tiene nada de cortesía, como le digo eso es educación que desgraciadamente aquí casi no hay. E7

- Todavía hay gente que uno dice... yo hablo mucho con los chiquillos de la microbús...cuando venimos en una presa les digo voy a ver cómo nos va hoy, y ellos, tal vez pido campo yo y me dan, ve uno buena gente, va uno, van dos, yo digo todavía queda gente amable, todavía hay gente que uno ve en un carro bueno, un muchacho en carro con corbata, o una señora bien vestida, o uno todo destartado y todo... que dice uno todo pachuquillo y todo, hay gente de todo nivel pero todavía gente amable, porque todo el mundo es la agresividad, el estrés de que va tarde y todo, pero todavía hay gente que le hace bonita la mañana o el recorrido a uno. E9

Entre lo que se considera amable y cortés al conducir, principalmente se hace referencia a permitir el paso cuando alguien espera en una señal de alto, pese a que haya mucho congestionamiento; también, que alguien se baje del vehículo para indagar si se necesita ayuda al mirar que se cambia una llanta o se tiene algún desperfecto mecánico.

Este tipo de comportamiento se ve relacionado con la formación general de las personas, con los valores que tengan y pongan en juego en su vida cotidiana al conducir. Además, la cordialidad en las vías se percibe con una aparición diferencial de acuerdo con ciertas condiciones, por ejemplo: se identifica el apoyo entre gremios (entre taxistas, entre conductores de autobús, entre conductores de camiones repartidores), de hombres a mujeres (en ocasiones por solidaridad o por asumir que ellas no pueden solas), de mujeres a mujeres.

Se percibe que es más frecuente observar apoyo en personas adultas de edad mediana o mayores que en personas más jóvenes, se indica que es poco frecuente entre quienes conducen vehículos como trailers o autobuses grandes; sin embargo, algunos participantes relatan situaciones de riesgo donde el apoyo con luces y la guía en zonas nubladas ha sido significativo.

... las mujeres siempre nos dan campo (-a mujeres que conducen microbuses escolares-) y son más consideradas, pero los hombres no, los hombres andan más agresivos pitando, rayando... E9

- Yo le digo a mi esposa, porque ella también maneja, yo le digo, no la mujer no da campo, le digo vamos para que vea, y de verdad la mujer es más descortés en eso, no sé si será que va tan concentrada en su manejo que no se da cuenta pero yo sí eh notado eso. E7

Nosotros cuando andamos con el automóvil la gente nos da campo, y con el microbús no. Es increíble porque es un bus de niños. Nadie... en la microbús solo nos dan campo las mismas microbuses, los autobuses y los taxistas... E9

¿Y los muchachos y muchachas jóvenes?

- Diiay no sé, es que el joven es como más, todo lo quiere muy rápido, entonces no da campo, y quítese más bien y siempre andar adelante, ver como raya al otro, aunque sea rayar solo uno. E7

- La persona mayor es más cortés, por ejemplo nosotros en el gremio (-de taxistas-) hemos acostumbrado eso, que tal vez un compañero que venga... pase, o tal vez una persona que uno ve que está en un cruce y pase. E7

- A mí me ha pasado que ese carro que ando es tan pesado ... dos veces al mes pasaba que se estallaba el carro, y vieras que sí, ya yo estaba comenzando llegaba uno o dos muchachos y me ayudaban yo decía huy Dios mío se está acabando el mundo, verdad. GF3

- Yo sin embargo una vez se me bajó la llanta y me quedé y ni siquiera me había bajado cuando un muchacho me ayudó. GF3

¿ Y entre hombres, hay apoyo, o amabilidad en la carretera?

- Yo creo que eso es como generacional, las nuevas generaciones se están haciendo un poco más aceleradas, y ya no tienen tiempo para prestarle ayuda a nadie, pero hay ciertas generaciones de los años 50, 60 o 70, ese tipo de gente sí todavía es muy dada al servicio, pero que no sean andropáusicos, porque ese tipo de señores mayores que se ponen muy chichosos y todo (risas). Cuesta que le den campo a uno y todo, son bien tercetos. GF3

La disposición a actuar de manera cordial por parte de los y las informantes del estudio, también aparece condicionada a la actitud que logren percibir en quienes, de alguna manera, expresen su necesidad. Además, ello es altamente sensible a la percepción de inseguridad, a la confianza o desconfianza con que se actúa en el espacio público, a las condiciones emocionales de quienes conducen, sus representaciones y formas de actuar consecuentes en torno a características de género, edad, condición socioeconómica o tipo de vehículo, tal y como se analizó apartados anteriores.

- Claro, mientras usted tenga paz, usted: pase adelante, por favor, venga y como dice el señor tiene el chance de parquear el carro, bajarse y pasar la señora alzada si le da la gana. GF2

- Hay unos que dicen ah porque es mujer quiere que le den campo. No, no, que se la juegue. Dicen que como uno dice que la liberación femenina, entonces, no, no que se la jueguen como puedan no les doy campo...

-Esa es una de las cosas que hemos tenido que soportar todas, ellos siempre dicen eso, ah la liberación de las mujeres, ahora aguántense, ahora hágalo sola... GF3

(-¿Si ven a alguien en problemas le ayudan?-)

- Antes era más, antes se ayudaba mucho en el gremio nos ayudábamos mucho, ahora no es así tanto. Pero es que antes éramos muy pocos, cuando yo empecé a taxiar eran como mil trescientos taxis, ahora somos 7 mil y pico, solo en San José, entonces es tanta gente que... antes podíamos decir que todos nos conocíamos ahora no... yo todos los días veo gente diferentes, gente nueva o que tal vez tienen tiempo de andar taxieando pero como somos tantos ya uno no los conoce. E7

Ya de los años de experiencia y es hasta una cuestión elitista. Verdad, porque yo he visto gente conocida que no me da campo y cuando se dan cuentan que soy yo: dicen ay! Y uno trata de hacerlo amable, uno saca la mano, por favor, ya, y le pasaron como treinta carros, nunca le dan campo, en cambio si uno va con el automóvil todo el mundo nos da campo. E9

En los textos que siguen se ve claramente condicionada la cordialidad, en términos de observar cortesía o bien conducción prudente en la otra persona que

conduce, pero si se juzga incorrecta su maniobra la actitud correspondiente es de intolerancia. En el discurso de otros y otras participantes se encontró disposición a realizar comportamientos similares o incluso de mayor riesgo o irrespeto a las normas, si se considera que el otro conductor o conductora está violentando de alguna manera su derecho de paso.

- Hay que señalar una situación, ese problema de la cortesía yo lo he vivido... cuando yo voy haciendo una fila, voy despacio guardando toda la compostura, las reglas de tránsito, y de pronto alguien hace una imprudencia adelantando por un lado prohibido, por el espaldón, ahí es donde yo no le voy a dar campo y creo que todo el mundo va a hacer eso. Pero si usted llega a un lado y se encontró con una boca de calle, alguien está haciendo un alto, esa persona uno no sabe qué reacción ha tenido anteriormente y más bien está esperando, yo creo que cualquiera lo hace, así como lo hago yo creo que todos hacemos eso que le damos chance a un bus o a trailer o un carrito que va a virar porque uno sabe que si uno no se lo da nunca va a salir de ahí, y tal vez él está esperando hace rato, entonces hay dos situaciones, una que es la situación normal, y otra es cuando hay una imprudencia de parte de los conductores que es cuando la cortesía prácticamente se va a cero, no hay cortesía ahí y ahí es donde muy posiblemente ... se genera un conflicto. GF1

*- Algo personal, yo le doy campo a la persona que tiene la delicadeza de pedir el campo. Pero si a mí se me quieren meter a huevo, **me pueden golpear el carro y yo no lo quito.***
-Yo particularmente yo nunca me meto, generalmente bajo la ventana, hago cara de pobrecito y alguien te da campo, sin problema. Siempre hay alguien que me da campo.
*-Por eso digo yo que sí existe, es poco pero existe. Yo creo que **la cortesía evita accidentes.***
-Uno va a cruces donde por ejemplo la reglamentación es muy escasa, no existe un alto, no existe un ceda, o existe un alto o existe un ceda pero la otra vía es muy conflictiva, yo he visto personas que se van metiendo poquito a poquito..., hay gente que comienza a hacer cambios de luces, le saca la mano, (hace gestos) comienza a hacerle ojitos a otros conductores y siempre alguien le da paso... GF2

En términos de los componentes analizados en la construcción de una cultura de prevención, resulta de importancia el papel que cumple el registro y la investigación de los fenómenos asociados con incidentes en el tránsito, para trabajar preventivamente desde las instituciones y contribuir con la formación vial general. Así es reconocido por algunos entrevistados, quienes consideran indispensable, por ejemplo, investigar los fenómenos que se dan alrededor de la ocurrencia de infracciones, pues mediante las estadísticas pueden detectarse indicadores de fallas en el diseño de vías, inapropiada ubicación de señales de tránsito, tendencias en usuarios (peatones, conductores y conductoras) u otros aspectos sobre los que puede actuarse preventivamente.

En el país se han ido creando sistemas de información que apoyan los procesos de planificación y diseño de políticas prioritarias, en cada una de las

instituciones del sistema de seguridad vial. Sin embargo, es en los últimos años que se ha hecho evidente la necesidad de que se cuente con sistemas de información confiable, oportuna y que puedan integrar datos de utilidad para distintas instituciones, a efecto de obtener un panorama más completo de las problemáticas; existen importantes avances en este sentido que se direccionan desde el COSEVI. Lamentablemente, aún no se ha incorporado oficialmente la desagregación por sexo en todas las salidas de información que produce esta instancia.

- Las acciones y creo que me imagino... no podría hablar de porcentajes... hay gente que hace un estudio, los paran... quiénes son, por qué hizo eso. E1

- Yo veo aquí en carreteras que uno dice, Por qué ese carajo cruzó hacia la izquierda, y llega el momento, en la hora pico sabes que la gente no está haciendo las cosas porque quiere, sino porque se metió en una presa, entonces hay un estudio de fondo. Tenemos que meter medidas en vías de tránsito rápido, como la pista, gente cruzando, usted dice ahí no hay infraestructura de un puente, ellos tienen que jugársela y donde hay puente no lo usamos, como en Hatillo, ahí nosotros pasamos... E1

En términos generales, este análisis acerca de la formación para la seguridad vial, ha mostrado que la organización de la institucionalidad en torno a la temática, sigue respondiendo aún a los encargos procedentes de un sistema sexo-género de dominación masculina.

Finalmente, para cerrar este apartado, debe mencionarse que en los grupos y en las entrevistas, se indagó acerca de alternativas para mejorar la formación y la consecuente construcción de una cultura de prevención vial. Como se ha visto a lo largo del análisis, en muchos casos las personas no se representan alternativas posibles, en otros, surge la “mano dura” con propuestas que refuerzan leyes y sanciones, o se plantean modificaciones a la organización de instancias que tienen a cargo la seguridad vial; en la mayoría de los casos, se aboga por una formación integral que inicie con las personas menores de edad y continúe con campañas que acompañen a lo largo de toda la vida.

Tabla 4. Propuestas preventivas realizadas por los y las participantes de la investigación

<p>Formación integral que inicie desde la niñez en la familia</p>	<p>- No qué va, yo pienso que empezar a concientizar a los niños que manejar no es jugando, que es algo muy serio... porque ya nosotros los viejos no vamos a aprender pero los niños sí. Que ellos se den cuenta que el carro no es un juguete, que es una necesidad... y que hay que saber andarlo... E7</p> <p>- En ese caso, la sugerencia más que todo es que los mismos padres de familia... hablar con la familia o con los mismos hijos porque ellos el día de mañana van a tener esa misma actitud para ir de una vez formando desde el hogar todas esas situaciones... las campañas lo que hacen nada más es difundir a las masas pero nada más así por encimita, no está llegando desde la formación que se debe hacerse. Entonces si hablamos de formación estamos hablando de un compromiso, de un carácter, entonces desde ahí tenemos que ir empezando, porque que hacemos nosotros que nos traigan tantos boletines, tanto lo otro, pero la práctica en dónde está quedando. E6</p> <p>- El estado hace lo que puede, pero muchas veces va desde el hogar...lo que hay que mejorar es el respeto, el respeto a las normas... si somos responsables en las vías públicas hay que enseñarles eso a los niños y jóvenes, ejercer la libertad de uno de hacer bien las cosas, lo que hay que mejorar es el respeto a la norma... yo no me explico como una persona quiera estar evadiendo semáforos, o estar haciendo conductas temerarias... GF2</p>
<p>Campañas formativas e informativas</p>	<p>- ... Entonces hay que hacer mucha conciencia y mucha información, tanto del gobierno como de estas cuestiones, pero no hacerlo tan reducido sino hacerlo un poco más amplio, tal vez a nivel institucional, tal vez en medios de comunicación, informar más, meter más, inyectar más a la gente. GF2</p> <p>- Hacer la publicidad en las televisoras, no en la estatal como dicen que esa la ve solo el director, si acaso, es tan mala que es del estado, en esos canales que todo el mundo los ve, una educación cada 10 minutos sacar un comercial. GF2</p> <p>Campañas y programas formativos que enfaticen en el aporte personal para el cambio social: ... trataría de estar en paz conmigo para yo salir en paz con todos los demás, porque si yo tengo problemas todo el mundo va a tener problemas... GF2</p> <p>- Todo redundante en dar el paso a los demás, ir cambiando esa mentalidad de conductores que ... nos montamos a un carro y la gente se transforma, entonces es ir dando conciencia. Individualmente creo que lo he hecho en mí, por las situaciones que yo he pasado, entonces he tratado de que la gente nueva que está a mi cargo, ir inculcándole eso, pero ya ahí si se está haciendo una especie de educación en esos conductores, esa educación está dando el resultado de que en 5 o 6 años no hemos tenido colisiones de pérdidas totales ... entre todos, aportemos, usted ha tenido sus errores, yo he tenido mis errores garrafales, entonces no los quiero volver a hacer, que esto sea experiencia para todos los que estamos aquí, y en una forma comunitaria se ha venido haciendo conciencia y el resultado lo tenemos, golpeados con camanances pero ahí estamos. GF2</p> <p>- Mi contribución así, apegándome más a la realidad, es el cambio en uno, el cambio en uno, sabiendo que no hay educación, sabiendo que no hay esa formación para el peatón, para el conductor, el cambio en uno, en que yo siempre haga conciencia, y yo como peatón, como conductor cambie, que yo sea el que dé el ejemplo a los que vienen para arriba, de que yo utilice el cinturón, de que yo cruce por donde debo, de que yo voy concentrado en las cosas que voy haciendo, yo hago ese cambio, no espero que el gobierno lo haga, empezar por mí... GF2</p> <p>- ... que se hiciera más conciencia sobre cómo ser más responsable, que cuando salga a la calle tenga la responsabilidad de que anda con una máquina que sirve para el placer y para matar... porque a todos nos da placer conducirlo aunque sea estresante, pero hacer conciencia de que también según a la velocidad que uno vaya en las carreteras, que el no estar a la expectativa de la conducción, puede matar a una persona... GF2</p> <p>- Practicar la tolerancia y evitar la confrontación y la respuesta agresiva cuando alguien actúa incorrectamente en la carretera. GF2</p> <p>...y por tercero, evitaría sobre todas las cosas de insultar a alguien para que nadie me insulte a mí. GF2</p>
<p>Servicio efectivo en aplicación de la ley por autoridades de policía de tránsito</p>	<p>- Yo diría que tal vez teniendo más policía de tránsito, más en partes más cercas, verdad, porque en veces tal vez tenemos un policía, una patrulla de tránsito, cada 40 km, tal vez tenerla cada 20, verdad...E5</p> <p>- Claro, y que los tránsitos sean más, no que no se compren tan fácilmente... E4</p> <p>- Yo lo dije al principio usted ve los carros de ministros o personas con polarizados que no se ve nada, en cambio el carrito del taxista o el de uno propio tienen una manchilla ahí negra en el parabrisas porque ya le quitaron el tapasol y se lo quitan y le hacen un parte... - Yo he visto un oficial de tránsito ahí con su patrulla obstruyendo el paso, diay al hombre nadie le hizo una sugerencia, pero si hubiera sido Pedro Palos que está con su perolito, entonces ahí sí lo apretan. GF2</p>

<p>Modificación a la ley: (aumento del monto de las multas, de sanciones, y montos de cobertura de seguros)</p>	<p>- Y para nosotros los viejos que conducimos y que conocemos la carretera, que nos aprete duro la mano el estado, el gobierno, la ley, de verdad apretadita, para que respetemos las autoridades, tanto del tránsito, como las autoridades civiles, por qué razón, porque un carajo delante de un patrullero, da vuelta como un trompo probando un carro de carreras, y hasta que echa humo y chilla el carro y el motor se le quiere salir por encima de la tapa y se va, pero el patrullero no puede detenerlo, por qué, porque qué hizo en la carretera nada más le chilló las llantas, pero no se llevó a nadie, y no golpeó a nadie más adelante, entonces el patrullero dice, diay más bien me le quité con la patrulla para que no me diera a mí y se fuera. Porque no hay ninguna ley que los apoye a ellos, mientras que él no haga ningún accidente, no golpea a nadie, para qué lo va a detener... GF2</p> <p>- Pienso que cambiar las leyes y también lo del licor también, porque tal vez no tenga que ver, pero... hacer las leyes más duras y que los conductores que vengan ahora tengan un curso de más tiempo, hacer más conciencia para que no sea que cualquiera maneja. E9</p> <p>- El primer parte por guaro 500 mil pesos, suspensión de licencia 6 meses, si vuelve a reincidir un millón de pesos, le quito el carro y le suspendo la licencia 5 años. Rayar en curvas 300 mil pesos. Exceso de velocidad 200 mil colonos. Y hacer la licencia puntuada... Pero aquí las leyes, son muy alcahuetas, el hijo de papi porque tiene plata son los que hacen más tonteras, y más torpezas, como tienen dinero los partes los pagan como tomar agua... GF2</p> <p>- ... por ejemplo lo que me pasó a mí , por mí yo le quitaría la licencia de por vida a esta persona, de por vida, nada de que la vuelva a comprar, como normalmente que compran las licencias, no que le quiten la licencia de por vida a él, a la gente que anda drogada, la gente que conduce con droga, que ha ingerido demasiado alcohol, creo que sí que les quiten la licencia. E4</p> <p>... deberían hacer algún trabajo comunal... GF3</p>
<p>Mejoramiento de requisitos para certificación de conductores y conductoras</p>	<p>- Hay una cosa importante, algunos de los choferos de buses son groseros con las personas mayores, yo digo será que piensan que nunca van a llegar a ser viejos, maltratan al pobre anciano. Yo a esa gente la mandaría por lo menos una vez al año a hacer algún curso de entrenamiento, a toda la gente de tránsito... GF3</p> <p>- La gente ahora todo lo arregla con plata. Ese curso no vale nada. Propone dar un curso más especializado para obtener la licencia.... Hay que mejorar el otorgamiento de la licencia, con un mejor examen. GF2</p> <p>- Educación vial, trabajar mejor en las prácticas, en la evaluación de la prueba... nosotros no somos preventivos, esas instituciones son las que tienen que hacer la acción preventiva, el diseño, usted puede ganar ahí 100 o 200 puntos, pero ya en la calle... tienen que haber una gran divulgación, eso le tocaría al Consejo, a los medios televisivos, radiados, lanzando siempre mensajes de educación, y por último entramos nosotros. GF2</p>
<p>Incorporación permanente del tema en educación formal</p>	<p>- Sí, porque estamos viendo que hoy en día manejar es la vida, diay cuántos jóvenes se están muriendo, es un montón, diay si uno se pone a ver las noticias, la mayoría son jóvenes los que están muriendo. Entonces desde pequeños empezar... porque ya un montón de esta gente que anda ahora manejando ya no aprende, ya se hicieron así. Solo que les pase una desgracia a ellos mismos o a algún familiar, tal vez cambian la actitud ... E7</p> <p>- Pensando en las mejoras, empezaría en la educación, como dicen todos desde chiquitos van para grandes, árbol que nace torcido jamás nadie lo endereza, así que desde chiquiticos hasta grandes, eso es lo primero... GF2</p> <p>- En Estados Unidos tienen escuelas como había aquí en la Sabana, donde a los chiquillos los enseñaban a hacer el alto, la parte de darle el campo al otro, un montón de cosas que aquí no se da ...los están entrenando en el colegio a manejar, aquí eso es supervivencia en la carretera, eso debería ser una materia más. GF2</p> <p>-... quiero dejar en el ambiente el lema de este año de la estrategia internacional para la reducción de los desastres "la prevención comienza en las escuelas", ese es el lema, entonces retomando lo que han dicho más de uno de ustedes, yo considero que el problema no lo vamos a arreglar ya en este momento ahora, pero debemos preocuparnos para arreglarlo para que nuestros hijos y nuestros nietos puedan circular en calles donde no haya tanta violencia. Yo diría como ha dicho más de uno aquí que debe comenzar por las escuelas, desde que entra a primer grado parte de la materia de educación para el hogar debería ser educación vial, debería ser como comportarse en las carreteras, como comportarse como peatón, como comportarse como conductor, casi cuando el muchacho salga del colegio al quinto o sexto año que salga con 18 años, que salga formado para presentarse a examen para la licencia de conducir. GF2</p> <p>... en las escuelas y colegios pues dar un bloque ahí de alguna clase de... seguridad vial, pero tratar de hacer conciencia con los muchachos que todos somos iguales y que debemos de respetar y no estar en esa agresividad constante. E9</p>

4.5.2 Tendencia a la omisión o evasión de normas sociales: del “qué me importa” al “a mí nunca me va a pasar”

- ... el conductor cada vez se vuelve más evasor de las normas, más agresivo en su forma de conducir, de ahí la cantidad de accidentes que se refleja a causa de eso. GF2

Como se indicó en apartados anteriores, en el foco de la calificación de lo que es violento a nivel vial, se encontró en los y las informantes la caracterización de que estos son hechos en que se quiebran normas, reglas o valores que en el consenso social o en la normativa han sido definidos como de riesgo, y que transgreden las normas sociales de convivencia, pues implican irrespeto a los derechos de los otros y otras en el plano interpersonal.

Por ello resulta relevante el análisis de lo que implica esta omisión o evasión de lo que denominamos en términos generales “normas sociales”, en tanto ello puede ser parte de una serie de pautas culturales que dificultan la construcción de una cultura de prevención vial.

Desde lo planteado en los discursos, puede verse una relación de estas situaciones con una especie de desconfirmación o evasión de lo normativo asociada con la utilización del vehículo, aunque también se hace referencia a que ello ocurre a nivel peatonal. Como hemos señalado en otros apartados, esto debe concatenarse con situaciones sociales, culturales y económicas que se viven a nivel general y tienen concreción en las familias y las personas, y con otros aspectos como la edad y el género.

- ...es como yo que ahorita me digan, mire es prohibido usar un arma de fuego... como este que se mató un día de estos, diay por Dios, si es prohibido y es una cuestión de violencia que usted se dispare o le dispare a otra persona como pasó en Desamparados que se apiaron una muchacha que iba en el bus, todo eso es violencia... por supuesto, y es normado y es dicho y se dice mire usted no puede ir conduciendo y hablando por teléfono porque usted pierde la capacidad visual, motora y pierde un montón de capacidades normales de ir manejando. Por supuesto que es una violencia porque usted se está brincando eso se lo han dicho, mire eso es malo, no lo puedes hacer, si le da la gana hágalo, usted lo puede hacer pero no se debe hacer. GF2

- Esa violencia así entre comillas que se genera prácticamente en 80% son de aquellos que siempre van a andar presentando ese síntoma de querer hacer todo rápido, quienes no andan en regla, quienes se van con poco tiempo y luego van a correr, que dejan para último lo que van a hacer..., siempre en materia de conductores va a

*ser lo mismo, siempre **porque a nadie le gusta que le digan nada**, ya sabiendo muchos se incomodan, se lo dicen por la televisión, se lo dicen por la radio, todo mundo sabe que no deben entrar ahí, pero entran... E1
O sea es que depende, es que también hay mucha gente que no le importan las indicaciones de seguridad. E8*

Ese desdén por las normas aplicadas en seguridad vial, y la opción por alternativas que claramente las evaden o contravienen (conducción bajo efectos de licor, alta velocidad, no utilizar el cinturón de seguridad, no cruzar por el puente peatonal, etc.), son planteadas en medio de un consenso en el grupo focal de conductores como “el qué me importa”. Desde su perspectiva, de ello se derivan actitudes de indiferencia en los usuarios y usuarias del sistema vial, que a su vez se relacionan con una especie de negación o no anticipación de lo que puede implicar su forma de actuar.

*-Todos esos yo los resumo... tanto el celular, como el licor, el manejar imprudentemente o a alta velocidad, yo lo resume como **“el qué me importa”**. No debo manejar con el celular a qué me importa, no **eso no me afecta a mí**, no debo tomar guaro, ah, qué me importa, todos esos qué me importas, nosotros lo vemos a cada rato, causan heridos y causan muertos. GF2*

También se percibe que detrás de esta evasión de lo que dicta la norma e incluso el mismo sentido común, se concatenan varios aspectos, por un lado, una especie de facilismo por lograr la ruta más corta e invertir el menor esfuerzo, por otro, es parte del impacto que tiene la presión del manejo del tiempo, ya comentado en el apartado 4.4.2 Cotidianidad y stress urbano, pero también implica una especie de resistencia a lo que se impone por obligación.

En las siguientes citas, se observan referencias a lo que desde la perspectiva de los y las participantes es parte de la idiosincrasia costarricense.

*-Yo creo que es importante usarlo, lo que pasa es que siento que el gobierno usó una muy mala estrategia, porque yo no sé yo creo que **todo lo que es obligado nos cae mal**, y el gobierno desde que entró con el cinturón fue con los tacos de frente, lo usa o lo multamos, y no le gustó a mucha gente, por eso ha costado meter esa cultura del cinturón, es más yo a veces no lo uso tampoco. E7*

*-Díay para muestra todos esos muertos aquí en las carreteras estas de circunvalación y en las pistas, díay todo el mundo se manda, ahí se la juegan estrellándose a ver cómo cruzan al otro lado, pero unos cruzan otros no... eso es cultura y educación, si aquí a la gente se le dijera: -Mire las autopistas son pistas, tienen que cruzar por el puente peatonal que está al kilómetro (-dirían-) -¡Ah, **mucha pereza... me la juego**! GF2*

- ...y que estaban propiciando muerte porque estaban dando licencias los que no sabían conducir... eso **es también parte de la idiosincrasia del tico que busca hacer las cosas más fáciles**... es la ruta más corta que resulta ser la ruta más larga... E3

(-Y en el caso de ciclistas...-)

- Los ciclistas son mucho más irresponsables que los conductores... porque siempre... ahora sí me meto. Somos a veces muy... nos gusta andar por el lado contrario, nos gusta andar en contra vía, a veces porque es más cerca, a veces **por evitarnos una gran vuelta**, pero por lo general nos pasamos de la raya, yo me meto en esas que a veces, digo me queda más fácil por aquí, me vengo contra vía. E4

- Diay al peatón no se le ha dicho que la calle es del carro, y ellos piensan que el del carro tiene que frenar y parar porque él va a pasar en cualquier parte. Por ejemplo un día de estos estaba viendo Telenoticias, estaban hablando del puente peatonal de Hatillo 6 que ahí ha habido cualquier cantidad de muertos, y la gente cruza la calle, debajo del puente y les preguntan y dicen, ah no es que tengo mucha prisa. Me contó un pasajero que dice que un día estaba un perro ahí, y dice que él se quedó viendo al perro y subió el puente peatonal y cruzó al otro lado, qué lindo en ese momento haberlo filmado para hacer un comercial, el animal subió y la gente cruzando ahí capeando carros y todo eso... el problema es ese que el que viene en pista viene rapidísimo... -el animal lo captó con los instintos- y uno ve la gente que se tira a cruzar la calle, todo relacionado con el tiempo para cruzar más rápido. E7

Si ello lo relacionamos con que se percibe que los principales involucrados en situaciones de violencia son personas muy jóvenes y, a su vez son las principales víctimas de los accidentes de tránsito, tenemos un panorama complejo. Ello no solo puede hablar de las rupturas y cuestionamiento al mundo adulto propio de su momento de desarrollo, o de un afán demostrativo de invulnerabilidad para confirmar su masculinidad, sino también, puede mostrar una desidentificación con normas y principios de consenso social general, lo que tiene relación con las investigaciones realizadas por Perdomo (2000) citadas en el marco teórico conceptual.

Sin embargo, en dos entrevistas se hizo referencia a esta misma actitud evasora de las normas en relación con personas adultas de mayor edad, en uno de estos casos la referencia señala una total ausencia de representación de límites en la vía, en un hombre calificado como “machista”, el cual asume que la necesidad o la prisa propia es más importante y que el respeto a las señales de tránsito es un asunto de “los otros”.

- Sí ahorita me acordé, el domingo me estaba contando que papi últimamente estaba haciendo los altos y no sé que y yo me quedé así como “en serio, eso es un milagro porque papi nunca hace altos”. Más bien mucha gente en mi comunidad me dicen “le voy a salir dando a su tata porque es un grandísimo reverendo nunca hace los altos” yo les digo si ustedes saben que el que tiene la culpa es papi pues denle a papi, él tiene que pagar el seguro, les tiene que pagar todo así que déle. Dicen, no es que después me mata.

(-dice-) -Que es que anda rápido. Un día me dijo "qué hagan el alto otros" que el andaba muy rápido y andaba en sus cosas.

(¿Qué opinás vos acerca de eso?)

- Que es un reverendo idiota, porque como se le ocurre...

- Sí justamente, más de una vez se lo he dicho... me encantaría que te levantarás a una persona, pero que no le pasara nada grave, dice por qué, le digo yo, - porque ese día tal vez vas a aprender a hacer los altos, porque usted es un reverendo irresponsable. E4

Es preocupante que las referencias de las conductoras y conductores de vehículos de emergencia, también indican vivir ese irrespeto por la prioridad de paso de este tipo de vehículo, situaciones que ponen en riesgo la vida de los y las pacientes que trasladan y que en el caso de las informantes se representa como una incredulidad de los conductores en relación con la verdadera necesidad de su paso.

- Creen que es que uno pasa porque le dio la gana o porque quiere salir rápido de la presa y no es así. Aún nosotras que usamos vehículos de emergencia estamos dispuestas a que nos hagan una multa si no llevamos una verdadera emergencia. GF3

- Nos pasa mucho a nosotros en la entrada del San Juan de Dios de emergencias, que todo el mundo hace el alto empezando en la línea de alto, en la zona amarilla cuadrículada que es de no pararse, en la zona de seguridad y hasta en la siguiente zona de seguridad, todo el mundo hace los altos ahí. Cuando usted viene con una emergencia encuentra carros que no pueden echarse ni para atrás ni para adelante, no hay campo, tiene que esperarse uno a que se ponga el semáforo en verde, etc. GF2

Para quienes hicieron la referencia a esa evasión e irrespeto a lo normativo, el origen se encuentra en una debilidad en la socialización (formación, enseñanzas, valores), tanto desde la familia como desde otras instituciones de la sociedad.

En el fondo de estas actitudes, percepciones y actuaciones se ponen en evidencia serios problemas en la internalización de normas, límites sociales y en la incorporación subjetiva de los otros u otras como iguales que merecen respeto y consideración, tal y como se indicó en el apartado anterior, lo que explicaría esa dificultad de anticipación o de pre-ver lo que podría ocurrir con sus actos (irrespeto a las señales de tránsito, alta velocidad por salir con poco tiempo, etc.).

- ... como dice la gente que sabe, la mayoría de problemas vienen de la casa, y le voy a decir por qué. Ayer salí con un chiquito sobrino mío a hacer un mandado, y ahí es donde uno ve la formación de un niño, oiga un chiquito de 10 años. Yo metí la pata, iba caminando como peatón... por la derecha, entonces ese chiquito me dijo pss M. vamos por la derecha, hay que caminar por la izquierda, le digo, sí señor, tiene razón, disculpe. Oiga, y ese chiquito, anduvimos media hora y ese chiquito me dio unas lecciones, y dije yo... de dónde viene ese chiquito, de

la casa, del hogar, es de donde viene, del respeto a los demás ahí viene. Porque eso pasa, no sé si vale la comparación, como el caso de los niños en la escuela, usted ha visto que muchas veces llega el chiquito con la tarea a la casa y le dice la mamá, ah esa vieja maestra, y desde ahí empieza el irrespeto. Igual es en eso, desde la casa se le empieza a decir a los niños, del amor al prójimo y a la gente, y aquel que va por allá es mi hermano, desde ahí la cosa empieza mejor, ya después uno ya está torcido en eso... GF2

(¿Qué está afectando esa formación... si están diciendo que es muy frecuente el “qué me importa”? - Yo siento que el compañero tiene la razón, en que hay una cuestión que se llama la cabeza del hogar, la formación de uno viene desde la cabeza del hogar, si uno tiene un padre que le enseña los principios, los hijos van a llevar principios. De hecho, en el tiempo cuando yo estaba en la escuela o en el colegio, yo veía una señora entrar al bus embarazada o un adulto mayor, inmediatamente la formación de mi papá era me daba un pellizco, levántese y déle el campo, en este momento usted se trepa a un bus, embarazada, o viejitos y... los chiquillos, los menores de edad, eso ni les fu ni les fa, entonces todo eso viene de los principios que nos den los papás. GF2

- Uno como ser humano es muy tonto. Al menos yo le decía a mi hijo: - vea mi amor nunca se vaya media hora antes del trabajo, usted no sabe si hay un choque, se cae un poste, cierran la calle y usted no va a pasar por ahí, (-debe irse más temprano, con tiempo-) y “hay mami usted si que es negativa”. GF3

- ...una vez pusimos un carro todo hecho leña en el cruce del aeropuerto, en un diciembre, cómo lo tomo yo, diay si ando haciendo loco aquí voy a quedar como ese carajo de ese carro. Nosotros creemos que sí es bueno, desde ese punto de vista...

*Nosotros en campaña hemos utilizado eso, poner carros con sangre y... algunos psicólogos yo he oído como que no es muy conveniente, que son mejores los mensajes, pero a la gente hay que ilustrarla dicen otros, pero yo le digo a usted maneje bien **y usted dice a mí nunca me va a pasar...** E1*

Hasta aquí esto parece ser parte de un campo de representaciones sociales que adquiere fuerza: si “los otros no son confiables” y el espacio público es amenazante y peligroso, entonces, como una defensa: “los/as otros/as no importan” y el “yo” cuenta en tanto se tenga una identificación con el vehículo.

Uno de los aspectos con que muchos de los y las informantes relacionan estas evasiones y desidentificación con las normas que deben aplicarse en el ámbito vial, son los problemas en la aplicación y sanción efectiva de esa misma normativa formal (leyes, reglamentos).

- ...en muchos casos hay normas que son contradictorias o que no son completamente claras y entonces la gente se ampara a eso a no cumplirlas. En otros casos cuando las normas son claras, como decía él, existe una ley y el oficial de tránsito tiene que hacer cumplir, pero muchas veces un oficial de tránsito hace una boleta de tránsito y terminan de dársela a usted y usted se va para donde el juez para quitársela de encima, y sucede que se la quitan de encima.

- No es fácil brincarla, es que en un país de derecho, tanto tiene derecho de uno aplicarle la ley como también uno de defenderse, el que sale corriendo a ir a apelar el parte tiene derecho de irlo a apelar, lo que hay que ver es si el juez está capacitado para eso. El que sea juez no quiere decir que sea muy inteligente o que sea capaz. GF2

- En otros países si usted cruza una calle que no sea en una zona de seguridad y hay policía llega y le pide su identificación y le hace una boleta y le pone una multa, usted no va a donde el juez a que le quite la multa, si usted va donde el juez lo que puede hacer es que se la cobre de una vez...

- ...Y si usted hace un montón de boletas y no las paga, como pasa aquí que hay que esperarse a que renueve la licencia o que vaya a pagar el seguro obligatorio para que le cobren 50 partes que usted tiene, no en otros países usted hace 2, 3, 4 partes, y lo meten en el sistema y le ponen hasta orden de captura y todo. GF2

- Yo siento que eso es por la legislación, creo que es muy permisiva, si fuéramos como en Estados Unidos, que es eso y punto, se acabó, pero somos permisivos, porque las multas son muy bajas, porque la vida no tiene precio, un homicidio culposo, va de tres a 6 años, tres años primera vez tiene derecho a la condicional, por lo tanto no vas a ir a la cárcel. GF3

El cuestionamiento abarca no solamente la actuación de la policía de tránsito, sino también de otras instancias que se relacionan con esta, como autoridades del Poder Judicial y de la Asamblea Legislativa. Se considera que hay una mala legislación pues las sanciones son poco significativas, las faltas se acumulan y el pago de multas pierde el sentido sancionatorio o correctivo; además, existen normas que favorecen la evasión de la responsabilidad. En el ámbito de seguridad vial también se cuestiona que se exige el cumplimiento de la norma y el pago de impuestos, pero no se actúa en consecuencia en el mejoramiento vial.

- (-Las leyes-) Son muy buenas... Yo creo que a lo que he visto, si están bien, nada más que creo que aquí en Costa Rica, digamos las carreteras tal vez marcarlas un poquito más, porque tal vez hay partes donde usted tal vez rayó, la carretera no está marcada y un tráfico lo va a parar allá y le va a hacer un parte sobre nada, y usted le dice la carretera no está marcada y le dice, no pero es que usted no puede rayar ahí, si la carretera está marcada usted no va a rayar. E5

El impacto que ello causa sobre la población y sobre las autoridades de tránsito es comparado por un participante del estudio, con la respuesta de las autoridades judiciales ante los delitos de menor cuantía en delincuencia convencional.

- ...el mismo gobierno tiene la culpa de todo eso. Aquí reformaron la ley de tránsito hace 5 o 6 años, y en este momento es una vulgaridad que usted choque por detrás y yo me eche la culpa y tenga que pagar dos mil colones, que son dos mil colones por Dios, diay cualquiera la arrea a usted y se va y se da a la fuga, la ley de tránsito antes decía que si usted se daba a la fuga y lo metían a la cárcel, ahora no, ahora hay algo que lo defiende a usted, porque usted dice que se estresó y entonces usted tiene el derecho a jalar...

-Y vamos en las multas, en Estados Unidos la red vial se empezó a enriquecer porque se le formó conciencia al patrol police y entonces empezaron a castigar a los conductores, y el castigo va en multas altísimas ...se empezaron a usar para pagar los sueldos de ellos, para que estén bien pagados, para empezar por ahí para que no choriceen y segundo empezar a arreglar la red vial. Entonces llegó un momento en que usted le sale con 100 dólares a un carajo de esos y en la noche está en el tabo..., aquí ganan mal y las multas son de 5 o 10 mil colones, diay si usted gana 300 mil pesos, mínimo que lo agarren hablando por teléfono caminando, mínimo es una multa de 100 mil colones, entonces a usted lo agarran por segunda vez a usted le va a costar pagar 100 mil colones porque esa es una quincena de su salario, la próxima vez se compra su alambrito ahí y se lo pone o deja el teléfono en la casa, pero diay si la multa es una cochinada. Para terminar con broche de oro, como dice X, las

multas tienen una vigencia, si yo pago la licencia cada cinco años las multas se vencen, entonces ya caduca la multa a los dos años, gastaron plata en el tráfico, gastaron en papeleos, gastaron en un montón de cosas y no se hizo nada, ni quedó un registro ni nada, entonces el mismo estado tiene la culpa... GF2

- La autoridad se mina y los mismos funcionarios de la autoridad se sienten mal. Es como estos señores (policías) llegan y ven a un carterista o un cadenero y lo capturan y lo llevan lo meten a la cárcel, lo meten al poder Judicial y son dos horas ya están afuera, cierto?

- Nombre...- Menos todavía,

- Veinte minutos y ya están afuera. GF2

*- Yo pienso que se debe regular más todavía, ser un poco más drástico en ciertas situaciones, más que todo en las personas que abusan mucho en lo que es velocidad y en lo que es el alcohol. Porque ya ha sucedido que hay personas que no tienen que ver nada y son las que salen más dañadas en esas situaciones, y la persona digamos que está en esa situación es mejor quitarle absolutamente, no **aquí somos muy benevolentes**, lo hizo entonces ya le hacemos una sanción, le quitamos la placa, o algo diay pero ya pasó eso y **vuelve a recaer en la misma situación**. Yo pienso que la cosa no hay que curarla dos veces, sino hay que curarla desde la primera... A como vivimos nosotros, es un mal hábito que se ha venido viendo... diay como a los otros no les hizo nada, entonces el que viene atrás hace lo mismo, nosotros copiamos todo eso, entonces diay si a mí no me hizo nada vuelvo a hacer lo mismo, vuelvo a hacer lo mismo. E6*

En este incumplimiento de la aplicación normativa hay dos aspectos que deben mencionarse, uno de ellos fue citado en el GF2, el otro surgió en el análisis documental. Ambos tienen que ver con la existencia de normas para las cuales la estructura institucional no tenía capacidad de cumplimiento a su promulgación, ni esta ha sido modificada a lo largo de los años. Llama la atención que esta normativa incluso aparece citada específicamente en el Manual Oficial de Educación Vial (MOPT, 2001).

En el primer caso, se trata del art. 105 de la Ley de tránsito, que regula la circulación peatonal, y el art. 132 que señala sanciones cuando se transgrede lo normado, entre ello se sanciona con multas cuando no se cruza en pasos peatonales o en las esquinas, el no transitar por el lado izquierdo de las calzadas de las carreteras, del cual no se exige cumplimiento ni se aplica sanción, según indican autoridades de tránsito y participantes de los grupos.

- Es lo mismo, eso es integral, tenemos que empezar a formar a nuestros niños desde que entra el kinder, tanto para poder manejar un carro como en como debe comportarse en la calle. En otros países a usted le enseñan a que solo por las zonas de seguridad debe cruzar, y si se sale de esa zona de seguridad hay un policía que lo puede multar y una buena multa y si lo sorprenden a usted caminando por el lado derecho...

*- **Aquí la hay también esa ley, pero no la aplican...***

- Es correcto, pero si usted me pide a mí mi cédula y me hace un parte por cruzar donde no es, tengo dos costos, o agarro el parte y lo hago así y lo boto porque yo sé que no me lo van cobrar nunca, o voy al Juzgado a que me lo quiten porque simplemente puedo poner en duda hasta su capacidad como autoridad. Aquí sucede eso... GF2

En el segundo caso, el Art. 136 de la Ley de tránsito plantea, dentro de los efectos de la suspensión de la licencia de conducir, que el conductor-infractor debe aprobar un curso teórico para conductores negligentes, que le dará derecho a recobrar su licencia. Al consultar al respecto con el Director de Educación Vial (Lic. Hugo Jiménez), este indicó que se trata de un artículo que nunca ha tenido aplicación, pues no existe la alternativa institucional para ello. Su implementación requeriría la elaboración de un Módulo de capacitación que contemple las principales implicaciones de la conducción negligente; no obstante, esto debe hacerse por medio de una licitación pública, a lo cual la institución y el COSEVI no le han dado prioridad.

Como se ejemplifica en los textos citados en párrafos anteriores y en los siguientes, se evidenció una fuerte tendencia a considerar límites externos e imposición de sanciones o creación de leyes más severas, como forma de regulación de las actuaciones de conductores y conductoras adultas, lo que se representa como la salida para restablecer el control. Llama la atención la vehemencia que se refleja en los discursos de los y las participantes; esta rígida y autoritaria respuesta parece ser una forma de contrarrestar la impotencia que les genera representarse esa desorganizada realidad.

- Entonces aquí decimos que tiene que haber una ley más dura, no una simple contravención, las normas existen, pero tienen que ser más drásticas. E1

- A las leyes, las leyes son muy suaves, aquí en Costa Rica, las responsabilidades civiles que tiene el conductor son nulas casi. Entonces por ejemplo, si aquí el conducir con una licencia vencida... es decir por decirle algo si yo llego a migración con mi cédula vencida, yo llego a nada, a mí no me atienden... no tengo el documento que hace constatar que soy una persona costarricense, aunque tenga una vencida. Aquí si un conductor tiene la licencia vencida, debería perder su derecho a decirse que es un conductor que tiene la potestad del estado para circular. Por qué porque no sé si ya no ve del ojo izquierdo o no ve de los dos ojos,. GF1

- Aquí lo que hace falta es una reglamentación más eficiente, no es posible que sigamos atendiendo muertos producto de conductores ebrios y que las leyes sean tan suaves que a los dos meses esté ese conductor otra vez ebrio conduciendo. GF1

(-No se usa el cinturón de seguridad-) - Porque no ejercen la ley, si ejercieran la ley, el primer parte que se lleve usted de 50 mil pesos, o de 100 mil pesos, a ver si se le olvida, acaso a usted se le olvida pagar el agua... sino se la cortan.

- Aquí si aplicaran las leyes como realmente debieran aplicarse, no haría falta andar con cinturón de seguridad aquí en la capital, pero quién se mete a una rotonda a 30 km por hora, jamás si usted no le pega el gas y sale con el carro levantado no pasa esa rotonda, nadie le da chance de pasar, todo el mundo da vuelta espantado ni sabe para dónde va. GF2

Un aspecto que se relaciona con lo anterior, ya mencionado en otros apartados, es que los y las participantes hicieron énfasis en la confusión que se genera para quien se apega a las normas, conducir automóvil en el contexto urbano. Al parecer muchos conductores y conductoras ponen en juego una escala de valores, donde está más ponderado circular rápidamente en la vía, que cumplir con las normas o respetar la prioridad de paso de otros, de este modo actúan en consecuencia y, como si se tratara de una auténtica distorsión cognoscitiva, se sienten con “la autoridad” para ofender, apresurar, o censurar a los que proceden correctamente. En estos últimos tiene tal impacto que no solo les genera mayor inseguridad, sino también una pérdida de credibilidad que se generaliza a los componentes del sistema vial.

- Entonces el que alguien esté respetando las señales de tránsito correctamente hace que otro le critique y lo haga sentir que está haciendo algo malo.

- Al menos ahora que marcaron las calles, yo digo que para qué botaron la plata en eso, digamos estas calles que han marcado, la mayoría de gente... vea si usted está haciendo el alto, deja la zona peatonal, que es lo correcto, está un tipo atrás y... ahora la gente se atraviesa entonces no pasa, ni pasa usted ni paso yo, esos son los buenos choferes, si usted va y para aquí y deja la zona hasta que se le ponga en verde para pasar, usted es el mal chofer. GF2

- Está bien con las que no están marcadas, estamos de acuerdo, pero vaya ahí por la av. 10, por ahí hay unas que tienen unas rayas bien hermosas, bien blancas, bien lindas, pero párese ahí por la Chavelona, Av. 10 para que vea, ahí todo el mundo se atraviesa; yo un día de estos le decía a un inspector para qué gastar pintura en esa carajada, inclusive usted va a pasar como peatón y no puede porque la gente se atraviesa, desconocen totalmente la señalización.

Porque los mismos tráficos han permitido eso, hay una reglamentación hay una ley sobre eso y el que se pare en esa línea va con un parte. GF2

-... Díay como es posible un señor la vez pasada va con la familia y los hijos, y pasó y se brincó un alto, así, el señor que iba delante de mí tuvo que frenar y le toca el pito y (-el otro-) se puso agresivo, díay yo lo alcancé y le digo, díay señor por lo menos tenga responsabilidad de su familia, usted se brincó el alto y se enojó, dice uno qué raro, qué actitud más rara, como que no tienen eso en la mente, la responsabilidad de que la gente que anda en el carro depende de él que es el que va al volante. E7

Como vemos en otros apartados, existen referencias importantes a que en instancias clave de la seguridad vial, se dan situaciones de corrupción. Además, si esto se une al clima general de denuncia y evidencia de situaciones de corrupción en el ámbito nacional, los espacios de seguridad vial también se perciben como parte de esa realidad.

(-¿Qué opinan de los cursos de educación vial?-)

- Creo que es de lo que está más corrupto, porque creo que cualquiera tiene una licencia.

-Yo creo que debieran de mandar a todo el mundo el curso MABE. GF3

- Y cómo era la licencia, para qué importaba la licencia eran dos tapas de plástico con un cartoncillo ahí, ya después **el país se dio cuenta de que la licencia la falsificaban y era un negocio y una sinvergüenzada falsificar...** E3

En una encuesta de opinión acerca de la percepción de la corrupción en Costa Rica realizada por Madrigal y Montenegro (2006), se encontró que en una escala de 0 a 100 para valorar la magnitud de la corrupción en diferentes actores sociales, la población valoró que los políticos ocupan el primer lugar (73 de 100), los oficiales de tránsito (promedio de 61) ocuparon el segundo lugar, seguidos de los oficiales de policía y los funcionarios públicos (promedio de 54 en ambos). Con magnitudes menores pero también altas, se encuentran los funcionarios de la empresa privada (43), estudiantes (39), sacerdotes (38), médicos (36) y profesores (34).

Gráfico 5
Percepción de la magnitud de la corrupción en diferentes actores sociales (escala de 0 a 100)



Fuente: UCR. Escuela de Estadística. Centro de Estudios de Opinión. Encuesta de Opinión Oct-2005.

Un ejemplo de esta percepción generalizada de corrupción, aparece en uno de los informantes, quien considera que el gobierno es el principal evasor de las normas. Esto resulta inquietante, pues se plantea una contradicción entre lo que se solicita a los usuarios y usuarias del sistema -en general- y lo que se practica al interior de las instituciones que promueven, regulan y sancionan las normas. La cita

que sigue es más que elocuente al respecto, muestra una imagen del origen de la evasión de la norma, como un efecto de compararse con quien modela la autoridad o con quien ha logrado más prestigio y poder social (“si ellos lo hacen por qué yo no”, “lo han logrado porque son más vivos”, “hay que aprovechar la oportunidad”) lo cual resulta un principio básico que promueve la corrupción en la base social:

*- Pero en este momento, en lo que usted está diciendo, yo siento que en ese aspecto la parte de tránsito, yo creo que el gobierno tiene mucha culpa, porque el gobierno tiene que dar el ejemplo, hay detalles... a mí me exigen que mi carro esté full de todo y usted ve las patrullas, con el perdón del compañero y se andan cayendo a pedazos, andan sin un stop, usted ve las patrullas del tránsito con las cúpulas quemadas, con la luz de freno quemado. Usted va a RITEVE y le dicen que porque tiene un poquito de polarizado lo tiene que arrancar y los carros de los ministros son negros, negros y el del presidente, entonces usted dice, cómo es, aquí lo que es bueno para el ganso es bueno para la gansa, entonces por qué si a mí me exigen equis cosa y por qué ellos no dan el ejemplo, por qué los carros que son del Estado no andan como tienen que andar, y la mayoría andan sin revisión técnica y a mí sí me exigen, entonces vamos a lo mismo de lo que usted dijo del por qué le vale... **porque si el otro no hace que es la autoridad, entonces por qué lo tengo que hacer yo?**... llega un momento en que por más... como conductor yo tengo la experiencia de no volver a meterme en enredos, si alguien llega y me mienta la madre y de todo... qué Dios lo bendiga muchacho, qué Dios lo acompañe y camine porque no va a dejar nada bajarme del carro, pero hay otras cosas que uno mismo las alcahuetea porque uno dice, cómo es posible que yo estoy gastando en el carro 100 mil colones en un montón de gastos para no pasar RITEVE y ve usted los otros carros que se andan cayendo en pedazos y son los que tienen que dar el ejemplo. Uno lo hace porque uno tiene que andar bien por ley, porque sino no puedo sacar mi carro, **pero hay cosas que lamentablemente vienen desde arriba.** GF2*

Otro aspecto percibido por algunos participantes, tiene que ver con una evasión de las normas en las instituciones de gobierno que, desde su perspectiva, son propiciadas por los mismos agentes de tránsito. Esto implica una condescendencia que omite restricciones o sanciones y trata de manera diferenciada a quienes conducen vehículos oficiales, situación que es preocupante pues no solo implica situaciones de injusticia con respecto a quienes no pertenecen a instituciones, sino también encubre la violación a la ley.

*- A manera de sugerencia, nosotros que trabajamos con el gobierno... a mí me pasó un día. La sugerencia es para los inspectores de tránsito y esa gente, que si tienen que apretarle el pescuezo a un carretonero, un carajillo que va con una verdurita ahí en su perolito, también a nosotros, al menos a mí una vez me pararon ahí una gente de tránsito y miraron el escudo; ah siga, **somos de los mismos**, y yo pregunto yo qué montón de errores habré cometido en la carretera, qué montón de cosas muy bien, entonces que si se le soca la faja al parroquiano corriente, común que anda en la calle, por qué no a nosotros, yo no sé a los compañeros si les ha pasado, pero a mí sí me ha pasado, me han parado, y ah no somos de los mismos.*

- No, es que me explico es la prevención, si yo vengo a 100 km, vengo espantado, diay me pueden parar, si yo fallé en ese momento... que me hagan la prevención...

- Si yo vengo con una patrulla a equis velocidad que no está permitida, porque si ellos van a una emergencia, se está muriendo alguien hay que ir rápido y ni modo, pero yo he venido en la moto bajando de Ochomogo, y tal vez me ha dicho (señal de parada) y apenas ve el rótulo siga, siga, siga. Ve lo que son las cosas, vengo en el carro

mío, a 120 y sí me para y soy el mismo, y es el mismo oficial, que tal vez me paró en la mañana, cuando venía con la moto... (o sea usted no aprende entonces) si es un particular, igual cuando yo vengo con la moto, yo no vengo con una emergencia, vengo rápido porque quiero ir rápido, simplemente, entonces por qué no merecerme una sanción o una boleta. A mí sí me dieron una sanción por mal estacionada la moto, ahí sí le dije yo al oficial de tránsito, a mí sí el gobierno no me da plata para estacionar la moto afuera de los tribunales, no voy a ir a buscar un parqueo. GF2

Como parte de estos aspectos, también se encontró en uno de los informantes la opinión de que diversas contradicciones institucionales en materia de seguridad vial, son formas de violencia. Estas las ve relacionadas con las disonancias que han dado en las inversiones institucionales a lo largo de los años, considerando que existen importantes retrasos en materia de prevención y educación vial. Desde su perspectiva, ello ha redundado en generar un ambiente que ha favorecido situaciones de corrupción como la falsificación de licencias, lo que dada la divulgación por los medios de comunicación ha tenido impacto en la opinión pública, con las consecuentes propuestas políticas de privatización de este sector.

- La licencia de conducir... la prensa hace un escándalo, trae una licencia que no es autorizada, o una licencia falsificada, hacen un escándalo por una licencia. Ahora tienen 19 características de seguridad, ahora viene con un sello de agua... entonces el país ha avanzado mucho en eso, hasta este año, porque años atrás ni siquiera el sistema de cómputo habían querido cambiar porque databa de 30 años. Hay violencia en la institución, claro que sí una tremenda violencia, porque esta institución produce 4.500 millones de pesos que tiene que mantener un montón de cosas, y la inversión aquí no llega ni a mil millones de pesos. Y si pensamos hace 3 o 4 años, los mismos jefes llegaron y dijeron, ay produce esa plata pero hay que cerrarlo... eso no se privatizó porque el pueblo no quiso... Ahora con la Viceministra que es más abierta, hemos tenido varias reuniones y hemos ido modificando muchas cosas. E3

En términos generales el análisis en este apartado nos permite observar una discordancia entre lo normativo formal y lo que se internaliza y se practica cotidianamente en las carreteras. Los y las informantes transmiten un panorama de poca credibilidad en la efectividad de las leyes y, a su vez, los comportamientos que se describen como violencia observada en los conductores y conductoras reflejan un problema en la internalización de las normas y en su actuación consecuente. Los conductores y conductoras que hacen estas evasiones, parecen actuar de manera individualista, haciendo caso omiso o ni siquiera representándose la existencia de normas que abarcan y regulan los comportamientos de colectivos sociales. Estas disonancias entre la ley, la moral y la cultura, tal y como lo señala Antanas Mockus

(2001) afectan sensiblemente la prevención en el espacio vial y promueven la aparición de diversas manifestaciones de violencia.

4.5.3 Lo que representa la policía de tránsito

Muy vinculado con el apartado anterior, surge el análisis de lo que representa la policía de tránsito para los conductores y conductoras y, en general, para los usuarios y usuarias del ámbito vial.

Si existe una tendencia a evadir la norma o al desafío de lo que esta implica (“*qué me importa*”), las autoridades del tránsito representan una confrontación con la realidad de su existencia y un límite frente al desbordamiento que implicaría su evasión total. De hecho, como se vio en apartados anteriores, uno de los desencadenantes de manifestaciones de violencia mencionados por los y las informantes del grupo focal de agentes de tránsito, fue precisamente la imposición de algún tipo de control, límite o sanción a conductores y conductoras.

(-hacia los agentes de tránsito-) Nosotros llamamos agresiones, agresión verbal, más que todo son las verbales, las físicas se dan, no tan frecuentes pero sí se dan ... En cualquier tipo de operativo los podemos tener, cuando hacemos operativos dirigidos...

A veces la gente, conductores que no es con ellos la cosa, nos dicen algo, otros están molestos por la infracción, o sea viene de varias partes. A veces nos insultan dicen que no servimos para nada, y se ríen de nosotros. E1

- Y efectivamente, aunque la gente aquí en Costa Rica, no es cierto que nos respeta demasiado porque si nos respeta todavía, algunas veces hay personas que se nos salen totalmente del contexto y sí se vuelven agresivas y tenemos que tomar otro tipo de medidas, más difíciles, más duras, esposar a la gente, llevarlas detenidas en una perrera, ir a una comisaría de policía civilista para hacerles un proceso legal, un documento... parte policial, por agresividad, violencia en contra de la policía. Entonces yo siento que, algunas veces se reprimen pero otras veces se sobresaltan... se sobresaltan, nos tratan como si nosotros fuéramos parte de la problemática que ellos tienen. GF1

- También partamos del hecho de que antes se respetaba más la autoridad, eso es algo que ya se ha perdido. GF1

- Por falta de socar las leyes más... como se le ocurre que a usted un conductor lo agrede o le pega es una contravención. Más si es usted el que se lo hace a él... GF1

Por otra parte, esa presencia en la carretera se considera fundamental para contribuir a regular la velocidad de quienes conducen y a generar una sensación de seguridad en las vías. Sin embargo, este efecto parece ser temporal; se cambia el

comportamiento mientras se observa la autoridad de tránsito, por temor a la sanción, no por convicción de que se requiere prevenir.

- Véalo usted cuando va de civil en carretera con un vehículo particular el montón de agresividad. Más bien cuando ven un motorizado se portan más como angelitos. GF1

*(-Ante oficiales de tránsito-) Se respeta más... si porque yo he visto que donde ven el inspector de tránsito se baja la velocidad, es más uno viene en carretera y viene uno rápido cuando se topa un carro de frente que le hace luces, ahí hay tráfico, entonces uno baja la velocidad y va tranquilo, y eso es común. (-Bajan la velocidad-) Sí, **por el tráfico, para evitar la multa...** E7*

*- Si estamos en una carretera, viene un conductor tomando velocidad y si nos ven bajan la velocidad, casi el 95% se ponen el cinturón y ellos respetan, pero **hay que respetar aunque no estemos eso es lo que llamamos la cultura vial**, entonces utilizamos nuestras estrategias para garantizamos que la gente respete, pero el hecho no es ese, porque eso significaría que por cada conductor habría que poner un tráfico. Desde ese punto de vista yo considero que sí hay respeto, pero no debe de olvidarse que el hecho no es respetamos a nosotros. Se piensa en la multa, hay miedo al agente de tránsito, pero no les van a hacer un daño, ni los van a llevar presos, lo que debe existir es respeto. E1*

- Cuando hay concentraciones masivas porque se lleva a cabo algún evento. Mucha gente nos llama y nos felicita porque nos ven en carretera, ellos sienten que va mucha gente y que va a transitar como ellos van porque estamos nosotros, ellos confían mucho en nosotros cuando estamos en carretera, protegiéndolos, podría darse que no pueden confiar cuando han sido maltratados por alguna autoridad... E1

- Si es correcto y es cierto, porque eso usted me lo puede preguntar a mí, se lo pregunta a él y a cualquiera, y digamos los que andan en carretera usted lo ha visto, que tal vez se lo toparon y pa, le encendieron la luz, voy suave porque hay una patrulla... y claro el parte viene si lo agarran bien pesadito vea, por ahí entonces, la misma gente se cuida en la carretera... E5

Si esto se analiza en función de los escasos recursos humanos y materiales con que cuenta la policía de tránsito, frente a una saturación del sistema vial, especialmente obvia en el Área Metropolitana de San José, sus posibilidades de control parecen estar limitadas por una realidad que les desborda.

(-¿Y qué opinás del papel que tienen los agentes de tránsito en todo esto?-)

- Creo que es muy bueno, pero el problema es que a veces no cubre toda la magnitud que debería hacerse, porque hay ciertos sectores que se dejan como muy desprotegidos y es donde están ocasionándose el mayor riesgo, porque la persona hace así a no está el tránsito, entonces hago esto y lo otro o un montón de cosas. E6

Además, el verles en soledad en la carretera no parece representar un límite muy significativo para algunas personas, en comparación con la concentración que se establece en un operativo más amplio. *“La gente se comporta diferente ante varios oficiales de tránsito que ante uno o dos solitarios.” E2*

Al relacionar lo anterior con la actuación diferencial en relación con el género por parte de los conductores o conductoras, puede ubicarse con claridad las experiencias comentadas por una agente de tránsito participante en el grupo focal de mujeres conductoras. En este caso, además de constituir un límite a la actuación contraria a la normativa, la oficial de tránsito representa una ruptura a asignaciones tradicionales de la feminidad, hecho que como se comentó en el apartado correspondiente no ha sido fácilmente asimilado a nivel social.

- Yo les cuento una anécdota, el primer día que salí en la grúa, paré a un señor para pedirle la licencia y me dijo que hasta que llegara un compañero hombre me daba la licencia. Nunca se me olvida porque fue la primer persona que yo paré, porque como antes siempre andaba con un hombre y el primer día (-con grua-) me mandaron sola, entonces llegó un compañero y me dice: cuál fue el problema, y le digo: no es que él dice que a mí no, que a usted, después le digo al señor: vea señor tenga buen día, pero todos los días me va a ver usted aquí. Y es cierto, ahora el señor pasa y se pone a reír porque el nunca había visto a una mujer gruera, yo fui la primera mujer gruera. GF3

Los agentes y las pocas agentes de tránsito que se ubican estratégicamente en la carretera o realizan operativos particulares en zonas, horas, días o épocas del año consideradas de mayor riesgo, parecen tomar el lugar simbólico de figuras que marcan la presencia de la institucionalidad en el ámbito público vial (las carreteras). De allí que los y las agentes señalen que se les deposita la responsabilidad de todos los problemas que ocurren en el ámbito vial:

- Nos echan las culpas o nos reclama la gente de los asaltos, de los maleantes, de la gente que anda ahí tirada en las carreteras... porque la gente cuando nosotros vamos a parar a un conductor lo primero que dice: puña si yo ando precisado, por qué ustedes no se van a agarrar a esos maleantes que están en x lugar o a aquellos borrachos que están en x lugar y se dedican a eso, como si eso no es parte, pero no estamos en eso ... y ... eso genera también violencia. GF1

(- les depositan la responsabilidad-) ... no necesariamente de todo lo que hace el MOPT, sino todo lo que es en cuanto a carreteras. Generalizamos lo que es carreteras igual policía de tránsito. Nosotros somos los bomberos del MOPT. (Les reclaman: - Por qué nosotros no ponemos avisos, por qué nosotros los desviamos. Sin embargo, a pesar de eso, nosotros lo hacemos.. algunas veces usted podrá ver a algún oficial tratando de amarrar una señal de tránsito a un palo, para que no exista el accidente en ese lugar, porque es peligroso, subiéndonos en una grúa tratando de guindar un semáforo, rellenando un hueco. GF1

No puede omitirse el hecho de que en el imaginario social, los agentes de tránsito son percibidos como los funcionarios públicos entre los que existe mayor corrupción, tal y como se mencionó en el apartado anterior. En esta investigación ha sido fuerte y reiterada la mención de este tipo de corrupción en las instancias de

Seguridad Vial, tanto entre los agentes de tránsito, como en las acreditaciones de Educación Vial. Ello puede implicar una descalificación de su autoridad y una especie de “cobro social” en tanto representantes institucionales, cuando se le impone un límite o una sanción a alguna persona en la vía, en especial cuando se les observa en soledad.

- Ahorita la ley se está aplicando bien, pero siempre hay tráficos que: mirá echáme algo y no te hago las multas, o sea lo que se llaman mordidas. E8

- Un muchacho en Moravia lo pararon unos policías porque estaba haciendo loco y la respuesta fue diay cuánto vale un güilla en este barrio... E7

- Mmmm, Bastante mala, tengo una pésima mala imagen de la gente de tránsito, se compran demasiado fácil, con cualquier cosa tienen, no con cualquier cosa no, de diez mil en adelante aceptan.... La gente no da información previa, aumentan la cantidad del parte, aumentan todo pero la mano dura para la gente de tránsito?. Hacia los oficiales de tránsito, obvio a la gente que hace piques. Pero la gente que hace piques saben engañar muy fácil o los tráficos se dejan engañar demasiado fácil, tal vez ellos saben que andan haciendo piques y los demás dicen ¡ay no!... Después llegan los que hacen piques y les dicen qué fulanita lo invito a desayunar, porque es 24 horas, o sea es como una forma de comprarlos, entonces que no se dejen, que sean mano dura. E4

Las actitudes de conductores, conductoras y acompañantes, fueron analizadas por la investigadora durante las observaciones no participantes realizadas en operativos de tránsito diurno y nocturno (01 y 02), relacionados con ingreso restringido de placas al casco metropolitano, control de emisiones y otros aspectos básicos de la conducción y el estado de vehículo.

Al respecto, se hicieron evidentes al menos tres tipos de actitudes básicas, indistintamente en hombres y mujeres conductores y conductoras, frente a la solicitud de detenerse por parte de los y las agentes de tránsito: a) risas entre el conductor o conductora y sus acompañantes o gestos de preocupación, tendencia a dar explicaciones; b) molestia, gestos de desaprobación, tendencia a no mirar directamente a los y las agentes, guardar silencio ante sus indicaciones; c) enojo, discusión, alegato, reclamo por los huecos, por el alza de la gasolina, mientras se muestran los documentos solicitados.

Algunos informantes de la policía de tránsito, también mencionaron que la forma en que ciertos oficiales de tránsito abordan a los conductores y conductoras, puede ser generadora de manifestaciones de violencia en determinadas ocasiones.

- Hay dos aspectos, el conductor la forma que reacciona a una sanción o eventual sanción por una infracción y muy importante también, la forma en que muchos oficiales abordan al conductor que a veces provocan esta reacción violenta. GF1

- Lo voy a hacer comparado... es igual que la persona que usted faculta para ser policía de tránsito, usted le dice va a ejercer el poder de controlar las carreteras, entonces es un muchacho tranquilo con buen trato, pero a la hora de poner en ejecución una ley, maltrata a los usuarios, ni siquiera los saluda, tiene un manejo tosco del lenguaje... lo que marca la diferencia es sentirse en una máquina, sentirse poderoso, que se puede desplazar rápido, que es el dueño de ese movimiento, pienso que es una cuestión psicológica que uno debe madurar. E3

En este sentido, durante las observaciones (O1, O2), pudo detectarse diferentes formas de abordaje a quienes conducen vehículos, por parte de los y las oficiales de tránsito, algunas de estas podrían interpretarse como indicadores de cierta dificultad para manejar la distancia con estos y estas. Pudo observarse desde el saludo formal, afable y la indicación que correspondía con el operativo efectuado (por ejemplo solicitud de documentos, indicación de prohibición de ubicación de niños en asientos delanteros, señalamiento de que la placa no correspondía con el día para circular en “hora pico”, etc.), e incluso dando recomendaciones para la seguridad, hasta otros casos en que se dio el gesto de detener a los conductores de manera más automática, sin gesticulación alguna, con escasa explicación, dirigiéndose específicamente a levantar la boleta de infracción.

Al analizar estas observaciones con los encargados de los operativos, se planteó que corresponden a estrategias desarrolladas con el paso del tiempo, con la finalidad de evitar el involucramiento con justificaciones de conductores y acompañantes, quienes frecuentemente buscan manipularles para evitar se les impongan sanciones, o también se indica una relación con la barrera física que se da con el uso del casco. Desde nuestra perspectiva también esta puede ser una reacción para enfrentar la imagen pública estereotipada de corrupción en los y las oficiales de tránsito, es decir, se protegen – defienden manteniendo la distancia.

- Lo que pasa es que la posición de uno es un poco complicada porque generalmente uno llega a sancionar, entonces nunca te van a recibir bien, aunque muchas veces la gente acepta que cometió una falta, ya cuando ven que uno tiene la determinación de sancionarlos entonces ya vez eso de sí es cierto que yo tuve la culpa, pero ellos esperan que uno los perdone. GF1

- Yo he visto conflictos con otros oficiales que se han generado tan solo porque el oficial a la hora que comenzó a hablar con la persona no le dijo buenos días.

La gente siente eso ya como una falta de respeto, como una... que se inició con prepotencia el oficial, y algunas veces nosotros tenemos que alejarnos del carro porque la gente no nos deja hacer nuestras labores por lo mucho que habla, entonces lo ven como un acto agresivo. En fin yo siento que la agresividad es tan particular como los carros y los conductores que tenemos en las vías públicas. Nosotros tenemos que lidiar con tanta gente de tantos estratos sociales y de tantos estilos que ya uno se adapta... a alguna veces... me ha tocado a mí interactuar con personas ebrias, que he tenido que ponerme casi a vacilar en los términos que esa persona habla para no generar mayor conflicto. GF1

Uno de los desafíos frente a la autoridad de la policía de tránsito, adquiere su máxima expresión en la tercera de las observaciones no participantes (O3), realizada a altas horas de la noche, cuando se pudo constatar en forma clara la actitud retadora y descalificadora de los conductores jóvenes que esperaban la posibilidad de realizar piques en la carretera, tal y como se analizó en el apartado 4.4.3 Impacto subjetivo de conducir y poseer un vehículo. La mirada directa y desafiante, el acelerar del auto frente a la patrulla, la burla colectiva y el encender un dispositivo que al hacer chispa genera una bola de fuego, dejaron clara una dinámica demostrativa, por cierto, protagonizada únicamente por hombres, acerca de quiénes tenían el control del espacio.

- Los retos es aquello que la gente sabe que están haciendo las cosas, pero a ellos les gusta, es un reto estar viendo que el tránsito lo logra agarrar o no lo logra agarrar. E1

- Sí es como una cierta confrontación, como: mirá, ahí está quien pone la ley, a mí qué me importa, es como una cierta confrontación entre la policía y la persona.

(-¿Cuál es la idea?-) - La idea es así como ¡mirá estás aquí, pero no me importa! E8

La observación impotente de los oficiales de tránsito durante esta O3, con potestad pero sin posibilidad real de imponer alguna sanción, al estar en una relación numérica deficitaria y con vehículos con los que no podrían seguirlos y menos aún en medio de la ciudad, dejan claro que ese tipo de concentraciones son espacios de medición de fuerzas, cuyo balance puede resultar muy reforzador de estos comportamientos de riesgo y que deben alertarnos acerca de algunas grietas simbólicas que se abren en los pilares de la convivencia social.

El diagrama que sigue resume los hallazgos de la investigación en relación con distintos aspectos que atentan contra la cultura de prevención vial.

Diagrama 7

Aspectos que atentan contra la cultura de prevención vial en el país



Fuente: Elaboraci궑n propia a partir de an궑lisis de los discursos.

V. PRINCIPALES HALLAZGOS Y RECOMENDACIONES

La calle, lugar que representa el espacio público por excelencia, es el escenario de la vida cotidiana donde se da el tránsito de vehículos y personas. En él adquiere especial relevancia el transporte vehicular que le da sentido al espacio como vía de acceso, de salida, de permitir el movimiento de un lugar a otro; por ello la calle, especialmente en el ámbito urbano, no es un lugar para estar, sino que se constituye en un espacio obligado de paso para ir a otro destino.

En ese fluir de la cotidianidad se da "...la manifestación inmediata, en un tiempo, en un ritmo, en un espacio, de las complejas relaciones sociales que regulan la vida de los hombres (*y de las mujeres*) en una época histórica determinada." (Pichón Riviere y Pampliega, 1985, p.12, el agregado es nuestro). De esta manera en el tránsito vehicular continuo, reiterado, diario, se expresa un mundo subjetivo e intersubjetivo. "Para cada uno de nosotros "mi mundo" es un mundo que vivo con otros" (Pichón Riviere y Pampliega, 1985, p.13).

Mediante esa dialéctica entre el sujeto y el contexto, se construyen representaciones sociales que responden a la forma en que se conoce, se siente, se percibe, se interpreta y se actúa frente a ese conjunto de relaciones sociales. Pero ello se asimila, irreflexivamente, como natural, como parte de la vida, sin cuestionar qué o por qué ocurre. Se llena de mitos y estereotipos sociales que ocultan las pautas culturales y sociales, los intereses políticos y económicos que les subyacen y la diversidad de formas de actuar, sentir y pensar que se interconectan, en este caso, en las actividades propias del tránsito vehicular.

Precisamente, esta investigación partió del análisis, desde una perspectiva sensible al género, de las representaciones sociales de un grupo de personas que conducen vehículos automotores en el Área Metropolitana de San José y de otros y otras informantes que tienen vinculación con el ámbito de seguridad vial. Su propósito ha sido comprender qué procesos y dinámicas sustentan la existencia de

manifestaciones de violencia en el tránsito, focalizando, especialmente, en las personas que conducen vehículos automotores. Para ello se toman como punto de partida muchas de las situaciones que generan crisis, lesiones, muertes y que conflictúan la organización del sistema vial e impactan a individuos, familias, sociedad y al Estado en general.

En la investigación se encuentra que la amplia mayoría de los y las participantes, al reflexionar sobre distintos comportamientos y actitudes que realizan los conductores y conductoras al transitar por las vías públicas, coinciden en señalar que en ellos y ellas se presentan situaciones y dinámicas que pueden calificarse como violencia. Asimismo, al analizar el contexto posibilitador de estas manifestaciones, se hace referencia a procesos de carácter económico, estructural, social y cultural que afectan, violentan (de manera global) penetran en la subjetividad individual e inciden precisamente en las actuaciones que finalmente se ven reflejadas en las calles.

Sus concreciones se perciben socialmente en los hechos, decisiones y consecuencias de las personas individuales, pero el análisis del fenómeno permite comprender que ello trasciende lo individual, expresa formas de relación social generacional, intra e intergeneracionales, de inclusión y exclusión socioeconómica, prácticas socio-culturales, mitos y estereotipos que inciden en las decisiones y el desempeño de los usuarios y usuarias del sistema. Todo ello frente a la exposición cualitativa y cuantitativa de situaciones desencadenantes, en un espacio y en un tiempo de enlace colectivo a través de las vías públicas.

Estos hechos y decisiones pueden producir diversos riesgos y llegar incluso a tener consecuencias físicas, psicológicas o patrimoniales; entre ellas podrían incluirse también choques, vuelcos o atropellos. Por esta razón, muchos de los y las participantes del estudio señalaron que es posible prevenir este tipo de sucesos al establecer cambios en los procesos.

Al iniciar esta investigación, uno de los primeros retos consistió en delimitar conceptualmente qué se entiende por violencia en el tránsito, utilizando para ello un marco teórico y conceptual desde distintas fuentes bibliográficas; pero, ante todo tomando en cuenta cómo se vive esto desde la cotidianidad, a partir del análisis crítico de los campos de las representaciones sociales de usuarias y usuarios del sistema vial, quienes transitan, enfrentan riesgos, sienten, perciben y actúan en los escenarios en que se desarrolla su dinámica y sus consecuencias.

En principio desde la propuesta conceptual, se formularon algunas premisas de trabajo para tener puntos de partida e investigar el fenómeno; no obstante, a partir del análisis de resultados es posible reformular dicha propuesta.

Dados los distintos marcos de referencia que se encuentran implicados en esta confluencia de procesos sociales y en razón de la diversidad de situaciones consideradas como violencia, es posible establecer muchas formas de clasificación o diferenciación. Recuérdese que la diversidad de discursos de los y las participantes incluyó, desde considerar que no puede hablarse de violencia en el tránsito, hasta señalar que todo es violencia (riesgos, conducir un vehículo, incidentes o cualquier accidente en sí mismo).

De hecho, por lo observado en esta investigación, el género, la edad, la condición social o económica, el contexto de procedencia y la experiencia de vida, pueden marcar un tamiz para percibir o representarse distintas formas de violencia. Como ejemplo de ello las mujeres participantes en el estudio incluyeron como violencia situaciones relacionadas con el transporte de niñas y niños y con protección directa de las personas (el uso del cinturón y sillas de seguridad en el auto); además, se refirieron a situaciones que les afectan por el hecho de ser mujeres.

Un elemento que surge de este estudio y que debe sugerirse como relevante para las instancias que abordan fenómenos de violencia social, está en que al incorporar la perspectiva victimológica puede observarse la potencialidad de que

determinadas decisiones de las personas usuarias del sistema de tránsito, sean parte de procesos que generan victimización; además, pone en evidencia que este impacto va más allá de la voluntad o intencionalidad de daño de quien asume un papel activo en la manifestación de violencia. Desde esta perspectiva es que los y las participantes de la investigación consideran que cuando del tránsito por las vías públicas se trata, evadir normas cruciales para la organización social también es violencia.

Por lo anterior, según los hallazgos de esta investigación, al hablar de violencia en el tránsito se propone considerar la siguiente definición:

La violencia vial es un proceso conformado por la confluencia de un conjunto de emergentes sociales, el cual se expresa mediante todas aquellas acciones -concretas o simbólicas- u omisiones que ponen en riesgo o causan daño físico, psicológico o patrimonial a las personas o infraestructura, generan consecuencias individuales y sociales que impactan en las instituciones que dan soporte al sistema vial y por ende en el desarrollo social y económico del Estado.

Además, las tendencias que se observan mediante el análisis realizado, sugieren que la violencia en el ámbito vial puede ser categorizada en dos formas de expresión:

- *Violencia vial intencional (o por acción): Se da cuando las personas que transitan por las vías públicas utilizan abusivamente el poder físico o simbólico (la fuerza, la potencia de los vehículos o los símbolos de poder que estos confieren como costo, tamaño, velocidad, adscripciones de género, etc.) sobre el espacio e integridad de los demás usuarios y usuarias viales.*
- *Violencia vial negligente (o por omisión): Ocurre cuando las personas que transitan en el ámbito vial o instancias vinculadas con este (organizaciones o instituciones) actúan de manera negligente ya sea en la consideración y el respeto al espacio e integridad de los usuarios y usuarias viales o en el*

acatamiento y la aplicación de las normas que organizan el tránsito (de vehículos y personas).

Las formas de expresión de la violencia social en el ámbito vial surgen en diversidad de contextos específicos, contextos que al conjugarse con la historia y particularidades de las personas involucradas, desencadenan unos u otros hechos. Se hizo evidente -en el estudio- que en un espacio, en un tiempo y en un determinado ritmo, hay puntos críticos (ruido, el excesivo tránsito de vehículos y personas y la atención excesiva a diversidad de estímulos del medio), en que un hecho cualquiera puede ser interpretado como provocador o generar una conexión emocional que se convierta en el catalizador de un enorme torrente de agresividad. También es posible que una amplia variedad de situaciones concatenadas, permitan que personas o incluso instituciones, evadan el cumplimiento de normas que ponen en alto riesgo o generan situaciones que violentan los derechos de otras personas.

En ello tienen cabida las disonancias socioculturales, la información y la formación de usuarias y usuarios, los intereses económicos de personas e instancias, las necesidades psicológicas que se canalicen, lo que se considere deseado, esperado e idealizado socialmente para los hombres y para las mujeres y, los símbolos de éxito, de poder, de valor de la cultura y del modelo socioeconómico vigente. Entre toda esta diversidad; sin embargo, pudieron identificarse, claramente, varias tendencias o potencialidades de actuación que son fomentadas en nuestra sociedad y que se vinculan con la construcción de subjetividades en tiempos de una sociedad globalizada. Esta promueve la competitividad y el consumo, aún atravesada por valores y formas de actuación sociocultural que incluyen o excluyen en función de si se es hombre o si se es mujer.

Los principales protagonistas de actuaciones violentas (señalados por la totalidad de los y las participantes del estudio) son los conductores hombres, en edades jóvenes. Se describe en ellos una tendencia a presentar actitudes de mayor respuesta activa y hostil ante lo que interpretan como conductas ofensivas por parte de otros conductores o conductoras; también tienden a evadir u omitir normas del tránsito o de la convivencia social.

En este grupo parece existir una fuerte coincidencia entre esos valores, que promueve el modelo socioeconómico liberal, con las adscripciones sociales de los más convencionales encargos de género masculino; a tal punto que el machismo se describió como una expresión de violencia que no solo victimiza a las mujeres, sino a los mismos hombres.

El tránsito vehicular conjunta dos ámbitos que se han regido por normas formales y socioculturales distintas: el ámbito público y el ámbito privado. El vehículo resulta una especie de confluencia entre la vía pública, la calle (una de las concreciones del ámbito público) y el ámbito privado, aspecto que merece una especial reflexión, pues en ambos espacios se ha afianzado una ideología que ha justificado formas de ejercicio de poder y de control masculino.

La organización social ha construido el ámbito público como el lugar de las transformaciones sociales, del trabajo reconocido, de las ideas, del intercambio, de las instituciones públicas y de la promoción de derechos. En la esfera institucional se han dado avances respaldados a partir de múltiples instrumentos jurídicos (convenciones internacionales de derechos humanos, leyes nacionales, pactos, tratados, etc.) los cuales (por ejemplo, en el caso de discriminación por género) obligan a los estados a promover acciones afirmativas en favor de la equidad. Además existen derechos jurídicos individuales y sociales que aunque no se ejerzan a plenitud, sirven de marco de referencia y brindan posibilidades de acción social, civil, o de clase en su exigibilidad.

Por el contrario, el ámbito privado ha sido el espacio de reproducción social por excelencia. Manifiesta lentos avances para promover cambios socioculturales de fondo, en especial si se refiere a la reproducción social de la desigualdad en razón del género. El ámbito privado es "...personal, directo, en el que no existen leyes sociales ni determinaciones históricas, es el reino del pater en que todo sucede porque sí, porque así ha sido siempre y lo seguirá siendo. Es el mundo en que no hay historia sino fuerza de la naturaleza o voluntad divina, fértil espacio de la violencia... en instituciones como la familia o ligadas al parentesco y la alianza... no

hay individuos con derechos socialmente constituidos... Y esto ocurre a pesar de que parte de la vida privada está normada por el Estado: hay derechos, obligaciones, sanciones y delitos. Pero los aparatos de coerción difícilmente entran ahí... En la división del ejercicio del poder, lo privado es en el mismo un espacio de coerción, virtualmente al margen de la ley y basado en la costumbre: reflejo fiel del poder total” (Lagarde, 1993, pp. 285-286).

Desde nuestra perspectiva, y dado que el ámbito privado ha tenido ritmos de evolución diametralmente diferentes al ámbito público, en él pueden vivirse más fácilmente las contradicciones de la sociedad y la cultura (igualdad de derechos y equidad públicamente declaradas vs doble jornada laboral femenina, violencia intrafamiliar; derechos de las personas menores de edad vs castigo físico y abuso sexual en la familia).

Ahora bien, todo ello resulta con mayor significado para esta investigación si se consideran las repercusiones de los procesos de modernización, liberalismo económico y globalización, en estos espacios. Según CEPAL (2000), el efecto privatizador propio de los modelos económicos imperantes no se observa solamente en relación con las instituciones del Estado; también hace énfasis en la competencia y en el aislamiento de las familias de las actividades comunitarias, reduciendo la interacción social y, por ende, limitando la solidaridad entre las personas.

Esto supone que uno de los riesgos que se señala a estos modelos económicos de desarrollo, sería el promover una mayor división entre los ámbitos público y privado así como un mayor aislamiento social en lo privado. Además, también implica un mayor impacto del individualismo y del consumismo sobre la subjetividad. Se difunde una ideología que promueve una profunda valoración de la posesión de bienes (propiedad privada), en detrimento del valor de las personas. Se incita a la competencia, a la eficiencia y la eficacia, asociándose ello con actividad, reto y poder. Atribuciones que también han sido integradas a la posesión y conducción de los vehículos.

Aún con los cambios sociales que inciden paulatinamente sobre las adscripciones sociales de género y sobre la construcción de identidad, el análisis de información documental (procedente del COSEVI) muestra grandes brechas en la conducción de vehículos, las cuales pueden interpretarse como propias de un ámbito de la organización social que continúa bajo el control masculino.

Solo el 25% de las personas que tienen licencia de conducir en Costa Rica, son mujeres. La mayoría de las instituciones del Estado contratan hombres en los puestos de choferes y en aquellas en que han incorporado a las mujeres en ocupaciones en que deben conducir (policías, cruzrojistas, agentes de tránsito, bomberas), su presencia tiene proporciones muy poco significativas en relación con la totalidad de hombres que ocupan dichos puestos. Tímidamente se ha dado la contratación de mujeres como taxistas o choferes de buses; aunque sí se han ido abriendo campo como conductoras de autobuses escolares, ocupación que de por sí es bastante cercana con los roles maternos adscritos al género femenino.

La investigación muestra que una mujer conduciendo vehículos en una vía pública, rompe con los espacios y adscripciones que han sido parte de la masculinidad tradicional. De allí que, en el discurso de los y las participantes, quede en evidencia que se dirige mucha hostilidad hacia las mujeres que rompen con el encargo tradicional. La representación de que las mujeres invaden un espacio que es masculino, genera su percepción como buenas o malas conductoras. Se parte de discursos naturalistas que hacen atribuciones, en razón de ser mujeres (debilidad, temor vs dar o cuidar la vida) y no en razón de tener mayores o menores conocimientos, destrezas o prácticas.

La distinción cultural entre lo correspondiente a lo femenino y lo masculino ha hecho una jerarquización de lo que da prestigio, mediante lo que Ortner y Whitehead (1996) denominan “sistemas de prestigio”. La posesión de automóviles o el manejo de estos, parece haber constituido parte de ello, históricamente. En ese ámbito público con una estructura patriarcal, entre los mismos hombres se da una diferenciación en razón de su estatus económico y social, evidenciado mediante el

tipo de vehículo (marca, modelo, accesorios, etc.). Pero, en tanto género, cualquiera de estos mismos que ha sido discriminado puede identificarse con los otros para vociferar, señalar u ofender a las mujeres al conducir.

La ruptura con la imagen de mujer ideal que usurpa espacios de hombres, es percibida de diversas formas a nivel social. Las mujeres que participan en el estudio parecen constituirse en un símbolo importante de empoderamiento para otras mujeres, lo que muy poco a poco va promoviendo una respuesta social en la cual hombres y mujeres actúan con mayor respeto y equidad. Sin embargo, su incursión en el ámbito público, también les enfrenta a un control social cultural que cuestiona su propia identidad femenina. Por un lado se les ve como menos mujeres, poco femeninas y, por otro, se les relaciona con la imagen de la mujer erótica, la arquetípica “Eva” seductora y peligrosa que “se aprovecha” del hombre en el ámbito público. En el punto medio aparece la mujer, de la que se sospecha es inepta, hasta que demuestre lo contrario.

El cuestionamiento, la prueba excesiva (más allá de los reglamentos y la exigencia de más requisitos que a los hombres) para demostrar idoneidad al conducir, marcó la pauta de ingreso y permanencia en sus empleos para las mujeres que participaron en el estudio. Ahora bien, pese a todos esos “filtros de género”, también son sometidas a la duda de su capacidad o el cobro masculino (“querían liberación femenina pues háganlo solas”), en lo que parece ser una continúa prueba de que merecen estar en esos espacios.

Es explicable entonces, que en medio del estrés urbano, del anonimato que brinda el excesivo flujo de vehículos con entes desconocidos que transitan por todos los costados, el “carro” sea para muchos de estos hombres (que se identifican con los ideales de la masculinidad tradicional) una especie de burbuja o micromundo privado, que les permite conservar o preservar la particularidad, la identidad propia y ser un espacio de proyección de la identidad de género. Si “el carro” representa algo similar a la casa y en la casa (dominio privado) la dinámica de control y poder

se ejerce como parte de la identidad, la relación simbólica de continuidad parece evidente.

Los avances en la posición social de la mujer y su mayor presencia en la conducción de vehículos, retan a los hombres en ese espacio tradicionalmente masculino y generan una fuente de conflicto tal y como se genera en el ámbito doméstico, en las palabras de Izquierdo: "... una parte importante de los conflictos familiares tiene su origen en la resistencia de los hombres a aceptar la nueva posición social de la mujer y que hay un núcleo de conflicto difícilmente evitable." (Izquierdo, 2000, p.93)

Los vehículos, ya sea que se dediquen al transporte público o privado o que sean un medio de trabajo (aunque no les pertenezcan a quienes los conducen) son valorados como una importante posesión; pero particularmente son vistos como un espacio privado, que da mayor o menor seguridad y protección. Ante todo, ponen un límite o distancia, es decir marcan la diferencia entre lo público del espacio por el que se transita (las calles, las vías públicas) y lo más privado que se posee: el propio cuerpo.

El vehículo es un medio de transporte cuyas facilidades hacen que se adquiera por este una identificación particular, al permitir el desplazamiento, con mayor protección en menos tiempo y al dar seguridad; pero a su vez, es un bien de consumo por el cual se han cargado gran cantidad de elementos simbólicos asociados con poder, inclusión social, estatus económico, fuerza y entrada a oportunidades; símbolos que se muestran frente a otros y otras en el ámbito público.

El vehículo se convierte en parte de la rutina del movimiento propio, se integra en la memoria corporal, lo cual ciertamente facilita el manejo. Por sí sola la conducción va favoreciendo una especie de integración cuerpo-máquina, que al estar plasmada de los elementos simbólicos anteriormente señalados, potencializa un nivel de identificación que lo hace parte de la propia corporeidad. "Es un hombre

automóvil. Sus aspiraciones están en la máquina, el auto es su hábitat y envoltura, que lo muestra y lo guarda.” (Pichón Riviere, 1985, pp.140-141).

En esta dinámica de actuación, el desplazamiento del vehículo-cuerpo, en el espacio vial, se realiza durante un tiempo cuya representación social se ha construido al ritmo de los procesos macroeconómicos que marcan la pauta del espacio urbano en las sociedades modernas. “El tiempo es oro”, “el tiempo perdido hasta los santos lo lloran...”

El menor tiempo de desplazamiento en el vehículo es uno de los aspectos altamente valorados al conducir. Ello introduce el elemento de la alta velocidad y la competencia colectiva por avanzar más rápido. La prisa y la velocidad de respuesta son símbolos de eficiencia, lo que claramente es aprovechado en la aparición de las distintas propuestas de servicio express, cuya carta de presentación -frente a público y competidores- es el corto tiempo que se garantiza para la entrega del producto. En este modelo no existen imprevistos o retrasos, se exige velocidad a los conductores para llegar al destino más rápido, so pena de pérdidas económicas relevantes.

Percibida como una de las principales manifestaciones de violencia al conducir, por el altísimo nivel de riesgo y por la violación de las normas sociales y jurídicas que conlleva, la alta velocidad, sin embargo, tiene asociadas un conjunto de representaciones de competencia, capacidad, rendimiento, potencia, hombría. Al ser producida por un vehículo con el que se identifica quien conduce, le confiere de un valor y un poder particular para dominar el tiempo y el espacio. Durante la investigación se evidenció la asociación entre velocidad y una gratificante sensación de libertad, de ruptura de límites o ataduras personales y sociales.

Este hecho adquiere su máxima expresión en los “piques”, donde además de ese dominio, los hombres –participantes por excelencia en estos- dominan las miradas de las mujeres y de otros hombres, adquieren “respeto”, estatus, reconocimiento personal, generan temor. En los “piques”, la velocidad deja de ser un medio para llegar más rápido y se convierte en un acto del que se deriva un

placer propio. En ellos surgen emociones fuertes, aumenta la adrenalina, se rompe la rutina, de allí que se mencionen asociados a juego y diversión, pero constituyen al mismo tiempo una competencia y un reto entre quienes participan y frente a la autoridad (representada en los agentes de seguridad vial) quienes reaccionan con impotencia ante estas exhibiciones. Todo ello parece convertir a la velocidad en un fin en sí misma.

El “pique”, realizado fundamentalmente por hombres muy jóvenes, es un fuerte emergente social en relación con la forma en que estos buscan afianzar su identidad; ya sea para canalizar sus necesidades demostrativas propias de la masculinidad tradicional o bien, como forma de ser valorados en un mundo público, que cada vez dificulta más el reconocimiento y el logro personal. En los “piques” se reta a la vida. El alcohol que frecuentemente los acompaña u otras drogas favorecen que se sobrelleve el placer y el peligro. La sensación de invulnerabilidad y la omnipotencia contrastan con saber que son parte de una escena de riesgo propio o de cualquiera que se cruce en el camino, lo que puede culminar con la autodestrucción.

Actitudes y comportamientos asociados con algunos de los aspectos señalados hasta este punto, son reforzados o reproducidos en anuncios para vender vehículos o en escenas frecuentes en películas de acción, con héroes que lo arrasan todo, destruyen sus autos y salen ilesos. Llama la atención que fueran tan evocadas por los y las participantes de la investigación, algunas películas en que el guión de principio a fin es la alta velocidad, con autos que mágicamente atraviesan ciudades y gente y violentan todas las normas de tránsito y del sentido común.

Quienes participaron en la investigación reflejaron una visión de sociedad con una especie de anomia en el contexto, las instituciones y las estructuras sociales, que se vive como amenazante, confusa, caótica. De ella deviene gran cantidad de presiones sociales y económicas, problemáticas laborales, familiares e incluso la tensión que genera la actividad propia del manejo en el contexto urbano, ello contrasta con la derivación de placer que surge al sentir dominio del espacio y del

tiempo al conducir. No es de extrañar que al manejar en las vías con algún tipo de obstáculo -real o interpretado como tal por quien se lo representa- se acumule y exprese tanta hostilidad. Además, cualquier demostración de prudencia, menor velocidad o dificultad en alguna maniobra puede ser vista como contraria a lo que se valoriza como ideal en las vías.

Si se toma en cuenta que a las mujeres conductoras se les atribuyeron características como las mencionadas anteriormente, la creencia de que hay ineptitud en ellas está fuertemente instalada. Además, desde la perspectiva de las mujeres participantes del estudio, muchos hombres les visualizan como una especie de obstáculo en la vía, en un espacio que ellos asumen como perteneciente a lo masculino.

La búsqueda de ese placer, sensación de libertad, dominio del tiempo y del espacio, podrían tener alguna relación con los indicadores que dan cuenta de lo riesgosas que parecen ser las noches, los fines de semana y las épocas vacacionales. En estas temporadas se relajan los límites propios, se hace abandono de lo rutinario y se busca lo que culturalmente se asocia con placer y diversión, situaciones en las que también aparece transversalmente el consumo de alcohol.

De acuerdo con este análisis puede comprenderse cómo es posible que el adelantamiento de otro conductor (aunque esté en todo su derecho de paso) sea interpretado por algunas personas como la máxima afrenta personal; más aún si quien trata de avanzar es una mujer, frente a un hombre identificado con adscripciones de la masculinidad tradicional. En igual sentido, si se percibe a una mujer realizando acciones o maniobras muy cercanas a las adscritas a los hombres al conducir, ello se rechaza o se ve como inapropiado, peligroso e incluso agresivo. De este modo se mantiene de fondo la representación de mujeres que usurpan espacios que no les corresponden y se las ve como incapaces de un adecuado desempeño en estos.

Los vehículos aíslan del entorno, en especial los automóviles. Cuando se tienen las ventanas cerradas y las puertas aseguradas, se lleva la meta de avanzar a un determinado destino, entre tanto se debe “esperar todo, imaginar todo y suponer todo” (MOPT, 2004, p.73), principio de la conducción defensiva, para evitar o prevenir riesgos que puedan generar cualquier incidente.

Sin embargo, del análisis se deduce que esa conducción a la defensiva puede estar *esperando, imaginando y suponiendo* cosas muy distintas a las que esperan las instancias encargadas de la seguridad vial. La prioridad de la circulación le resta relevancia a cualquier posibilidad de convivencia; lo externo al vehículo, la otredad, es percibida como anónimamente amenazante. Ello facilita la depositación-proyección de la propia problemática (limitaciones, dificultades, problemas personales, económicos, familiares, sociales) en quien se represente socialmente vulnerable a la depositación (mujeres, personas con vehículos más pequeños o más sencillos, peatones, personas de mayor edad o cualquiera que se atravesase en el camino).

Es preocupante el hecho de que, en uno de los entrevistados, surgió la interpretación de la política de conducir en “forma defensiva”, trastocada como conducción “a la ofensiva”. Ello debe mover a la reflexión, en tanto podría ocurrir que de manera similar haya jóvenes que sin una buena inducción en el manejo de vehículos y con el enorme peso de los elementos simbólicos que estos conllevan, estén interpretando que esa sea una forma válida de actuación, de modo que no conducen para prevenir sino para contraatacar.

El vehículo otorga una particular sensación de seguridad, tanto por la estructura física que protege, como por la velocidad que desarrolla, lo que posibilita salir rápidamente de cualquier escena considerada peligrosa. Resulta paradójico (en esta investigación) el hecho de que aún con la gran cantidad de situaciones que citaron los y las informantes como manifestaciones de violencia vial, no predomina una percepción de inseguridad vial con un campo representacional propio de la

conducción de vehículos, sino más bien de la amenaza por situaciones delictivas, lo que se describe en el país como inseguridad ciudadana.

El temor al asalto, mientras se conduce, o el miedo al robo del vehículo es mayor que el temor a que haya algún tipo de incidente que ponga en riesgo la integridad física, psicológica o patrimonial al conducir. Parece muy problemático que se entrelace este temor al despojo con la representación de alta velocidad como elemento que da seguridad en la vía pública, lo cual surgió dentro de los discursos de los hombres que participaron en la investigación.

La desconfianza y la percepción de inseguridad afectan la disposición a actuar de manera cordial y solidaria en la carretera; en ello también inciden las condiciones emocionales de quienes conducen, sus representaciones y formas de actuar en torno a características de género, edad, condición socioeconómica o tipo de vehículo. Si los otros son una amenaza potencial, es posible que se tienda a evitar cualquier acto o gesto que muestre algún asomo de vulnerabilidad.

Por definición la prevención es prioritaria en el sistema de Seguridad Vial. En esta resultan esenciales la formación vial, la información, el conocimiento y asimilación de las normas, con el fin de que se conviertan en pautas culturales de actuación que den sustento básico para la correcta comprensión y utilización de todos los componentes del sistema. Aunque ello se contempla claramente en los planes oficiales de la institucionalidad que da soporte al sistema, en la práctica el estudio encuentra resultados poco alentadores.

La percepción generalizada en esta investigación ha sido que la cultura vial en el país es “mala”, lo que se refleja en las actitudes y comportamientos de conductores, conductoras y peatones. Las razones que se encuentran en el estudio para que exista esta disonancia entre lo que se propone oficialmente y lo que ocurre en la práctica son diversas.

En principio se evidencia que existe una deficiente formación para la seguridad vial. Los y las informantes perciben esto como una falta de prioridad para dotar de los recursos requeridos económicos, materiales, humanos y tecnológicos para que se dé una buena organización de este ámbito. No parece existir interés o necesidad en los usuarios y usuarias, por los insumos de los cursos de educación vial, más allá del requisito para obtener la licencia. Por otra parte los contenidos transversales que integra el MEP, son considerados escasos, desvinculados de las prácticas cotidianas y de la preparación técnica y actitudinal para conducir un vehículo. Percepciones similares se encontraron en relación con las campañas nacionales que se transmiten por los medios de comunicación; se valoran positivamente, aunque no se perciben sus resultados positivos en cambios de comportamientos o en los indicadores de accidentes de tránsito.

Aunque el manual utilizado en el curso de Seguridad vial presenta contenidos técnicos de buen nivel, todo su lenguaje está orientado para un público meta masculino. Además no analiza aspectos socioculturales que inciden en la forma de conducir, particularmente en razón del género.

Las razones de la falta de credibilidad en este importante componente del sistema de seguridad vial no parecen ser los contenidos de los cursos, sino otras. Una de ellas se percibe como una dificultad de integración entre la teoría (normas, información general) y la práctica (con aplicación y asimilación de la teoría). La otra razón (con un peso de gran impacto) es que existe una generalizada percepción de altos niveles de corrupción en la totalidad del sistema.

Son múltiples las referencias de muchos de los y las participantes que dicen conocer, de primera mano cómo se da la emisión de constancias médicas sin mayor examen clínico, la venta de exámenes teóricos, prácticos y de licencias o la solicitud de dinero en la carretera por parte de algún agente de seguridad vial. Además, la poca inversión en mejorar la infraestructura, se interpreta (por los y las informantes) como parte de un problema de manejo de los fondos públicos y de los impuestos. Ello completa un panorama general que refuerza una visión de anomia social como

ya se ha mencionado en la investigación. Si a esto se le agrega la reiterada divulgación (en medios de comunicación masiva) de la existencia de casos de corrupción en ámbitos técnicos de la seguridad vial y en otros sectores institucionales y políticos del país, la falta de credibilidad en el sistema y la desesperanza se instalan fácilmente y se generalizan.

Precisamente se ha encontrado una relación entre este último aspecto y diversos contenidos en el campo de representaciones que surge al analizar la cultura vial. Estos contenidos hablan de una actitud evasiva de las normas reguladoras de la convivencia social en la vida cotidiana, lo que tiene como componente principal una dificultad de visualizar la acción propia con consecuencias en un tiempo y en un espacio, una dificultad de anticipación que refleja una especie de presente eterno donde cada quien cuenta egocéntricamente. Estos aspectos definitivamente dificultan la construcción de una cultura de prevención vial.

En estas actuaciones aparecen como aspectos comunes el facilismo por lograr la ruta más corta e invertir el menor esfuerzo, la búsqueda de logro en el menor tiempo posible y una especie de resistencia a la norma que se impone y debe acatarse por obligación. El cruce por debajo de puentes peatonales por parte de los peatones, el irrespeto a los altos u otras señales de tránsito al conducir, el bloquear o no dar espacio a vehículos de emergencia, la resistencia a usar el cinturón de seguridad, son algunos ejemplos que forman parte de esta especie de moral social paralela.

En contraste, queda claro en la investigación que, en la mayoría de los casos, y pese al fuerte estigma de ser una entidad invadida por la corrupción, las figuras de los y las agentes de tránsito aún evocan límites, regulaciones y sensación de seguridad en el espacio vial. No obstante, se trata de una medida de prevención situacional que para muchos conductores y conductoras sólo tiene efecto en el lugar en que estas autoridades se encuentran.

Lo encontrado en la investigación en este ámbito, debe lanzar una alerta acerca de qué es lo que está afectando la internalización de normas y límites sociales y a qué se debe esa dificultad en la incorporación subjetiva de los otros u otras como iguales que merecen respeto. Todo ello incide en la dificultad de anticipación de las consecuencias de los actos propios y, evidentemente, afecta la solidez de la institucionalidad democrática en el país.

El análisis realizado detecta algunos aspectos que parecen tener relación con esta tendencia a la evasión de las normas y al actuar sin anticipación; tal y como se citan a continuación:

- El cuestionamiento y una especie de desencanto y enojo en relación con distintas instituciones del sistema social, a tal punto que fue recurrente la tendencia a comparar la realidad del país con la idealización de la vida y regulaciones que existen en otros países.
- La percepción de que existe una mala aplicación y una escasa sanción cuando se evaden las normas (tanto en el ámbito de Seguridad Vial como del Poder Judicial) lo que contribuye a que se perciba que no hay consecuencias sociales si se hace algo indebido. Al respecto, por ejemplo, se cotejó que hay normas que no se aplican desde que fueron creadas. Tal es el caso de lo que establece el Art.136 de la Ley de Tránsito con el que se debería imponer un curso teórico para conductores negligentes como uno de los efectos de la suspensión de la licencia de conducir. Ante ello, la respuesta que contrarresta la impotencia de los y las participantes, tiende a ser bastante autoritaria, apostándose por el reforzamiento de penas, multas y legislación más severa que la actual.
- La observación cotidiana de las calles en mal estado, lo que además de afectar sensiblemente la percepción de desorden y de dañar la estética urbana, hace que se cuestione a las instituciones encargadas de la inversión de impuestos que se pagan en ese ámbito y se genere gran molestia por el daño que ello ocasiona en los vehículos, con el consecuente gasto en reparaciones.

- La inducción a una especie de distorsión cognoscitiva colectiva producida por la reiteración de acciones incorrectas en las vías por parte de conductores y conductoras que parecen mostrar un profundo desconocimiento de normas básicas al conducir y que además actúan ofensivamente si se les pone en evidencia. Ello genera inseguridad y afecta la credibilidad en relación con las instancias que acreditaron la formación de esas personas, lo cual se generaliza a otros componentes del sistema vial.
- El descubrimiento de hechos de corrupción en varias instancias de la seguridad vial, que afectan la imagen y la credibilidad en lo que provenga de ellas en su conjunto y en la institución a la que representan.
- El clima general de denuncia y evidencia de situaciones de corrupción en el ámbito nacional, que han golpeado la imagen nacional y que han puesto en evidencia fracturas en las instituciones y en los procesos democráticos del país.
- Se percibe un desencanto al develarse una disonancia entre la norma que se aplica y exige para la base social y la “flexibilidad” con que actúan quienes detentan mayor poder social. Se da así una vivencia de injusticia que provoca enojo y baja credibilidad. Este sentimiento se generaliza hacia las figuras que modelan autoridad (desde la policía hasta los representantes de la política nacional) e incluso podría validar prácticas de corrupción, que al ser percibidas individualmente se consideran poca cosa comparadas con lo que ya se ha visto a nivel nacional. En el tránsito vehicular eso se concretiza en la actitud que asumen algunos conductores y conductoras ante los y las agentes de tránsito. A estos funcionarios y funcionarias, como representantes de la institucionalidad en el ámbito público, se les cobra una responsabilidad por todo lo que ocurre en este.

En términos generales, este componente de evasión normativa tuvo gran peso entre los hallazgos de esta investigación, Este es visto como una manifestación de violencia de amplia difusión en el ámbito vial. En concordancia con lo anterior, el énfasis en la norma como elemento de control externo, muestra que prevalece una tendencia a la actuación por temor a la sanción. No se actúa por convicción y claridad de por qué se requiere prevenir, lo que implica una fragilidad en las pautas socializadoras (estrategias de información y formación, formales e informales) que fomentan la internalización de las normas y las convierten en pautas de actuación cultural. Esto contrasta con la fuerza que tiene la pauta de actuación cultural en relación con las formas de ejercicio de poder y control con respecto al género, ya señaladas al inicio de este capítulo.

El análisis realizado marca una tendencia clara que se han agrupado en dos núcleos figurativos. Estos parecen ser los principales focos alrededor de los cuales se configuran los campos representacionales que se han develado durante la investigación, plenos de estereotipos, opiniones, actitudes negativas o evasivas y distorsiones cognoscitivas.

El primero de ellos se refiere, contundentemente, a que el espacio público, la calle y lo que en éste confiere poder es masculino:

*“la calle y los carros son
de los hombres”*

Desde allí se explica tanta violencia ante las mujeres, otros hombres, autoridades o ante cualquier situación que de alguna manera se perciba como impedimento, obstáculo, invasión o que cuestione su propia identidad masculina.

El segundo núcleo figurativo se observa en el fondo de múltiples discursos que se aglutinan alrededor de la decepción, la desesperanza, la desidentificación

con la otredad y las normas sociales, reforzando una individualidad solitaria, una tendencia al “qué me importa” y una dificultad de visualizar las consecuencias de las acciones en sociedad:

“los otros/as son peligrosos, malos, corruptos, amenazantes, obstáculos”

En razón de los anteriores hallazgos y tomando en cuenta las sugerencias planteadas por los y las participantes del estudio, resulta conveniente y oportuno formular algunas propuestas al respecto.

El análisis evidencia que resulta fundamental que el COSEVI continúe y profundice el trabajo que realiza desde el enfoque integral o epidemiológico en materia de prevención vial. Se notan importantes avances en el trabajo del Consejo y sus tareas (campañas, proyectos comunitarios, fortalecimiento de la Policía de Tránsito) han tenido impacto puesto que han incidido, por ejemplo, en los indicadores de mortalidad por accidentes o han cambiado la actitud de usuarias y usuarios en relación con el uso del cinturón de seguridad; sin embargo la morbilidad sigue aumentando. La infraestructura vial tan deteriorada y el que haya carreteras diseñadas sin consideración de las necesidades de los usuarios y usuarias no favorece que se dé la implementación completa de este enfoque, que requiere consonancia en todos los componentes del sistema vial (infraestructura, ambiente, normas, usuarios y usuarias). Tal y como lo plantea la OPS (Acero-Velásquez y Concha-Eastman, 2004), la seguridad vial es un complejo entramado entre la gestión institucional, el entorno urbano y la cultura ciudadana.

Es fundamental por ello que todas las instancias que participan en el sistema de seguridad vial se apropien de este enfoque, de modo tal que sus áreas de trabajo contribuyan con las estrategias de prevención que se propongan desde el sector. Al respecto, parece relevante que se organicen jornadas de análisis y divulgación por parte de cada institución, acerca de las implicaciones que tienen los accidentes y las manifestaciones de violencia en el tránsito, en el sentido analizado en esta

investigación, a efecto de que internamente se defina cómo se puede retomar dichos contenidos en sus propuestas de trabajo.

Las implicaciones en términos de las adscripciones sociales y violencia por razones de género que se reflejan en el ámbito vial, como clara imagen especular de la dicotomía de poder que se ejerce entre mundo público-mundo privado, permiten sugerir a las instituciones que dan seguimiento a los avances en esta materia (INAMU e instituciones vinculadas con violencia por razones de género), que tomen en cuenta la dinámica de este ámbito y sus indicadores, dentro de sus monitoreos en relación con avances en equidad de género y en relación con manifestaciones de violencia.

En similar sentido a lo sugerido anteriormente, una instancia como el INAMU, mediante sus redes interinstitucionales y comunitarias, puede incorporar dentro de sus programas de interaprendizaje, un análisis acerca del impacto de las adscripciones sociales de género sobre el ámbito vial, sobre las implicaciones que tienen estas manifestaciones de violencia en el avance de las mujeres y por ende sobre el desarrollo del país.

La investigación muestra que aunque el COSEVI no ha tenido una definición precisa acerca de qué entender por manifestaciones de violencia en el tránsito, sus planteamientos al respecto, sin ser exhaustivos, ni tomar en cuenta la perspectiva de género, han estado correctamente orientados. La definición que se ha propuesto aquí pretende ser un aporte para que se utilice técnicamente, teniendo en cuenta que en ella se considera como posibles agentes de las acciones u omisiones a usuarias y usuarios del sistema, así como a las instituciones, y que se incorpora el componente victimológico en la consideración de lo que se percibe como violencia.

En términos de las estrategias para lograr la internalización de las normas de tránsito, el panorama se vuelve complejo. Frente a la apuesta normativa y sancionatoria que hacen los y las participantes del estudio, se considera que es prioritario más bien, trabajar con mayor intensidad en la integración de una auténtica

propuesta formativa que contemple y enlace a todas las instancias que participan del COSEVI y otras que tengan afinidad con la prevención de manifestaciones de violencia en general. Debe existir una consonancia en las campañas y propuestas educativas, con el fin de que esas normas interiorizadas lleguen a convertirse en pautas culturales, sin que requieran un agente externo que las exija.

Se requiere generar estrategias en campañas formativas e informativas que muestren una identificación de las normas con el sentido que tiene su existencia. Esto puede realizarse mediante ejemplos claros que concreten los resultados de la no aplicación de éstas, desde las más relevantes hasta las más simples. En ello sería oportuno que se reflejen los desencadenantes con los que reaccionan muchas personas en el ámbito vial; también sería conveniente que se muestren comportamientos con posibles desenlaces y sus consecuencias que puedan incidir en un ambiente positivo o negativo en el tránsito. Esto debe contemplar las particularidades que se presentan, tanto en el manejo de vehículos (motocicletas, bicicletas, automóviles, autobuses, camiones, etc.) como a nivel peatonal.

Lo anterior es importante pues culturalmente parecen estar percibiéndose sólo como contenidos de una lección académica, requisitos de un curso para poder conducir o bien límites incómodos que obligan a actuar de cierta forma ante los policías de tránsito. Resulta muy distinto si se logran asimilar como elementos cuyo sentido es preservar la propia vida y la calidad de vida general de la población en la que ella se desarrolla. En estas mismas propuestas formativas es indispensable que se brinde información, que se divulguen contenidos básicos de la Ley de tránsito vigente, del significado básico de señales y condiciones que implican riesgo en el tránsito. Lo anterior es necesario puesto que, al parecer, muchas personas realmente desconocen aspectos básicos de ésta. En consonancia con lo anterior, se recomienda hacerse una lectura crítica y modificación de algunos de los contenidos del Manual de Educación Vial y de su lenguaje, teniendo en cuenta para ello el análisis de los sesgos de género planteados en esta investigación.

Por otra parte, puede resultar fundamental el interpelar –directamente- a las personas en distintos roles acerca de cuál puede ser su contribución en la prevención de manifestaciones de violencia vial. Por ejemplo ¿qué puede hacer alguien que atiende un bar, una persona que acompañe a otra que conduce y está ingiriendo licor, un amigo o amiga? Asimismo, se debe fomentar la necesidad de ponerse en el lugar de otros conductores y conductoras en la carretera, en lugar de juzgar su comportamiento como algo personal, además de proponer la búsqueda de apoyo para manejar el enojo, señalando que en la carretera se reflejan las tensiones que se viven en la vida cotidiana, de modo tal que, si allí no se contiene es conveniente que revise cómo está manejando su vida.

Se debe fomentar un rechazo cultural a la práctica de conducir a alta velocidad y al manejo luego de la ingestión de licor. Ello debe tener claramente incorporado el enfoque de género, modificando la asociación que tiene con la valoración de la masculinidad. Como ejemplo de ello pueden tomarse en cuenta las campañas realizadas en torno al fumado con un slogan como “fumar no te hace más hombre”, en este caso ¡acelerar no te hace más hombre!

En este tipo de propuesta, sería conveniente recurrir a instancias relacionadas con arte y cultura popular, con la finalidad de que se promueva el tratamiento del tema desde elementos de la cotidianidad, por ejemplo, mediante la elaboración de canciones, programas cómicos de alta audiencia, etc.

En relación con promover el uso del puente peatonal, es muy relevante apelar al sentido común. Se podría utilizar -por ejemplo- la escena relatada por uno de los informantes: “mientras un perro miró la dificultad de pasar por la calle, subió al puente peatonal y cruzó al otro lado, la gente bajo el puente se jugaba la vida intentando atravesar en medio de la alta y veloz circulación de vehículos”.

Quedan interrogantes abiertas para futuras investigaciones, en el sentido de cómo son percibidas por parte de los conductores y conductoras, las personas en su rol peatonal. También sería oportuno realizar un análisis acerca de si existen

diferencias en la forma en que se transita desde el rol peatonal en los espacios públicos, diferencialmente como hombres o como mujeres y en relación con la edad, la condición económica u otros aspectos.

Se considera aquí que no se trata sólo de prohibir y sancionar más, sino que ante todo se requiere de una buena aplicación de la ley. Todo lo anterior debe pasar por una concienzuda revisión de posibles situaciones que tengan fragilidad institucional, para evitar que se realicen actos de corrupción (tanto en instancias de educación vial, como de la misma policía de tránsito, RITEVE u otros sectores del MOPT). Implica asimismo que no se dé una aplicación diferenciada de la ley a quienes conducen vehículos oficiales (omitir sanciones o restricciones), pues es un peligroso precedente que favorece la impunidad. Es claro que ello está erosionando la credibilidad en las instituciones sociales y fomenta la construcción de representaciones sociales de caos y desesperanza.

Lo anterior debe ir concatenado con la implementación de propuestas de combate a la corrupción en el plano nacional que tengan alta divulgación, además de campañas informativas que muestren buenas prácticas con contenido preventivo y promocional, en las que destaquen valores éticos y de solidaridad social. No parece sencillo sanar las heridas abiertas en el sentido de pertenencia, en el sentido de identidad nacional, relacionadas con la visualización de la corrupción, la inseguridad y la impunidad con que esto se representa.

Precisamente, en este ámbito resulta sumamente relevante recomendar (para futuras investigaciones) que se profundice en la exploración del impacto subjetivo en la identidad nacional que ha tenido este período de cuestionamiento a los valores democráticos, que se predicán como parte de la idiosincrasia costarricense.

A este respecto, retomando las sugerencias de los y las participantes de la investigación, además de la implementación real del Art. 136 de la Ley de Tránsito, sería conveniente la creación de sanciones (como servicio comunitario) que tengan un mayor impacto social y que tengan la divulgación pública apropiada (por ejemplo,

sería interesante que quienes son sancionados por conducción temeraria sean parte de un programa comunal en un centro hospitalario con lesionados por accidentes de tránsito). Estas medidas ejemplarizantes, utilizadas en personas con proyección pública, podrían tener un importante impacto social. Se contrarrestaría así lo que hasta ahora ha sido una divulgación de noticias que parecen exaltar y reforzar comportamientos al margen de la legalidad.

En relación con la disonancia entre teoría y práctica; las instituciones han abordado, únicamente, la teoría en materia de seguridad vial y ha corrido por cuenta de los usuarios y usuarias el aprendizaje práctico. Es claro que la institucionalidad no podría asumir este tipo de enseñanza; pero parece relevante al respecto que se consideren distintas alternativas, que apoyen el enfoque que se está promoviendo. Por ejemplo, puede realizarse un acercamiento con las escuelas de aprendizaje para conducir, planteando la solicitud de que se refuercen contenidos preventivos básicos. También podría considerarse fomentar algún tipo de club para enseñanza de manejo de vehículos en centros educativos de educación secundaria (que implique un curso teórico y práctico) y la necesidad de que se habiliten y modernicen las instalaciones del centro de educación vial existente.

Una posibilidad que resulta interesante, por el impacto que tiene para las niñas y niños, podría ser que el COSEVI financie la implementación de una sección de Seguridad Vial en el Museo de los Niños y en el Parque Nacional de Diversiones, en las cuales se dé una integración teórico-práctica, con una vivencia que permita la reflexión para los niños y niñas, como peatones o como conductores de patinetas, scoters o bicicletas, donde puedan aprender o aplicar contenidos que se contemplan en la curricula escolar.

Para las personas adultas, dado que al parecer existe una especie de subcultura alrededor de la alta velocidad y los piques, cuyos miembros comparten en espacios donde esto se fomenta y valida, bien vale la pena promover la idea de que en los espacios donde se canaliza -de manera regulada- esta “forma de diversión” (en Autódromos de La Guácima o en Guápiles), se den continuamente reflexiones

acerca de la inconveniencia de los piques en zonas residenciales y se cuestione tal práctica como parte de las adscripciones de masculinidad.

Tal y como se planteó en el análisis documental del apartado 4.3, en lo que respecta a la información producida desde el COSEVI, lo que se encuentra en la página WEB y otras informaciones que se brindaron para esta investigación, es frecuente que los datos se presenten como si fueran homogéneos; es decir, sin variantes relacionadas con el sexo. Aunque se realizan correlaciones interesantes en términos de edad, escenarios de ocurrencia de accidentes u otras informaciones, estos se presentan de forma consolidada, sin desagregación por sexo, pese a que existe la capacidad de producir la información desagregada, tal y como se demostró al solicitar datos particulares para efectos de esta investigación. Una desagregación por sexo y edad en relación con datos de accidentes de tránsito, lesiones, muertes -estableciendo el rol de la víctima y responsabilidad- permitiría realizar un análisis más integral que facilite comparaciones en relación con adscripciones de género.

En términos metodológicos, pudo observarse que la elaboración de categorías y subcategorías, a priori, en el protocolo de investigación, debe tomarse con un amplio criterio de flexibilidad. Aunque se tenga un marco teórico y conceptual completo, es la flexibilidad del instrumento de investigación, el manejo de la técnica y finalmente el análisis mismo el que determinará cuáles serán los niveles de jerarquización de las categorías y las subcategorías. El establecimiento anticipado de esas jerarquías implica un riesgo de sesgar el análisis y no mirar otros ámbitos que surgen durante la investigación.

La experiencia general de realizar esta investigación acerca de manifestaciones de violencia en el tránsito, deja en evidencia que los espacios de expresión de la vida cotidiana son centros de proyección y conjunción de realidades sociales en las que todo parece estar concatenado. Hay un contexto social, cultural y económico complejo que incide en las formas en que se concretizan distintas manifestaciones de violencia e inseguridad vial.

Esto no impide la introducción de propuestas sistemáticas, consistentes, planificadas y con una visión clara en promover el respeto y la valoración de la vida e integridad propia y la ajena, la equidad de género y la visualización de la importancia del ámbito vial con su respectiva normativa, como parte de los factores que contribuyen al desarrollo humano y social.

Todo ello puede contribuir a que en el tránsito por las calles, las personas se sitúen en coordenadas de tiempo y espacio donde prime la solidaridad, la confianza, la credibilidad y la esperanza en relación consigo mismas, con las otras personas y con respecto a la institucionalidad costarricense.

BIBLIOGRAFIA

Abramovay, Miriam y Castro Pinheiro, Leonardo. Violencia y Vulnerabilidad Social. En: @cumbresiberoamericanas.com. 2003.

Acero-Velásquez, Hugo, Concha-Eastman, Alberto. La Seguridad Vial un Problema de Política Pública Washington, DC. OPS/OMS, 2004.

Alvarez-Gayou, Juan Luis. Cómo hacer investigación cualitativa. Fundamentos y metodología. Editorial Paidós, México. 2004.

Amorós, Celia. El feminismo de Simone de Beauvoir. En: Historia de la Teoría Feminista. Instituto de Investigaciones feministas, Universidad Complutense de Madrid, 1994.

Antanas Mockus Ley, moral y cultura. Mimeografiado. (Sin editorial), Brasil, 2001.

Araya Umaña, Sandra. Las representaciones sociales: Ejes teóricos para su discusión. Cuaderno de Ciencias Sociales. No. 127. San José, Costa Rica: FLACSO, 2004.

Batres, Gioconda. El Lado Oculto de la Masculinidad. Tratamiento para Ofensores. ILANUD. San José, Costa Rica. 1999.

Carcedo Cabañas, Ana. Violencia contra las mujeres: un problema de poder. De: Carcedo y Molina. Mujeres contra la Violencia: Una Rebelión Radical. En: Materiales del curso Teorías de Género, INAMU, 2004.

Casas, Kevin. Violencia, (in) seguridad ciudadana y desarrollo humano en Costa Rica: Una aproximación conceptual y democrática. En: Memoria Taller Respuestas Democráticas al Problema de la Violencia. FUNPADEM, Ministerio de Seguridad Pública, San José, Costa Rica. 2004.

Comisión Económica para América Latina y el Caribe. Equidad, desarrollo y ciudadanía. Naciones Unidas, 2000.

De Biase, Tesy . Una epidemia fuera de control: Violencia sobre ruedas. Dirección de Obra Social para el Personal Universitario de la Universidad Nacional de San Luis, Argentina. Revista, marzo, 2005, En: [sport](#)

Echeverría, Mariela. Caracterización del Cantón Central de San José. Ponencia presentada a Seminario Internacional (sin nombre), México, 2005.

El Justicia de Aragón. La violencia Vial. Informe Especial sobre los accidentes de tráfico en Aragón, Julio, 2004.

Fries, Lorena y Facio, Alda. Género y Derecho. Col. Contraseña, Serie Casandra, Edit. La Morada. S.f. En: Antología Curso Construcción Social de la Cultura de la Violencia. UNED, SEP, 2004.

Foucault, Michel. El sujeto y el poder. Traducción de: Santiago Carassale y Angélica Vitale. Paraguay, 1983. En: [www.elseminario.com.ar/biblioteca/ Foucault_Sujetos_poder.htm](http://www.elseminario.com.ar/biblioteca/Foucault_Sujetos_poder.htm)

Furia en el camino. Cómo evitar la conducción agresiva. Revista "Luchemos por la vida" - Año 6 - N° 14, s.l., 2004.

Galtung, Johan. Investigaciones teóricas, Sociedad y cultura contemporáneas. Instituto de Cultura Juan Gil-Albert, Editorial TECNOS, Alicante, España. 1995.

García Prince, Evangelina. Derechos políticos y ciudadanía de las mujeres. Una vía género sensitiva y paritaria al poder y al liderazgo. Centro Nacional para el Desarrollo de la Mujer y la Familia, San José, Costa Rica, 1997.

Garza Elizondo, María Eugenia; Zárate Saldaña, María Socorro; Salinas Martínez, Ana María; Núñez Rocha, Georgina Mayela y Villarreal Ríos, Enrique. Atribuciones del paciente respecto al origen de los accidentes de tránsito y violencia. Unidad de Investigación Epidemiológica y en Servicios de Salud, IMSS, Nuevo León, Departamento de Enfermería, Hospital de Traumatología y Ortopedia, Departamento de Medicina Preventiva, Facultad de Medicina, Universidad Autónoma de Nuevo León. México: Rev. Enferm IMSS 2003.

Izquierdo, Ma. Jesús. Cuando los amores matan. Editorial Libertarias, España, 2000. En: Antología del Curso Enfoques Teóricos sobre la Violencia Social y Familiar. Maestría en Estudio de la Violencia social y Familiar. SEP, UNED. 2004.

Kaufman, Michael. Hombres, placer, poder y cambio. Centro de Investigación para la Acción Femenina. Santo Domingo, República Dominicana, 1989.

Lagarde, Marcela. Identidad de género. S.f. En: Antología Curso Construcción Social de la Cultura de la Violencia. UNED, SEP, 2004.

Lagarde, Marcela. Violencia y Poder. En Los cautiverios de las mujeres: Madresposas, monjas, putas, presas y locas. UNAM, México, 1993.

Lamas, Marta. La antropología feminista y la categoría género. En: Lamas, Marta (compiladora). El género: la construcción cultural de la diferencia sexual. Indagaciones acerca de los significados sexuales. PUEG, UNAM, México, 1996.

Lamas, Marta. Para una definición de "la cuestión de género". Revista Casa del Tiempo. Dirección de difusión cultural, UNAM, México. 1987. En: Antología Proyecto de Capacitación permanente en el tema de Violencia Familiar, dirigido a los técnicos del Ministerio de Justicia, Módulo I Temas sobre teoría Sexo-Género para el abordaje de la Violencia. ILANUD, San José, Costa Ric, 1991.

Lamas, Marta. Usos, dificultades y posibilidades de la categoría "género". En: Antología Curso Teorías de género. INAMU. 2004.

Martín Baró, Ignacio. Acción e Ideología, Psicología Social desde Centroamérica, UCA Editores, San Salvador. 1998.

Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Manual del Conductor. 4 ed. San José, Costa Rica, EUNED, 2005.

Ministerio de Salud. Violencia Social en Costa Rica. Organización Panamericana de la Salud, 2002.

Miranda, Guido, Del Valle, Luis y Víquez, Sergio. La Evolución de la Violencia, Análisis del período 1999-2003.

Moller Okin, Susan. Liberalismo político, justicia y género. En: Castells, Carme (compiladora) Perspectivas feministas en teoría política. Edit. Paidós, Buenos Aires. 1996.

Montoro González, Luis (coordinador). El Factor Humano en la Seguridad Vial. En: Pautas de conducta: informe sobre aspectos desconocidos de la seguridad vial. Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS), Universidad de Valencia, INSTITUTO BMW PARA LA SEGURIDAD VIAL. 2001.

Nota DP 108-2005, del 24-2-2005. Informe sobre mortalidad de las mujeres en sitio del accidente. Dirigida por la Licda. Teresita Guzmán, Dirección de Proyectos, al MBA Roy Rojas Vargas, director Ejecutivo del Consejo de Seguridad Vial.

Organización Mundial de la Salud. Informe Mundial sobre la Violencia y la Salud. Resumen. Organización Panamericana de la Salud, Washington D.S., 2002.

Organización de las Naciones Unidas. La seguridad vial en la región de América Latina y el Caribe. Situación actual y desafíos. División de Recursos Naturales e Infraestructura, CEPAL, noviembre de 2005.

Organización de las Naciones Unidas. Mejoramiento de la Seguridad Vial en el Mundo. Resolución 60/5, Sexagésimo período de sesiones, 38ª Sesión plenaria, octubre, 2005. Distribuido el 1 de diciembre de 2005.

Organización Panamericana de la Salud. Informe Mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito. Washington, D.C., OPS (Oficina Regional de la Organización Mundial de la Salud), 2004. (Publicación Científica y Técnica No.599)

Ordenanza Municipal de Trafico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial. Del Excmo Ayuntamiento de Alcalá de Guadaíra (Sevilla). 2002.

Ortner, Sherry y Whitehead, Harriet. Indagaciones acerca de los significados sexuales. En: Lamas, Marta (compiladora). El género: La construcción cultural de la diferencia sexual. Indagaciones acerca de los significados sexuales. PUEG. UNAM. México, 1996.

Ortiz Cortés, Maritza. Masculinidad y prostitución femenina. Tesis para optar al grado de Licenciatura en Psicología, Universidad de Costa Rica. 1995.

Ortiz Cortés, Maritza. "Nuestras cotidianas violencias". Ensayo inédito. Dirección Nacional de Prevención de la Violencia y el Delito, Ministerio de Justicia, 1998.

Ortiz Cortés, Maritza. Orígenes políticos, históricos, sociales de la violencia contra las mujeres. Ensayo inédito. Curso Enfoques Teóricos sobre la Violencia, Maestría en Violencia Social y Familiar, UNED, 2004.

Pateman, Carole. Críticas feministas a la dicotomía público/privado. En: Castells, Carme (compiladora) Perspectivas feministas en teoría política. Edit. Paidós, Buenos Aires. 1996.

Pardillo Mayora, José. Modelos de Sistemas de Gestión de la Seguridad Vial relativos a la infraestructura. Experiencia internacional. En: IV Jornadas Nacionales de Seguridad Vial, Santander, España, 24-27 nov. 1998.

Perdomo, Rita. Accidentes de tránsito en la adolescencia. Proyecto de investigación "Los adolescentes uruguayos-hoy". Facultad de Psicología de la Universidad de la República. Montevideo, Uruguay. Seminarios, WEB. 2000.

Phyllis, E. Young. Programas de la FHWA para la reducción de accidentes en USA. En: IV Jornadas Nacionales de Seguridad Vial, Santander, España, 24-27 nov. 1998.

Pichón-Rivière, Enrique y Pampliega de Quiroga, Ana. Psicología de la Vida cotidiana. Ediciones Nueva Visión, Buenos Aires, Argentina, 1985.

Plan Nacional de Atención y Prevención de la Violencia Intrafamiliar y el Abuso Sexual Extrafamiliar. Centro Nacional para el Desarrollo de la Mujer y la Familia, Costa Rica, 1996.

Ramellini, Teresita. La situación de la violencia de género contra las mujeres en Costa Rica. PNUD, INAMU, 1ª edición, San José, Costa Rica, 2000.

Revista Electrónica Luchemos por la Vida (Revista No.6, 2004).

Rivera, Roy y Ceciliano, Yahaira. *Cultura, Masculinidad y Paternidad: las representaciones de los hombres en Costa Rica*. 2a. ed. San José, Costa Rica: FLACSCO, 2004.

Rojas, Marielos. *Informe de Costa Rica. Políticas para mejorar la Seguridad Vial en América Latina y el Caribe*, Brasil, Abril, 2004.

Rojas, Roy. *Balance de un Plan Nacional de Seguridad Vial: Caso de Costa Rica*. Ponencia presentada en representación del COSEVI, al encuentro *La seguridad vial en la región de América Latina y el Caribe, situación actual y desafíos*. CEPAL, Chile, noviembre de 2005.

Rojas, Roy y Guzmán, Teresita. *Estadísticas de Accidentes de Tránsito en Costa Rica 1981-2002*. Consejo de Seguridad Vial, Ministerio de Obras Públicas y Transportes, Costa Rica, 2002.

Rubín, Gayle. *El tráfico de mujeres: notas sobre la "economía política" del sexo*. En: Lamas, Marta (compiladora). *El género: La construcción cultural de la diferencia sexual*. Indagaciones acerca de los significados sexuales. PUEG. UNAM. México, 1996.

Salas Calvo, José Manuel y Campos Guadamuz, Alvaro. *Aspectos Teórico-Conceptuales de la Masculinidad, Retos en el Siglo XXI* (pp.17-51). En: Campos y Salas (compiladores). *Masculinidad en Centroamérica*. Instituto WEM, Fondo para la Igualdad de Género de la Embajada de Canadá, 2002.

Saltzman, Janet. *Equidad y género. Una teoría integrada de estabilidad y cambio*. Universidad de Valencia, Instituto de la Mujer. España. Fotocopias sin fecha, sin editorial. Material para el curso *Teorías de género*. INAMU, 2004

Sau, Victoria. *De la violencia estructural a los micromachismos*. En: *El sexo de la violencia*. Editorial Icaria, España, 1998.

Scott, Joan. *Igualdad versus diferencia: los usos de la teoría postestructuralista*. En: *Antología Curso Teorías de género*. INAMU, 2004.

Situación actual de la persona joven en Costa Rica. Fondo de Población de las Naciones Unidas (UNFPA), 2003. En: www.unfpa.org

Sojo, Ana. *Mujer y política. Ensayo sobre el feminismo y el sujeto popular*. DEI (Departamento Ecuménico de Investigaciones). San José, 2ª edición, 1988.

Valverde, Oscar; Solano, Ana; Alfaro, Jeffry; Rigioni, María Elena y Vega, Marianella. *Adolescencia, Protección y Riesgo en Costa Rica. Múltiples aristas, una tarea de todos y todas*. Encuesta Nacional sobre Conductas de Riesgo en los y las Adolescentes de Costa Rica. Programa de Atención Integral a la Adolescencia, Caja Costarricense de Seguro Social, San José, Costa Rica, 2001.

Zagal Arreguín, Héctor. *La imbecilidad endémica: violencia y palabra*. Revista Electrónica ISTMOENLINEA.COM, 31 de marzo 2005.

ANEXOS

ANEXO 1
BOLETA DE CONSENTIMIENTO PARA PARTICIPAR EN INVESTIGACIÓN

San José, _____ de 200_

A quien interese

Hago constar que he sido informado/a acerca de los objetivos y alcances de la investigación MANIFESTACIONES DE VIOLENCIA EN EL TRANSITO, realizada por la Licda. Maritza Ortiz para optar al grado de Maestría en Violencia Social y Familiar, en la Universidad Estatal a Distancia, en la cual se me ha solicitado participar como informante.

Acepto dicha participación, comprometiéndome a asistir a un grupo focal y al mismo tiempo autorizo para que la misma sea grabada en medios audiovisuales (video y radiograbadora). La información no será divulgada ni reproducida, conservándose la confidencialidad de mi participación.

Nombre y firma de informante	Ocupación

ANEXO 2
MATRICES PARA RECOLECCIÓN DE INFORMACIÓN DOCUMENTAL

**MATRIZ DE RECOLECCIÓN DE INFORMACIÓN PARA
PROCESAR INFORMACIÓN DE ESTADÍSTICAS**

ORGANIZAC. QUE PRODUCE LA INFORMACIÓN	TIPO DE INFORMACIÓN RECOLECT. Y FECHA	INDICADORES	DATOS SOBRE MUJERES	DATOS SOBRE HOMBRES	ASPECTOS RELEVANTES ANÁLISIS DIFERENC. POR SEXO

**MATRIZ PARA RECOLECCIÓN DE INFORMACIÓN SOBRE
INFORMES Y PROGRAMAS**

ORGANIZAC. QUE PRODUCE LA INFORMACIÓN	TIPO DE INFORMACIÓN Y FECHA	INFORMACIÓN RELACIONADA CON MANIFESTACIONES DE VIOLENCIA	INFORMACIÓN RELACIONADA CON DIFERENCIACIÓN POR SEXO

ANEXO 3

GUIA DE EXPLORACIÓN TEMÁTICA PARA GRUPOS FOCALES

- I. EXPLORACIÓN GENERAL ACERCA DE SI EXISTE VIOLENCIA EN EL TRÁNSITO Y COMO SE PERCIBE (PROCESOS SOCIALES, PSICOLÓGICOS Y CULTURALES VINCULADOS CON VIOLENCIA VIAL)**
 - Atribuciones a las manifestaciones de violencia en el ámbito vial.
Explorar acerca de:
 - Carencias económicas
 - Aspectos socioculturales (adscripciones de género, mitos, estereotipos)
 - Utilización de drogas (sustancias adictivas)
 - Aspectos individuales atribuidos
 - Explorar situaciones que generan estados de tensión en la carretera
 - Conductas consideradas riesgosas que se presentan a nivel vial
 - Principales protagonistas, características, edad, sexo.
- II. MANIFESTACIONES DE VIOLENCIA A NIVEL VIAL EN RELACIÓN CON EL GÉNERO**
 - Descripción de situaciones calificadas como violentas observadas al conducir
 - Reacciones ante comportamiento violento en otros/as
 - Significado de la alta velocidad
 - Competencias en carreteras
 - Actitudes cuando hay amenaza o daño al vehículo
 - Relación entre accidente y actuaciones violentas al conducir
 - Diferencias percibidas o atribuidas en comportamientos manifestados según sexo
 - Experiencias personales donde han vivido situaciones violentas como ofensores o como víctimas.
 - Habilidad al conducir
- III. SIGNIFICADO DE CONDUCIR Y POSEER UN VEHÍCULO**
 - Implicaciones sociales y económicas de poseer un vehículo
 - El vehículo como espacio privado
 - Expectativas previas a conducir en relación con el género
 - Búsqueda de reconocimiento social
 - Percepciones en relación con la edad
 - Percepciones en relación con género, condición social, tipo de vehículo
- IV. PREVENCIÓN DE VIOLENCIA EN EL ESPACIO VIAL**
 - Formación como conductores/as
 - Percepciones acerca de los requisitos para otorgar licencia
 - Percepciones y conocimientos sobre la normativa vial
 - Prevención y anticipación de riesgos
 - Cultura peatonal
 - Uso de cinturón de seguridad
 - Comportamiento altruista al conducir
 - Representaciones sobre cómo contrarrestar actuaciones violentas
 - Cultura del vehículo (tipo de mantenimiento preventivo), conocimientos básicos a nivel mecánico. Como factor de riesgo
- V. SEGURIDAD E INSEGURIDAD VIAL**
 - Significado de seguridad vial
 - Significado de inseguridad vial
 - Información sobre impacto de los accidentes y lesiones
 - Atribuciones dadas al origen de los accidentes de tránsito
 - Reducciones sostenidas de tasa de mortalidad vs percepción de que existe un nivel más alto
 - Como se construye ese imaginario social en los medios de comunicación

ANEXO 4
GUÍA TEMÁTICA PARA ENTREVISTA A PROFUNDIDAD
PERSONAL DE SEGURIDAD VIAL

- Exploración general acerca de si existe violencia en el tránsito y cómo se percibe
- Atribuciones a las manifestaciones de violencia en el ámbito vial.
- Relación que ha tenido con el fenómeno de accidentes en el tránsito
- Análisis sobre implicaciones de hablar de violencia en el tránsito o de accidente (¿Son los accidentes hechos violentos por sí mismos?)
- Relación entre accidente y actuaciones violentas al conducir
- Diferencias percibidas o atribuidas en comportamientos de riesgo o violentos a nivel vial manifestados según sexo, edad y condición socioeconómica
- Implicaciones de los accidentes y las manifestaciones de violencia en el tránsito para la institución a la que representa u otras instituciones estatales
- Información sobre impacto de los accidentes y lesiones
- Atribuciones dadas al origen de los accidentes de tránsito
- Atribuciones dadas a las manifestaciones de violencia en el ámbito vial
- Conocimientos sobre conductas de riesgo en el ámbito vial
- Implicaciones sociales, culturales e individuales de poseer un vehículo
- Opiniones en relación con la formación sobre seguridad vial que tienen los y las conductores y peatones
- Información sobre alcances y limitaciones en relación con la normativa existente a nivel vial
- Aspectos políticos e infraestructurales que inciden en la inseguridad vial
- Sugerencias (normativas, culturales, formativas) para la prevención de las actuaciones violentas

ANEXO 5
GUÍA TEMÁTICA PARA ENTREVISTA A PROFUNDIDAD
PERSONAS QUE HAN TENIDO ACCIDENTES DE TRÁNSITO

- Qué implicaciones tuvo el accidente de que fue objeto en su vida (afectiva, laboral, familiar, comunal, etc.)
- A qué atribuye el accidente de que fue objeto
- Considera el accidente un hecho violento
- Relación entre accidente y actuaciones violentas al conducir
- Atribuciones dadas a las manifestaciones de violencia en el ámbito vial
- Diferencias percibidas en comportamientos de riesgo o violentos a nivel vial manifestados según sexo, edad y condición socioeconómica
- Implicaciones sociales, culturales e individuales de poseer un vehículo
- Tipo de información y formación que ha recibido sobre seguridad vial
- Opiniones en relación con la formación sobre seguridad vial que tienen los y las conductores y peatones
- Información sobre alcances y limitaciones en relación con la normativa existente a nivel vial
- Percepciones de seguridad o inseguridad en el ámbito vial como peatones
- Sugerencias (normativas, culturales, formativas) para la prevención de las actuaciones violentas y construcción de la seguridad vial

ANEXO 6
GUÍA TEMÁTICA PARA ENTREVISTA A PROFUNDIDAD
PERSONAS QUE HAN PARTICIPADO EN “PIQUES”

- Significado que tiene participar en piques
- Ubicación sobre el contexto general en que se desarrollan estas prácticas (participantes, edad, sexo, horas, lugares, etc.)
- Diferencias percibidas o atribuidas en comportamientos de riesgo o violentos a nivel vial manifestados según sexo, edad y condición socioeconómica
- Relación entre accidente y actuaciones violentas al conducir
- Información sobre impacto de los accidentes y lesiones
- Atribuciones dadas al origen de los accidentes de tránsito
- Atribuciones dadas a las manifestaciones de violencia en el ámbito vial
- Implicaciones sociales, culturales e individuales de poseer un vehículo
- Tipo de información y formación que ha recibido sobre seguridad vial como conductor/a
- Alcances y limitaciones de la normativa existente a nivel vial y su relación con la actividad que realiza (“piques”)
- Situaciones que inciden en un ambiente de inseguridad vial
- Sugerencias (normativas, culturales, formativas) para la prevención de las actuaciones violentas en el ámbito vial