

CAPITULO 9



LA YULNERABILIDAD SOCIAL Y ORGANIZACIONAL

**LOS RIESGOS DEL TRÁNSITO
URBANO DESDE LA PERCEPCIÓN DE LOS
JÓVENES DE RESISTENCIA**

VULNERABILIDAD SOCIAL Y ORGANIZACIONAL DESDE LA PERCEPCIÓN DE LOS JÓVENES DE RESISTENCIA (RIESGO DEL TRÁNSITO URBANO)

Prof. Mgter. Celmira E. REY

INTRODUCCIÓN

En las últimas décadas, el crecimiento vertiginoso de la población en la ciudad de Resistencia, especialmente en el área periurbana, con la proliferación de barrios periféricos, el incremento de vehículos (con motor o sin él), sumado a los estilos de vida de la población han contribuido a incrementar el riesgo de sufrir accidentes de tránsito en la vía pública, reconociendo a estos como una de las nuevas epidemias urbanas, denominadas "enfermedades sociales". Esta consideración de "enfermedad social" para abordar un estudio sobre el ambiente urbano es el resultado del desequilibrio existente en la interacción: movilidad cotidiana y calidad de vida.

La acción humana entraña una serie de implicancias que, en lo que hace a la movilidad relacionada con las leyes de tránsito, se revela tanto en la construcción del medio físico a través de una adecuada planificación de la infraestructura vial, como así también, con el acompañamiento de una cultura social en donde las conductas manifiestas se expresen con el cumplimiento de dichas prescripciones. Vale decir, cuando la población se moviliza acorde a la normativa vigente en materia de seguridad vial. La falta de cumplimiento de estos preceptos, ya sea en forma individual o conjunta, generan la aparición de hechos conflictivos que potencian la aparición de riesgo de sufrir accidentes en la vía pública, volviendo de este modo, vulnerable a la sociedad por su permanente exposición a situaciones riesgosas durante su movilidad cotidiana.

"La salud y la enfermedad son resultados de intervenciones económicas – políticas en sus versiones laborales, ambientales y preventivas y a la población se le debe informar, por parte de los expertos en salud pública, de cuales son los costos, consecuencias y beneficios de cada alternativa. Pero es la población la que tiene el derecho de decidir (Navarro, V.:1982). En tanto que Brownlea, ve posible la salud pública cuando los habitantes no sólo piden derechos, sino que elijan y participen". (Olivera, A.: 1999).

"Las Naciones Unidas, en su recomendación sobre "participación e igualdad plena", indica que "ninguna parte del entorno físico será diseñada en forma que excluya a ciertos grupos de personas debido a su incapacidad - temporal o definitiva -." 1 "La vía pública debe estar acondicionada para que todos los ciudadanos puedan hacer uso de ella, sin barreras que afecten su movilidad para realizar las actividades cotidianas, por lo cual, las autoridades competentes deben prevenir adoptando medidas encaminadas a la supresión de obstáculos a los efectos de procurar el menor impacto sobre los habitantes, garantizando la máxima seguridad posible. Transpolando este concepto operacional a la vía pública, la misma deberá estar

¹ Documentos. Curso Básico Sobre Accesibilidad al Medio Físico. 1992. Madrid.

diseñada en forma que no excluya a ninguna persona, para lo cual se necesita el efectivo cumplimiento de los principios básicos de accesibilidad, fundamental al momento de planificar y construir el entorno físico. Situación que incidirá en la circulación de los usuarios, al facilitar: ingresar a la vía, utilizarla, llegar al lugar deseado y desarrollar sus actividades". (Rey, C., 1999)

La respuesta a la necesidad de movilizarse, utilizando la vía pública tanto en el rol de peatones o como conductores de los vehículos, origina el tránsito de persona, bienes y mercaderías que pone en riesgo constante la vida de las personas, involucradas en esa circulación. Se define como *"accidente de tránsito al hecho o circunstancia no intencional que ocurre en la vía pública, cuando el usuario (peatón - conductor) se encuentra circulando y, que por una alguna circunstancia (personal, de la vía o del vehículo) sufre daño (psíquico - físico - material)". (Rey, C., 1999)*. No se puede dejar de reconocer que los accidentes y todo tipo de violencia causan pérdidas (emocionales, materiales, económicas, etc.) que desencadenan situaciones que afectan el bienestar de la comunidad. Así la realidad del tránsito en la ciudad de Resistencia conduce a reflexionar sobre las conductas de riesgo que protagonizan sus habitantes.

La problemática durante la movilidad cotidiana constituye uno de los hechos más relevantes que afronta nuestra sociedad. Sus consecuencias son evidentes: muertes, heridos, pérdidas materiales, que permiten definirla como una verdadera catástrofe.

LA SITUACIÓN DE LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN LA CIUDAD DE RESISTENCIA, CHACO.

La problemática de los accidentes de tránsito no es privativa de ningún país. Según el Informe Mundial sobre Prevención de los Traumatismos Causados por el Tránsito, "las lesiones causadas por el tránsito constituyen un importante problema de la salud pública, pero, lamentablemente, desatendido. De todos los sistemas con los que las personas han de enfrentarse cada día, los del tránsito son los más complejos y peligrosos. Se estima que, *cada año, en el mundo mueren 1,2 millones de personas por causa de choques en la vía pública y hasta 50 millones de ellas, resultan heridas. Las proyecciones indican que, sin un renovado compromiso con la prevención, estas cifras aumentarán en torno al 65% en los próximos 20 años. Sin embargo, la tragedia que se esconde tras estas cifras atrae menos la atención de los medios de comunicación que otras menos frecuentes*". OMS; 2004.

Varios estudio determinan que *en términos económicos, los costes médicos y materiales derivados de esta catástrofe, ascienden alrededor de 500 mil millones de dólares americanos cada año. En los próximos veinte años, si la situación actual de seguridad vial no varía, el presupuesto sanitario destinado al tratamiento de accidentados en la vía pública representará un 20%. En la actualidad las defunciones ocasionadas por accidentes de tránsito suponen un 2,2 % de la mortalidad mundial de todos los grupos de edades*. OMS; 2004.

En Argentina la situación puede calificarse como muy grave, debido a que nuestro país ostenta uno de los índices más altos de mortalidad por accidentes de tránsito del Mundo.

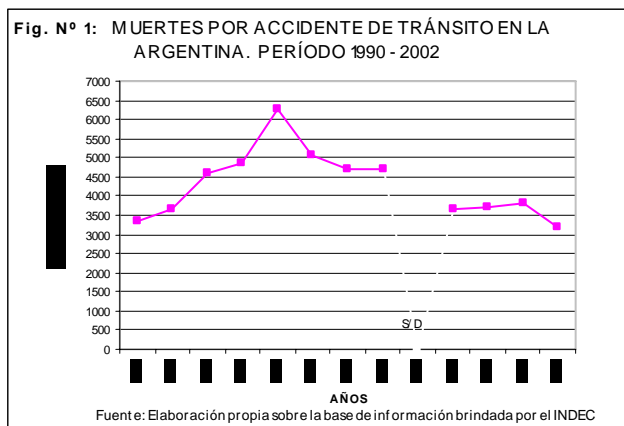
Sí consideramos el período comprendido desde 1990 a 2002 (Cuadro estadístico N° 1), y según datos publicados por el INDEC², en promedio, en la Argentina, por día mueren 13 personas, 390 al mes y alrededor de 4682 al año, a lo que se agregan un promedio 56.000 heridos de distinta gravedad, sumado a ello las pérdidas materiales estimadas en una cifra superior a los 5.000 millones de dólares anuales.

Cuadro N° 1: Argentina. Evolución del número de muertes por accidentes de tránsito

AÑO	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Total General	3363	3657	4594	4871	6262	5060	4680	4718	S/D	3640	3686	3796	3178

Fuente: Elaboración propia sobre la base de la información del INDEC.

Si observamos la Figura N° 1 “Muertes por accidentes de tránsito en la República Argentina, en el período 1990 a 2002”, podemos advertir que



el número de muertes por esta causa comenzó a ascender paulatinamente desde 1990 hasta 1995. En 1990, se registraron alrededor de 3.500 muertos, momento en que la curva del gráfico inicia una marcha ascendente que se acentúa en 1994 con más de 6.000 muertos. Según los datos publicados por el INDEC, a

partir de 1995 se inicia un decrecimiento (de aproximadamente 1.000 defunciones), situación que persiste hasta llegar al final del período con cifras que giran entorno a 3.500 muertos por accidentes de tránsito.

La Provincia del Chaco no escapa de las características de la mortalidad por causa de accidentes de tránsito que se manifiestan a nivel nacional. Según el INDEC, entre 1990 y 2002, en nuestra provincia se produjeron un total de 1579 muertes por accidentes de tránsito, un promedio de 144 por año y 12 por mes y casi 1 persona fallecida cada dos días.

El Cuadro Estadístico N° 2: “Muertos y heridos en accidentes de tránsito automotor por provincia. Total del país. Años 1999-2002, posibilita tener un panorama de

² El Instituto Nacional de Estadística y Censos -INDEC- es el organismo público, de carácter técnico, que unifica la orientación y ejerce la dirección superior de todas las actividades estadísticas oficiales que se realizan en el territorio de la República Argentina. Su creación y funcionamiento está reglamentado por la Ley 17.622 y el Decreto 3110/70, así como el Decreto 1831/93.

la situación del Chaco en el contexto nacional. Precisamente, en el cuadro se puede observar que en cuatro años la provincia incrementó sus valores, tanto en muertos como en heridos por accidentes de tránsito. De tener 110 muertos y 652 heridos en 1999, pasa a contabilizar en 2002, a más de 300 muertos y 6.000 heridos. Ahora bien, si consideramos el total de muertes a nivel provincial en relación con el total a nivel nacional nos da un incremento, que va de 3% para 1999, a 10% en 2002. Si se procede a ordenar numéricamente las provincias (de mayor a menor) según el número de muertos, entre los años 2001 y 2002, el Chaco ocupó el tercer lugar con más de 300 muertos, después de Buenos Aires (con alrededor de 1000 difuntos) y de Santa Fe con cifras que giran entorno a los 400 muertos por accidentes de tránsito. Hecho, que si bien aleja al Chaco de estas provincias, en razón de su número de su población³, no quita la gravedad de los acontecimientos al constatar que en nuestra provincia se incrementó el número de muertos por esta causa.

Cuadro N° 2: Muertos y heridos en accidentes de tránsito automotor por provincia. Total del país. Años 1999-2002								
Provincia	Muertos				Heridos			
	1999	2000	2001	2002	1999	2000	2001	2002
Total del país	3.640	3.686	3.796	3.178	49.337	54.429	58.530	53.527
Ciudad de Buenos Aires	83	121	109	105	4.287	7.890	7.422	7.076
Buenos Aires	1.118	1.252	1.245	996	14.281	16.216	15.854	14.504
Sumatoria	1201	1494	1354	1101	18568	24106	23276	21580
Catamarca	48	42	38	21	590	521	533	415
Chaco	110	115	336	329	652	679	6.718	6.132
Chubut	33	25	109	90	214	210	619	421
Córdoba	437	352	124	102	1.942	5.849	672	545
Corrientes	101	111	13	13	527	503	203	184
Entre Ríos	84	121	124	117	1.180	1.190	1.209	964
Formosa	58	46	44	34	311	346	334	330
Jujuy	7	66	82	58	304	519	632	492
La Pampa	47	36	43	30	317	309	293	302
La Rioja	35	42	36	31	648	749	970	700
Mendoza	246	203	242	225	7.145	4.299	6.224	6.300

³ Región metropolitana: Ciudad Autónoma de Buenos Aires: 2.768.772, 24 Hab. partidos de la provincia de Buenos Aires: 8.684.953 Hab., Resto de la Provincia de Buenos Aires 5.133.724 Hab., Santa Fe: 2.997.376 y Chaco 983.087 Hab. Según datos de INDEC. Resultados Provisionales del Censo 2001.

Misiones	158	144	139	124	585	460	505	441
Neuquén	64	33	62	47	892	82	1.183	938
Río Negro	78	67	82	57	386	464	504	365
Salta	110	87	94	113	1.963	1.252	1.594	1.710
San Juan	112	101	111	76	596	572	579	482
San Luis	50	60	47	48	505	530	436	414
Santa Cruz	39	30	33	19	156	125	163	147
Santa Fe	354	379	427	349	8.931	8.749	9.030	8.388
Santiago del Estero	112	99	87	75	699	724	715	575
Tierra del Fuego	6	4	7	3	40	67	43	34
Tucumán	150	150	162	116	2.186	2.124	2.095	1.668

Fuente: Ministerio de Justicia, Seguridad y Derechos Humanos. Subsecretaría de Política Criminal y Asuntos Penitenciarios. Dirección Nacional de Política Criminal.

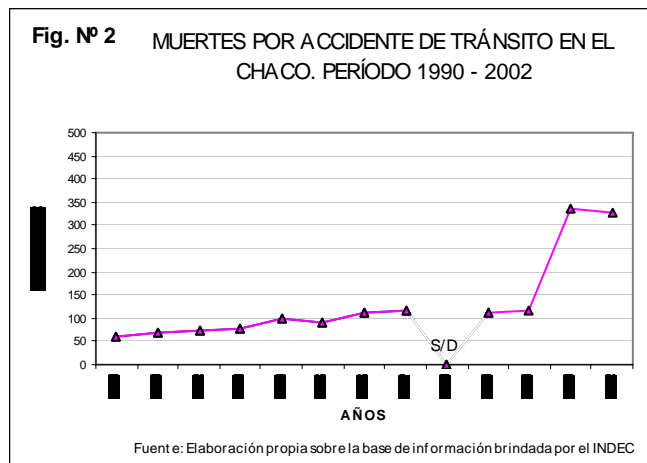
En lo que hace a la temática en cuestión, el Chaco experimentó grandes cambios a lo largo del período considerado.

En la Figura Nº 2, podemos observar que entre 1990 y 1997 la curva expresa una tendencia ascendente, con cifras que pasan de 59 a más de 100 muertos, en tanto que a partir de 1999 se comporta de manera moderada con valores de 100

muertos, y que al llegar al final del período (2001- 2002), las cifras crecen abruptamente ascendiendo alrededor de 350 muertos por accidentes de tránsito.

La situación en Resistencia

Se coincide con Ander Egg (1982), cuando expresa que “hoy, la calle es el lugar del transporte, accidentalmente lugar de relaciones, ni siquiera es un lugar placentero”. Esto, en parte, podría atribuirse a la revolución tecnológica y al crecimiento vertiginoso de algunas áreas, fenómeno que, en el presente siglo, se ha dado en llamar “explosión urbana”. Concepto gravitante en el Chaco, ya que la ciudad Capital, concentra el 28 % de la población de la Provincia⁴, porcentaje que se eleva al



⁴ Según datos extraídos del INDEC. Censo Población 2001. Población de Resistencia 274.490 habitantes y del Chaco 984.446.

36,5%,⁵ si se considera toda el área metropolitana, conocida como: "el Gran Resistencia". Esta alta concentración humana, trae aparejada - entre otras cuestiones -, una mayor demanda de: edificaciones, servicios, infraestructura y, la proliferación de vehículos⁶, que desencadenan a su vez, otros problemas, especialmente, cuando el espacio a ocupar, no está preparado para albergar a un número significativo de personas. Este estado de situación, lleva a una pérdida progresiva de las cualidades del ambiente, que entra en desequilibrio y hasta puede colapsar, cuando su capacidad de soporte se ve saturada. Situación que se puede dar, tanto en su estructura urbana general como en el tránsito, en particular.

Entre los factores que entran en juego a la hora de hablar del tránsito podemos mencionar: crecimiento acelerado de la población⁷, la expansión urbana y por ende la infraestructura vial, el desarrollo de los transportes que traen aparejado entre otras cuestiones, un incremento en la movilidad de las personas⁸, a fin de concretar sus actividades cotidianas (por motivos laborales, viajes de fin de semana y de vacaciones, concentrados en hora picos o tiempos determinados). Esos frecuentes y abundantes desplazamientos son efectuados por distintos sujetos en sus roles de conductores o peatones quienes hacen uso de la vía pública (calzada y vereda). Elementos intervinientes que coadyuvan a incrementar el riesgo⁹ de accidentes de tránsito en la vía pública.

En el comportamiento de la curva de la Figura N° 3 se observa como al inicio del período, 1990 - 1991, se producen 9 muertos por accidente de tránsito en Resistencia, con una notable disminución para el año 1992 con 2 muertes por esta causa. A partir del año 1993, se inicia un paulatino incremento a medida que transcurren los años, pasando de 4 a 21 las víctimas fatales por causa de accidente de tránsito.

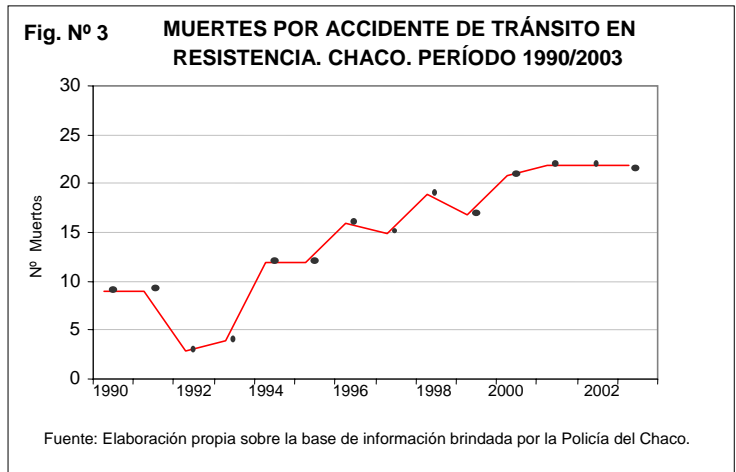
⁵ Según datos extraídos del INDEC. Censo Población 2001. Población del Gran Resistencia es de 361.442 habitantes (Resistencia 275.476, Barranqueras 50.951; Fontana 26.550; Puerto Vilelas 8.465 y de Chaco 984.446.

⁶ Según datos extraídos de Chaco en Cifras. Dirección de Estadística y Censos. Subsecretaría de Programación y Coordinación Económica. Ministerio de Economía. Obras y Servicios Públicos. Chaco, durante el período 1999-2001, el número de vehículos patentados fue de 85096.

⁷ La ciudad de Resistencia a través de los censos nacionales presenta la siguiente cantidad de habitantes: 1960:108.287; 1970:142.848; 1980:218.408; 1991:230.014 y 2001:275.476

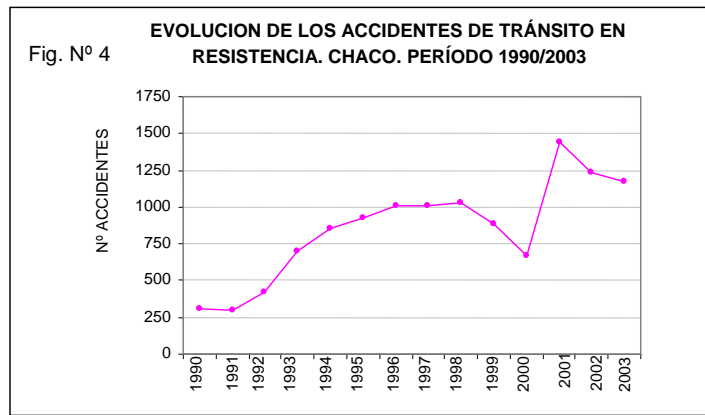
⁸ MOVILIDAD EN LAS PERSONAS: mediante una correcta coordinación y equilibrio, logrando una marcha estable, con ritmo acelerado o desacelerado, según presencia de obstáculo y/o personas, que interfieran en su circulación. Siendo parte de este movimiento la detención o el estacionamiento. (Rey, C., 1999: pág. 13).

⁹ RIESGO: "Situación adversa y vulnerable a la que expone una persona o una sociedad, por falta de previsión, protección y educación" (Rey, Celmira, 1999: pág. 14). Por otra parte la OPS, afirma que: "Es la probabilidad que tiene un individuo o un grupo de sufrir un daño o enfermedad de origen biológico, social o ambiental" (OPS, 1986)



Caracterización de los accidentes de tránsito en Resistencia en el 2003¹⁰

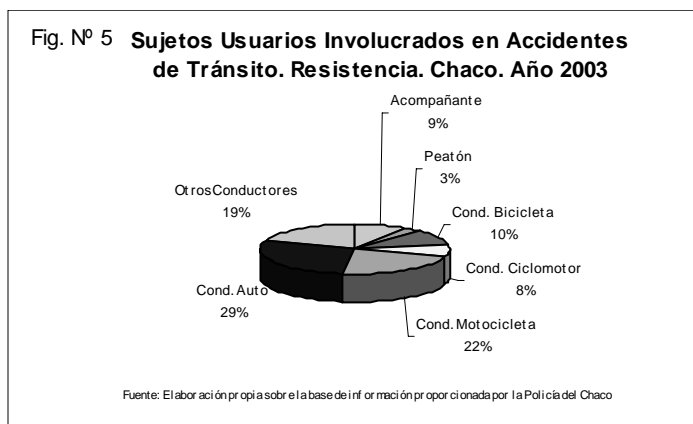
La población expuesta a eventos relacionados con los accidentes de tránsito, se ha ido incrementando a lo largo de los últimos años (Fig. N° 4), pasando de un poco más 250 accidentes de tránsito en 1990, aproximándose a 1500 eventos en el 2001. A partir de entonces (2001), los valores se mantienen en torno a los 1250 accidentes de tránsito por año.



Sí nos detenemos a *caracterizar los accidentes de tránsito en Resistencia* durante el año 2003, los registros estadísticos dan un total de 1153 accidentes de tránsito, involucrando a 2340 sujetos usuarios de la vía pública en sus diferentes roles, ya sean como conductores o peatones. Cifras que representan una disminución de los accidentes de tránsito con respecto a los dos años que le preceden (2001y 2002).

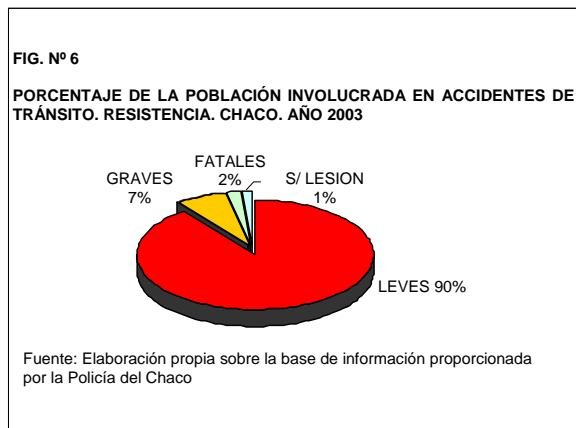
¹⁰ Deseo expresar mi profundo agradecimiento a todas aquellas personas que con su colaboración (en la recopilación y organización de los datos estadísticos) me permitieron elaborar las representaciones gráficas que aparecen en esta parte del trabajo. Entre ellas al Personal de la División Criminalística de la Policía del Chaco, como así también al personal y alumnos del Instituto y Departamento de Geografía de la Facultad de Humanidades. UNNE: Liliana Ramirez, Osvaldo Cardozo, Norma Monzón, Miguel Casal, Erika Gómez y Abelina Acosta Felquer

Podemos apreciar en la figura N° 5 la participación de los sujetos usuarios que se ven involucrados en los accidentes de tránsito. Así, pues, son los conductores de autos los que participan de más accidentes en la vía pública con un 29%, seguidos por los motociclistas que se ven involucrados en el 22% de los accidentes en el año 2003. Le siguen en proporción los conductores de bicicletas (10%), los ciclomotores con un 8%. Estos últimos protagonistas, deberían tener una consideración prioritaria a la hora de fijar alguna política de prevención, dado que son considerados sujetos vulnerables de la vía pública por su alta exposición corporal con respecto a los sujetos usuarios conductores de autos, que estos, sí están protegidos por la carrocería del vehículo. En cuanto a los peatones, que si bien representan un 3% del total, son los más vulnerables del conjunto de protagonistas, no sólo por lo que se expuso anteriormente, si no por que, además, intervienen en su movilidad otros factores que potencian su condición de vulnerable, como por ejemplo: la falta de acondicionamiento de las vías ¹¹que contribuyen en forma negativa para que su desplazamiento se realice con el menor riesgo posible.



En la figura N° 6 se puede advertir que en el año 2003 prevalecieron los accidentes tránsito de tipo leves, con un registro que representa 90% del total de accidentes, mientras que un 7 % correspondió a los accidentes graves y un 2% a los fatales. Al mismo tiempo, es importante destacar que los accidentes denominados "sin lesión" representan un 1%, dato que en términos comparables no resulta muy significativo, sin embargo, diversos estudios particulares realizados en torno al tema revelan que a la hora de efectuar los desplazamientos diarios dentro de la ciudad, son los que generan mayores conflictos en el tránsito, con el agravante de la aparición de distinto tipo de violencia que se manifiestan a través de agresiones verbales y físicas, como resultado de continuos roces, toques, bocinazos, frenadas intempestivas entre los distintos protagonistas.

¹¹ Al respecto la Ordenanza N° 5403/01 de la ciudad de Resistencia expresa que *"en el espacio comprendido entre la calzada y la línea virtual de continuidad de las ochavas hasta su intersección con los cordones, solamente podrán emplazarse señales de tránsito, y por lo tanto estarán libre de todo otro elemento que disminuya u obstaculice la perfecta visibilidad del cruce"*.

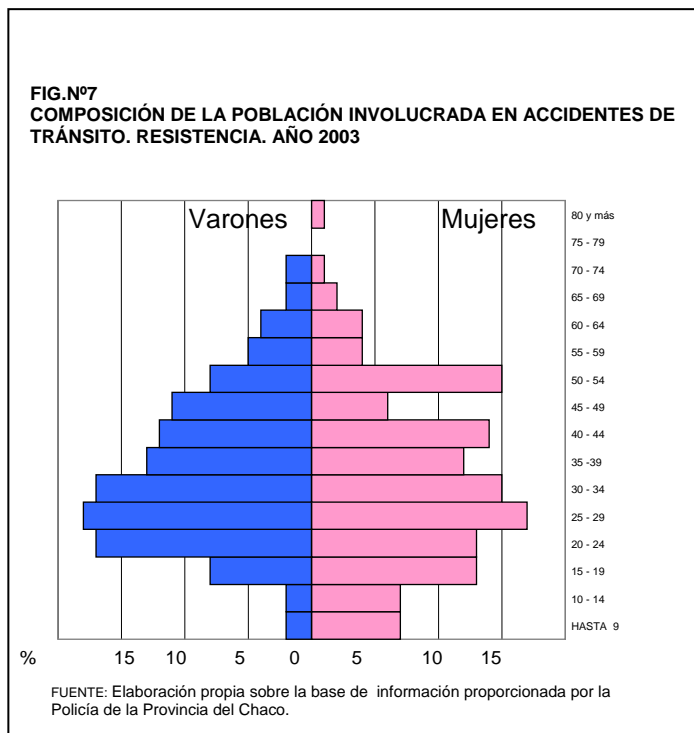


Si se analiza los tipos de accidentes según sexo y edad, es conveniente destacar que de los 1153 accidentes registrados implicaron la participación de 2341 protagonistas, en este sentido, podemos apreciar, tanto en el Cuadro Estadístico Nº 3 como en la Figura Nº 7, que los hombres son los principales protagonistas, representado 56 % del total de la población, en tanto que la mujeres participan en 13% de los accidentes de tránsito, y sin identificar el sexo un 31% de los involucrados, dejando un gran sesgo a la explicación, como consecuencia de las falencias detectadas en la fuente de información que proveen estos datos.

Cuadro Nº 3: Población según sexo y Edad

EDAD	VARONES	MUJERES	TOTAL
HASTA '09	28	22	50
10 - 14	29	22	51
15 - 19	103	40	143
20 - 24	220	42	262
25 - 29	238	52	290
30 - 34	219	47	266
35 - 39	167	38	205
40 - 44	156	45	201
45 - 49	142	20	162
50 - 54	103	46	149
55 - 59	64	11	75
60 - 64	47	12	59
65 - 69	27	6	33
70 - 74	23	4	27
75 - 79	6	1	7
80 y más	3	2	5
TOTAL	1308	314	1622
S/D	221	398	718
TOTAL Involucrados			2340

Fuente: Elaboración propia sobre la base de información proporcionada por la Policía del Chaco.



Este tipo de representación que se muestra en la Figura N° 7 (pirámide de población), expresa el sexo y el grupo de edad de los protagonistas involucrados en accidentes de tránsito. Precisamente la población entre las edades de 15 y 54 años es quien participa de la mayor cantidad de accidentes, con predominio del grupo de 20 a 34 años de varones, en donde se producen la mayor cantidad de accidentes. Si bien entre esas edades, los accidentes también son protagonizados por las mujeres, aquellos superan a estas con porcentajes superiores al 15%, aunque para este año (2003) no se observan grandes diferencias entre ambos sexos. Se hace meritorio señalar que, si bien, los datos de los protagonistas observados en los extremos de la pirámide son poco significativos en relación con el conjunto de población, se trata de ancianos y niños que son considerados como sujetos susceptibles de sufrir accidentes, justamente condicionados por la edad¹², alcanzando estos últimos, a más del 5% del total en el caso de las mujeres.

EL TRÁNSITO DE RESISTENCIA DESDE LA PERSPECTIVA DE LOS JOVENES¹³

¹² con limitaciones en su movilidad psicomotriz

¹³ Los aportes que figuran en este trabajo son parte de un trabajo mayor que se realizó en el marco de la BECA "RAMÓN CARRILLO-ARTURO OÑATIVIA. Ministerio de Salud. Comisión Nacional de Programas de Investigación Sanitaria (CONAPRIS) y bajo la Coordinación de Rosa Geldstein y Rodolfo Bertoncello- CENEP. Centro de Estudios de Población, Buenos Aires. Algunos resultados del mismo, fueron publicados en junio 2006, bajo el título: Estudio colaborativo: Aspectos sociodemográficos de los

El acceso a las fuentes de información estadística disponible en nuestra comunidad y tal como fuera explicitado en la primera parte de este trabajo, la ciudad de Resistencia se caracteriza por ostentar uno de los mayores índices de accidentes de tránsito de la Argentina. Existen al respecto numerosos elementos argumentativos que nos permite afirmar que la problemática del tránsito constituye uno de los hechos negativos más relevantes que afronta nuestra sociedad. Sus consecuencias son evidentes: muertes, heridos, pérdidas materiales, que permiten definirla como una verdadera catástrofe que ocurre cotidianamente y en “silencio”.

Indudablemente, ocurrido el accidente y con la consecuencia de la muerte, el hecho provoca un gran impacto en la comunidad, además del dolor inconmensurable de los familiares y amigos, las pérdidas en términos económicos es elevada si se hacen consideraciones sobre lo que pierde el estado cada vez que uno de sus habitantes fallece en la vía pública¹⁴.

A pesar de la onda repercusión social que estos hechos provocan, es posible advertir que pasado los días de la ocurrencia de una muerte por causa de accidente de tránsito, la mayoría de las personas, aún los familiares, no reconocen la magnitud del evento; ante lo que es posible escuchar manifestaciones como: “es cosa del destino” o que “Dios así lo quiso”, con el agravante de que las autoridades competentes en la temática tampoco se sienten responsables de las muertes ni de las situaciones que las provocan. Cabe preguntarnos, entonces: ¿por qué en nuestra sociedad está instalada la cultura de esta aparente indiferencia, pasividad, subestimación, negación o reducción sobre la existencia de riesgo?

Según LÉVY – LEBOYER, 1995 *“los sujetos se muestran fuertemente perturbados y la catástrofe produce en ellos una confusión mental que los vuelve pasivos; en esas condiciones, su orgullo consiste más en aguantar una situación difícil que en buscar soluciones o alternativas que eviten el peligro”*.

Para tratar de dar alguna respuesta a este interrogante, intentaremos abordar esta cuestión recurriendo a métodos de carácter cualitativo con el propósito de explorar aspectos cercanos a la gente, y que, para este caso se decidió aplicar la técnica denominada: *focus group*. Por medio de esta técnica, se intenta - a través del discurso-, indagar, entre otras cuestiones, acerca de la representación conceptual sobre seguridad vial, las características del tránsito, etc., por lo que estamos ante la presencia de datos descriptivos, conformado por las palabras emitidas en forma oral por las personas que conforman el grupo. *“El grupo de discusión es una técnica de investigación social que como la entrevista abierta o en profundidad y las historias de vida, trabaja y focaliza en el habla. Se asume que en toda habla se articula el orden social y la subjetividad”*. Canales y Peinado, 1995. El discurso se constituye en el material de registro de las opiniones

accidentes de tránsito en áreas seleccionadas de Argentina. Diagnóstico y aportes para el diseño de políticas y programas de prevención.

¹⁴ En las estimaciones no sólo se tiene en cuenta los costos directos (atención médica) sino también otros como los costos administrativos, legales, como así también, la pérdida en cuanto a la expectativa laboral que representa la muerte en una persona activa.

emitidas por un grupo de personas (en este caso por jóvenes), que opinan sobre las características del tránsito de la ciudad de Resistencia; y que dada la incidencia diferencial de los protagonistas en accidentes de tránsito y la prevalencia de la morbimortalidad según edad y sexo, rol de usuario de la vía pública, se tomaron estas variables como elementos distintivos del discurso, a los efectos de permitir direccionar la organización y la constitución de los grupos de discusión en esta investigación. "*La investigación de la respuesta humana ante el riesgo o catástrofes puede ser entendida en dos dimensiones: la basada en la economía política y la comportamental*". Díaz Muñoz, M. 1995: pág. 9. En este caso se toma esta última, la comportamental, a los efectos de abordar las respuestas colectivas aplicadas a las condiciones del tránsito. Esas respuestas serán captadas a través de los grupos focales aplicados a jóvenes de la ciudad de Resistencia, a fin de que esta se constituya en un instrumento válido para perfilar el esquema de comportamientos que subyacen en las respuestas y justifican las decisiones en su movilidad, en cuanto uso de vía pública bajo la prescripción de la normativa vigente.

Desde el ángulo perceptual, es decir, desde el enfoque de la Geografía de la percepción sobre la calidad del equipamiento y servicios con que cuenta la población ya no solo importa la existencia misma del equipamiento viario tal como es, sino como son percibidos por la población que efectivamente utiliza las vías y sus respectivos equipamientos. Con este trabajo se intentará indagar sobre las dimensiones subjetivas que la población joven (usuarios conductores de bicicletas) posee sobre el riesgo en la vía pública como posible desencadenante de situaciones conflictivas, que en muchos casos, generan los denominados accidentes de tránsito y sus múltiples consecuencias.

LOS JÓVENES: ¿UNA POBLACIÓN DE RIESGO?

Autores de distintos países han destacado que el enfoque de riesgo, aplicado a los jóvenes, revela que las conductas riesgosas, propias de este grupo de edad, se constituyen en factor que conduce a la mayor parte de la morbimortalidad. La toma de riesgo es propia de la juventud. Desde el enfoque de la salud está determinado que la morbilidad juvenil tiene la particularidad de ser desencadenada por factores mayoritariamente externos y conductuales.

Entre las conductas juveniles adoptadas y que se identifican como factor de riesgo, se encuentra la alta exposición a la que se someten los jóvenes cuando efectúan su movilidad, ya sea como peatones o como conductores de vehículos con motor (autos, motos, etc.) o sin motor (bicicletas), donde es posible la aparición de una serie de eventos conducentes a la aparición del daño, manifestándose a través de las lesiones traumáticas, que pueden ser: leves: (golpes, hematomas, fracturas), graves: (traumatismos severos) o fatales (ausencia de signos vitales). La aparición de estos hechos, frecuentemente, no son identificados por este grupo etario, ni por su entorno familiar y/o social, como un problema que requiera atención prioritaria para prevenir el riesgo de sufrir accidentes en la vía pública.

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

En esta parte se efectúa un análisis de los discursos sobre el estado y uso de la vía pública en la ciudad de Resistencia, en situaciones de movilidad por parte de los jóvenes¹⁵, específicamente, nos interesa conocer la opinión de un grupo acotado, que abarca entre los 15 a 25 años de edad.

El análisis de esta situación posee un especial interés para nuestro estudio puesto que intentaremos detectar los principales factores que inciden en la movilidad cotidiana de los jóvenes conductores de bicicletas, dado que se encuentran entre los sujetos usuarios más vulnerables de la vía pública.

Según las Estadísticas recopiladas en el libro "Trauma. Prioridades", de la Sociedad Argentina de Medicina y Cirugía del Trauma (Samct), indican que *después de las enfermedades cardiovasculares y el cáncer, el trauma es la tercera causa de muerte para todos los grupos de edad y la primera para las personas de entre 1 y 45 años. Representado un 50% de los traumatismos de origen intencional (suicidios, homicidios, violencia en general) y un 50% no intencional (lesiones producidas por colisiones de vehículos a motor, lesiones producidas en el trabajo, en el hogar, en los lugares de recreación, y caídas en general)*. Estamos ante la presencia de enfermedades que pueden ser previsibles y prevenibles, puesto que su origen es por causa externa, desencadenada por factores mayoritariamente externos y conductuales que lleva a plantearse la preocupación por el grupo etario al cual afecta. Específicamente nos referimos al grupo de jóvenes, por tratarse de los más vulnerables, dado su alto grado de exposición debido a la adopción de conductas de riesgo.

Siguiendo el enfoque de riesgo expresado más arriba, las conductas riesgosas son propias de los jóvenes y como lo señala Irwin: *Los comportamientos asociados a la mortalidad y morbilidad predominante en la adolescencia comparten un tema común: la toma de riesgo*. (OIT, Libro 37, 1999.).

Algunos hechos protagonizados por los jóvenes, tal como:

- ✓ conducir vehículos sin utilizar elementos de protección. En el caso de la bicicleta sin el casco, o sin el vehículo en condiciones (sin frenos y sin luces reglamentarias)
- ✓ conducir vehículos con motor a edades no permitidas por la ley.
- ✓ conducir en estado de ebriedad, o como acompañante de un conductor ebrio.
- ✓ en los ciclistas conducir con acompañantes que exceden la capacidad del vehículo y las condiciones de maniobrabilidad y visibilidad, especialmente cuando llevan a otro en el manubrio de la bicicleta (Foto N° 1)

Foto N° 1: Ciclistas Jóvenes

¹⁵ período que va desde el logro de la madurez fisiológica hasta alcanzare la madurez social, pero, bajo la consideración del contexto cultural y la circunstancia histórica- económica del sector social específico al cual pertenece.



Avenida Alvear N° 400 - Resistencia – Chaco- 2004- - Celmira Esther Rey – 2004

✓ circular sin respetar las normas básicas del tránsito adoptando conductas desafiantes frente a los conductores de vehículos con motor. Moverse en zigzag entre vehículos estacionados frente semáforo en rojo y ponerse delante de todos o bien pasar sin esperar la habilitación de señal lumínica. Estas cuestiones, en otras, nos lleva a afirmar que la situación es preocupante dado la vulnerabilidad y su grado de exposición de los jóvenes. Si a este análisis agregamos la diferencia de género que existen frente al riesgo, las estadísticas consultadas reflejan que son los varones los que se ven más afectados en accidentes de tránsito que las mujeres. En Resistencia los hombres¹⁶ son los principales protagonistas, representado para el año 2003, 56 % del total de la población, en tanto que las mujeres participan en 13% de los accidentes de tránsito, y sin identificar el sexo un 31% de los involucrados.

Tal como lo expresamos en la primera parte de este trabajo¹⁷, los conductores de autos son los que participan de más de accidentes en la vía pública con un 29%, seguidos por los motociclistas que se ven involucrados en el 22% de los accidentes en el 2003. Le siguen en proporción los conductores de bicicletas (10%), los ciclomotores con un 8%. Estos últimos protagonistas, que si bien en términos porcentuales son inferiores a los demás sujetos usuarios deben ser tenidos en cuanto a la hora de fijar alguna política de prevención, para concientizar que la falta de carrocería de sus vehículos los vuelve vulnerables de sufrir accidentes dada la exposición corporal a la que se someten.

¹⁶ Aspecto que se puede corroborar en la Figura N° 7 del Capítulo anterior.

¹⁷ Figura N° 5: Sujetos usuarios involucrados en los accidentes de tránsito. Resistencia. Chaco. Año 2003.

Teniendo en cuenta lo expuesto precedentemente, es que nos abocaremos al estudio de los jóvenes conductores de bicicletas, que atraviesan algunas de las áreas consideradas riesgosas en la ciudad de Resistencia.

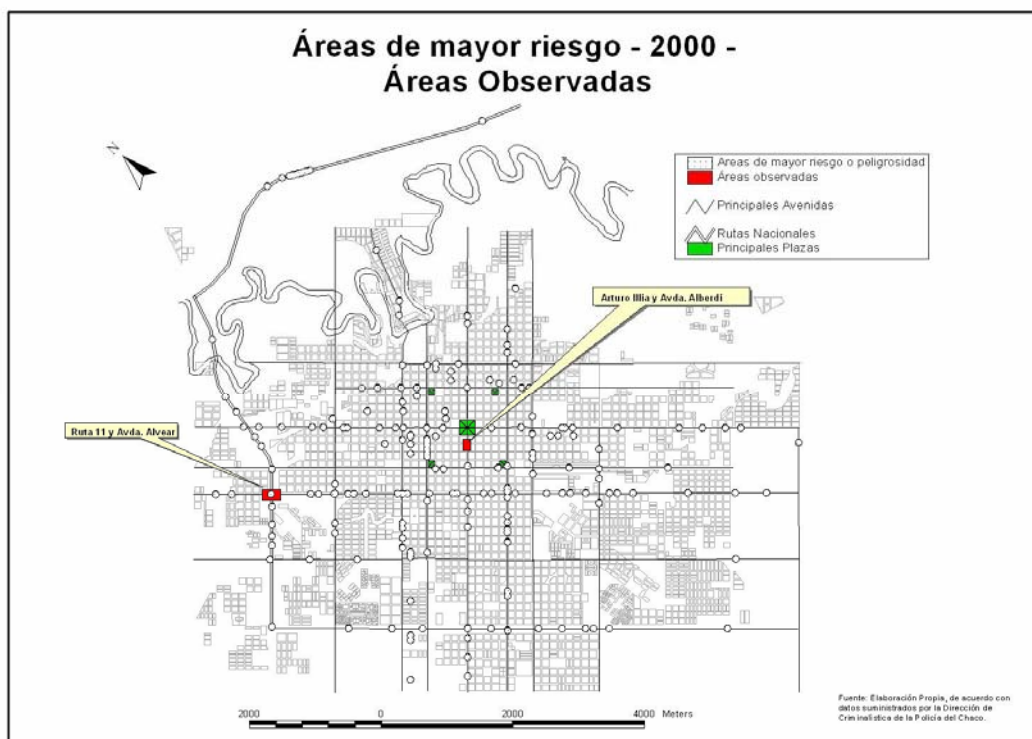
LAS ÁREA SE RIESGO DE SUFRIR ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN RESISTENCIA

El Instituto de Geografía, que funciona en la Facultad de Humanidades dependiente de la Universidad Nacional del Nordeste, desde hace aproximadamente ocho años viene realizando numerosos trabajos vinculados a la temática del tránsito, es así que en el año 2004 publica el libro *“Los riegos del tránsito en la ciudad de Resistencia”*. En una parte de su contenido se refiere a la identificación de las áreas consideradas de más alto riesgo para circular en la vía pública, mediante la utilización de una representación cartográfica elaborada teniendo en cuenta las siguientes variables:

- ◆ tipo de accidentes: graves y fatales
- ◆ protagonistas involucrados más vulnerables: peatones y ciclistas

La selección de estas variables responde al grado de impacto que causan dichos accidentes sobre las personas, y al grado de vulnerabilidad de los peatones y ciclistas dentro del sistema del tránsito.

En la Figura N° 8: Áreas de mayor riesgo – 2000- Áreas Observadas, se halla la distribución espacial de los accidentes de tránsito de tipo graves o fatales y la participación de los protagonistas involucrados más vulnerables: peatones y ciclistas. En la misma, es posible distinguir que los hechos que involucran a ciclistas aparecen distribuidos en toda la trama vial que corresponde al ámbito urbano, pero de manera significativa, sobre avenidas diseñadas para la circulación rápida, es decir aquellas que se conectan con las rutas que circunvalan la ciudad, en especial las arterias Castelli-Alvear y Malvinas Argentina-Soberanía Nacional. Las rutas nacionales, tanto la N° 11 como la N° 16, son ejes de circulación que cumplen la función de absorber el tránsito vehicular rápido, por lo que es factible encontrar la presencia de transportes de gran porte (camiones, colectivos) mezclados con otros de menor porte (automóviles, carros, motocicletas, bicicletas, etc.). Como consecuencia de la interacción de un gran número de usuarios (conductores de vehículos con peatones) en un espacio que se torna reducido, se presentan las condiciones propicias para desencadenar situaciones de accidentes de tránsito protagonizados, especialmente, por ciclistas.



Extraído de: "Los Riesgos del Tránsito en la ciudad de Resistencia". Facultad de Humanidades-Secretaría General de Extensión Universitaria-UNNE. 2004.

Como resultado del análisis efectuado se puede señalar que estamos ante la presencia de áreas con alto grado de riesgo para circular, y que se hallan próximas a las instituciones educativas donde se llevó a cabo la aplicación de la técnica de los focus groups, y a la que asisten, entre otros usuarios, jóvenes conductores de bicicletas

EXPLORACIÓN DE LAS DIMENSIONES SUJETIVAS DE LA SEGURIDAD DEL TRÁNSITO EN USUARIOS (CICLISTAS) EN RESISTENCIA, CHACO.¹⁸

Entre los interrogantes que nos planteamos a la hora de explorar las dimensiones subjetivas de la seguridad del tránsito en usuarios (ciclistas) en nuestra localidad, se hallan aquellos vinculadas a: **¿Cuáles son los contenidos discursivos relativos al tránsito en Resistencia en jóvenes ciclistas, específicamente respecto al riesgo de accidentes y a su responsabilidad en circunstancias de movilidad?**

¹⁸ Lineamiento metodológico elaborado en forma conjunta con los Coordinadores de Beca CONAPRIS: Rosa Geldstein y Rodolfo Bertoncello- CENEP- 2004.

APLICACIÓN DE LA TÉCNICA GRUPOS FOCALES MÉTODO

1. Población seleccionada:

Del conjunto de sujetos usuarios de la vía pública se seleccionó a la población que usa la bicicleta como principal medio de movilidad. Para ello se llevó adelante sendos grupos de discusión conformado por un total de 58 participantes de ambos sexos, ciclistas entre 15 y 25 años de edad, residentes en la ciudad. Las personas que fueron convocadas, participaron voluntariamente conformando 6 grupos de trabajo, como se muestra el siguiente cuadro organizado a tal fin:

Establecimientos educativos que participaron de los grupos focales

Sistema Educativo	Ubicación del establecimiento	Grupo	Nº de participantes
Sistema educativo formal: Unidad Educativa Privada Nº 42. Instituto Adventista	centro de la ciudad	Nº 1	11
		Nº 4	11
Sistema educativo formal: CEP Nº 32	Periferia de la ciudad	Nº 2	13
		Nº 3	12
Sistema educativo no formal: Bachillerato Libre para Adultos (BLA)	centro de la ciudad	Nº 5	6
		Nº 6	5
TOTAL		6 grupos	58 participantes

La ubicación de las instituciones educativas seleccionadas está en relación con la proximidad geográfica a las áreas riesgosas para transitar, y además, responde a la intencionalidad de abarcar a la población con situaciones sociodemográficas diferentes dentro del espacio urbano. *“Varios estudios existentes al respecto y las permanentes observaciones sobre el terreno demuestran que si bien la ciudad se ha duplicado en población y extensión, la disposición concéntrica de los niveles socioeconómicos, aún se mantienen, sintetizándose en medio y alto para el centro y medio y bajo para la periferia. Manoiloff 2000,97.* Por lo expresado, la elección de las escuelas para aplicar la técnica de los grupos focales, se corresponde con las condiciones sociodemográficas antes mencionadas. La excepción la constituye la Escuela Libre para Adultos (BLA), que a pesar de esta ubicada en el microcentro de Resistencia, recibe a personas que no lograron completar la escolaridad secundaria, en donde los alumnos son preferentemente de condición socioeconómica media y baja, provenientes en su mayoría, de la periferia.

2. Instrumento:

La técnica que se utilizó fue la de “grupo de discusión”, se trata de la conformación de *“un grupo artificial, donde el investigador provoca su constitución en la conversación y donde se persigue articular distintas perspectivas sobre el fondo de un lenguaje común. Así definido, el grupo de discusión existe en la medida que existe una situación determinada, posibilitadas por el investigador que los reúne y constituye como grupo; trabaja en el sentido de que se orienta a producir algo como tarea, existiendo por y para ese objetivo, e instaura un espacio de opinión grupal donde se verifican las opiniones pertinentes, adecuadas, verdadera o válidas”*. Canales y Peinado, 1995.

Cada encuentro se inició mediante la presentación del grupo y bajo la consigna de la convocatoria: “hablar con los jóvenes en su rol de usuarios de un vehículo muy importante, como lo constituye la bicicleta”, para pasar inmediatamente a las consignas del cuestionario guía¹⁹.

3. Resultados

El análisis correspondiente a los discursos emitidos por los participantes de los grupos focales, se realizó sobre la base de algunos de los ejes de interés del cuestionario guía diseñado oportunamente y que aquí fueron seleccionados solo algunos de ellos, tal como figura a continuación:

1. EL SI MISMO / EL GRUPO / EL VEHICULO

A. LA BICICLETA

B. LOS CICLISTAS

C. DIFERENCIAS AL INTERIOR DEL GRUPO “CICLISTAS” (Imagen de él y de los demás)

- EDAD

- GENERO

2. LOS OTROS / LA NORMATIVA / EL ENTORNO:

2.1 EL TRÁNSITO Y LOS CICLISTAS

- A- EN LA CIUDAD EN GENERAL

2.2. LAS NORMAS DE TRÁNSITO: (normas explícitas e implícitas en el tránsito y en manejo de la bicicleta).

3. LOS ACCIDENTES DE TRANSITO Y LAS BICICLETAS

4. PREVENCIÓN.

SISTEMATIZACIÓN DE LA INFORMACIÓN

Realizado el proceso de captación de la información, mediante la técnica de grupos focales se procedió al proceso de sistematización de dicha información que consistió en:

¹⁹ Para su concreción se contó con la valiosa colaboración de directivos, profesores y preceptores de cada una de las instituciones seleccionadas; como así también de las Profesoras Norma Monzón y Erica Gómez, quienes se ocuparon de anotar los aspectos distintivos de la conversación para su posterior identificación en la cinta grabada.

- * Transcripción textual de las opiniones emitidas por cada grupo mediante la desgrabación de las cintas que durante la entrevista registraron los datos sobre la base del cuestionario guía.
- * Tabulación de las opiniones según: grupo focal, por sexo y secuencia de eje temático del cuestionario.
- * Lectura analítica de la conversación grupal a partir del texto transcrito.
- * Construcción de categorías y/o elementos extraídos de la conversación a partir de cada uno de los ejes temáticos, y según el orden en que fueron apareciendo en el texto transcrito.
- * Descripción de cada uno de los ejes temáticos, según Institución educativa a la que pertenece el grupo, según sexo y secuencia de eje temático del cuestionario.
- * Exposición sintética de las consideraciones efectuadas por los distintos grupos, siguiendo el esquema de contenido de la guía diseñada a tal fin. Se captó en primer lugar el discurso predominante a toda subpoblación entrevistada para pasar, luego, a la consideración del discurso desagregado, cuando este resultó ser distintivo o significativo, según escuela, sexo o edad, tal como se presenta a continuación:

EJE 1. EL SI MISMO / EL GRUPO / EL VEHICULO

A. LA BICICLETA

Entre los elementos discursivos más representativos y recurrentes en la discusión y que estuvieron referidos al contenido temático del eje 1, fueron:

- Para la mayoría de los participantes de los focus groups, la bicicleta es un medio de transporte importante para efectuar su movilidad cotidiana y a la vez útil para:
 - desplazarse fácilmente, dado que por sus características el vehículo resulta liviano y muy cómodo para estacionar.
 - trasladarse de un lugar a otro (en lugar de caminar) de manera rápida y económica, puesto que se ahorra dinero y tiempo.

Varios indican que es un medio deportivo, de recreación, que les permite además hacer actividad física (ejercicio); incluso en uno de los grupos aparece que está muy vinculado con la despreocupación y la diversión (grupo nº 1), hasta parecería verla como un juguete. Se mezclan las funciones que cumple como medio de transporte, con aquella vinculadas a las recreativas, las precauciones y conductas que serían apropiadas para la primera función se desdibujan y no se toman para esta segunda función.

En prácticamente todos los grupos los participantes manifestaron que les gusta andar en bicicleta por la posibilidad de desplazarse en el menor tiempo posible, accediendo fácilmente a los distintos lugares de la ciudad. Aunque en el caso de los adultos (grupos nº 5 y 6) manifiestan que no les agrada andar en bicicleta pero la usan de todos modos, dado que:

- no disponen de otro medio de transporte accesible.

- resulta eficiente (rápida, práctica y económica) para concretar las actividades, que no podrían hacerlo con otro medio de transporte.

No consideran que la bicicleta sea una máquina peligrosa, siempre y cuando se le asigne un uso adecuado acorde con las características del vehículo (pequeño, diseñado para una sola persona) y, al mantenimiento mecánico del mismo. Consideran que la condición de vehículo peligroso, esta directamente relacionado con la persona que la usa (edad y objetivo de desplazamiento) y la forma en que efectúa el desplazamiento. Señalan que es necesario mantenerla en buen estado sometiéndola a permanentes revisiones técnicas para verificar la posible aparición de algún desperfecto en su mecánica.

B. LOS CICLISTAS

La mayoría de los participantes de los diferentes grupos usan la bicicleta de manera cotidiana o considerando que tienen “una buena apariencia física corporal”.

Consideran que la velocidad y el ritmo con el que se desplazan son inferiores a la de otros conductores, razón por la cual lo llevan a observar con mayor atención el entorno, lo que les permite conocer con más detalles la ciudad. A ello se suma el aumento en la capacidad de reflejos para responder de forma inmediata la aparición de algún evento fortuito (ante el encuentro con un animal: gato, perro, etc.). Indican además que muchas veces el conductor de bicicleta es el típico adolescente, aquel que va a la escuela y como un adolescente más no respeta las normas de tránsito

En cuanto a las conductas que adoptan los ciclistas en la vía pública, señalan las siguientes características distintivas:

- “no respetan mucho las normas de tránsito”, circulan por lugares no admitidos, por ejemplo en calzada por la izquierda, o haciéndolo por la vereda y/o pasando el semáforo en rojo.

- “son más irresponsables que los otros conductores”. Ante la presencia de semáforo en rojo los automóviles y las motos se detienen, en tanto que los ciclistas no lo hacen. Describen que estando en el lugar, corroboran que “no venga alguien y por más que el semáforo esté en rojo, pasan de todos modos”. Sostienen que existe la creencia de que el acto antes mencionado no causa problemas, aunque reconocen que es factible la ocurrencia de un accidente por que puede venir un vehículo con motor atravesando la vía (al estar habilitado por el semáforo) y producir un accidente. Destacan que los estudiantes cuando van a la escuela, circulan apresurados sin respetan nada, además son “negligentes”, por que circulan por lugares no admitidos por la normativa, bajo la consideración “se meten por todos lados”, no les importa cruzar el semáforo en rojo y es entonces, cuando ocurren los accidentes en donde los ciclistas se ven involucrados. Admiten que los únicos que respetan son los mayores, a quienes consideran como más educados.

- Expresan, además que “la ciudad tampoco permite que el ciclista maneje bien, como corresponde”. Esta descripción estaría revelando la ausencia de un contexto maduro²⁰ conduce al incumplimiento generalizado de la normativa vigente.

EL JOVEN CICLISTA:

Entre las características mencionadas sobre el joven ciclista, señalan:

- la de ser atlético, activo
- circula a una velocidad superior al de los adultos, ya que estos van lento y respetan más las normas de tránsito. Este hecho responde al escaso tiempo que destinan para efectuar el desplazamiento (salen con la hora justa, justificando de este modo el motivo por el cual circulan rápido y sin respetar las normas de tránsito)
- No respetan las normas de tránsito. Efectivamente, reconocen cometer muchas infracciones, admitiendo que es frecuente y hasta corriente, pasar la señal lumínica en color rojo y no respetar las normas del tránsito. La mayoría de los participantes de los distintos grupos, opinan que el hecho es incorrecto, “que está mal”, pero que de todos modos, lo hacen, dado que “todos (los ciclistas) acostumbrar a hacerlo para llegar rápido a un lugar determinado, sin perder tiempo”, a pesar de admitir la posibilidad concreta que los choque algún automóvil. Es un sujeto vulnerable a sufrir accidentes dado que por la forma de circular hace que no adopten medidas de prevención.

EL PELIGRO QUE REPRESENTA ANDAR EN BICICLETA

La mayoría de los grupos opinaron, que no es peligroso andar en bicicleta, aunque si lo es el lugar por donde lo hacen: por las avenidas o en el centro de la ciudad o bien, por la presencia de otros conductores, como los remiseros que circulan al alta velocidad y sin precaución se cruzan en su trayectoria, ante lo cual el ciclista tiene que frenar inmediatamente. Agregan que es frecuente que les digan palabras groseras. Admiten que esta situación de peligro está condicionada por la forma en que se maneja la bicicleta. Estiman que si se maneja bien, no hay peligro alguno, en cambio, sucede lo contrario cuando se maneja mal: muy rápido o circulando por la vereda, en donde es posible chocar a una persona. Agregan que otro factor que puede contribuir al peligro es el estado de la bicicleta. Muchas veces al tener varios años el vehículo, a este se le puede llegar a aflojar o rajar algunas partes fundamentales de su mecánica, como por ejemplo la horquilla y el conductor puede sufrir una caída que le puede provocar hasta la propia muerte, dado que parte del material se puede introducir en el cuello o en otra parte del cuerpo.

Agregan que se observa que la mayoría de los ciclistas obvian ponerle una luz o un ojo de gato, fundamental para desplazarse durante la noche, dado que es el único dispositivo que permite distinguirlos a esa hora del día. Expresan, además, que

²⁰ Siguiendo conceptos expresados en el texto de Prevención de Accidentes y Lesiones (OPS,1993:162), *contexto maduro* es aquel que dispone de un sistema de tránsito donde fundamentalmente existen normas escritas que guían el diseño de las vías de circulación e indican el uso adecuado de las mismas por parte de los sujetos usuarios. Además, posee eficaces mecanismos que controlan el estado de las vías y permiten conocer y corregir las conductas desviadas de los sujetos usuarios. “La respuesta de los usuarios en alta proporción se corresponde con las premisas que guían el diseño del sistema (normas escritas)”.

al no usar casco (por que las autoridades no lo se exigen) el ciclista “no tiene otro tipo de protección que no sea la ropa.”

Sostienen que el peligro de andar en bicicleta depende de cada persona. Es peligroso cuando los conductores de vehículos con motor (autos, colectivos, motos, etc.) no prestan atención ante la presencia de los ciclistas y es factible que sean atropellados.

El conflicto se presenta en determinados lugares cuando a la espera de la habilitación del semáforo, se produce una alta densidad de conductores, desencadenando la aparición de atascamientos en donde los conductores de vehículos con motor, especialmente autos, al intentar avanzar y pasar a los ciclistas, no lo pueden hacer: complicando más cuando el ciclista aprovecha el momento y las condiciones de su vehículo para desplazarse en zigzag adelantándose lo más que puede o bien pasar el semáforo en rojo.

Agregan que la exposición al peligro depende mucho de la forma en como se usa la bicicleta, tomando como ejemplo a aquellos ciclistas que van prendidos de otros conductores que van en moto, para evitar el esfuerzo físico de pedalear o al intentar ir más rápido, a la misma velocidad que la moto.

C-. DIFERENCIAS AL INTERIOR DEL GRUPO “CICLISTAS” (Imagen de él y de los demás)

➤ EDAD

Ante esta pregunta, contestan que es muy distinta la manera de conducir entre una persona joven y un adulto o un anciano. Según opinión de los entrevistados la edad actúa de manera inversamente proporcional. A medida que aumenta la edad, disminuye la fuerza muscular y por lo tanto la capacidad para andar en bicicleta y así mismo a medida que se acrecienta en edad, se cumple cada vez más con las leyes, por lo que estiman que el adulto es más prudente que el joven, en razón de que el primero, además, utiliza la bicicleta para ir a trabajar. Estiman que, si bien el adulto es más precavido, su comportamiento va a depender del apuro que tenga para llegar a un lugar determinado. En tanto, que el joven es más rebelde, impulsivo, impaciente, justificando de este modo la razón por la cual, no espera la habilitación del semáforo. Circula intempestivamente obrando de manera imprudente, hasta se lo puede ver en la calle, “haciendo piruetas willies, subirse y circular por la vereda y a alta velocidad”. Asegurando que “va a lo loco”. Opinan “que pareciera que las normas no están hechas para los ciclistas, únicamente para los vehículos más grandes (vehículos con motor: autos, colectivos, etc.)”. Cuando se refieren a la persona anciana, expresan que “circulan más tranquilo y sin preocupación”. Opinan que el anciano circula con torpeza, con movimientos lerdos, pesados y que dada su limitación corporal, se lo puede ver que andan en bicicleta de forma despreocupada y que en algunos casos existe la creencia que por su condición, los demás conductores, le deben tener especial consideración.

➤ GÉNERO

Consideran que, “por lo que se puede observar en la calle son los varones quienes usan más la bicicleta que las mujeres”. Estiman que circular en bicicleta puede ser un poco más insegura que andar en auto, especialmente para las mujeres ya que estas están más propensas a los arrebatos o maltratos físicos como motivo de sustracción del vehículo. Expresan que, además las chicas no usan tanto la bicicleta por una cuestión estética, ya que se pueden ensuciar la ropa o despeinar. Es frecuente ver a grupos de varones andar en bicicleta para salir a pasear o hacer alguna actividad (ir al club) o saltando en las bicicletas, en cambio es más difícil ver grupos de mujeres andando en bicicleta. Sostienen, que las mujeres usan menos que los varones por que tienen miedo a ser atropelladas por automóviles. Los varones opinan que las mujeres son muy débiles y que efectivamente pueden ser atropelladas por un auto, puesto que no tiene tanta reacción como el hombre. Las chicas que participaron de los grupos, entienden que “la mujer se detiene como precaución ante la posibilidad de la presencia de un automóvil, dado que no tiene la certeza de la velocidad en que este se desplaza”. Estiman que la seguridad es un condicionante para que la mujer pueda usar con más frecuencia la bicicleta, dado que “Resistencia no es una ciudad segura”.

Opinan que hay muchas diferencias. “El varón, o sea, va como más tranquilo en cambio la mujer va como más tensionada cuando conduce pareciera que tuviera miedo que le pase algo”. Creen que esta situación se da por el hecho de “que la mujer piensa en todo, en cambio el hombre cuando conduce se mantiene firme en su marcha y se arriesga a pasar. por ejemplo a otro vehículo sin pensar mucho en las consecuencias que puede traer sus actos”. Aseguran que “puede deberse a la diferencia que existe a nivel muscular. El hombre tiene más fuerza muscular y por lo tanto le permite reaccionar con más efectividad ante un acto inesperado y salir con mayor rapidez”. Las mujeres en tanto afirman que, “hay muchos varones que creen que la bici es un juguete, se ponen a hacer willy, o juegan en las calles sin mirar si vienen autos”; por lo cual, están convencidas que “las mujeres son tanto cuidadosas como miedosa a la hora de conducir una bicicleta.”

EJE 2. LOS OTROS / LA NORMATIVA / EL ENTORNO:

2.1 EL TRÁNSITO Y LOS CICLISTAS

A- EN LA CIUDAD EN GENERAL

Consideran que en general el tránsito de la ciudad de Resistencia es complicado, difícil, caótico, inseguro, descontrolado, razón por la cual ocurren muchos accidentes por esa causa. Los distintos grupos que participaron de la entrevista, aseguran que circular es un “desastre” y “muy peligroso”, aunque reconocen que esto ocurre especialmente “en el centro y en las avenidas principales, es decir las más transitadas”. En tanto que otros opinan que, “no se puede estar tranquilo en ningún lugar por la falta de seguridad.”

El tránsito no resulta de interés ni para “la gente por que tienen otros problemas”, ni para las autoridades competentes (a los del gobierno). Reconocen que la gente circula de forma rápida y que nadie se hace responsable de sus actos, nadie asume el rol con seriedad, con el agravante de que nadie tiene en cuenta al prójimo. “La mayoría es muy imprudente” no respetan ninguna normativa, por ejemplo:

* Los conductores, en general, se manejan como sí no conocieran las normas de tránsito y las normas son para todos. Dudan sí, las normas “no se cumplen por ignorancia o por maldad”. Consideran que es necesario respetar las reglas básicas que hacen al tránsito como por ejemplo los semáforos.

* los chicos que andan en bicicleta “se atraviesan entre los autos y son los que generalmente ocasionan los choques o los accidentes”.

Además responsabilizan a los funcionarios municipales porque, por ejemplo, los semáforos no están adecuadamente sincronizados y ello se advierte cuando el ciclista inicia su circulación en la cuadra anterior ante la habilitación de semáforo en verde y, cuando llega a la próxima cuadra el semáforo esta en rojo. Hecho que genera grandes embotellamientos.

Como resultado de la reflexión en este punto de la entrevista manifiestan que las condiciones del tránsito en la ciudad se deben a la falta de respeto a las demás personas y a las leyes de tránsito, tanto por parte de los ciudadanos como por parte de las autoridades municipales cuando no cumplen con la función que les compete. Por lo que se deja entrever, entre otras cuestiones, la predominancia de valores como el individualismo, la competencia del más fuerte sobre el más débil, la anomia de la autoridad para proteger a los ciudadanos.

En relación con el tránsito, opinan que no está muy bien organizado y afirman que en la ciudad es posible encontrar los siguientes problemas:

✓ En la calzada se encuentran con la presencia de baches (pozos), desniveles, desprendimiento de material de la rasante (“por ejemplo en la Mitre, hay todo como piedras”) y al querer esquivarlos, algún conductor los puede chocar. En cuanto el estado de las calles, opinan que la mayoría están desperejadas y sin asfaltar.

✓ En cuanto a los reductores de velocidad tipo tachas, que pusieron hace poco en toda la ciudad se constituyen en un obstáculo para las bicicletas, dado que resulta difícil sortearla puesto que durante el cruce la rueda toca las tachas debido al escaso espacio que tienen para cruzar, generando desequilibrios en la movilidad. Estiman que no están pensadas para los ciclistas, puesto que potencia la ocurrencia de accidentes por caída del vehículo (si la agarras te vas a matar). Opinan que sería más efectivo para, el caso de las bicicletas los reductores de velocidad tipo lomo de burro, en razón de ser su estructura continua, entera, como si fuera una loma, entonces, la bicicleta puede pasar sin desequilibrios.

✓ la presencia de residuos sólidos (tierra, arena, cascotes), dificultan la circulación de las bicicletas.

✓ el estacionamiento es también un problema, porque ocupan gran parte de la calzada quedando poco espacio para la circulación, especialmente para los ciclistas, corriendo el riesgo de roces o atropellos

✓ la gran velocidad en que se desplazan la mayoría de los colectivos, remiseros provocan efectos de succión y roces.

En vereda:

✓ Falta de iluminación, hay muchos lugares oscuros que dificulta la movilidad durante la noche.

✓ Señales de tránsito. En cuanto a ellas, en la discusión aparecen opiniones que se inclinan a decir no hay muchas señales y donde hacen falta no están. Aseguran que, especialmente faltan aquellas que se utilizan para advertir presencia de obstáculos, como los reductores de velocidad. Con respecto a las señales de tránsito, observan que, dependiendo de la zona, "no solo no hay en cantidad, si también en calidad" y que también pasa por los usuarios, a quienes les corresponde, respetar esas señales, porque "cuando están, no se las respeta".

✓ faltan semáforos

En cuanto al material con el que están construidas las veredas, se hallan en regular condiciones para transitar, "la mayoría están modificadas, con desniveles" (distintas alturas entre la vereda del frente de una casa con respecto a la otra) y según el barrio, "las veredas parejas, en cambio en centro no y alrededor de la escuela no están parejas, algunas están muy despareja". Señalan que muchas a veces no se pueden circular por la vereda por que se ven obstaculizados por la presencia de árboles u otros elementos. Con esto admiten su circulación por vereda, reconociendo que lo hacen por comodidad y porque se ven obligados de usarla dado que las calles no están buen estado y el tránsito es peligroso.

Bici sendas: Están convencidos que al no haber bici sendas adecuadas y en cantidad suficiente, el conductor de la bicicleta tiene que elegir entre la calle o la vereda, pero usan más la primera por que por la vereda no pueden circular como quisieran porque hay más gente y hay mucho más movimiento y no por que esté prohibido hacerlo

✓ La relación con los otros usuarios de la vía pública

✓ con los peatones, consideran que no hay problemas, porque se respetan mutuamente porque circulan por la vereda y son respetuosos, esperan que tanto los autos como los ciclistas pasen. Cuando el ciclista ve que esta por cruzar el peatón, frena. Agregan que el inconveniente con los peatones se presenta en los semáforos por que los ciclistas no los respetan y entonces el peatón tiene que esperar a que estos pasen para poder cruzar: Afirman que "los autos sí respetan el semáforo en rojo".

En tanto que otros participantes consideran, que hay problema cuando el ciclista se lo encuentra caminando, cruzan por la mitad de la calle, consideran que eso está mal, puesto que está prohibido andar por ese lugar de la calle.

Opinan que son los peatones quienes más usan las bici sendas y lo hacen por el mismo motivo que el ciclista : por comodidad, y por que las veredas no están en buen estado o se hallan incorrectamente construidas con desniveles, entonces la bici senda al estar bien construida, sin desniveles es el camino elegido.

Continúan explicando que los peatones respetan mucho a los vehículos, y sobre todo a las bicicletas por que tienen miedo a que se les choque. Pero a pesar de ello, “algunos se cruzan por el medio de la calle haciendo lo que quieren, sin cumplir con las normas que dicen que el peatón debe cruzar por las esquinas”.

✓ Con los conductores de vehículos con motor admiten que no hay respeto entre ellos, a pesar de que comparten el mismo lugar. Opinan que los autos se creen dueños de las calles y no les importa los demás usuarios. Expresan que cuando se va por la calle (esto quiere decir que no siempre circulan por ella) es mas seguro ir por la izquierda, ya que el ciclista se asegura no encontrarse con un auto que sale de su estacionamiento o estacionados abren la puerta sin advertir circulación de los ciclistas y cuando se producen los accidentes. Afirman que circulan por donde pueden, por ejemplo si están en la ruta, en una avenida tienen que ir esquivando colectivos, autos, generando el propio ciclista el problema ya que si durante el desplazamiento se encuentra con un automóvil parado o estacionado y que quiere salir, y entonces el ciclista cambia el sentido de la dirección que traía (se corre para que salga el auto) y si en ese momento, atrás, aparece otro vehículo que lo quiere pasar puede ocurrir un accidente. Por lo expuesto, dicen que los conductores de vehículos con motor consideran que los ciclistas molestan, que son tratados como invasores, a pesar de reconocer que ante un eventual choque la responsabilidad la tiene el conductor del vehículo de mayor porte, es decir el automóvil. Especial mención hacen de “los colectivos los camiones, en general todos, los remiseros o colectiveros no es buena la relación, circulan sin cuidado y alta velocidad y expresan: ellos pasan bien a lado así (simula que la toca). Creen que el mal trato tiene su origen por la gran diferencia que existe entre el tamaño de una bicicleta y un auto, asumiendo que hay un orden de jerarquía donde “el auto tiene la prioridad, seguidas por las motos y por último a las bicicletas que no son tenidas en cuenta (no importan)”.

Otros participantes expresan que el menosprecio está vinculado por la forma en que los demás observan manejar la bicicleta, creen que algunos lo hacen mal, aludiendo ser el motivo por el cual los insultan; a lo que agregan que la mayoría que utiliza la bicicleta son los jóvenes, que , justamente poseen menor conocimiento de las normas de tránsito. “Se piensan que no tenemos conocimiento del peligro que hay en la calle”. Aunque admiten que no hay diferencias. Por lo expuesto se pone en evidencia el imperio de la ley del más fuerte, basado en el autoritarismo que se impone por la fuerza del más poderoso, caracterizado por poseer un mayor peso y volumen (automóvil) sobre el más débil por su pequeñez y liviandad. Ante lo cual el débil se vale de la característica del fuerte, aprovechado su condición (pequeña, liviana) para efectúan maniobras para pasar al vehículo más grande, en el momento y los lugares

donde este no lo puede hacer. Esto podría estar explicando lo que sucede en el momento de la espera en habilitación de semáforo.

Características que otorgan los otros usuarios de la vía pública a los ciclistas

Caracterizan a los ciclistas como irresponsables y que son maltratados por demás conductores, ante lo cual ellos (ciclistas) responden de la misma manera. Explican que: “pasan en rojo el semáforo, doblan cuando no tienen que doblar”, justo en el momento por donde se desplaza el ciclista. Consideran que es frecuente que el auto choque al ciclista y por culpa del conductor del automóvil, a pesar de que comúnmente este le otorgue la responsabilidad del evento al ciclista. (El auto dice que la bici tiene la culpa) Y están en conocimiento que el vehículo de mayor parte es quien debe pagar cuando se produce un accidente (Sí el auto el choca a la moto, el que tiene que pagar es el mayor porte auto).

Admiten que algunos ciclistas gustan viajar a la par, lo cual hace que los automóviles no puedan circular y es entonces cuando aparecen los problemas. Recuerdan que son los remiseros con los que más problemas tienen, por que no son cuidadosos a la hora de conducir y en el momento de la detención cuando abren la puerta sin advertir la presencia del ciclista y esto le provoca enojo y la agresión de tipo verbal. Caso que también se da con los motociclistas.

Es frecuente que la gente le hecha la culpa al ciclista, por que se atraviesa en el camino, se meten en contra mano, o por que no tienen cuidado al conducir. Pero reconocen que en muchas oportunidades no les queda otra opción y tienen que efectuar algunas de las maniobras señaladas. La relación entre los conductores es bastante diferente, y las hay de todo tipo, esta el que se ofende y está el que se calla. El que se ofende se enoja y “le tira la bicicleta por el auto”, y están los otros que son tranquilos, que no quieren pelear y se callan. Pero reconocen que es frecuente que haya agresiones verbales mutuas entre los distintos conductores (se dicen malas palabras)

2.2. LAS NORMAS DE TRÁNSITO: (normas explícitas e implícitas en el tránsito y en manejo de la bicicleta).

Creen que manejar bien implica hacerlo con prudencia, respetando las normas y señales de tránsito, tener en condiciones el vehículo, contar con un buen estado físico con todos los reflejos en funcionamiento y poseer un buen dominio del vehículo.

Se hace especial referencia a la necesidad de cumplir con aquellos aspectos básicos que hacen a la conducción, entre ellos:

- circular por la derecha,
- frenar en las esquinas,
- otorgar el paso a los que vienen por derecha. Es decir, “por lo menos cumplir con lo mínimo que hace al comportamiento de todo el conjunto y que cada uno ponga algo de sí y respete al resto y nada más”.

Leyes para bicicletas

En todos los grupos manifestaron no saber si existen leyes relacionadas con el modo y condición de uso referido a las bicicletas y los usuarios, expresan diciendo: “debe haber pero no sabemos, nadie se encarga de publicarlas o de promoverlas”.

Sostienen que las normas no se respetan por que:

- ✓ no hay control, dado que los encargados de hacerlo (policías) cobran poco y por lo tanto no están incentivados para hacer su trabajo como corresponde.
- ✓ existe comodidad (aunque no se puede generalizar)
- ✓ la ubicación de las señales es inadecuada
- ✓ falta de costumbre “la ciudadanía está acostumbrada a no cumplir”. Aunque reconocen que cuando el municipio, a través de los inspectores municipales, se propone hacer cumplir las leyes lo logran, a pesar de que demande mucho tiempo su concreción
- ✓ Se coimea a los funcionarios municipales. Estos en lugar de cumplir con su función que es hacer cumplir las leyes, “cualquiera le da plata y ya esta”.
- ✓ el sistema esta corrupto. Estiman que sólo en parte se cumplen las leyes sobre el mejoramiento de las calles, ya que muchas de las personas que están a cargo de solucionar ese problema, en vez de hacer una obra con estructura y material adecuado para que resista su uso con una vida útil que dure varios años, proceden haciendo todo lo contrario; “construyen con la mitad del costo y el resto del dinero destinado a dicha obra se la guardan”.
- ✓ individualismo, cada uno tiene por objetivo llegar al lugar deseado sin importarle como lo hace. Es frecuente observar que no se respetan las señales. “Cada uno hace lo que quiere.”
- ✓ la gente no quieren cumplir y las autoridades tampoco no cumplen con su obligación como el hecho de arreglar las calles de tierra dado que la mayoría está llena baches (de pozos) y esto puede ocasionar la ruptura de la bicicleta. En cuanto a los ciclistas dicen que “hay algunos que son más cuidadosos que otros. El que respeta, el que no. Cada uno tiene su modo de ser. Cada uno, tiene su ley propia” por ello hay un cumplimiento diferente respecto de la misma.
- ✓ Consideran que todo esta escrito pero nadie las cumple, por que “somos argentinos, no cumplimos, no nos gusta cumplir, por no tener deseos de hacerlo.

Ahora se está haciendo el intento de arreglar las calles, pero, señalan que las calles de Resistencia están demasiado dañadas hace muchísimo tiempo (10 años) puesto que no se las arregla como debería ser, explican diciendo: “por que se le da un barniz, así se la pinta y la grieta sigue estando y cada tiempo se la arregla Un tiempo dura generalmente cada vez que se cumple algo en Resistencia, es por elecciones , después no se mueve más nada, cuatro, cinco meses antes de las elecciones Resistencia, se arregla. A lo que agregan que “cuando se arregla algo la gente no cuida”. Reconocen que existen bici sendas, pero presentan un diseño muy angosto, razón por la cual no se las usa ya que es más seguro circular por la calle.

Creen, y al mismo tiempo dudan, que puedan existir leyes que estén vinculadas con las señales de tránsito ya que estas están presentes y por lo tanto, suponen que habrá una ley que diga algo al respecto

EJE 3. LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO Y LAS BICICLETAS

Algunos integrantes de los grupos nº 1, nº 3 y nº 5 tuvieron experiencias cercanas relacionadas con los accidentes de tránsito, por ejemplo uno de ellos relata aquella ocasión en la cual le tocó presenciar un hecho donde un joven murió. Ante la evidencia de los relatos otros integrantes opinan que las bicicletas es uno de los vehículos más seguros, dependiendo siempre del manejo el conductor “tiene más control de este vehículo que un auto o una moto por que estos se desplazan a mayor velocidad. Los otros vehículos chocan a las bicicletas, pero reconocen que ante un accidente los que salen más perjudicados son las bicicletas” puesto que al no tener protección es la persona que puede salir lastimada.

La mayoría considera que efectivamente ocurren muchos accidentes de tránsito en los que se ven involucrados los ciclistas puesto que son los conductores de los “autos o motos, levantan mucha velocidad y no tienen en cuenta lo que hay a su alrededor, es decir lo que acontece en el lugar por donde están transitando, y que puede ocurrir que en una zona pueda haber niños o bicicletas, y ante un eventual cruce de alguna persona suceda un accidente.”

Creen que según el lugar donde ocurre, el accidente va a ser de distinto tipo, por ejemplo en esta zona (periferia) hay más accidentes que involucren a ciclista y en otro sector de la ciudad de otro tipo, que implique la participación de automóviles. También observan que “hay muchos peatones, gente que son atropellados al intentar cruzar la ruta (Ruta Nac. Nº 11) dado que hay muchos barrios y escuelas que están ubicados a ambos lados de la ruta. Efectivamente están convencidos de que muchos accidentes de tránsito ocurren por que los sujetos usuarios no saben por donde cruzar y ponen como ejemplo el guarda rail que está frente a la mueblería en la intersección de Ruta Nac. Nº 11 y Avenida Alvear, impide que las personas puedan circular.

Creen que esta intersección se da más los accidentes de tránsito que involucra a los peatones. Estiman que los accidentes de tránsito ocurren por falta de:

- ✓ falta de cumplimiento de las normas, por ejemplo: la no doblar en “U”, no cruzar el semáforo en rojo, circular por la mano correspondiente, no adelantarse sin avisar.
- ✓ falta de responsabilidad de todos los sujetos usuarios, diciendo: “si ves que viene un auto, no puedes pasar como si nada, por más que esté lejos o cerca”.
- ✓ Falta de conocimiento: “es fundamental la formación, es decir la educación de cada persona, estimando que desde temprana edad no se les enseñó a respetar las normas del tránsito”.
- ✓ Falta de mantenimiento de las veredas y la calzada: “el mal estado de las calles, hace que los automovilistas, para evitar un bache, opten desviarlo y en ese intento avanzan por sectores donde circulan peatones, produciendo de este modo muchos accidentes.”

Creen que ocurren muchos accidentes en los que están involucrados los ciclistas y que estos ocurren por:

- ✓ no estar atento
- ✓ confiarse en su capacidad de manejo
- ✓ no ser responsables
- ✓ que cada usuario piensa en sí mismo y que en el caso de “los ciclistas quieren ser mas independiente y todo eso”.
- ✓ que a los conductores no les importar la presencia de los ciclistas.

Los accidentes de tránsito ocurren por que los jóvenes que salen del boliche, conducen alcoholizados, puesto que la mayoría no tienen la responsabilidad suficiente como circular en ese momento y “los padres no son concientes del arma que le están dando a su hijo, cuando le dan el auto, o cuando le compran un auto. Estiman que en muchos de los accidentes están involucrados los ciclistas y son los que salen afectados por la falta de protección y utilizando sus propias palabras, dicen: “el que siempre liga es el ciclista”. Insisten en señalar que se dan muchos accidentes de tránsito que involucra a chicos jóvenes por que manejan muy rápido, o quieren pasarle a otro sin precaución. Estiman que un accidente de tránsito que ocurre un lunes o un martes no tiene las mismas características de los que ocurren un viernes o un sábado. Creen que esto ocurre por culpa del ciclista, por que no toma las precauciones necesarias y circula por cualquier lado, por la facilidad que tiene dada la maniobrabilidad en la conducción que le permite la bicicleta

Algunos integrantes de este grupo sufrieron accidentes de tránsito y recuerdan que ocurrieron:

- ✓ por imprudencia del propio ciclista por no esperar, llegar pronto al lugar de destino, decisión circular entre los automóviles e intentó cruzar y derrapó
- ✓ por falta de precaución de los conductores de automóviles que paso muy cerca del ciclista y lo rozó
- ✓ por incorrecta comunicación entre los distintos conductores, cuando uno cree una cosa y el otro conductor otra y
- ✓ por falta de espacio en la calzada ante estacionamiento incorrecto (sobre la boca calle) de vehículos de gran porte, que lo relatan de este modo: “en la Avenida Alvear hay vehículos grandes estacionados y entonces es muy poco el espacio que te queda para cruzar y a veces vienen los autos y ese fue el caso que me pasó a mí. Un camión estacionado, me abro un poquito para poder pasar y se me mete otro camión, entonces quedó un espacio muy chiquitito y ahí me tocó”.

Opinan que en el diario siempre que sale alguna noticia vinculada a los accidentes de tránsito y en donde, por lo general están involucrados los ciclistas y lo expresa: “camión atropelló a ciclista, auto que atropelló a ciclista”. Creen que esto ocurre “por culpa del ciclista, puesto que es prácticamente imposible que el auto vaya derecho a la bicicleta y sostienen que siempre, es el ciclista el que se cruza o no se lo ve cuando circula por una ruta oscura por que la bicicleta no lleva puesta ojos de gato

(dispositivo auto reflectante. Insisten en afirmar que siempre la culpa lo tienen el ciclista que no mide las consecuencias que trae su proceder tanto para los demás como para el mismo.

EJE 4: PRECAUCIÓN:

En una buena parte de los grupos se considera que es necesario protegerse a la hora de manejar una bicicleta, pero es posible observar que no los usa nadie, salvo aquellos que practican el ciclismo como deporte. Estiman que es necesario usarlas sobre todo ante la posibilidad de que un automóvil “los puede chocar”, dado que comparten el mismo lugar para circular: “la calle y no la bici senda”. Aunque algunos creen que el uso del casco o rodillera no sirven de mucho si se recibe un golpe semejante al atropello de un automóvil, a lo que alguno dicen que ante un eventual accidente, el casco amortigua el impacto de la cabeza contra el piso. Pero, estiman que “tampoco se soluciona el problema de la protección con el casco, dado que cubre solamente la parte de la cabeza, hay otra parte del cuerpo que es fundamental: la columna, que ante un eventual accidente de tránsito, por caída de la bicicleta, se lesiona la columna y la persona puede quedar invalido para el resto de su vida.

Admiten no usar ninguna medida de protección para circular en bicicleta, por que:

- ✓ por comodidad.
- ✓ lleva tiempo ponerse todo el equipo (casco, rodillera, coderas)
- ✓ cuidan la estética,
- ✓ quedan como disfrazados y se teme ser objetos de burlas
- ✓ al llegar a un lugar no hay donde depositarlas
- ✓ es incómodo llevarlo puesto.
- ✓ falta dinero para su compra,
- ✓ Es ridículo. Temen ser objeto de burlas.
- ✓ no se informa sobre la importancia de su uso
- ✓ no hace falta. Se considera que “es necesario protegerse a la hora de manejar una bicicleta, pero que debería, haber más control y mas respeto entre todos y no tener la necesidad de estar tan atento y protegerse tanto”.
- ✓ “muchos no le dan importancia, tampoco, a eso.”
- ✓ “eso no se usa. sólo lo usan los deportistas, específicamente los que corren en bicicletas.

Otros, disienten, al considerar que el ciclista no tendría que ponerse ningún tipo de protección,, aunque, sí, se debería tener la bicicleta en buenas condiciones, especialmente la horquilla y equipara a la bicicleta, asegurarse que estén bien los frenos, ponerle luces y prenderla cuando sea de noche. Opinan que el ciclista debe ser más prudente el mismo. Debería existir exigencia por parte las autoridades. “Si se acostumbra tal vez, la generación del futuro lo incorpore naturalmente”.

LAS PROPUESTAS DE LOS JOVENES PARA EVITAR ACCIDENTES DE TRÁNSITO

Los jóvenes consultados, opinan que para que haya menos accidentes se debe:

- ✓ construir bici sendas, de manera correcta a los costados de la avenida, y de la ruta, o entre la calle y la vereda, es decir en la misma calle, un sector, al costado destinado para las bicicletas y no en los bulevares, ubicados en el medio de las avenidas como están ahora. Poner en condiciones las que ya existen.
- ✓ hacer estudios para planificar la manera en que se podría mejorar el tránsito.
- ✓ colocar semáforos peatonales (En Resistencia hay uno solo frente al Perrando (Hospital Público sobre Avenida 9 de Julio) y para ciclistas.
- ✓ implementar campañas de concientización sobre prevención de accidentes de tránsito. Estiman “que todos, la gente que somos nosotros y que nos movilizarnos, deben saber del riesgo que se está corriendo y ser más concientes de las consecuencias de que ello trae.”
- ✓ exigir a los funcionarios, encargados de la cuestión del tránsito, tienen que cuidar las señales y los semáforos, supervisar su funcionamiento. Aplicar multas a los infractores
- ✓ exigir el uso de casco , rodilleras para la protección de los ciclistas
- ✓ Implementar control.
- ✓ implementar una política integral, que involucre al conjunto, que los funcionarios se ocupen de construir las señales, poner los semáforos como corresponde y el resto de las personas tendría que asumir el compromiso que lleven a respetar las señales, a respetarse entre ellos y también el compromiso de los peatones, que si bien no están conduciendo, a que respeten también al resto.
- ✓ controlar para que se que exijan que se respeten las normas. Pero reconocen que hasta que no se mejore el salario de los policías que son quienes controlan no puede haber control, puesto que estos no cumplen con su trabajo y dicen: “hace lo que quieras”.
- ✓ más Vigilancia, para evitar que se roben las bicicletas, ya que esto desalienta su uso, o la gente no lo puede volver a comprar.
- ✓ que las autoridades mejoren las calles.
- ✓ “escuchar más a la gente que por ahí pide algo y por ahí no le hacen caso. Para la ruta se pedía que haya, un semáforo. Hace años que se pidió eso y no se hacía caso, por eso hubo muchas muertes. Que las autoridades se ocupen de hacer cosas relacionadas con el tránsito”
- ✓ regular la entrega de licencia de conducir, que no se le otorgue a cualquiera, sin previa evaluación de sus conocimientos sobre las leyes y sus condiciones psico – físicas y su habilidad en el manejo.

Consideran que para evitar que los ciclistas jóvenes se involucren en accidentes de tránsito, se debe:

- ✓ Educar “enseñarles como circular, sobre medidas de precaución. Aunque reconocen que es difícil, porque al “oven es muy difícil llegarle”
- ✓ Exigir que los vehículos de mayor porte, especialmente automóviles respeten a los ciclistas.
- ✓ Arreglar las calles para evitar caídas por presencia de baches, por esquivar a esto ocasionar otros problemas, que por ejemplo si un auto viene atrás o los puede llevar por delante o por esquivarlos chocar con otro usuario.
- ✓ “Exigir el cumplimiento de las norma por que la mayoría e no cumple, los pocos que cumplen no hacen la diferencia. Entonces gana la mayoría.”
- ✓ concientizar para que se respete las normas por que esta en cada uno, ya que se puede tener toda la seguridad que quiera, pero sí uno no la quiere respetar no la respeta y puede ocurrir un accidente. Uno mismo tiene que hacer las cosas.
- ✓ difundir información sobre las normas de tránsito, dado que admiten no conocerlas y dicen: “yo nunca escuché hablar de eso”.
- ✓ Exigir presencia de inspectores de tránsito en las calles, para que controle el respeto de la normas y de esa forma ir acostumbrando a la gente a cumplirlas,
- ✓ Control para las bicicletas, de este modo se ocupan también de las bicicletas y las cuidan, por que hay muchos robos. Y como no hay registro de bicicletas por más que haga la denuncia no se las recupera.
- ✓ Construir próximo a las esquinas, reductores de velocidad tipo lomos de burro en lugar de las tortuguitas, como están ahora.
- ✓ Lograr que los ciclistas sean más responsables en su modo de conducir.
- ✓ Difundir sobre las leyes de tránsito dar la información necesaria sobre el derecho que tienen los motociclistas, los ciclistas. Saber cuales son las leyes que se tienen que cumplir.
- ✓ Implementar campañas de concientización.
- ✓ Organiza el tránsito por parte del municipio.
- ✓ Construir bici senda, diseñar un espacio para el ciclista.
- ✓ Organizar el sistema de estacionamiento, por en el modo que lo hacen ahora trae problemas.

A MODO DE CIERRE.

Lo diagnosticado nos permite afirmar que: la Ciudad de Resistencia es un ambiente urbano conflictivo, susceptible de generar situaciones de riesgo de accidentes de tránsito en la vía pública. Situación dada, tanto, por el estado de las vías de circulación – con presencia de barreras físicas que obstaculizan la movilidad y comunicación de los sujetos -, como por el comportamiento puesto de manifiesto por los sujetos usuarios de las mismas (vías) - quienes adoptan conductas inapropiadas para circular en la vía pública -. Conjugadas ambas variables se potencian las posibilidades de sufrir accidentes de tránsito en la ciudad de Resistencia.

En este trabajo el foco de análisis se centró en evidenciar la potencialidad del riesgo de sufrir accidentes de tránsito, estudiando, de que modo el estado de las vías de circulación inciden en el comportamiento los sujetos usuarios de las mismas (vías) – poniendo en evidencia que el incumplimiento de la normativa vigente - que se toma como parámetro - representa un indicador de riesgo de sufrir un daño que en nuestro caso, está representado por los accidentes de tránsito.

En el caso de los accidentes de tránsito el riesgo se presenta en un espacio geográfico definido: el ambiente urbano, y dentro de él en un punto especializado del mismo: la vía pública.

Se trata pues de un problema de interacciones: sujetos – medio físico. Interacción variable y gobernada por el estado de adaptación respectivo entre el sistema humano que usa el medio y, la situación de éste en sí mismo.

El contenido del término riesgo antrópico implica un doble esfuerzo continuo: por un lado un esfuerzo para proporcionar o adecuar el medio físico para que el sistema humano sea menos vulnerable - en nuestro caso sería el correcto acondicionamiento de las vías de circulación – y, por otro lado, hacer que las conductas de los seres humanos se adapten a las normas y/o a las medidas de protección – para este estudio, abarcaría la movilidad, comunicación y ocupación de la infraestructura del sistema vial por los sujetos usuarios.

El comportamiento de los sujetos como usuarios de la vía pública complejiza aún más las condiciones de nuestra vida urbana, dado que ellos mismos (en el caso presentado de conductores de vehículo sin motor: bicicleta), admiten no respetan las pautas mínimas de la normativa, en cuanto al correcto uso de la misma. Bajo estas condiciones ambientales de la ciudad de Resistencia, los habitantes en general y los jóvenes en particular, son sujetos vulnerables a sufrir lesión física o psicosocial , y/o dañar o perjudicar a otro/s.

Para prevenir es relevante conocer y evaluar los distintos factores de riesgo que son susceptibles de conducir a situaciones conflictivas en el tránsito.

A nuestro entender, es prioritario diseñar estrategias tendientes a disminuir el impacto que estos hechos causan en la población, intentado evitar los costos en salud y evitando el dolor y el sufrimiento de las personas. Esta consideración debe insertarse

en una dimensión cultural, donde el conocimiento y la educación se constituyen en dos pilares fundamentales. Para poder cumplir este objetivo es necesario contar con recursos (humanos y económicos – financieros) a fin de lograr la instrumentación de esas estrategias de prevención de accidentes, en el ámbito de nuestra geografía y con la participación coordinada y simultánea del sector público, privado, las organizaciones no gubernamentales y grupos de voluntarios de la comunidad. Bajo la premisa de que los accidentes son evitables.

BIBLIOGRAFÍA

1. “Accidentes de tránsito en la ciudad de Buenos Aires. *Sistematización y análisis de datos*” 2/10/03.
2. ANDER-EGG, EZEQUIEL. (1982). *La Explosión Demográfica y el Proceso Urbano*. Ed. Humanitas. Bs.As.
3. CENSO NACIONAL POBLACIÓN Y VIVIENDA (1991 2001). I.N.D.E.C. Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos. Buenos Aires.
4. CONSEJO FEDERAL DE PREVENCIÓN DE ACCIDENTES. ASOCIACIÓN CIVIL DE PREVENCIÓN DE ACCIDENTES. (1995). *Los Accidentes. Los Sistemas Complejos y la Ciencia Posnormal*. Buenos Aires.
5. DOCUMENTOS. CURSO BÁSICO SOBRE ACCESIBILIDAD AL MEDIO FÍSICO (1992) N° 15/92. Ed. Real Patronato de Prevención y Atención a Personas con minusvalía. Madrid.
6. FACULTAD LATINOAMERICANA DE CIENCIAS SOCIALES/ CONSEJO FEDERAL DE PREVENCIÓN DE ACCIDENTES (FLASCO/ COFEPAC (1994). *Comunidad Segura*. Documento de base para el taller de planificación - gestión. Buenos Aires.
7. FERNANDEZ, RAMÓN Y OTROS. (1998). *La Ciudad Verde. Manual de Gestión Ambiental*. Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño. Universidad Nacional de La Plata. La Plata.
8. FERNANDEZ, MARÍA AUGUSTA. (Compiladora) (1996). *Ciudades en riesgo. Degradación ambiental, riesgos urbanos y desastres en América Latina*. Ed.LA RED. Lima..
9. FOSCHIATTI, ANA MARÍA. (1991). *El Desarrollo Urbano y Las Particularidades Demográficas del Chaco y su Capital entre 1960 y 1990*. En Demografía N°4. Rev.de Est.de Población. Resistencia.
10. FOSCHIATTI, ANA MARÍA; LUCCA, AMALIA; RAMÍREZ, LILIANA; REY, CELMIRA; CARDOZO, OSVALDO Y SOLARI, MARIANA. (2001) “*El impacto social de los accidentes de tránsito y su relación con los servicios hospitalarios, en Resistencia*”. Resistencia: Departamento de Geografía - Facultad de Humanidades – UNNE: www.unne.edu.ar/cyt/2001/2-Humanisticas/H-007.pdf, octubre 8 de 2003.
11. GULLÓN LÖW; MARIANO. (1997). *Normas de Comportamiento Vial*. Tomo VII. Curso Internacional de Carreteras. Universidad Politécnica de Madrid. España.
12. INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA Y CENSOS. Anuario de Estadístico de la República Argentina 1997 a 2003.
13. MAINOILOFF, RAUL O. A. (2000). *Caracteres del movimiento natural de la población del Gran Resistencia en 1970,1980 y 1990*. Rev. Nordeste. Serie Inv. y Ensayo N° 13. Facde Humanidades
14. MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTE GENERAL DE CARRETERAS. (1992). *Carreteras Urbanas*. Ed. MOPT. Secretaría General Técnica. Madrid.
15. MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTE GENERAL DE CARRETERAS. 1992. *Carreteras Urbanas*. Ed. MOPT. Secretaría General Técnica. Madrid

16. MINISTERIO DE OBRAS Y SERVICIOS PÚBLICOS DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES. (2000). *Conocimientos Básicos de Tránsito para la Adolescencia*. Buenos Aires. Argentina.
17. MINISTERIO DE SALUD DE LA NACIÓN (2006). *Aspectos sociodemográficos de los accidentes de tránsito en áreas seleccionadas de Argentina. Diagnóstico y aportes para el diseño de políticas y programas de prevención*. Resultados BECA “RAMÓN CARRILLO-ARTURO OÑATIVIA. Ministerio de Salud. Comisión Nacional de Programas de Investigación Sanitaria (CONAPRIS) y el Centro de Estudios de Población (CENEP). Coordinados por: Rosa Geldstein y Rodolfo Bertonecello. Bs. As. Argentina.
18. MINISTERIO DE SALUD DE LA NACIÓN. (2003). *Programas que dependen de la Dirección de Promoción y Protección de la Salud, Prevención de Accidentes, Prevención de Accidentes en la Infancia, Seguridad Vial*: http://www.msal.gov.ar/html/site/prog_DPPS6.asp. Bs. As. Argentina,
19. MINISTERIO DE SALUD PÚBLICA Y ACCIÓN SOCIAL DE LA PROVINCIA DEL CHACO. Serie Estadística: 1990 – 1999. ESTADÍSTICAS SANITARIAS Y VITALES. Resistencia. Chaco.
20. MINISTERIO DE TRABAJO, EMPLEO Y SEGURIDAD SOCIAL, SUPERINTENDENCIA DE RIESGOS DE TRABAJO. (2003) “*Las estadísticas*”: www.srt.gov.ar. Defensoría del Pueblo de la ciudad de Buenos Aires, Instituto de estudios e investigaciones, Argentina
21. MUNICIPALIDAD DE RESISTENCIA. (1980). *Código de Planeamiento Urbano Ambiental de la ciudad de Resistencia*. Tomo I. Resistencia. Chaco.
22. MUNICIPALIDAD DE RESISTENCIA (1991) *Reglamentación General de Construcciones de la Ciudad de Resistencia*. Ed. Consejo Prof. de Agr. Arq. e Ingenieros del Chaco. Resistencia.
23. MUNICIPALIDAD DE RESISTENCIA. (1991). *Código de Tránsito*. Resistencia. Chaco.
24. OLIVERA, ANA (1993). *Geografía de la Salud*. Ed. Síntesis. Madrid. España.
25. ORGANIZACIÓN PANAMERICANA DE LA SALUD. (1989). *Atención Primaria de la Salud. Principios y Métodos*. Centro Latinoamericano del Instituto de Higiene Tropical en la Univ. de Heidelberg. Fundación Alemana para el Desarrollo Internacional. Ed. Pax. México.
26. ORGANIZACIÓN PANAMERICANA DE LA SALUD. (1993). *Prevención de Accidentes y Lesiones*. Ed. O.P.S. Oficina Sanitaria Panamericana, Oficina Regional de la Organización Mundial de la Salud. Washington. E.U.A.
27. ORGANIZACIÓN PANAMERICANA DE LA SALUD. (1997). *Clasificación Estadística Internacional de enfermedades y problemas relacionados con la salud. Décima revisión (CIE-10)*. Oficina Sanitaria Panamericana. Volumen 1 y 2. Public. Científica N° 554. Washington. E.U.A.
28. POLICÍA DE LA PROVINCIA DEL CHACO. *Accidentes de Tránsito en Resistencia*. Serie Estadística. 1990 2003. División de Criminalística. Resistencia. Chaco.
29. REY, CELMIRA (2005). *Aspectos sociodemográficos de los accidentes de tránsito en áreas seleccionadas de Argentina. Diagnóstico y aportes para el diseño de políticas y programas de prevención. Informe Final de. BECA “RAMÓN CARRILLO-ARTURO OÑATIVIA*. Min. de Salud. Comisión Nac. de Programas de Investig Sanitaria (CONAPRIS). Inédito.
30. REY, CELMIRA (2003) “*Riesgo de muerte en los adolescentes en la ciudad de Resistencia ocasionados por el tránsito*”. Resistencia: Departamento de Geografía, Facultad de Humanidades – UNNE.
31. REY, CELMIRA E. (1999). *Las Condiciones Ambientales de la vida urbana. El tránsito como generador de riesgo de accidentes en la ciudad de Resistencia*. Tesis. Maestría en Gestión Ambiental y Ecología. Facultad de Arquitectura y Urbanismo. UNNE. Argentina. Inédito.
32. RUIZ OLABUÉNAGA, J. I. (1999). *Metodología de investigación cualitativa*. Edit. Universidad de Deusto. 2º edición .Bilbao. España.
33. SAS, IVONNE Y LERNER, SUSANA (1996) *Comp. Para comprender la subjetividad Investigación cualitativa en salud reproductiva y sexualidad*. Ed. El Colegio de México. México.

34. SENADO Y CAMARA DE DIPUTADOS DE LA NACIÓN ARGENTINA. (1995). *Ley 24.249. Nuevas Normas para el Tránsito*. Buenos Aires. Argentina.
35. TAYLOR, S. J. Y BOGDAN (1986) *Introducción a los métodos cualitativos de investigación*. Editorial Paidós. SAICF. Buenos Aires.
36. VASILACHIS DE GIALDINO, I (1992) *Métodos Cualitativos II. La práctica de la investigación*. Centro Editor de América Latina, Buenos Aires.
37. VASILACHIS DE GIALDINO, I (2003) *Pobres, pobreza, identidad y representaciones sociales*. Gedisa Editorial, Barcelona.
38. VASILACHIS DE GIALDINO, I. (1992) *Métodos Cualitativos I. Los problemas teórico-epistemológicos*. Centro Editor de América Latina, Buenos Aires.
39. WOMEN AND GEOGRAPHY STUDY GROUP OF THE INSTITUTE OF BRITISH GEOGRAPHERS (1984): *Geography and Gender*. Londres Hutchinson.

