UNIVERSIDAD DE LA REPÚBLICA
FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES
DEPARTAMENTO DE TRABAJO SOCIAL

Monografía Licenciatura en Trabajo Social

Siniestralidad vial; trascendencia sobre las familias, análisis desde la perspectiva del Trabajo Social.

Yonatan Echebengúa Rivero.

Tutor: Mauricio de Souza Silveira.

2024.

Primavera del 2018, típica tarde de domingo en la ciudad de Melo, me encontraba circulando en moto para reunirme con unos amigos, hecho que no ocurrió. Allí en la intersección de las calles Dr. Juan Darío Silva y Del Pilar sucedió el siniestro, luego de ser impactado violentamente por un vehículo automotor que no respetó la señalización de "PARE", como consecuencia me ocasionó la fractura de fémur derecho. Tras dos cirugías y un par de meses de recuperación logré volver a la cotidianeidad que tenía antes de este hecho, logrando continuar con mis estudios en la Facultad de Ciencias Sociales.

Desde ese momento me interrogaba qué hubiera pasado si me hubiera ocurrido una lesión aún más grave y que no logre desempeñarme con normalidad. Es así, a partir de ese acontecimiento comencé a cuestionarme internamente cómo un hecho de pocos segundos cambia la realidad de los involucrados y sus familias de manera permanente.

Es aquí que me encuentro, desde otro rol con la finalidad de dar visibilidad acerca de una temática que pocas veces se relaciona con el Trabajo Social como disciplina, más concretamente aportar "un grano de arena" a nuestra comunidad, dar voz a esas víctimas y familias en su lucha silenciosa día a día.

Finalmente, quisiera agradecer en primera instancia a mis padres, quienes me apoyaron en este desafío profesional que me propuse, a mi padre, a mi madre que desde el momento cero me apoyó, es y será un pilar muy importante para mí, a mi padre, que por circunstancias de la vida no se encuentra físicamente conmigo, pero sé que estaría muy orgulloso por haber logrado el objetivo que tanto anhelé. Por otra parte, amistades, tanto personales como las que me dió la Facultad de Ciencias Sociales. Y no menos importante, al equipo de profesionales que se desempeña en la Casa de la Universidad de Cerro Largo, principalmente al tutor de este trabajo, Mauricio de Souza, que desde el primer momento me guió en el desarrollo del mismo.

ÍNDICE.

Resumen. …….4.

Introducción. ……...5.

Fundamentación…...……...6.

Antecedentes.…...……7.

Consideraciones metodológicas. ……...……...11.

Preguntas de Investigación. ……...……..11.

Objetivo General. ……...……..11.

Objetivo Específico. ……...……...11.

Diseño de Investigación. ……...……11.

Técnicas de Relevamiento. ……...……12.

Marco Teórico. ……...……...……13.

Análisis de la Temática.……...……..20.

Evolución de la Problemática a Nivel País.……...……..20.

Capítulo 1. Percepción de los Informantes Calificados……..……...……21.

Siniestralidad y Población Joven. ……..…..21.

Estado. ……...……..…..25.

Familias. ……...……...……..27.

Capítulo 2. Percepción de los Técnicos…...……...……..31.

Siniestralidad y Población Jóven.……..……..31.

Estado. ……...……..…..33.

Familias. ……...……...……..35.

Capítulo 3. Percepción de las Familias.. ……...……..41.

Principales Transformaciones a Nivel Familiar.. ….……...……...41.

Estado. ……...……44.

Trabajo Social.……48.

Conclusiones Finales. ……...……...…….52.

Bibliografía. ……...……...……54.

Anexos. ……...……...……59.

Pautas para las Entrevistas.……67.

Entrevistas Desgrabadas……...69.

Resumen.

El presente trabajo es de carácter exploratorio y pretende realizar una aproximación, así como aportar conocimiento desde la perspectiva del Trabajo Social en relación a la siniestralidad vial con jóvenes involucrados.

En este sentido, se enfoca en la cotidianidad post siniestro de las familias de jóvenes entre 15 y 29 años residentes en el departamento de Cerro Largo. Para ello, se realizaron entrevistas a las propias familias de estos, además a otros actores, tales como informantes calificados y técnicos que poseen conocimiento de la problemática, aportando así sus perspectivas de la realidad que se está analizando. También, a partir del análisis de datos estadísticos, se puede indicar que en términos generales existe una realidad que es la de los siniestros en el tramo de población joven son más recurrentes que en el resto de las franjas etarias, por otro lado, estos no tienen diferencia de género.

Respecto a las políticas institucionales, han existido avances significativos al respecto, pero con alcances disímiles a nivel territorial.

Por su parte, las familias aparecen como un mecanismo de contención, no solo del accidentado que requiere mayor seguimiento sus trayectorias, sino de todos sus integrantes ya que es de esperarse tenga impactos distintos según edades, roles, etc. Existe un proceso de transformación de la vida cotidiana, esa ya institucionalizada, predecible y reconocida, donde se transforman los objetivos de vida de los integrantes del hogar, que depende en gran medida del punto de partida de las familias en tanto heterogeneidad de realidad/es de las mismas.

Al Trabajo Social como disciplina le corresponde el análisis de la problemática en relación a las situaciones originadas sobre las familias post siniestro, desde la noción de una "nueva realidad" es fundamental el análisis de las dificultades que la familia debe de recorrer en sus trayectorias, tales como el acceso a políticas sociales, educación, salud y trabajo, así como también el acceso a derechos sociales e individuales de todos los integrantes de la familia.

Palabras claves: Familias- Siniestralidad Vial- Jóvenes.

Introducción.

Este documento corresponde a la monografía final de grado de la Licenciatura en Trabajo Social de la Facultad de Ciencias Sociales, de la Universidad de la República.

Se propone explorar un tema que genera preocupación en la actualidad referido a la siniestralidad vial. A partir de antecedentes revisados, este fenómeno social, que se cobra centenares de vidas en nuestro país año a año, dejando otro número significativo de personas con lesiones permanentes, marcando probablemente un antes y un después en la vida de los involucrados y sus familias.

En tal sentido, se propone como objetivo explorar a partir de la percepción de técnicos/as que trabajan o están próximos a la temática, así como actores institucionales y las familias de los/as accidentados del departamento de Cerro Largo, en conocer e identificar las principales transformaciones en la vida cotidiana de las mismas.

Para la realización del trabajo, se seleccionaron familias que tuvieran integrantes que entre los 15 y 29 años de edad que experimentaron algún siniestro de tránsito y que residieran en el departamento de Cerro Largo.

Fundamentación.

A partir de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) (2022) se cataloga a la siniestralidad vial como “Una epidemia silenciosa y abundante” ocasionando gran conmoción a nivel mundial, dado a que es más frecuente entre las poblaciones jóvenes, más concretamente en las que abarcan las edades de 15 a 24 años de edad según esta institución.

Para el desarrollo del presente trabajo se contempla el caso de Uruguay, más específicamente el departamento de Cerro Largo.

La población joven a partir de la definición del Instituto Nacional de la Juventud (INJU) (s.f) establece “(...) sus competencias en relación a la franja comprendida entre los 14 y los 29 años (...)” (p. 13). Es justamente en ese tramo, más específicamente donde se muestran los mayores niveles de personas lesionadas y fallecidas, razón por la cual esta franja etaria es valorada como grupo de alto riesgo, tal como se desprenden los datos proporcionados por Unidad Nacional de Seguridad Vial (UNASEV) (Ver anexos: Figura n°2; Figura n°3; Figura n°4; Figura n°5; Figura n°6; Figura n°7; Figura n°8; Figura n°9; Figura n°10; Figura n°11; Figura n°12; Figura n°13).

Se puede esperar que esta es una problemática de gran repercusión y significativo impacto para la sociedad en general, más concretamente para la población joven, además de ser un fenómeno de gran preocupación a nivel nacional y departamental, por el cual es pertinente la producción de conocimiento y en este caso particular desde la perspectiva del Trabajo Social con énfasis en las realidades familiares y sus trayectorias.

Antecedentes.

Este capítulo tiene por objetivo, revisar trabajos antecedentes que existen sobre la temática a la cual refiere o tiene por objetivo el presente trabajo.

En ese sentido, se presentan investigaciones que incluyen distintas perspectivas teóricas, metodologías, resultados y conclusiones obtenidas, donde se puede constatar a nivel nacional una significativa producción de conocimiento desde otras disciplinas como la psicología, así como muy pocos trabajos que abordan o ponen el foco en la familia como unidad de análisis y desde la disciplina del trabajo social.

A nivel internacional si existen trabajos que se centran en los siniestros de tránsito y sus implicancias sobre las familias, tal es el caso del trabajo desarrollado por Rucabado, A y Cañada L (2018) donde sostienen el rol de la profesión frente a estos acontecimientos:

> "El trabajador/a social ha sido desde siempre un profesional que apoya a las personas que atraviesan situaciones complejas en sus vidas y ayuda a resolver los conflictos generados gestionando un cambio a una nueva situación más acorde con la casuística de los protagonistas, después del suceso acaecido." (p. 220)

Enfatizando en las familias indican que:

> "Las personas afectadas por un accidente de tráfico son tanto las víctimas directas, quienes han sufrido el accidente, como las familias a las que se consideran víctimas indirectas ya que también sufrirán las consecuencias del mismo de un modo indirecto y el hecho de atravesar una situación traumática (...)" (p. 221)

Se logra apreciar que la intervención llevada adelante por el/la trabajador/a social en estas situaciones se centra en el apoyo, contención, seguimiento y sí la requieren la derivación de todos los integrantes de la familia, tanto del accidentado, como también de los demás.

En ese sentido, Nieto y Garcia (2000) en Rucabado, A y Cañada L (2018), señalan: “El Trabajo Social orienta su acción a promover el cambio y la transformación para recuperar el equilibrio entre el sujeto y el medio”. (p. 221)

Desde la psicología, como ya se anunció existe una importante producción de conocimientos a nivel nacional sobre la población joven y su vinculación con la temática vial, así como no se encontraron trabajos que profundicen en la familia como unidad de análisis.

En el trabajo final de grado de Crena, M. (2016) para la Licenciatura de Psicología, Universidad de la República (UdelaR) denominado *"La incidencia del factor humano en la seguridad vial"*, plasma que: “La problemática de los siniestros tránsitos es una cuestión compleja, que engloba entre otros elementos: al vehículo, la vía, el ambiente y el factor humano.” (p. 2). Donde este último es el mayor factor presente en la siniestralidad, “aproximadamente en un 90% de ellos”. (p. 2) Esto es un claro reflejo de que como individuos dentro de una sociedad somos responsables de nuestros actos y actitudes en el tránsito, tanto en la ciudad como en rutas nacionales.

Ocampo, A. (2015) en el trabajo final de grado de la Licenciatura de Psicología (UdelaR), denominado *“La relación entre los Siniestros de Tránsito y ciertas Características del Factor Humano.”* Pretende “(...) profundizar en la temática de los siniestros de tránsito que es considerada como prioritaria para la Salud Pública, analizando la incidencia del factor humano en la ocurrencia de estos hechos, siendo principalmente los jóvenes menores de 25 años(...)” (p. 3)

Para ello, estableció como objetivo general: “Reflexionar sobre la relación que existe entre el factor humano y los siniestros de tránsito que protagonizan los jóvenes en el Uruguay. ” (p. 7) En su análisis, se destacan “(...) los procesos madurativos que estos afrontan y de qué modo los comportamientos impactan en los mismos.” (p. 15)

En este sentido Ocampo, A (2015) sintetiza que:

> “Se abren ante los jóvenes multitudes de nuevas experiencias, posibilidades de vivir nuevas búsquedas en diversos ámbitos, y a la vez en el encuentro con la realidad social y con las vidas de los otros necesitarán comprender el lugar de cada uno (...) Hay normas intersubjetivas que cada comunidad establece y que deben ser

tenidas en cuenta, límites que muchas veces los jóvenes no comprenden aún y no tienen internalizados y con los cuales además interactúan de modo particular según su grado de desarrollo psico-emocional." (p. 15)

A su vez, Cuña, A. (2018) en su trabajo final de grado de la Licenciatura en Psicología (UdelaR), denominado *"Las respuestas del Sistema Nacional Integrado de Salud a los siniestros de tránsito en la adolescencia como un problema de Salud Pública."* busca "(...) dar respuestas a la problemática de los siniestros de tránsito en la adolescencia." (p. 1)

Expone que resulta imprescindible en base de este trabajo mencionar las conductas de riesgo en los adolescentes, para ello, cita a Bauman (2004)[1]:

> "(...) habla del pasaje de una modernidad sólida a una modernidad líquida, lo cual implica la pérdida de aquello que representaba a lo estable y seguro, dando lugar a lo líquido que representa lo efímero e inestable. Esto implica en la vida de los adolescentes un continuo sentimiento de incertidumbre, afectando la subjetividad de los mismos, el cual se encuentra cambiando permanentemente." (p. 12)

En su apartado de "Discusión" (p. 22) se destaca el rol fundamental del Primer nivel de Atención en Salud, a partir de Lalonde (1974)[2] este destaca que:

> "(...) es el encargado de la promoción, prevención y la proliferación de estrategias para el mejoramiento de los hábitos y estilos de vida de la población. Este ve a los adolescentes como agentes activos para el cambio social y no únicamente como beneficiarios de un Sistema de Salud." (p.22)

Por parte del Estado, se percibe la focalización de políticas públicas orientadas a los jóvenes, en este sentido Cuña, A, (2018):

[1] Bauman, Z. (2004).Modernidad Líquida. Barcelona: Paidós.
[2] Lalonde, M. (1974).Informe determinantes sociales de la salud.

> "El interés en la actualidad de las políticas públicas en focalizarse en los adolescentes y jóvenes como usuarios, se argumenta por las características sociodemográficas de nuestro país, el cual presenta una baja natalidad de niños/as y adolescentes (...) el SNIS[3] puede aportar a disminuir el impacto de los siniestros de tránsito en la población adolescente, desarrollando intervenciones integrales en los diferentes niveles de atención del mismo. Tomando en cuenta que es un fenómeno totalmente prevenible y evitable, cuyo principal responsable es el factor humano. (p.23)

Rita Perdomo (2001) en su trabajo presentado en "Querencia Nº2" de la Facultad de Psicología de la Universidad de la República analiza los "(...) aspectos del proceso adolescente y de la incidencia psicológica de las vicisitudes que distintos adolescentes y jóvenes padecen en nuestro país, analizando algunos factores de riesgo específicos, tanto en términos generales, como en diferentes estratos sociales y por género." (párr. 1)

En este sentido es pertinente señalar el análisis de Granel (1985)[4] en Perdomo (2001) acerca de la problemática:

> "(...) los accidentes se producen cuando el sujeto enfrenta un cambio que no está en condiciones de asumir, tal es la situación en cuanto a los cambios que debe enfrentar desde la pubertad con relación a su cuerpo, a su rol, a sus vínculos, a su sexualidad, etc. Junto con esto es imprescindible considerar dos características relevantes del proceso adolescente: la omnipotencia y la actuación." (párr. 12)

Desde los antecedentes revisados es interesante destacar que sobresalen ciertas regularidades, el factor humano se erige como el "principal" responsable de la siniestralidad vial, la importante participación de la población joven y la fuerte producción de conocimiento

[3]Sistema Nacional Integrado de Salud.
[4] Granel, J. A. (1985). Consideraciones sobre la capacidad de cambiar, la colisión de las identificaciones y el accidentarse. En Revista de Psicoanálisis Nº5. Pág. 1068.

desde la Psicología al menos a nivel nacional y escasos trabajos que integren la perspectiva que consideren a la familia como el objeto de estudio.

Consideraciones metodológicas.

Preguntas de Investigación.

- ¿Cuáles son las principales dificultades que se enfrentan en la cotidianidad las familias de jóvenes involucrados en siniestros de tránsito en el departamento de Cerro Largo?
- ¿Cuáles son las principales respuestas que da el Estado en relación con la problemática de la siniestralidad vial de la población joven?
- ¿En qué grado la problemática logra ser visibilizada por la sociedad?
- ¿Cómo es el acceso a servicios esenciales y el ejercicio de los derechos ciudadanos?

Objetivo General.

Analizar y explorar desde la perspectiva del Trabajo Social percepciones sobre transformaciones en la cotidianidad y de las trayectorias de las familias de jóvenes que han tenido accidentes de tránsito en el departamento de Cerro Largo.

Objetivos Específicos.

- Compilar datos estadísticos referentes a la temática acotando al departamento de Cerro Largo y el rango etario de 15 a 29 años de edad.
- Conocer las percepciones de informantes calificados y técnicos acerca de la temática.
- Describir las dimensiones que atraviesan en la cotidianidad las familias de los jóvenes involucrados en siniestros de tránsito en el departamento de Cerro Largo, desde la perspectiva del Trabajo Social.

Diseño de Investigación.

La estrategia metodológica se base en la triangulación de técnicas, ya que combina técnicas cualitativas y cuantitativas, donde se busca con las primeras recabar información de tipo primaria a partir de la realización de entrevistas y para el caso de las segundas, se sistematiza información de tipo secundaria que permita tener una aproximación general a la

temática de la siniestralidad vial a nivel nacional con énfasis en los jóvenes del departamento de Cerro Largo.

Además de ello, cabe señalar que el diseño de investigación del presente trabajo, el cual es de carácter exploratorio, según Batthyany, K y Cabrera, M. (2011) desarrolla que los estudios exploratorios "(...) son acerca de temas poco estudiados, estos cuentan con una mayor flexibilidad y herramientas metodológicas a ser utilizadas". (p. 33).

En tal sentido, resulta imprescindible destacar el rasgo exploratorio, como se ha mencionado en apartados anteriores, dado los pocos antecedentes encontrados sobre la temática específica a nivel nacional, que aborden la problemática desde el trabajo social.

En relación a la producción de conocimientos que se realizan en este trabajo, destaco la dimensión investigativa del trabajo social, Claramunt, A. (2009) desarrolla que:

> "(...) la producción de conocimientos en términos de procesos de investigación social que trascienden las necesidades interventivas inmediatas y buscan como principal objetivo, contribuir a la comprensión de la realidad social, como lo han hecho históricamente los diversos cientistas sociales, cuyo quehacer fundamental se encuentra identificado con la tarea de investigación . (p.94)

Técnicas de Relevamiento de la Información.

La perspectiva cualitativa del trabajo tiene su principal origen a través de entrevistas, de carácter semi estructuradas y aplicadas a tres grupos de entrevistadas/os, a informantes calificados, estos conocen la temática de la incidencia de los siniestros de tránsito y sus impactos, técnicos/as, estos/as intervinieron en situaciones con jóvenes o familias que se vieron involucradas en un siniestro de tránsito y a las familias de jóvenes víctimas de siniestros de tránsito.

Batthyany, K y Cabrera, M. (2011) señala que las entrevistas de índole semi estructuradas logran ser definidas mediante la disposición de "(...) una serie de temas que debe trabajar a lo largo de la entrevista, pero puede decidir libremente sobre el orden de presentación de los diversos temas y el modo de formular la pregunta." (p. 90).

Marco teórico.

A continuación, se expondrán una serie de conceptos vinculados con la temática en distintos niveles, estos se encuentran articulados entre sí con la finalidad de orientar teóricamente el análisis del trabajo.

La locomoción y la utilización de medios de transporte cotidianos tales como ómnibus, autos, motos, bicicletas, etc. han generado un conjunto de transformaciones tanto físicas, económicas, sociales y culturales en los individuos, estos "medios de transporte posibilitan la libertad de desplazamiento de los sujetos en contexto actual". (Montoro et al. 2002. p. 25) Es de destacar que es considerada como un "fenómeno social en el sentido de que está impacta directamente en el concepto de tiempo y la noción de distancia, determinando en la esencia de las relaciones sociales de los individuos, tales como la amistad, la familia y el trabajo." (Montoro et al. 2002, p. 21)

Al referirse a "Locomoción" y cómo esta determina nuestro entorno y espacio en el cual nos desenvolvemos, resulta indispensable plasmar su faceta negativa, desde de la definición presente en el *"Cuarto informe anual de gestión y estadística de seguridad vial"* de UNASEV (2024) el siniestro de tránsito es delimitado como:

> "(...) aquel que resultó de la colisión y otro tipo de impacto con implicación de al menos un vehículo en movimiento, que tenga lugar en una vía pública o privada a la que la población tenga derecho de acceso, y que tenga como consecuencia al menos una persona lesionada." (p. 9)

Como se ha mencionado anteriormente, la siniestralidad vial es un hecho de gran preocupación a nivel mundial, más concretamente, esta se concentra en la franja etaria de jóvenes de 15 a 29 años, debido a que estos son considerados como grupo de alto riesgo.

Desde la ONU (2019), se presentan algunos datos preocupantes en relación la problemática y su incidencia con la población joven: "Alrededor de 30.000 jóvenes de 15 a 24 años mueren cada año en el tránsito en las Américas. Los conductores adolescentes

nuevos tienen hasta 10 veces más probabilidades de tener siniestros que los adultos." (párr. 11)

En Uruguay, desde el Ministerio de Salud Pública (2017) en la *"Guía para la atención integral de la salud de adolescentes"* se hace énfasis en la siniestralidad con jóvenes implicados desde la perspectiva de que los siniestros son "(...) un analizador social, "síntoma" de otros problemas que sufre la comunidad sometida a transformaciones vertiginosas y de escasa visibilidad social: alta tecnologización de la vida cotidiana, cultura de lo inmediato, confianza ligada a la fe en las máquinas." (p. 149). En nuestro país, las principales causas de deceso de la población adolescente son clasificadas como "(...)causas externas de morbilidad y mortalidad(...)" (p. 149) es decir, las derivadas de "(...) lesiones no intencionales como los accidentes y las derivadas de las lesiones intencionales como los suicidios y homicidios (...)". (p. 149)

Los cambios a nivel socioeconómico impactan directamente en este fenómeno, se podría vincular en base a la noción que cualquier joven con los medios suficientes consiguiera tener acceso a un medio de transporte personal, como por ejemplo un birrodado, por otro lado, siendo jóvenes se podría tener la clásica noción de que "esto no me va a pasar", llevando a que este tenga conductas de alto riesgo en la vía pública, exponiendo su vida y a la de los demás.

Lo anteriormente mencionado se podría vincular que en nuestro país el "Reglamento Nacional de Circulación Vial" (1984) establece en el "Capítulo III" que: "Licencia 3, para conducir motocicletas. Edad mínima 18 años. Podrán conducir ciclomotores de hasta 50 c.c. de cilindrada, con 16 años de edad, según se reglamente." (cap. 3). A lo que los jóvenes ya desde temprana edad pueden conducir vehículos de baja cilindrada.

A lo que refiere a los informes anuales de UNASEV Se logra apreciar que entre los fallecidos por siniestros de tránsito, las franjas etarias de 15 a 19; 20 a 24 y 25 a 29 años de ambos sexos son las que poseen mayor incidencia. (Ver anexos: Figura n°8; Figura n°9; Figura n°10.)

Desde el Sindicato Médico del Uruguay (SMU) (s.f) consideran al mismo como un "(...) problema de salud pública con consecuencias iguales a las principales enfermedades, como las cardiovasculares y el cáncer." (párr. 1) En los últimos tiempos se han llevado a cabo una serie de campañas de promoción de buenos hábitos y toma de consciencia en relación con la seguridad vial (Ver anexo: Figura n°1), como "Mayo Amarillo" que se desarrolla en el

mes de mayo de cada año, con la finalidad de impartir concientización y reflexionar sobre la temática de la seguridad vial en nuestro país.

Estas actividades de promoción y difusión para la toma de conciencia se logran asociar con los cometidos que se desarrollan en el Primer Nivel de Atención, este parte de actividades de promoción de la salud, desarrollo de buenos hábitos a nivel sanitario, así como también la realización de actividades comunitarias y sociales en concordancia con la temática de la salud. Se enfatiza en la *"Declaración de Alma-Ata"* (1978) que "La promoción y protección de la salud de la población son esenciales para mantener el desarrollo económico y social, y contribuyen a una mejor calidad de vida y a la paz en el mundo." (p. 1).

A partir del objeto de estudio, como lo son las propias familias de los jóvenes implicados en siniestros de tránsito, Mioto, R. (1997), engloba a la familia "(...) como um fato cultural, historicamente condicionado, que não se constitui, a priori, como um "lugar de felicidade"." (p. 115). De esto se parte una heterogeneidad, en aspectos económicos, sociales y culturales, llevando así a la complejidad al momento de su intervención.

Por su parte Jelin, E. (2000) conduce la heterogeneidad anteriormente mencionada "(...) desde la convivencia, la idea de un hogar, una economía compartida, una domesticidad colectiva y un sustento cotidiano." (p. 15). El modelo de la familia en los tiempos actuales puede variar, ya no es considera como "(...) tipo ideal la convivencia de un matrimonio monogámico con sus hijos que conforman el hogar en el momento del matrimonio (...)" (p. 16) coexisten la multiplicidad de organizaciones familiares y sus vínculos, se dan otras formas de convivencia y "(...) nuevos procesos de democratización de la vida cotidiana, así como también la extensión de derechos." (p. 18)

Al momento de intervención profesional del trabajador/a social, este/a se enfrenta a desafíos, tal como desarrolla Mioto, R. (1997):

> "(...) sobre intervenção na família e espaço institucional repousa na idéia de que a família é uma unidade. Enquanto tal, os problemas apresentados por ela devem ser analisados dentro de uma perspectiva de totalidade." (p. 124)

Desde tal perspectiva, Mioto, R. (1997) este será el "usuario-problema", se trabajará sobre él/ella y los posibles problemas que se enfrenta en su cotidianidad, el acceso a derechos y el vínculo entre pares, por otra parte, su familia se engloba dentro de esa totalidad.

Para Rozas, M. (1998) el objeto de intervención del Trabajo Social, parte de la noción de que este "(...) se construye desde la reproducción cotidiana de la vida social de los sujetos, explicitada a partir de múltiples necesidades que se expresan como demandas y carencias y que de esta forma llegan a las instituciones para ser canalizadas o no." (p. 60)

En tanto Grassi, E. (1994) plantea al objeto intervención del trabajo social desde "(...) el sentido de que su práctica está explícitamente dirigida a producir alguna modificación en la situación problemática puntual en relación a la cual es llamado a actuar." (p. 49)

Para la construcción del objeto de intervención el profesional se encuentra en una realidad en la que el campo problemático no se presenta con claridad, este debe de ser construido a través del pensamiento y la deducción, logrando aportar al entendimiento de la problemática o de la necesidad que poseen los sujetos.

Además de ello, resulta esencial profundizar en el "post" siniestro de tránsito, y las posibles consecuencias sobre la familia, más concretamente enfatizando en la noción de cotidianidad.

Omill, G. (2015) expone la definición de Berger y Lukman en relación a la vida cotidiana, esta "(...) se presenta como una realidad interpretada por los hombres y que para ellos tiene el significado subjetivo de un mundo coherente que se origina en sus pensamientos y en sus acciones y que está sustentado como real." (p. 2)

En este entorno la vida cotidiana las personas desarrollan su accionar siguiendo las reglas socialmente establecidas, este es un ámbito de carácter natural, en la cual los individuos se desarrollan, esto se logra sintetizar a través de que:

> "La VC expresa la trama social, en la cual los sujetos articulan su existencia. En ese escenario es posible desentrañar las expresiones de la cuestión social hoy. En la vida cotidiana se da el saber cotidiano, saber instrumental, validado en la práctica. Es la opinión socialmente establecida sobre las cosas empíricas. Este saber no existe desvinculado de la VC." (Omill, G. 2015. p. 5)

Luego que el individuo se nutre de los medios básicos para su desarrollo en sociedad, entra en escena la socialización secundaria, esta básicamente la brindan las instituciones por las cuales los sujetos se desenvuelven, tales como la educación, el trabajo y no dejando de lado a la familia, estos logran su institucionalización, logrando la adquisición de roles específicos para el desarrollo en sociedad.

Los autores enfatizan que no existe socialización secundaria sin la primaria, esto parte de la idea de que "(...) se incluyen todos aquellos comportamientos aprehendidos en la socialización primaria y que integran la rutina diaria. Los sujetos aprenden "recetas y tipificaciones" y las utilizan para controlar las miles de situaciones en las que se encuentran todos los días (...)" (Omill, G. 2015. p. 4)

La noción de cotidianidad plasmada por los autores, se caracteriza que primeramente los sujetos adquieren las bases primarias por medio de la interacción con sus progenitores, estos le brindaran las herramientas básicas para el primer contacto con la sociedad, brindándole y delimitando límites, posteriormente, en la socialización secundaria logra su primer contacto con las instituciones, tales como las educativas y el mundo del trabajo, el cual le va a brindar al sujeto los conocimientos para su correcto desenvolvimiento con sus pares y su accionar dentro de la sociedad como un conjunto.

El desafío que se presenta para el trabajo social, más concretamente a la hora de su intervención se centra en la interpretación de la realidad de los usuarios. La vida cotidiana de los sujetos es totalmente heterogénea entre sí, en el sentido de que los procesos de aprendizaje e interiorización de conocimientos adquiridos se dan principalmente en la socialización primaria.

Los sujetos asimilan sus problemáticas en base a su conocimiento cotidiano y buscan los medios para enfrentarlo y resolverlo a su manera y con los recursos disponibles, el profesional cuando comienza su accionar constata la complejidad del fenómeno, logrando "desenmascarar" las necesidades que los sujetos interiorizan como "normal", mediante este análisis el profesional logra descubrir las necesidades y los significados que estos le dan.

Como consiguiente el profesional a través de su intervención basada en un saber teórico y empírico, logra establecer un nexo entre las familias y las instituciones, aspirando a cambios en la construcción de la vida cotidiana de los individuos y sus familias. En este sentido Weisshaupt, J. (1988) sintetiza que el profesional "(...) antes de mais nada, se

apropriar dessa realidade. Nesse sentido, procura criar um clima de confiança, apoiado sobretudo num relacionamento "positivo" que permite a expressão e o reconhecimento, pelo cliente, do interesse do profissional pela situação apresentada.” (p. 81)

La intervención del profesional se encuentra articulada con el objetivo de la institución, este sentido resulta indispensable mencionar la implementación de Políticas Sociales en nuestro país, en los últimos años se han caracterizado por la gestión sobre las poblaciones vulnerables. En tal sentido, De Martino y Vecinday (2011) mencionan que: “Individuos, familias y comunidades son los agentes de protección social privilegiados siendo jerarquizados frente al papel de las instituciones de protección típicas de los Estados de bienestar (...)” (p. 35)

Resulta relevante analizar la percepción sobre las respuestas por parte del Estado frente a las posibles consecuencias de un siniestro de tránsito, estas se centran en el cuidado y contención en el caso de que se presente una discapacidad física o cognitiva de los jóvenes involucrados.

En este sentido la “Secretaría Nacional de Cuidados y Discapacidad”, dispositivo que se encuentra bajo la esfera del Sistema Nacional Integrado de Salud (SNIS) y el Ministerio de Desarrollo Social (MIDES). Este trabaja sobre las problemáticas de las personas mayores y las personas que cuenten discapacidad que se encuentren en una situación de dependencia. Establece que al Sistema Nacional de Cuidados le concierne:

> “Mejorar la atención de las personas mayores y las personas con discapacidad que se encuentran en situación de dependencia mediante el desarrollo de estrategias corresponsables de cuidado que se adecuen a las necesidades y capacidades de las personas y los hogares. Fortalecer las capacidades institucionales y su mejora continua.” (Ministerio de Desarrollo Social. s.f. párr. 2)

Lo anteriormente mencionado, se sustenta a partir de la reglamentación vigente sobre las personas con discapacidad. Nuestro Estado a partir de la Ley 18651 (2010) “Ley de Protección Integral de Personas con Discapacidad” impone que:

> “Establécese un sistema de protección integral a las personas con discapacidad, tendiente a asegurarles su atención médica, su educación, su rehabilitación física, psíquica, social, económica y profesional y su cobertura de seguridad social, así como otorgarles los beneficios, las prestaciones y estímulos que permitan neutralizar las desventajas que la discapacidad les provoca y les dé oportunidad, mediante su esfuerzo, de desempeñar en la comunidad un rol equivalente al que ejercen las demás personas.” (art. 1)

En síntesis, este capítulo buscó orientar el trabajo teóricamente a partir de teorías que refieren a las dimensiones centrales del mismo, como lo son, los siniestros de tránsito, las familias, Trabajo Social, las Políticas Sociales y el Estado.

Análisis de la temática.

Evolución de la Problemática a nivel País.

A partir de analizar datos secundarios de elaborados por UNASEV, se debe indicar que la mayor parte de ellos son a nivel nacional y muy pocos están sistematizados a nivel departamental, así como no se pudo acceder a una matriz de datos con nivel de información de tipo primaria.

En ese sentido, se puede observar con el foco en este trabajo que, a lo largo de los años 2021, 2022 y 2023 las franjas etarias de 15 a 19; 20 a 24; 25 a 29; son las que poseen mayor incidencia de lesionados en siniestro de tránsito a nivel país en comparación con el resto de las franjas. Por otro lado, el sexo masculino es el que presenta mayor tasa lesionados en comparación con el sexo femenino, tendencia que se mantiene en los grupo etarios de 15 a 19; 20 a 24; 25 a 29.(Ver anexos: Figura n°2; Figura n°3; Figura n°4.)

En relación a incidencia de lesiones graves a lo largo de los últimos 3 años las franjas etarias de 15 a 19; 20 a 24; 25 a 29; son las que poseen mayor participación en siniestros a nivel país. Siguiendo la tendencia, el sexo masculino es el mayor lesionado en comparación con el femenino, tendencia que se matiene en los grupos etarios de 15 a 19; 20 a 24; 25 a 29. (Ver anexos: Figura n°5; Figura n°6; Figura n°7)

A partir de la evolución de la participación de fallecidos según sexo por grupo etario desde la sumatoria de las franjas etarias de 15 a 19; 20 a 24; 25 a 29; estas son las presentan mayores tasas de deceso en comparación al resto de las franjas etarias, de ambos sexos. Resulta intresente destacar que en el año 2023 la franja etaria de 20 a 24 años del sexo masculino fue la se vio mayormente afectada un 17.9% de la totalidad de fallecidos de ese sexo se concentró en la misma. (Ver anexos: Figura n°8; Figura n°9; Figura n°10)

En síntesis, las franjas etarias de 15 a 19; 20 a 24; 25 a 29 de ambos sexos, sumadas son las que presentan mayores tasas de lesionados, lesionados graves y de fallecimiento en nuestro país, por lo que resulta pertinente profundizar en la problemática y a nivel departamental donde se ha visto una evolución respecto al cumplimiento normas vigentes como se puede observar en el análisis y anexos.

Capítulo 1. Percepción de los Informantes Calificados.

En este capítulo se presenta la percepción que tienen informantes que fueron entrevistados sobre dimensiones tales como: la siniestralidad, población joven, familia y Estado.

Siniestralidad y Población Joven.

Respecto a tal dimensión, perciben algunas mejoras significativas a nivel nacional y sobre todo a nivel del departamento de Cerro Largo:

> "Nosotros en Cerro Lago ha bajado la cifra, la dio la UNASEV, el 80% de la gravedad. Nosotros todo lo que implementamos en la seguridad vial es para minimizar accidentes y principalmente la gravedad. Ejemplo, el uso del casco, el uso del casco no te inhibe a que tengas un accidente, pero sí te baja la gravedad. Y eso es lo que lo destacó la UNASEV a nivel nacional a Cerro Lago, el cambio profundo que tuvo." (Informante Calificado 2. 2024)

La fiscalización de la normativa vigente de tránsito en la ciudad de Melo y Cerro Largo es llevada adelante por la Dirección de Tránsito del departamento de Cerro Largo, esta ha implementado rigurosamente en los últimos años el cumplimento de la Ley N° 18191 (2007) "Ley de Tránsito y Seguridad Vial", más concretamente el Artículo 33, el cual establece que "Es obligatorio el uso de casco protector certificado, debidamente abrochado, para los usuarios de motocicletas que circulen dentro del ámbito de aplicación de la presente ley." (art. 33)

Con foco en el departamento de Cerro Largo, se observa un incremento considerable a lo largo de los años del cumplimiento de la reglamentación anteriormente mencionada. En el año 2021, únicamente el 39% de las personas siniestradas usaban casco protector, siendo el departamento en el que menos personas involucradas en siniestro utilizaban el mismo, por debajo del promedio nacional que era de 79.5%. (Ver anexo: Figura n°13)

Por medio del control y fiscalización del cumplimiento de la ley vigente, se percibe la evolución, ya en el 2022 pasó a 71.4% siendo el promedio nacional 81.3%. (Ver anexo:

Figura n°12) Por su parte, en el año 2023 en Cerro Largo la evolución es positiva, en este sentido, pasó a un 73.9%, mientras que el promedio nacional es de un 80%. (Ver anexo: Figura n°11)

Asociado a esto, resulta interesante resaltar la participación de birrodados en siniestros de tránsito, este ocasiona el mayor número de lesionados a nivel nacional, considerando la totalidad de los ocurridos en el año 2023:

> "Un 62,6% (16.173) de las personas lesionadas circulaban en moto, un 21,1% (5.442) lo hacía en auto o camioneta, 8,1% (2.092) como peatón, 5,2% (1.339) circulaba en bicicleta y el restante 3% circulaba en otros medios de transporte." (UNASEV. 2024. p.50)

Otro de los informantes entrevistados indica que "El uso del casco no inhibe a que tengas un accidente, pero te baja la gravedad." (Informante Calificado 2. 2024) Una fractura de cráneo en este tipo de acontecimientos es letal para los involucrados. Se señala que tiene un gran impacto económico y social para el país:

> "La siniestralidad vial es un gran, grave problema, es un gran problema social del Uruguay, ya que es la principal causa de muerte entre la población entre 15 y 30 años, y el niño, sobre todo, por encima de los 10 años, tiene un incremento enorme. Pero sobre todo tenés un grave problema, porque como costo social, por año se pierden unos 32.000 años de vida, ¿no?, de vida saludable." (Informante Calificado 3. 2024)

En ese mismo sentido:

> "(...) eso implica al país un costo, si querés ponerle un costo, de unos 600 millones de dólares anuales, que es casi un punto del PBI. Lo cual, ahí no está sumada la asistencia del paciente lesionado, es el después "de que se le da la alta" o el que

tiene una lesión. Si le sumamos el costo de atención, los politraumatizados, eso sería unos 1.400 millones de dólares anuales, o sea, dos puntos del PBI. O sea que es una enfermedad que te come tres puntos del PBI en un país que, obviamente es una enfermedad que limita el desarrollo social." (Informante Calificado 3. 2024)

Además de ello se debe contemplar el cuidado de un paciente víctima de un siniestro de tránsito, los costos para las familias en términos económicos, emocionales y sociales que ya se han citado en capítulos anteriores.

Por otro lado, uno de los entrevistados señala una separación entre el interior del país y Montevideo:

"Mirá, en todo el Uruguay hay una tendencia a no fiscalizar, excepto en Montevideo. Montevideo tiene buenos números porque Montevideo fiscaliza. (...) Yo estoy convencido de que la mayoría de los infractores conocen las normas, directamente no las cumplen porque no consideran que sea una cosa importante para que eso suceda y a su vez, como no hay mucha fiscalización, no hay una presión a hacer cumplir la norma. (Informante Calificado 3. 2024)

En términos generales, pareciera ser que la fiscalización es uno de los pilares fundamentales de la seguridad vial. Resulta imperativo destacar el rol de las instituciones sobre la vida de los individuos, como estas inculcan normas, conductas y hábitos para el correcto desarrollo a nivel social. Sobre este punto Dubet, F. (2006) refiere a que:

"(...) las instituciones pueden concebirse en un sentido político; son un conjunto de aparatos y procedimientos de negociaciones orientadas a la producción de reglas y decisiones legítimas. (...) uno se refiere a instituciones políticas que aseguran

las relaciones sociales, transforman los conflictos de intereses en procesos de regulación y en opciones públicas legítimas.” (p. 31)

En relación a la población involucrada en siniestros de tránsito:

> “No, principalmente el género, la edad más o menos de 14 a 18 años, a 20 años es la edad más común del accidente y de la gravedad del accidente por el tema del uso del casco. Los accidentes graves que han pasado son muchos que andan sin libreta y sin casco.” (Informante Calificado 2. 2024)

No obstante, ello:

> “Una es la de los jóvenes, que ahí está el duro la mortalidad, pero algo no menor es los mayores de 70 años, que son peatones investidos. (...) el otro factor fundamental es la moto, la moto vino para quedarse y no es el problema combatir la moto, sino que la usen bien. Pero no hay una tendencia a echarle la culpa siempre a los jóvenes, lo cierto es que es la población que tiene mayor mortalidad y morbilidad, pero parte de otro grave problema social que tiene esta enfermedad es que se está matando o se está lesionando la población económicamente activa. Por lo tanto, son gente que sale del mercado laboral.” (Informante Calificado 3. 2024)

Los entrevistados indican que son los jóvenes los principales involucrados (en el caso de Cerro Largo entre los 14 y 20 años de edad) en siniestros de tránsito para el departamento de Cerro Largo, no diferenciando existiendo diferencias significativa según género, como así además se puede observar a partir del “*Cuarto informe anual de gestión y estadística de seguridad vial”* (2024) de UNASEV, se desprende datos interesantes, como la composición de los lesionados en siniestros de tránsito:

“Tanto en el caso del sexo masculino como en el femenino, se destaca que los grupos de edad comprendidos entre los 15 y 29 años exhiben el mayor porcentaje de afectados. Específicamente, el grupo de 20 a 24 años es el más afectado en ambos sexos, representando el 20,8% y el 14,8%, respectivamente.(p. 49)

Además se consultó respecto a ser Cerro Largo un departamento fronterizo, los entrevistados indican que:

“ Tenía que influir positivamente porque en Brasil se utiliza el casco. Entonces tendría que ir en el Brasil y Argentina, los países. Esto es una ley mundial, ¿no es?. Por eso que Cerro Largo estaba ajeno a eso y hoy está el último departamento en exigir el uso del casco fue Cerro Largo.” (Informante Calificado 2. 2024)

Estado.

A partir de las entrevistas realizadas, se puede observar que el tema “está en la agenda” o “sobre la mesa”:

“Sí nosotros como yo como (...) y el Ministerio del Interior, Caminera, nosotros tenemos un fin común, nosotros podríamos estar sentados en una silla y diciendo, ah, pasó esto, pasó eso. No, para nosotros el fin común es mejorar, por eso hemos mejorado, se han hecho comisiones, reuniones, vamos a Montevideo a nivel general con directores, porque este problema que tenemos es un problema común.” (Informante Calificado 2. 2024)

En ese sentido, otro de los entrevistados indica que:

“La preocupación está y de hecho acá el Estado respondió creando la UNASEV, la Unidad Nacional de Seguridad Vial que es un órgano que no fiscaliza,

es un órgano que aconseja y recomienda. Si tiene ese rol, entonces deja en mano de las intendencias cumplimiento de la recomendación y deja en mano y no tiene un cuerpo fiscalizador propio. Por lo cual, te puede dar las mejores ideas, hacer las mejores recomendaciones, pero si los actores principales no quieren hacer cumplir la norma o la cumplen medianamente la UNASEV no tiene poder punitivo, es un órgano que aconseja y recomienda, no tiene otra función (..)" (Informante Calificado 3. 2024).

En el año 2007 a partir de la vigencia de la Ley N° 18.113 (2007) "Creación de la Unidad Nacional de Seguridad Vial" se funda la UNASEV, en este sentido, el Artículo N°5 establece que: "Son objetivos de la Unidad Nacional de Seguridad Vial la regulación y el control de las actividades relativas al tránsito y la seguridad vial en todo el territorio nacional (...)" (art. 5)

No obstante, se perciben los informante que debe de haber más preparación por parte de las instituciones que están encargadas de llevar adelante el control y promoción de la seguridad vial:

"Es como que las autoridades no están tampoco tan formadas, ¿viste? Porque el tema es que tienen que haber individuos formados desde las instituciones también, ¿viste? Porque si no, es ir al apriete como quien dice y a los gurises el apriete no les gusta. Entonces, la gente que a veces es mayor que están en las instituciones, va a eso y eso a los gurises no les gusta, y no conseguís nada, ¿viste? En cambio, yo creo que los hace más rebeldes. Porque ellos piensan, ah, bueno, no importa después yo lo voy a hacer bien." (Informante Calificado 1. 2024)

Así, se desprenden distintas posiciones particulares, caracterizadas desde el rol que desempeñan los entrevistados, algunos centran el análisis desde la fiscalización tarea, otros en cómo el Estado ha llevado adelante campañas enfocadas a concientización y educación en

materia vial, de modo que, se logra asociar a los cometidos de la “Atención Primaria en Salud”, otro en la preocupación respecto a la “formación de los profesionales” y que esta se origina en el modo que implementan las campañas de concientización, no logran llegar a la población objetivo, este caso los jóvenes.

Familias.

Analizar el tema desde una visión que integre a la familia en su totalidad, es considerar el impacto que genera o puede incidir en la cotidianidad de las mismas el hecho de tener un familiar joven en este caso, accidentada/o:

> “Nosotros tenemos contacto con la Red de Víctimas, que hace muchos años que viene peleando, se llama la Red de Víctimas del Siniestro de Tránsito, y aclaramos que las víctimas son dos, el que provoca el accidente y el que recibe el siniestro.” (Informante Calificado 3. 2024)

Es interesante profundizar en el rol que desempeña la Red Nacional de Víctimas y Familiares de Siniestros de Tránsito Uruguay. Esta es una organización sin fines de lucro que nació a partir de la manifestación colectiva en la ciudad de Salto, el Informante Calificado 1 explica que: “(...) justamente este grupo, este grupo apareció acá en Salto con el nombre de “Grupo Rutas” que eran también otros papás que anteriormente habían también perdido a sus hijos en diferentes situaciones especialmente por siniestros (...)”. (2024)

Cada integrante del grupo comparte experiencias en común, estos son víctimas o tienen algún familiar víctima de siniestro de tránsito, mediante la organización de estos se logran conceptualizar como “Sujetos Colectivos”, desde las palabras de Acosta, Y (2011) estos “(...) son nucleamientos de personas de diversas características organizados de maneras variadas para su participación e incidencia en los diferentes ámbitos y cuestiones de la vida social.” (p. 13) La movilización y participación estos realizan actividades y campañas vinculadas con la seguridad vial, contando sus experiencias personales en distintas instancias, como lo son charlas en centros educativos, a empresas privadas, como así también participando en distintos talleres que tienen de eje principal la temática de tránsito y sus consecuencias.

En función de esto se logra aludir que este colectivo desde la manifestación grupal lucha para dar visibilidad a una problemática presente en nuestra sociedad, enfatizando como las experiencias personales logran ser narradas en conjunto.

Cabe mencionar que la Red Nacional de Víctimas y Familiares de Siniestros de Tránsito Uruguay participa en distintas actividades en todo el país, enfocadas principalmente en la seguridad vial, por su parte en el departamento de Cerro Largo no se tiene conocimiento de un grupo o colectivo de similares características.

Vinculado con las dificultades que las familias se enfrentan en la cotidianidad uno de los entrevistados explica que:

> "Claro, claro, vos te imaginas que un chico de 20 tiene un siniestro de tránsito, queda dependiente para toda la vida, son una familia de bajos recursos, los padres posiblemente vayan a morir dentro de 40 años, porque si el chico tiene 20, los padres ya tienen 40, y ponele que a los 80, y el chico puede tener una vida, qué sé yo, un poco más larga, los padres también quedan pensando, "y mi hijo, con quién queda", los cuidados también, viste, este, cargarle a los hermanos, todas esas cosas, viste, hay una necesidad muy grande también. Por ejemplo, de poderlos ayudar a hacer, a volver a tener una independencia también, viste, poder ayudar a toda esa gente, de que vuelvan a tener algunas capacidades para tener una independencia, porque no es fácil, ya te digo, porque eso te trauma muchísimo, te cambia la vida, vos pensaste que ibas a hacer esto, ibas a hacer lo otro, que ibas a tener una familia, que el otro te quedaste en una silla de ruedas, de un día para el otro, es muy complicado (...)" (Informante Calificado 1. 2024)

La familia resulta ser la principal contención para los/as jóvenes víctimas de tránsito, esta logra ser un soporte fundamental en el post siniestro, por otro lado, estas sufren las

consecuencias indirectas del siniestro, impacta tanto en lo emocional como lo económico de la familia, llevando cambios en las estructuras y el rol que posee cada integrante del núcleo familiar.

Jelin (2000) en este sentido desarrolla que“ (...) los individuos necesitan y encuentran beneficios y satisfacciones en los vínculos de protección, de solidaridad, de compromiso y de responsabilidad hacia el otro, comenzando por el ámbito más íntimo y lleno de afectos que es la familia”.(p. 31)

Es oportuno enfatizar en el seguimiento de los jóvenes involucrados en siniestros de tránsito:

> “(...) que la gente piensa, ah, ya se fue para la casa, “salió del CTI”, pero después hay una historia tremenda detrás de toda esta familia que nosotros, tratamos de hacerlo llegar, incluso muchas veces algún siniestrado que queda con discapacidad acá nos acompaña, con el fin de visibilizar, porque las personas que son siniestradas quedan invisibles, viste, son totalmente invisibilizadas, no se visibilizan y no hay un seguimiento de qué pasa con esa persona. La persona, si no es por sí misma o su familia, no tiene la atención psiquiátrica, ni psicológica, ni una atención de guiarlos, qué deben hacer” (Informante Calificado 1. 2024)

Además de ello, a partir de la percepción de los entrevistados, señalan cierta invisibilidad de las víctimas de siniestros de tránsito por parte las autoridades, los órganos competentes y a nivel social. Estas personas se enfrentan a cambios repentinos en su cotidianidad, modificando así totalmente su estructura y organización familiar, llevando a que se encuentren “desamparadas” ante esta situación “anormal”.

Por otro lado, se logra interpretar como ciertos estigmas negativos sobre estas personas, llevando así a la exclusión y limitando su participación a nivel social, la visibilidad de personas discapacitadas por siniestros de tránsito es escasa o nula desde la percepción del Informante Calificado 1.

Desde el entorno familiar, lo anteriormente desarrollado se vincula con Araya, S. (2007) en "*De lo invisible y lo cotidiano. Familias y discapacidad."*:

> "(...) debemos recordar que la discapacidad no es sólo una situación personal sino que su abordaje trasciende más allá de la esfera individual y familiar pues todas las personas, desde distintos niveles de responsabilidad y participación, somos parte de la respuesta." (p. 18)

A modo de conclusión a partir de las percepciones de los Informantes Calificados, se percibe que la preocupación por parte del Estado está presente, pero esta no logra ser canalizada a la población objetivo, por lo que, las campañas de concientización impartidas por el Estado y distintas organizaciones son insuficientes. Por otra parte, se percibe cierta disconformidad en relación a la profesionalización de las/os técnicas/os profesionales en relación a la problemática.

Se constata que se presenta una reglamentación vigente en términos de seguridad vial, la que muchas veces no se cumple. En relación a las familias y las víctimas, se evidencia una cierta invisibilización de las secuelas ocasionadas por los siniestros de la población joven por parte de la sociedad.

Capítulo 2. Percepción de los Técnicos.

El presente capítulo se centra en el análisis de las percepciones de las/os técnicas/os en relación a la problemática, estos a diferencia de los informantes calificados, intervinieron o intervienen en situaciones originadas a partir de la siniestralidad vial.

Las entrevistas fueron llevadas a cabo en la ciudad de Melo y de Río Branco de manera presencial y mediante la plataforma ZOOM.

Siniestralidad y Población Joven.

A partir de la percepción de las/os técnicas/os se puede observar que la problemática al igual que los informantes calificados, está presente:

"Bueno, es una problemática que hoy en día me parece que a nivel sanitario es una de las más preocupantes, sobre todo justamente por la franja etaria que abarca, ¿no? Que, o sea, afecta a todos los jóvenes."

Se constata cierta preocupación, a nivel país se aprecia como la franja etaria en la que se encuentran los jóvenes es la más implicada en siniestros de tránsito en los últimos años. En relación, en el "*Cuarto informe anual de gestión y estadística de seguridad vial, 2023*" (2024) se menciona que:

> "Tanto en el caso del sexo masculino como en el femenino, se destaca que los grupos de edad comprendidos entre los 15 y 29 años exhiben el mayor porcentaje de afectados. Específicamente, el grupo de 20 a 24 años es el más afectado en ambos sexos, representando el 20,4% y el 15,8%, respectivamente. (p. 61)

Existe una problematización desde la instituciones vinculadas al Estado y de la sociedad en general:

> "La gente se preocupa, acompaña pero si bien se hacen talleres de educación vial que yo sé que hay organizaciones como la imagen de la intendencia, de la oficina de tránsito han hecho alguna cosa, pero bueno, que van por las escuelas a veces por

esos programas pero está si hay preocupación genera un gran impacto acá en este pueblo (...)" (Técnico 1. 2024)

No obstante, no existe una importancia acorde a la problemática:

"Y, o sea, como que no se le da la importancia que se le tiene que dar, ni desde los gurises, o sea, ni desde los adolescentes, ni desde los padres, ni desde las instituciones educativas, o sea, como que es todo como una línea que no, cómo que no encaran.(...) El uso del casco ahora redujo pila por lo menos las lesiones, que no es menor, porque bueno, es lo que yo te decía, yo lo planteé mucho como desde la situación de discapacidad que se generaba por la lesión, que es lo más inhabilitante en realidad." (Técnico 2. 2024)

En ese sentido otra de las entrevistas indica que:

"Es como que no hay, a nivel de la comunidad, un registro sensible que uno pueda decir, va, este tema es importante, preocupa, hay que hacer algo. Es como que el problema del tránsito está, no sé si, tampoco te quiero decir naturalizado, porque existe, normal nos enteramos, pero casi todos los días hay algún accidente, fallece gente, gente queda discapacitada, niños quedan huérfanos y todo. Pero como que no hay una, no se visualiza tanto, yo creo que a nivel del colectivo de Río Branco como una preocupación, cómo te diría, muchos otros asuntos. (...) Entonces, si me ajusto a tu pregunta, te diría que socialmente no hay un reconocimiento de la importancia de la siniestralidad" (Técnico 3. 2024)

Estado.

Respecto a programas estatales señalan que existen diferencias territoriales en tanto alcance de los mismos y cobertura:

> "En relación a la implementación de políticas sociales específicas a la temática, el PRONADIS, Programa Nacional de Discapacidad, la Secretaría Nacional de Discapacidad, que digamos, también en cierta forma se imbrican o se enlaza un poco al Sistema Nacional de Cuidados, digo entre comillas, pero están como más cercanos, están más vinculados, pero bueno, si bien a veces hay algunos programas que llegan a territorios, no a todos los territorios llegan iguales, no es lo mismo los que hay en Montevideo que los que hay acá, en Cerro del Largo". (Técnico 1. 2024)

No obstante, indican que existen mejoras y mayor presencia en algunas dimensiones en lo que tiene que ver con algunas instituciones:

> "Pero de todas maneras considero como que se está haciendo un trabajo por parte justamente de las instituciones como UNASEV, las localidades que tienen como sus representantes de esta temática. falta un montón pero se está haciendo mucho. Eso que te digo, o sea, es muy preocupante porque como que la gente no toma conciencia del después. (...)Es que en realidad yo creo que la parte de control, o sea, si vos pones a los policías, a la caminera y a tránsito a multar, está, pero en realidad, ¿qué es lo que vos querés generar? Porque si vos querés generar un cambio, o sea, no lo vas a generar con la medida de corrección, lo vas a generar con la prevención. (Técnico 2. 2024)

La atención por parte del Estado a personas que sufrieron lesiones a partir de un siniestro vial, se produce en la órbita Sistema Nacional de Cuidados, este centra su accionar en personas con distintas discapacidades físicas o cognitivas en situación de dependencia, el mismo se define que:

> "El Sistema de Cuidados atiende a las personas en situación de dependencia por razón de su discapacidad, es decir, aquellas que por razones ligadas a la falta o la pérdida de autonomía física, psíquica o intelectual tienen necesidad de asistencia para realizar las actividades de la vida diaria." (Sistema de Cuidados. 2020. párr. 1)

Tal como se ha mencionado anteriormente el siniestro puede ocasionar lesiones de gravedad que conllevan a una discapacidad física o cognitiva en el/la joven. En nuestro país a partir de la Ley N° 18651 (2010) "Ley de Protección Integral de Personas con Discapacidad" el Artículo 2 define que:

> "Se considera con discapacidad a toda persona que padezca o presente una alteración funcional permanente o prolongada, física (motriz, sensorial, orgánica, visceral) o mental (intelectual y/o psíquica) que en relación a su edad y medio social implique desventajas considerables para su integración familiar, social, educacional o laboral." (art. 2)

En síntesis, a partir de la percepción testimonios de los Técnicos se percibe que la intervención desarrollada por los mismos es limitada por las herramientas y los recursos que se encuentran presentes en el territorio, muchas veces el profesional debe de trabajar con "lo que tiene y con lo que puede" es un problema reiterativo en los tiempos actuales y más aún con el trabajo sobre la heterogeneidad de las familias.

Se constatan otras dimensiones que inciden en gran medida la cotidianidad de la familias, más precisamente en las familias de bajos recursos, la dificultad para acceder a ciertos recursos muchas veces se encuentran obstaculizados por la burocracia de las instituciones.

Familias.

Respecto al impacto que tiene la temática sobre las familias, algunos de los técnicos entrevistados indican que:

> (...) depende por eso, a ver, del grado de las consecuencias o digamos, de que quede como las secuelas que genera ese accidente en la persona o las personas involucradas. (...) Depende también del entorno socioeconómico, no es lo mismo una familia que pueda tener a alguien que sufre un accidente que tenga todo el apoyo y contención. No solamente económico, también socioafectivo o afectivo, más que nada y de cómo hacer un proceso de rehabilitación para que pueda reintegrarse o retomar su vida comúnmente. Claro, depende el grado en que vos quedes, depende la familia, depende de los apoyos que tengas, apoyos intrafamiliares y vinculares, extra familiares, amigos, es como multidimensional. (Técnico 1. 2024)

Las familias por su parte son las que sufren el mayor daño colateral, en este sentido se consultó respecto al seguimiento post siniestro a las familias:

> "La familia no, porque digo en este caso se le derivaría, si hubiera alguna, forma de contención emocional, se buscaría ver pero eso lo hacemos los técnicos acá con los recursos que haya, si hay algún servicio, por ejemplo atención psicológica en el hospital, o en las policlínicas, o a través de ASSE. Pero después no, no mucho más que eso, lamentablemente. (Técnico 1. 2024)

Otra de las entrevistas señala que: "Bueno, es una problemática que hoy en día me parece que a nivel sanitario es una de las más preocupantes, sobre todo justamente por la franja etaria que abarca, ¿no? Que, o sea, afecta a todos los jóvenes" (Técnico 2. 2024).

Desde esta perspectiva se percibe cierta preocupación, a nivel país se aprecia como la franja etaria en la que se encuentran los jóvenes es la más implicada en siniestros de tránsito en los últimos años.

En relación a esto, en el "*Cuarto informe anual de gestión y estadística de seguridad vial, 2023*" (2024) se menciona que:

> "Tanto en el caso del sexo masculino como en el femenino, se destaca que los grupos de edad comprendidos entre los 15 y 29 años exhiben el mayor porcentaje de afectados. Específicamente, el grupo de 20 a 24 años es el más afectado en ambos sexos, representando el 20,4% y el 15,8%, respectivamente". (p. 61)

Se presenta una problematización desde las instituciones vinculadas al Estado y de la sociedad en general:

> "La mayor parte también de los hogares de escasos recursos son familias, son monoparentales, de figura femenina, con más de un niño, entonces es complicado, es bien complicado cuando sucede, cuando sucede todo un impacto que tiene en la familia, que es más allá de lo físico, de lo emocional, es lo económico, son muchas cosas juntas." (Técnico 3. 2024)

En relación a las principales dificultades que se encuentran las familias con jóvenes siniestrados, se puede observar y como ya se anticipó anteriormente la heterogeneidad de las realidades familiares. En tanto, los desafíos que se enfrentan las familias de escasos recursos son aún mayores, afectan enormemente la cotidianidad, también se le suma la variable emocional y económica. En ese marco se respondió:

> "O sea, en un caso extremo, bajo recursos, sin contención, o sea de todo, la persona evidentemente si no tiene recursos o terminará asistiendo en la medida que pueda por ejemplo un centro asistencial a recibir atención y a la medida que si esa familia va a ir a recurrir a pedir algún apoyo de algún programa, sea de alimentación o de algún subsidio. Hay gente a veces que ni siquiera está informada, que tampoco tiene acceso, que no ha tenido acceso a la educación formal (...) No son tantas, pero

han pasado situaciones de personas que no saben ni que puede haber un apoyo, la pensión del Estado que se te da por esta situación ¿verdad? Hay gente que a veces ni sabe eso. Entonces bueno, puede quedar en el total desamparo y quedar, no sé, sobreviviendo con lo que pueda." (Técnico 1. 2024)

En determinadas situaciones en las cuales las familias no cuentan con recursos suficientes para cubrir sus necesidades básicas el rol del Estado es fundamental, este a través de la implementación de Políticas Sociales destinadas a las poblaciones pobres, busca cubrir estas necesidades. Baraibar, X. (2013) en este sentido define a las "Políticas Sociales Asistenciales":

"(...) como un conjunto de mecanismos de transferencia de bienes y servicios a los pobres. Se trata de políticas que por su propia definición tienden a estar concentradas en las zonas de mayor pobreza y por tanto, es fuerte la vinculación entre políticas y territorio." (p. 23)

Estos "mecanismos de transferencia" logran ser un soporte fundamental para las familias, las políticas sociales se interiorizan en las cuestiones familiares a partir de distintos ámbitos y dispositivos. Sintetizando lo anteriormente mencionado Baraibar, X. (2009) explica que: "Las políticas sociales son orientadas hacia los distintos grupos que deben asistirse y sobre los diferentes tipos de problemas sociales asociados con la pobreza (...)" (p. 65)

Además de los problemas relacionados con la pobreza que atraviesan algunas familias, se le suma la discapacidad. A este respecto se menciona que:

"Pero en realidad el impacto es muy grande, no solo por las secuelas físicas y lo que se ve, porque también es, o sea, la gente cree que la persona con el siniestro se encuentra en situación de discapacidad porque perdió un brazo, en realidad hay muchas veces que hay lesiones mucho más inhabilitantes, como una lesión cerebral (...) por ejemplo, él habla, o cuestiones más como de socialización, el razonamiento,

cosas que son como más prácticas y nadie focaliza eso. (...) Porque es lo que yo te decía, tienen que dejar de trabajar, muchas veces no tienen los recursos para poder sostener, no sé, dependiendo si la persona quedó con una discapacidad muy severa, independientemente de que sea psicológica o física, no tienen los recursos para poder sostener eso, entonces es todo muy complejo.(...) las poblaciones más afectadas son esas, y más difícil todavía, porque familias sin recursos todavía tienen que hacerse cargo de esas situaciones que además, no solo en lo económico, muchas veces no tienen los recursos mentales para poder sobrellevar esas situaciones, que no es fácil." (Técnico 2. 2024)

Desde los cambios en la cotidianidad de las familias, el impacto emocional es notorio, este repercute enormemente en la dinámica familiar:

"Entonces es capaz que vos decís, no es sólo el trauma o el problema que te acarrea el accidente en sí para el paciente, es para la familia todo lo que mueve, todo lo que cambia, cómo se siente también el adolescente o el niño que después queda dependiente, por ejemplo, también pasa la depresión, los chiquilines más grandes que después no pueden hacer la vida cotidiana de la misma manera que lo hacían, si tienen novios, si tienen amigos, si salían a los bailes, si no salían, como que eso es todo, realmente es como un combo muy grande de cosas que se suceden." (Técnico 3. 2024)

A partir de los aportes de los Técnicos se logra sintetizar que la discapacidad impacta en distintos ámbitos de la esfera familiar. Los recursos económicos y los soportes emocionales son fundamentales para enfrentar la discapacidad ocasionada por un siniestro de tránsito. Araya, S. (2007) en relación a discapacidad presente en la familia enfatiza que:

> “Las familias son las primeras en posicionarse frente al hecho de tener a una persona con discapacidad organizando distintas respuestas Es por ello que las propias familias son el punto de arranque en la búsqueda de soluciones pues es necesario construir, crear, desarrollar y fortalecer procesos de comunicación que favorezcan la expresión de sentimientos y la apertura para el cambio de actitudes.” (p. 18)

Desde la intervención llevada a cabo por los Técnicos, se mencionan los aspectos centrales de la misma:

> “La familia no, porque digo en este caso se le derivaría, si hubiera alguna, forma de contención emocional, se buscaría ver pero eso lo hacemos los técnicos acá con los recursos que haya, si hay algún servicio, por ejemplo atención psicológica en el hospital, o en las policlínicas, o a través de ASSE. Pero después no, no mucho más que eso, lamentablemente.” (Técnico 1. 2024)

Otro entrevistado aporta otras dimensiones respecto al trabajo con las familias:

> “(...) de todas maneras trabajábamos con la familia, sí, porque muchas cosas, o sea, nosotros por ejemplo las planificábamos y para bajarlas como a tierra para que la persona entendiera teníamos que decirle al referente, por ejemplo, no sé, la madre, la abuela, el que lo iba a acompañar, decirle, bueno, mirá, nosotros trabajamos esto y necesitábamos que tú en la casa supervise, no, pero más o menos lo observe, a ver qué está pudiendo hacer, qué no” (Técnico 2. 2024).

A partir de la percepción de las y los Técnicas/os entrevistadas/os, la intervención se encuentra institucionalizada y se trabaja en conjunto con más de una institución para el tratamiento de la familia, tratando a sus problemáticas a partir de la multidimensionalidad.

Considerando esto, Jelin, E. (2000) explica el rol del Estado y los diferentes mecanismos de intervención sobre la familia: “Por un lado, se halla sujeta al "policiamiento" de las instituciones sociales (...) La "invasión" de agencias sociales, de profesionales y expertos que indican y promueven prácticas "adecuadas" o "buenas" (...)” (p. 109)

A partir de los extractos de las entrevistas se logra observar ciertos aspectos en común primeramente, que a nivel social no hay una preocupación de la magnitud de la problemática, por otro lado, el Estado a partir de campañas de concientización y promoción impartidas en distintas instituciones no logran generar un cambio considerable. La familia resulta ser el objeto de intervención de las instituciones, por lo que se trabajaba sobre la misma centrándose en las problemáticas originadas por la vulnerabilidad social.

Capítulo 3. Percepción de las Familias.

Para analizar respecto a la cotidianidad de las familias con jóvenes involucrados en siniestros de tránsito, se realizaron entrevistas de carácter semi estructuradas, como ya se anticipó, las cuales fueron de tipo cara a cara y una a través de plataforma virtual ya que se realizaron en las localidades de Melo y Río Branco.

En ese sentido, se considera pertinente indicar que se pudieron hacer tres entrevistas ya que no todas las familias contactadas accedieron a la realización de las mismas.

Principales Transformaciones a Nivel Familiar.

A partir de las entrevistas realizadas, se pueden observar diferentes realidades, según el tipo de accidente y la condición laboral de la persona lesionada y de la familia:

> "Yo trabajaba, yo hacía empanadas para vender, y bueno, perdí toda la clientela, porque me dediqué por completo, porque ahí cuando el accidente, tuvo no sé cuántos meses en la cama, no se podía mover, porque tenía todo fierro por fuera, tuvo no sé cuántos meses con eso, hasta que le sacaron." (Familia 2. 2024)

Se puede observar a partir de la misma, que ha generado transformaciones en la dimensión económica en lo que tiene que ver al nivel de ingreso del núcleo familiar, ya que tuvo que realizar actividades de cuidado con la persona lesionada. En otra instancia, indica que:

> "Lo único que ella no se dejó operar más, porque cuando el accidente, los médicos le dieron a elegir si ella quería que le cortaran la pierna o dejarle la pierna, pero se olvidaron del pie que estaba quebrado, y bueno, ahí fue lo que fue. Ella trabajaba también, ella vendía productos de Avon y trabajaba en una heladería, todo se le fue abajo, dejó todo." (Familia 2. 2024)

Además de lo económico o nivel de ingresos de la familia, también se observan cambios en las trayectorias de los individuos en otras dimensiones de su vida cotidiana, como ser en lo educativo:

> "No, había cumplido 17 recién fue en noviembre, 13 de noviembre y el cumple en agosto 17 recién cumplido ahí estaba en el liceo, él sí tuvo que dejar el liceo. (...) Sí, sí, ahí ya terminó, después ya no fue más. (...) Estaba en cuarto, ahí dejó el liceo." (Familia 1. 2024)

Además de los cambios a nivel de dimensiones "externas", también se observan transformaciones a nivel de cuidados cotidianos al interior de las familias: "Cuidados en el día a día ayuda para bañarse, cambiarse, vestirse y eso. Y mi esposo que también ayudaba en el cuidado." (Familia 2. 2024)

Otra de las familias entrevistas indica que:

> "Sí, mis padres vinieron a apoyarme, vinieron a ayudarme y a cuidarme también porque estuve con internación domiciliaria, tres meses con internación domiciliaria." (Familia 3. 2024)

Las familias son el primer soporte y el más importante para la contención de la víctima de un siniestro de tránsito. Es la encargada de la contención en todos los aspectos, tanto económico, como sentimentales, por lo que se percibe la fortaleza de los lazos afectivos de los miembros de la familia.

A partir de Bourdieu, P. (1997) menciona que "La familia asume en efecto un papel determinante en el mantenimiento del orden social, en la reproducción, no sólo biológica sino social, es decir en la reproducción de la estructura del espacio social y de las relaciones sociales." (p. 133)

El apoyo de subsidios en estas situaciones inesperadas es fundamental y aún más en el caso de que la familia no cuente con los recursos suficientes:

> “(...) tuvo tres años recibiendo el BPS después le cortaron una pensión, una pensión que recibía. Y ahora hace unos meses le volvieron a dar por tres años. Sí, eso tiene que ir con médicos, tiene que analizar, pero luchó para volver a sacar la pensión.” (Familia 2. 2024)

Desde otro enfoque, en el caso de lesiones que no hayan ocasionado secuelas que limiten su cotidianidad, como se ha mencionado al principio del presente capítulo, el cambio en la cotidianidad de las familias:

> “Del jueves internado en CTI, pasó hasta el martes. Después lo pasaron intermedio y el jueves ya nos trasladaron a Melo. Tuvo la recuperación y fue eso nomás. Pasó como 15 días internados por cuidados, más bien por los puntos, de la hemorragia. Todo eso porque todavía sangraba un poco y después para la casa y ya fue.” (Familia 1. 2024)

Desde las particularidades familiares se percibe una homogeneidad, como estas son el primer soporte y el más importante para la contención de la víctima de un siniestro de tránsito. Es encargada de la contención en todos los aspectos, tanto económico, como sentimentales, por lo que se percibe la fortaleza de los lazos afectivos de los miembros de la familia.

Otra de las transformaciones significativas en la cotidianeidad tiene que ver con la movilidad de las personas que también tiene un impacto en las familias: “Sí, no, ella nunca salía en silla de ruedas, salía hasta la puerta ahí, subía en taxi, ella se para y todo con andador, ella da pasito, pero la ciudad no está como adaptada para una persona así.” (Familia 2. 2024)

En relación a la problemática de la movilidad Hurtado, M. et al. (2012) explica que: “Corresponde al Estado asegurar que las entidades públicas y privadas que proporcionan

instalaciones y servicios abiertos al público o de uso público solucionen los asuntos relacionados con la accesibilidad para todos." (p .235)

Se logra apreciar que la totalidad de las familias entrevistadas los cambios en la cotidianidad fueron muy variados, como ya se mencionó en el "Marco Teórico" las familias son heterogéneas entre sí, por lo que las consecuencias del siniestro impactan de diferente manera.

Por otro lado, se percibe el resultado negativo del siniestro sobre la esfera familiar, más concretamente en términos económicos, educativos, salud y cuidados. Como es el caso de la Familia 1, el cual a raíz de este hecho el joven no continuó sus estudios a nivel de secundaria. El impacto en la Familia 2, el cual llevó a que uno de sus integrantes dejara de generar ingresos a la economía familiar y se dedique al cuidado de la víctima, como también la pérdida de la fuente laboral de la misma. Por su parte, en el caso de la Familia 3, también ocasionó que la víctima permaneciera en su hogar por un largo periodo de tiempo.

De modo que, a raíz de las transformaciones familiares, y la incidencia de factores externos a familia, en este caso originadas por un siniestro de tránsito, Acosta, S. (2011), desarrolla que:

> "El carácter social y cultural de la familia le confiere un permanente movimiento y por tanto no es estática, recibe influencias de todas las esferas de la sociedad (económica, social, cultural y política) y de que ahí que los cambios en cualquiera de estas esferas también influyen en su movimiento (...)" (p.3)

Estado.

Respecto a los cuidados, las familias entrevistadas señalan que la atención es puntual, desde el punto de vista médico-clínico:

> "Del jueves internado en CTI, pasó hasta el martes. Después lo pasaron intermedio y el jueves ya nos trasladaron a Melo. Tuvo la recuperación y fue eso nomás. Pasó como 15 días internados por cuidados, más bien por los puntos, de la

hemorragia. Todo eso porque todavía sangraba un poco y después para la casa y ya fue." (Familia 1. 2024)

Otra de las familias entrevistadas señala que:

"(...) tenía la visita del médico, después tenía fisioterapeuta, que venía por el tema de los movimientos (...) bueno, del cirujano que me hizo la intervención por el Bazo, después me dio el alta, tuve también con hematólogo tratamiento porque había perdido mucha sangre, y bueno, después medicina general también." (Familia 3. 2024)

Como algo a ser considerado, las familias tienen la percepción que sería muy positivo contar con algún dispositivo que diera continuidad a las trayectorias de la persona que sufrió la lesión-accidente así como de todo el núcleo familiar.

Una de las familias indica en ese sentido que:

"Lo único que pedimos en el MIDES fue una bota. Que también no salió esa bota porque ella tenía que hacerse un estudio para medir la pierna para hacer, y eso lo tuvimos que hacer allá en Pelotas en Brasil. Tuvimos que ir a Brasil porque acá no se conseguía, era particular, no sé cómo era eso y ahí conseguimos lo que ella se hizo la bota ahora, hace poco se hizo la bota. (...) Una vuelta consiguió un trabajo en el Panda, vino la pandemia. No pudo seguir, porque aunque sea para reponer, no tuve suerte tampoco. Porque es difícil acá en Río Branco conseguir un trabajo para gente discapacitada. Y más la discapacidad que tiene de la cintura para abajo, más bien de la pierna." (Familia 2. 2024)

Por otra parte, en materia laboral la víctima de la Familia 3 se desempeñaba en un centro CAIF, por lo que respondió:

> "Sí estuve trabajando y bueno, como estuve con licencia médica, yo trabajo en un CAIF, y bueno, hicimos todo lo pertinente para eso, las licencias y todo eso. Y bueno, la verdad que me esperaron el tiempo que fue necesario para reintegrarme." (Familia 3. 2024)

Desde los testimonios presentados cabe realizar una distinción de la Familia 2 y de la Familia 3. Primeramente, en el caso de la Familia 2 la joven percibió un "Pensión por Invalidez". A Partir del sitio oficial de Banco de Previsión Social (BPS) (s.f , esta se define mediante: "Es una prestación no contributiva que se abona mensualmente a personas con discapacidad, según dictamen médico expedido por BPS, que carezcan de recursos para cubrir a sus necesidades vitales y no configuren causal jubilatoria por motivo de incapacidad." (Banco de Previsión Social. s.f. párr. 1)

En la situación vivida por la Familia 3, la víctima al encontrarse en una situación de trabajo estable regulada por BPS pasó a estar amparada por el "Subsidio por Enfermedad" el cual es una prestación que perciben los trabajadores que por razones médicas le impidan trabajar.

El Estado a través de los distintos dispositivos destina sus recursos para cubrir las necesidades de las poblaciones que se encuentren en una situación de vulnerabilidad. Tal es el caso de la Familia 2, en el cual acudió a una oficina territorial del MIDES para solicitar una bota ortopédica, que lamentablemente no se concretó.

En este sentido, en relación a las Políticas Asistenciales, Vecinday y Pérez (2016) expresan que "(...) por campo socio-asistencial al conjunto de soportes institucionales organizados por el Estado dirigidos a intervenir sobre las condiciones de reproducción social de sectores de población específicos (...)" (p. 93)

A modo de concluir el presente apartado, cabe destacar que, se presentó una cierta dificultad en concretar el contacto con las familias de jóvenes involucrados en siniestros de tránsito, se percibe la presencia de un cierto "recelo" por parte de las familias, en total se

contactaron 7 familias, únicamente con 3 de ellas se logró llevar a cabo la entrevista. Se logra hipotetizar que al haber vivido tal acontecimiento lleva a que sea complicado expresar la realidad y las dificultades que esto conlleva.

Las dificultades que se enfrentan las familias a nivel cotidiano con un joven siniestrado son particulares, las familias deben de hacer "malabares" con los recursos que cuentan en términos económicos. Como ya se ha mencionado, aquí se reafirma que los procesos de burocratización de un modo determinan e impactan negativamente en el acceso a recursos para estas familias. A fin de cuentas, se percibe en el impacto a nivel emocional y social tanto del joven como de la familia.

Trabajo Social.

Al analizar la dimensión Trabajo Social como disciplina interventora en las realidades familiares post siniestro de tránsito, se observa en primer lugar, que al momento de realizar el trabajo de campo no había ningún profesional de esa área trabajando en la temática, lo cual no es un dato menor.

Los técnicos entrevistados fueron del área de la Psicología y una sola del Trabajo Social que no trabajaba directamente con la temática. Uno de los técnicos indicaba además que su intervención era de manera amplia, no se enfocaba únicamente en acontecimientos ocasionados por los siniestros de tránsito.

> "En el (...) soy técnico social, el abordaje que hago es como técnico social, y trabajamos con un trabajador social (...) y somos dos técnicos. En la oficina que actualmente tienen, dos técnicos, una administrativa, una funcionaria INDA[5], que también hace un poco de apoyo a la atención ciudadana, y otra funcionaria en pase de comisión de la Intendencia que hace apoyo a la atención ciudadana, (...) y nosotros tenemos el trabajo como técnicos, en lo que es al seguimiento, al apoyo a X familia. (...) trabajamos en vínculo más que nada con otras instituciones y ahí al lado de donde estamos nosotros tenemos la oficina de gestión social del Municipio. Así que obviamente hay un trabajo en equipo con la realidad social.". (Técnico 1. 2024)

Como ya se señaló el foco del trabajo está en la trayectoria familiar, donde es fundamental la intervención familiar, en ese sentido y partiendo desde la definida por M Mioto, R (1997) en el cual establece que el "(...) usuario privilegiado es el niño, o adolescente, la mujer, o el anciano dentro de situaciones específicas (...). (p. 123) los técnicos argumentan:

> "(...) si el sujeto, generalmente el seguimiento del apoyo es de acuerdo a la demanda que se vaya a pedir, porque vos ir a pedir una ayuda técnica, podes pedir una

[5] Instituto Nacional de Alimentación.

silla de ruedas, una prótesis, suponiendo que fuera algo así, o podes ir a solicitar si no tenés recursos pasajes para un traslado, cuando hay un acompañante, ASSE[6] te da un pasaje y un medio para acompañarte (...) el MIDES como lo que les da ese acceso, porque mucha gente no tiene cómo pasar para sustentar ese gasto." (Técnico 1. 2024)

Desde otra perspectiva, en otra de las entrevistas se desprende que

"Incluso tuvimos una jornada de ir a la casa, fuimos a la casa de uno de ellos a ver cómo funcionaba, a ver cómo, si podía hacer las cosas bien, no sé qué, y cómo era el apoyo, porque en realidad también es eso, o sea, la persona queda en una situación de discapacidad, pero sí mismo arrastra como a toda la familia (...) sobre todo a los referentes que se hacen cargo, ¿no? Muchas veces esas personas tienen que dejar su trabajo, su vida, por dedicarse a cuidar a esa persona." (Técnico 2. 2024)

Desde las intervenciones llevadas a cabo por los técnicos se trabaja sobre el sujeto y las problemáticas originadas que este hecho ocasiona sobre el mismo. El trabajo interdisciplinar es fundamental para la correcta y eficaz intervención profesional dentro de las instituciones, en consideración a esto, se respondió:

"(...) el abordaje que hago es como técnico social, y trabajamos con un trabajador social (...) y somos dos técnicos. En la oficina que actualmente tienen, dos técnicos, una administrativa, una funcionaria INDA[7], que también hace un poco de apoyo a la atención ciudadana, y otra funcionaria en pase de comisión de la Intendencia que hace apoyo a la atención ciudadana, (...) y nosotros tenemos el trabajo como técnicos, en lo que es al seguimiento, al apoyo a "X" familia. (...) trabajamos en vínculo más que nada con otras instituciones y ahí al lado de donde

[6] Administración de los Servicios de Salud del Estado.
[7] Instituto Nacional de Alimentación.

estamos nosotros tenemos la oficina de gestión social del Municipio. Así que obviamente hay un trabajo en equipo con la realidad social." (Técnico 1. 2024)

Se visualiza que la intervención sobre las demandas presentadas en el territorio no se enfoca únicamente en acontecimientos ocasionados por los siniestros de tránsito, sino en las demandas que parten de las poblaciones de mayor vulnerabilidad.

Por otro lado, a través de la tarea desarrollada en distintas instituciones, uno de los entrevistados indica que:

> "Sí, yo era psicóloga, después había un neurólogo, un trabajador social y una psiquiatra. Sí y después en (...) trabajamos con la Policía Caminera, ya era otra infraestructura y ta sí era mucha más gente de trabajo." (Técnico 2. 2024)

En este sentido, se destaca la intervención de disciplinas asociadas a la medicina, por lo que se logra vincular a los procesos de medicalización de la vida:

> "A medicalização de objetos sociais envolve o estabelecimento de relações complexas entre a medicina e outras áreas do edifício institucional da sociedade. Isso significa, essencialmente, que a medicalização do social não responde, apenas, a impulsos endógenos do saber médico, e sim a processos sociopolíticos e culturais mais amplos." (Mitjavila, M. 2016. p. 135)

A partir de las entrevistas se pudo identificar la participación de múltiples instituciones en la intervención familiar: "(...) tenemos siete convenios en Río Blanco, son tres CAIF, dos centros juveniles y dos clubes de niños, nosotros el abordaje siempre es integral." (Técnico 3. 2024)

La totalidad de los Técnicos poseen una característica en común, su intervención y su tarea se encuentra condicionadas por el objetivo de la institución en la que se desempeñan,

por lo tanto estos se desarrollan su accionar a partir del mismo y sobre el objeto de intervención de cada una de ellas.

En este sentido, es pertinente conceptualizar la intervención llevada a cabo por el trabajador social en las instituciones, el cual se vincula con las tareas anteriormente desarrolladas. Weisshaupt, J. (1988) explica que "(...) os objetivos expressos pelo assistente social se identificam com os objetivos institucionais, ficando assim reduzidos os questionamentos acerca da correspondência da prática às finalidades do órgão onde trabalha;" (p. 40)

Conclusiones Finales.

A modo de conclusión a partir de este trabajo el cual es de tipo exploratorio y pretende realizar una aproximación y aportar conocimiento nuevo desde la perspectiva del trabajo social, con el foco en la cotidianidad de las familias post siniestro, se puede indicar en términos generales además de confirmar la relevancia del tema para la población joven aparece también un nuevo tramo que es la mayor de 70 años de edad como un tema a ser estudiado que es de suponerse tienen sus características propias.

De un modo general, se pudo constatar que existen dimensiones de análisis que cruzan todo el trabajo, las cuales tienen que ver con la profesionalización de la tarea, así como trabajar en el control y prevención de los siniestros de tránsito ya que son una categoría de análisis que corresponden a procesos de construcción social.

Desde esa perspectiva se debe fomentar aún más las medidas de seguridad vial a nivel nacional y departamental, así como poder hacer más eficiente la llegada a la población de mayor riesgo a partir de campañas de prevención en ámbitos educativos y también en espacios de encuentro de jóvenes, como ya se indicó anteriormente.

Con referencia a las políticas institucionales, han existido avances significativos al respecto, pero con alcances disímiles a nivel territorial.

Respecto a la familia específicamente, aparece como un mecanismo de contención de toda la familia, no solo del accidentado que requiere mayor seguimiento en las trayectorias de las mismas, sino de todos sus integrantes ya que es de esperarse tenga impactos distintos según edades, roles, etc.

Existe un proceso de transformación de la vida cotidiana, esa ya institucionalizada, predecible y reconocida, donde se transforman los objetivos de vida de los integrantes del hogar que depende del punto de partida de las familias, en tanto heterogeneidad de realidad/es.

En ese sentido, corresponde al trabajo social en tanto disciplina que debe de orientar a la población objetivo, para cambiar una situación en particular, en este caso a partir de una "nueva realidad" es fundamental para el acompañamiento y seguimiento familiar.

De esa forma, es central el rol de esta disciplina en el acceso de todo el núcleo familiar como sujetos de derechos sociales e individuales y conocer las trayectorias en el corto, mediano y largo plazo, para así contribuir al diseño de mejores políticas o programas que se ajusten a esa "nueva realidad".

En tal sentido, la "Dimensión asistencial" de la profesión cobra relevancia, desde Claramunt, A. (2009) se destaca que: "(...) nuestro desempeño se ubica en el desarrollo de procesos por los que se intermedia y gestiona la vinculación entre las organizaciones que prestan dichos servicios (públicas, privadas, mixtas) y sus destinatarios. (p. 95)

Bibliografía.

- Acosta, Y. (2011). *Pensamiento crítico y sujetos colectivos en América Latina: perspectivas interdisciplinarias*. Ediciones Trilce.

- Araya, S. (2007). *De lo invisible y lo cotidiano. Familias y discapacidad*. Actualidades investigativas en educación. Vol.7 n°3. p 1-21.

- Banco de Previsión Social (s.f). *Pensión por Invalidez*. Disponible en: https://www.bps.gub.uy/20545/pension-por-invalidez.html

- Batthyany, K y Cabrera, M. (2011). *Metodología de la investigación en Ciencias Sociales. Apuntes para un curso inicial* CSE- UdelaR.

- Baráibar, X. (2009.). *Tan cerca, tan lejos : acerca de la relevancia "por defecto" de la dimensión territorial.* Fronteras, n°5. p. 59-71

- Baráibar, X. (2013). *Territorio y políticas sociales*. IHJT.

- Bourdieu, P. (1997). *El espíritu de la familia. En: Razones Prácticas.* Anagrama.

- Claramunt, A. (2009.). *El Trabajo Social y sus múltiples dimensiones: hacia la definición de una cartografía de la profesión en la actualidad*. En Fronteras n° 5. p. 91-104

- Cuña, A. (2018). *Las respuestas del Sistema Nacional Integrado de Salud a los siniestros de tránsito en la adolescencia como un problema de Salud Pública.* Trabajo final de grado. Facultad de Psicología. UdelaR.
  Disponible en: https://hdl.handle.net/20.500.12008/35628

- De Martino, M y Vecinday, M L. (2011). *Notas sobre nuevas formas de gestión de la pobreza: individuación, informatización y responsabilidad familiar de los problemas sociales*. Revista Tendencia & Retos. Nº16. p. 33-42.

- Dubet, F. (2006). *El declive de la institución. Profesiones, sujetos e individuos en la modernidad.* Gedisa editorial.

- Declaracion de Alma-Ata. (1978). *Conferencia Internacional De Atención Primaria De Salud, Alma-Ata.* Organización Panamericana de la Salud.
  Disponible en: https://www.paho.org/es/documentos/declaracion-alma-ata

- Grassi, E. (1994). *La implicancia de la investigación social en la práctica profesional de Trabajo Social.* RTS: Revista de treball social. p 43-54.

- Hurtado Floyd, M. et al. (2012). *Identificación de las barreras del entorno que afectan la inclusión social de las personas con discapacidad motriz de miembros inferiores.* Revista Salud Uninorte. p. 227-237.

- Instituto Nacional de la Juventud.(s.f). *Anexo Instituto Nacional de Juventud.* Disponible en:
  https://www.gub.uy/ministerio-desarrollo-social/sites/ministerio-desarrollo-social/files/documentos/publicaciones/Anexo%20Insituto%20Nacional%20de%20Juventud.pdf

- Jelin, E.(2000). *Pan y afectos. La transformación de las familias*. Ed. Fondo de Cultura Económica.

- Ley N° 18113. (2007). *Creación de la Unidad Nacional de Seguridad Vial*. Disponible en: https://www.impo.com.uy/bases/leyes/18113-2007/5

- Ley N° 18191. (2007). *Ley de tránsito y seguridad vial*. Disponible en: https://www.impo.com.uy/diariooficial/2007/11/28/12

- Ley N° 18651 (2010). *Ley de Protección Integral de Personas con Discapacidad*. Disponible en: https://www.impo.com.uy/bases/leyes/18651-2010

- Ministerio de Desarrollo Social. (s.f) *Secretaría Nacional de Cuidados y Discapacidad.* Disponible en:

https://www.gub.uy/ministerio-desarrollo-social/institucional/estructura-del-organismo/secretaria-nacional-cuidados-discapacidad-0

- Ministerio de Salud Pública (2017) *Guia para la atención integral de la salud de adolescentes*. Área Programática de Adolescencia y Juventud. Dirección General de la Salud. Montevideo. Uruguay. Disponible en: https://www.gub.uy/ministerio-salud-publica/sites/ministerio-salud-publica/files/inline-files/GuiaSalusAd_web%20con%20tapa.pdf

- Mioto, R. (1997). *Familia e Serviço social. Contribuções para o debate. Serviço Social e Sociedade*. p. 114-129. Año XVIII Nº 55. Cortez.

- Milán, S. (2016). *La incidencia del factor humano en la seguridad vial*. Trabajo final de grado. Facultad de Psicología. UdelaR. Montevideo. Disponible en: https://hdl.handle.net/20.500.12008/8638

- Mitjavila, M. (2016). *Sobre o papel da autoridade cultural da profissão médica nos processos de medicalização da vida.* En: Vigiar e medicar. Estratégias de medicalização da infância. p.133-145.

- Montoro, L., Alonso, F., Esteban, C., & Toledo, F. (2002). *Manual de seguridad vial: El factor humano.* Univ. Psychol.

- Ocampo, A. (2015) *La relación entre los siniestros de tránsito y ciertas características del factor humano*. Trabajo final de grado. Facultad de Psicología. UdelaR. Disponible en: https://hdl.handle.net/20.500.12008/6294

- Omill, G. (2015) . *La vida cotidiana. Introducción al trabajo social.* Disponible en: http://filo.unt.edu.ar/wp-content/uploads/2017/05/intro_ts_unidad2_vida_cotidiana_y_trabajo_social_17.pdf

- ONU. (2019). *La mitad de las muertes de jóvenes entre 10 y 24 años en las Américas son prevenibles*. Noticias ONU. Disponible en: https://news.un.org/es/story/2019/03/1452321

- ONU. (2022) *Accidentes viales: Una epidemia silenciosa y ambulante que mata a 1,3 millones de personas por año*. Noticias ONU. Disponible en: https://news.un.org/es/story/2022/06/1511112

- Perdomo, R. (2001). *Accidentes de tránsito en la adolescencia*. Revista Querencia Nro 2. Abril 2001. Querencia Revista de Psicoanálisis. Facultad de Psicología. UdelaR. Disponible en: https://querencia.psico.edu.uy/revista_nro2/rita_perdomo.htm

- Reglamento Nacional de Circulación Vial. (1984). Reglamento Nacional de Circulación Vial. Disponible en: https://www.impo.com.uy/bases/decretos-reglamento/118-1984#:~:text=Fe%20de%20erratas%20publicada%2Fs,%2F03%2F1984%20art%C3%ADculo%201.

- Rozas, M. (1998) *Una perspectiva teórica metodológica de la intervención en Trabajo Social.* Editorial Espacio.

- Rucabado A & Cañada L. (2018). *El lado humano de los accidentes de tráfico, desde el trabajo social.* Documentos de trabajo social. Revista de trabajo y acción social, N°61 p. 213-232.
- Sistema de Cuidados. (2020). *Personas con discapacidad en situación de dependencia.* Disponible en: https://www.gub.uy/sistema-cuidados/politicas-y-gestion/personas-discapacidad-situacion-dependencia#

- Sindicato Médico del Uruguay (s.f). *La Ética Médica AMM, Manual de declaraciones Mayo 1992. Declaración de la Asociación Médica Mundial sobre los accidentes de tránsito.* Disponible en: https://www.smu.org.uy/publicaciones/libros/laetica/amm-transito.htm

- UNASEV (2022). *2021 - Segundo informe anual de gestión y estadística de siniestralidad vial.* Disponible en: https://www.gub.uy/unidad-nacional-seguridad-vial/sites/unidad-nacional-seguridad-vial/files/2022-07/Informe%20de%20gesti%C3%B3n%20siniestralidad%202021.pdf

- UNASEV (2023). *2022 - Tercer informe anual de gestión y estadística de seguridad vial.* Disponible en: https://www.gub.uy/unidad-nacional-seguridad-vial/sites/unidad-nacional-seguridad-vial/files/2023-07/2022_Informe%20de%20Gesti%C3%B3n%20y%20Estad%C3%ADstica%20en%20Seguridad%20Vial_versi%C3%B3n_digital.pdf

- UNASEV (2024). *Cuarto informe anual de gestión y estadística de seguridad vial.* Disponible en: https://www.gub.uy/unidad-nacional-seguridad-vial/sites/unidad-nacional-seguridad-vial/files/2024-06/2023%20-%20Cuarto%20informe%20anual%20de%20gesti%C3%B3n%20y%20estad%C3%ADstica%20de%20seguridad%20vial_.pdf

- Vecinday, L; Pérez, L. (2016) *De la reconceptualización a nuestros días: contradicciones de las políticas asistenciales.* Revista Fronteras N° 9. DTS-FCS.

- Weisshaupt, J.R. (1988). *As funciones sócio institucionais del Serviço Social.* Cortez Editora.