



UNIVERSIDAD
DE LA REPÚBLICA
URUGUAY



Universidad de la República
Facultad de Ciencias Sociales
Departamento de Sociología

MONOGRAFÍA DE GRADO LICENCIATURA EN SOCIOLOGÍA

JUVENTUDES: ENTRE LA ACCIÓN Y LA INFRACCIÓN

Representaciones sociales asociadas a los riesgos de
conducir motocicletas en los jóvenes de Sarandí Grande

VICTORIA MARTÍNEZ

Tutores: Mariana Robello y
Gabriel Tenenbaum

26 de agosto de 2025

AGRADECIMIENTOS

A mi familia, toda, por siempre estar. A mis padres, mi hermano, a todos los que me acompañaron en este proceso y confiaron en mí.

A Axel, por las ideas y la comprensión, por obligarme a seguir escribiendo, por leer cada versión y ayudarme a buscar las palabras que se me escapaban.

A Juanma, por ser una motivación sin saberlo, y por ayudarme a ver que ser mamá no es un obstáculo para nada, que siempre se puede llegar más lejos.

A Lau, por todo, por las cenas calientes luego de facultad, la calidez en cada ida y vuelta, y por nunca hacerme sentir fuera de lugar.

A Gabriel y Mariana, por la comprensión en cada etapa de este proceso y su minuciosidad en cada revisión, por impulsarme a mejorar cada vez.

A todos quienes, de una forma u otra, participaron de esta investigación.

Y a la Facultad de Ciencias Sociales, por ser un lugar al que siempre me siento cómoda de volver.

RESUMEN

Los siniestros de tránsito son uno de los factores que afectan la situación sanitaria de los uruguayos, en especial en el rango etario comprendido entre los 14 y los 29 años y, dentro de estos, en los varones que conducen motocicletas (Unasev, 2025). No solo se trata de años de vida perdidos por muerte o discapacidad en esa población, sino de repercusiones en la vida individual, familiar y comunitaria, con consecuencias que muchas veces determinan la trayectoria de vida de los involucrados. En este contexto, se decidió estudiar las razones por las que los jóvenes de la ciudad floridense de Sarandí Grande asumen riesgos al conducir sus motocicletas (vehículo muy utilizado por esta población), y cuáles son las incidencias de esto en la comunidad. Se parte de un enfoque que permite acceder a las representaciones sociales de los propios jóvenes acerca del tema, pero también a las que poseen acerca de esto otros miembros de la sociedad, como las autoridades y los vecinos.

La discusión teórica se centra en los diferentes estudios acerca de las juventudes, como concepto a problematizar y deconstruir, pero también se sustenta en las diferentes teorizaciones acerca de las masculinidades hegemónicas y los valores asociados a estas, sin dejar de considerar la importancia del espacio público en el que se dan dichas dinámicas en este caso en particular. El concepto de riesgos, ineludible en el tratamiento del tema, articula estos diferentes ejes.

Con base en un diseño mixto, las técnicas seleccionadas para llevar a cabo la investigación fueron la encuesta, la observación y las entrevistas. Se recogió así la perspectiva de jóvenes —alumnos en los centros educativos de la ciudad—, autoridades y vecinos de Sarandí Grande, como forma de obtener una visión más amplia acerca de la conducción arriesgada de motocicletas. Se constató, con base en la información relevada, que los valores relacionados con la juventud, así como las problematizaciones que pueden hacerse acerca de las juventudes, plurales y diversas, son elementos ineludibles al estudiar el tema: los jóvenes sarandienses construyen el concepto de juventud, al tiempo que, con algunas de sus acciones o pensamientos, refuerzan las connotaciones que se asocian a este. Por otra parte, se concluye en que las dinámicas relacionadas con las motocicletas y la imprudencia, en general, suelen darse de forma diferente en varones y mujeres, siendo los primeros los que mayor cercanía suelen tener con el riesgo y los valores que a este se asocian (valentía, arrojo, impulsividad). El espacio en que se dan estas situaciones, como ciudad pequeña del interior, genera ciertas particularidades insoslayables al abordar el tema, las cuales transversalizan la investigación.

ÍNDICE

1. Introducción	4
2. Problema de investigación	6
2.1. Preguntas de investigación	7
2.2. Objetivos de investigación	7
3. Discusión teórica	7
3.1. Representaciones sociales	8
3.2. ¿Cómo se conceptualizan las juventudes?	9
3.3. Las transgresiones juveniles y los riesgos	10
3.4. Masculinidades en riesgo	12
3.5. ¿Valores contrapuestos?	14
4. Estado del arte	15
4.1. Antecedentes nacionales	15
4.2. Antecedentes internacionales	17
5. Método de investigación	19
5.1. Diseño de investigación.....	19
5.2. Población de estudio, unidades de análisis y de registro.....	19
5.3. Técnicas e instrumentos de investigación	20
5.4. Muestra y selección de los casos	21
5.5. Credibilidad de la investigación	23
5.6. Estrategia de análisis	23
6. Análisis.....	24
6.1. Pueblo chico... ..	25
6.1.2. Vivir en Sarandí Grande	26
6.1.3. Problemáticas vinculadas a la juventud sarandense	28
6.2. Juventudes y riesgos.....	32
6.2.1. Algunas ideas sobre los jóvenes	32
6.2.2. La juventud vista por los jóvenes	34
6.2.3. Riesgos	36
6.3. Valientes y arriesgados, ¿así deben ser ellos?	44
6.3.1. Varones y mujeres que conducen	46
6.3.2. El grupo de pares y el respeto.....	52
7. Reflexiones finales	57
8. Referencias bibliográficas	60
9. Anexos.....	64

1. INTRODUCCIÓN

La combinación de conceptos como juventudes, riesgos y masculinidades puede vincularse con una amplia variedad de temas. En el presente trabajo se abordará una de estas posibles configuraciones, relacionada con las representaciones sociales que se asocian a los jóvenes que conducen motocicletas y los riesgos que es posible que estos asuman. Se acotará el referente empírico a la ciudad de Sarandí Grande¹, situada en el departamento de Florida. Se considera relevante analizar la manera en que este tema se manifiesta en una ciudad pequeña del interior del país, siendo territorios que no han sido estudiados en profundidad. Dado que no se encontraron antecedentes sobre estos contextos, resulta aún más interesante el análisis de fenómenos como la conducción imprudente² en lugares donde la cantidad de habitantes, de vehículos y de controles viales es menor que en otras ciudades más estudiadas, como la capital nacional. Asimismo, estos factores suman interés al estudio del efecto que tienen estos fenómenos en la convivencia en la comunidad y en la forma en que se comparte el espacio público de la ciudad.

En este marco, es preciso señalar que Sarandí Grande es una localidad que contaba en 2023 con 6.827 habitantes (Censo de población 2023, Instituto Nacional de Estadística), de los cuales aproximadamente el 20,6 % son jóvenes de entre 14 y 29 años. Como dato de interés se añade que este porcentaje es muy cercano al de las personas mayores de 65 años, que representan un 19,5 % del total de habitantes de la localidad. Dicha relación no suele darse al considerar la población uruguaya en general, la capital nacional o incluso la departamental, Florida, en las que suele existir una diferencia porcentual más amplia entre ambos grupos de edad, que ronda el 10 % en favor a la cantidad de jóvenes (por ejemplo, Montevideo cuenta con un 24 % de personas de 14 a 29 años, mientras que los mayores de 65 representan el 16 %, así como la ciudad de Florida cuenta con un 21,3 % en el primer grupo y un 16 % en el segundo).

En cuanto al tema específico a estudiar, en Sarandí Grande los siniestros de tránsito, principalmente los que involucran motocicletas, no son demasiado frecuentes; ocurren unos veinte por año, de acuerdo con datos oficiales disponibles en el Portal Geográfico Ciudadano, de la Unidad Nacional de Seguridad Vial (Unasev), aunque no se cuenta con información acerca

¹ Se adjunta, en Anexos, un mapa de la localidad como referencia.

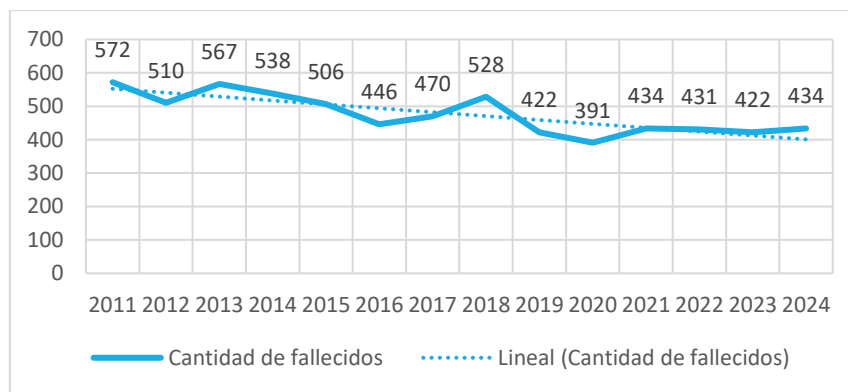
² Con el concepto de *conducción imprudente* se referirá a aquella que carece de cautela e implica, por tanto, la asunción de riesgos de diverso tipo (legales y sanitarios, sobre todo) causados por el incumplimiento de alguna de las normas de seguridad vial.

de los no registrados. Sin embargo, las quejas y reclamos relacionadas con la conducción imprudente son frecuentes por parte de la ciudadanía³, lo cual evidencia su relevancia social.

A pesar de que los siniestros de tránsito no son el núcleo de la investigación, como sí lo es la conducción de motocicletas por parte de los jóvenes, es importante comprender la gran incidencia que tienen estos sucesos, pues son uno de los principales riesgos que la conducción imprudente trae consigo. De acuerdo con los informes más recientes (Organización Mundial de la Salud, 2023), los traumatismos generados por este tipo de siniestros son la principal causa de mortalidad a nivel mundial en las personas de entre 5 y 29 años, dentro de los cuales los conductores de motocicletas están entre los más afectados. Esta parece ser una problemática en aumento, de acuerdo con la Organización Panamericana de la Salud (2013), que indica que la cantidad de muertes relacionadas con la motocicleta aumentó en un 227 % en los países latinoamericanos en la primera década de este siglo.

Nuestro país no es una excepción: el último *Informe semestral de siniestralidad vial* (Unasev, 2025) indica que este problema sigue muy presente en Uruguay, aunque la evolución de la siniestralidad en el período 2011-2024 muestra una tendencia decreciente en el total de fallecidos por siniestros de tránsito, tal como se presenta en el Gráfico 1:

Gráfico 1. Evolución del total de fallecidos en siniestros de tránsito entre 2011 y 2024 en Uruguay



Fuente: Unasev (2025). Quinto Informe de Gestión y Estadística de Seguridad Vial.

En los datos se destaca una mayor cantidad de fallecidos del sexo masculino (80 % del total) y, en cuanto a los rangos etarios, la franja en la que se registran más siniestros mortales es la comprendida entre los 20 y 29 años, con énfasis en el grupo de 20 a 24 años, que representa el 12,9 %. Por otra parte, el 49,1 % del total de fallecidos circulaba en motocicleta, cifra que muestra también una mayoría masculina (82,6 %) y se encuentra en el rango de edad ya

³ Véase el Anexo 2, donde se transcribe como ejemplo una de las solicitudes presentadas a la Junta Departamental de Florida.

mencionado (de los motociclistas fallecidos, el 46,5 % corresponde a jóvenes de 15 a 29 años). Se ha estudiado también la cantidad de años de salud que se han perdido por discapacidad o fallecimiento en siniestros de tránsito según el género y la edad de los implicados, datos contenidos en el informe *Carga global de siniestros de tránsito*, publicado por Unasev en 2021. Este informe indica que los siniestros de tránsito son la cuarta causa de pérdida de vida saludable en Uruguay y la primera en el grupo de las causas de muerte potencialmente evitables. En promedio, los años de vida perdidos a causa de siniestros de tránsito entre 2015 y 2019 supera los 32.000. El informe no solo refiere a los fallecidos, sino que incorpora también a quienes sufren lesiones que devienen en condiciones que afectan las posibilidades de una vida saludable (a saber: varones, jóvenes, motociclistas).

Por otra parte, los datos de 2024 indican que las motocicletas en circulación en Uruguay son aproximadamente 467.300 (Ministerio de Industria, Minería y Energía, 2025). Aunque no se cuenta con datos sistematizados acerca de la venta de motocicletas, los empadronamientos de estos vehículos casi alcanzaron los 61.000 en 2024 (Búsqueda, 2025), dato que resulta asimilable a su comercio formal.

En cuanto al marco jurídico que regula estos asuntos en el país es de destacar la Ley N.º 18.191, de Tránsito y Seguridad Vial, la cual es de alcance nacional y brinda los lineamientos generales para el tratamiento del tema. A nivel departamental, el Reglamento de Circulación Vial de Florida indica que algunas de las conductas que pueden ser consideradas infracciones son la velocidad excesiva, el no uso de casco y chaleco reflectivo en el caso de los motociclistas (esto último establecido por la Ley 19.061), la realización de competencias en vías de uso público (carreras conocidas como *picadas*), la conducción bajo el efecto del consumo de sustancias y la ausencia de los documentos exigidos para poder conducir y poseer el vehículo. Además, varias de estas conductas son tipificadas por el Código Penal como faltas, las cuales se sancionan con trabajo comunitario.

La conjunción de todo lo mencionado genera que las conductas de los jóvenes sarandenses que se trasladan en motocicletas sean particularmente interesantes. Tanto el tratamiento jurídico como social del asunto es transversalizado por los aspectos conceptuales que se plantean a continuación, por lo que la presente investigación intenta contribuir al conocimiento acerca de este tema tan poco explorado.

2. PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

Las representaciones sociales que se asocian a los jóvenes que conducen motocicletas y los riesgos que es posible que estos asuman se constituyen en el fenómeno a investigar. El interés

por este tema se circunscribe a la localidad floridense de Sarandí Grande, como forma de conocer las particularidades que pueden llegar a tener las ciudades del interior del país como referente empírico en investigaciones sociológicas.

2.1. Preguntas de investigación

La pregunta general es la siguiente: ¿por qué los jóvenes de Sarandí Grande asumen riesgos en la conducción de motocicletas?

Y las preguntas específicas son:

- a) ¿Cómo se caracteriza la conducción de motocicletas en Sarandí Grande, especialmente en el caso de los jóvenes, en cuanto a la forma en que se usan los vehículos y se circula en estos por la ciudad?
- b) ¿Cuáles son los significados que los jóvenes atribuyen a los riesgos que pueden asumir en la conducción de motocicletas y su relación con las representaciones sociales asociadas a las masculinidades hegemónicas?
- c) ¿Cuáles son las percepciones de los jóvenes, las autoridades y los demás habitantes de la ciudad acerca de la forma en que se conducen las motocicletas en la ciudad y las implicancias que esto tiene sobre la convivencia social?

2.2. Objetivos de investigación

En consonancia con estas preguntas, se formuló una serie de objetivos de investigación. El objetivo general consiste en analizar las razones por las que los jóvenes sarandienses asumen riesgos al conducir motocicletas. De esto se desprenden algunos objetivos específicos, a saber:

- a) Caracterizar la conducción de motocicletas por parte de los jóvenes de la ciudad en cuanto a la forma en que se usan los vehículos y se circula en estos por la ciudad.
- b) Conocer los significados que los jóvenes atribuyen a los riesgos que pueden asumir en la conducción de motocicletas y su relación con las representaciones sociales asociadas a las masculinidades hegemónicas.
- c) Conocer las percepciones de los jóvenes, las autoridades y los demás habitantes de la ciudad acerca de la forma en que se conducen las motocicletas en la ciudad y las implicancias que esto tiene sobre la convivencia social.

3. DISCUSIÓN TEÓRICA

Los comentarios introductorios realizados en los apartados anteriores dejan en evidencia los principales conceptos que guían teóricamente este trabajo: riesgos, juventud, masculinidad, respeto, convivencia social. Sin embargo, ninguna de estas nociones admite una interpretación

única. Son, por el contrario, conceptos desarrollados por múltiples autores desde muy diferentes perspectivas. En las próximas páginas se presentarán algunos de estos planteos, como forma de exponer la posición teórica adoptada, pero antes es necesario fundamentar una noción que aparece tanto en la pregunta como en el objetivo que guían la investigación: el concepto de representaciones sociales.

3.1. Representaciones sociales

El concepto de representaciones sociales no tiene una definición inequívoca; al contrario, se trata de una teoría que ha sido reformulada por diferentes autores desde sus orígenes. Se trabajará aquí con la perspectiva propuesta por Serge Moscovici en su libro *El psicoanálisis, su imagen y su público*, de 1961, atendiendo a su carácter fundacional en esta concepción.

Partiendo de la psicología social, Moscovici buscó definir las representaciones sociales, a la vez que se separaba para ello del concepto de *representaciones colectivas* trabajado por Durkheim. Este último expresaba así la diferencia entre el pensamiento social y el individual, aunque partía de la idea de que el primero era el punto de origen del segundo por lo que, en cierto modo, las representaciones colectivas eran algo impuesto al individuo, que se establecía de forma externa a él y definía su manera de representar el mundo (Moscovici, 1979; Araya, 2002). Moscovici (1979), alejándose del adjetivo *colectivas*, se centra en formular el concepto de *representaciones sociales* como:

Un conjunto de proposiciones, de reacciones y de evaluaciones referentes a puntos particulares, emitidos en una u otra parte, durante una encuesta o una conversación, por el corazón colectivo, del cual, cada uno, quiéralo o no, forma parte. Este corazón es, simplemente, la opinión pública (p. 17).

Así, las representaciones sociales no son lo que se impone al individuo desde lo colectivo, sino que el propio sujeto social las genera y a partir de estas se relaciona con los demás. En palabras del autor, “la representación social es una modalidad particular del conocimiento, cuya función es la elaboración de los comportamientos y la comunicación entre los individuos” (Moscovici, 1979, p. 17).

Aunque estas nociones pueden parecer muy abstractas en un primer momento, su aplicación a la investigación sociológica es de gran utilidad. Tal como explica Araya (2002, p. 12), estudiar las representaciones sociales acerca de un determinado objeto social es una forma de conocer cómo se construye el pensamiento sobre ese objeto y cuál es la visión del mundo que las personas o grupos tienen sobre este, ya que las representaciones sociales están estrechamente relacionadas con el sentido común y, por tanto, con la forma en que aprehenden y entienden el

mundo que las rodea. En este caso particular, conocer las representaciones en torno a los jóvenes motociclistas y sus conductas arriesgadas permite conocer la opinión pública acerca de esta situación, las diferentes miradas y perspectivas, tanto de los propios jóvenes y los motivos que tienen para asumirlas como del resto de la comunidad. Salen a la luz entonces todas las ideas, prejuicios y opiniones —representaciones, en fin— que se tienen sobre el tema.

3.2. ¿Cómo se conceptualizan las juventudes?

Aunque aquí se utilizarán expresiones como “los jóvenes” o “la juventud”, es necesario tener en cuenta que estas son categorías sujetas a diversos cuestionamientos y problematizaciones. Tal como plantea Bourdieu (2002), las clasificaciones de las personas por edad son construcciones sociales que se forjan mediante luchas de poder. Sugiere también que, aunque siempre se es joven o viejo en relación con alguien, la división de las personas en uno u otro grupo posibilita la colocación de límites y la mantención de un orden de acuerdo con ciertas características. Por esto las clases de edad, tal como las trabaja Filardo (2018), son construcciones subjetivas, bajo las cuales se agrupa a personas muy distintas que, muchas veces, solo comparten una edad biológica y que no forman una totalidad homogénea. Es prácticamente imposible referirse de manera inequívoca a una juventud determinada, ya que, en palabras de Rivera-González (2013), “hay tantas juventudes como experiencias y contextos socioeconómicos, simbólico-culturales y laborales” (p. 12). Esto queda en evidencia, por ejemplo, al delimitar las edades comprendidas en esta etapa, ya que no existe un solo criterio para ello: una persona puede ser considerada como joven en determinado contexto, pero no en otro. Tal como plantean Tenenbaum y Viscardi (2018), la definición varía si la segmentación se hace desde lo jurídico, lo biológico, lo psicológico o lo sociológico, por lo que la asignación que se haga de una persona a determinada clase de edad en uno de estos ámbitos no necesariamente coincida con la que podría hacerse desde otro de ellos.

No obstante, normalmente se asocian a la juventud y a la adolescencia determinados valores o conductas, como la impulsividad, la confrontación y la rebeldía (Casco y Oliva, 2004), que se explicarían por la etapa de desarrollo biológico y cognitivo en que se encuentran. Aunque estas perspectivas actualmente están siendo puestas en cuestión, por basarse muchas veces en estereotipos (Connell, 2015), es innegable que existe en la sociedad una clasificación basada en la edad, que asigna determinados atributos o comportamientos a las personas según el momento de la vida en que se encuentren. De acuerdo con Dubet (2006), incluso en los análisis vinculados a las violencias o la delincuencia juvenil muchas veces se trata a esta etapa como aquella en que “los actores enfrentan problemas de identificación e interiorización de normas, con un

‘desorden’ de conducta, una incapacidad para resistir deseos y presiones, [...] los jóvenes ya no conocen o apenas conocen los límites de lo permitido, prohibido y tolerado” (p. 20). Esta cita concentra en pocas palabras muchas de las ideas que la presente investigación se propone abordar. El ver al joven como un ser que no es capaz de poner límites a sus deseos, a pesar de que esto implique la asunción de riesgos y la transgresión de límites de diversa índole, es una de las perspectivas más fuertes para el tratamiento del tema propuesto. Es una visión en la que los jóvenes —y es importante destacar esta generalización, que se contrapone a los aportes teóricos ya comentados sobre la diversidad de las juventudes— son tratados casi como irracionales, carentes de la posibilidad de sopesar las consecuencias de sus acciones.

Estas nociones deberían ser suficiente fundamento para comprender por qué muchos autores se refieren a una subcultura juvenil —en el sentido expresado por Hayward, Keith y Young (2018), que le atribuyen la cualidad de ser un espacio de identidad, descubrimiento y resistencia— o una cultura adolescente, definida por Matza (2014) como una “búsqueda frívola y despreocupada de diversión y emociones fuertes” (p. 117). Esta definición resulta especialmente interesante para el tema que aquí se propone investigar: los jóvenes pueden ser imprudentes al conducir sus vehículos y correr riesgos innecesarios, persiguiendo esas emociones fuertes de las que habla Matza. Una competencia ilegal, por ejemplo, implica además del peligro para la propia vida a causa de la velocidad, el riesgo de perjudicar a otras personas al provocar un accidente o el de recibir sanciones por estar infringiendo la ley. Sin embargo, esta definición introduce también la necesidad de confrontar esa búsqueda apática y vacía de diversión postulada por el autor con las motivaciones, intereses y vivencias que derivarían de las juventudes heterogéneas y diversas que se intentan analizar. Este planteo es central en el estudio, ya que esta confrontación de posturas se sitúa como uno de los ejes en torno a los que se da la discusión del tema.

3.3. Las transgresiones juveniles y los riesgos

El concepto de riesgo es ineludible al tratar las conductas imprudentes, en especial aquellas adjudicadas a la juventud como etapa. Como plantea Le Breton (2011):

La expresión “conductas de riesgo”, aplicada a las jóvenes generaciones, se impone cada vez más para designar una serie de conductas discordantes, en las que el común denominador consiste en la exposición de sí a una probabilidad nada despreciable de herirse o morir, de lesionar su porvenir personal o poner su salud en peligro (p. 47).

El reconocer que existe un riesgo es, por tanto, reconocer que, dentro de todos los posibles escenarios que pueden darse como resultado de una determinada acción, hay algunos que son

potencialmente negativos. El debate acerca de si los jóvenes asumen estos riesgos de forma consciente o lo hacen sin sopesar a lo que se enfrentan es de interés para esta investigación.

Para abordarlo, es un buen punto de partida el análisis de las posibles razones que podrían tener los adolescentes para romper las normas. Una de las explicaciones es la negación del daño, planteada por Matza y Sykes (2004) como técnica de neutralización, que consiste en el hecho de que la infracción se considera ilegal, pero no inmoral, ya que no daña a nadie. Desde esta perspectiva, el tener alguna conducta vial peligrosa podría ser percibido por los jóvenes como un posible daño personal, pero no social, asumiendo que el riesgo es tomado por ellos de forma individual, sin ocasionar daños a terceros. El posicionamiento de estos autores explicaría también el hecho (señalado por las autoridades locales durante la investigación) de que muchos jóvenes a los que se les incauta su motocicleta no las retiran luego de estar habilitados para ello; siguiendo la lógica planteada, el pagar la multa o el costo de retirar el vehículo sería el perjuicio como tal, mientras que la conducta que ocasionó esa sanción no se configuraría necesariamente como dañina y podría replicarse en otro vehículo, procurando ahora no ser sancionado. Matza y Sykes consideran que, desde esta postura, el hecho de ser atrapado por las autoridades no implica comprender las razones de la ilegalidad cometida. Lo que para la norma y la moral predominante es una conducción imprudente, para otros puede ser un gusto personal, una aventura, un disfrute inofensivo, que no debería generar sanciones o rechazo. La negación del daño implica, además, reconocer a las normas jurídicas como simples represiones del sistema legal y no como parámetros para regular la convivencia pacífica en la comunidad.

Por otra parte, Tenenbaum (2018) también propone varios condicionamientos que podrían explicar estos comportamientos, de los cuales resultan particularmente pertinentes los vinculados a ver la transgresión como un juego, al interés por vivir una experiencia o aventura y a la masculinidad valiente y fuerte. Mientras las dos primeras razones se relacionan con los ya planteados comentarios de Matza y Sykes (2004), la última apunta a otros aspectos que se analizarán en los próximos apartados.

Las demandas de respeto, entendidas como otra posible explicación, son estudiadas por Zubillaga (2007), quien plantea que este es un valor fundamental para los jóvenes, al punto de que puede ser lo que guíe sus acciones y sea visto como un elemento básico del reconocimiento. Obtener el respeto de los demás puede ser, como plantea esta autora, un medio para sentirse parte del grupo de pares, lo cual puede conseguirse mediante la oposición a un *otro* ajeno. En este contexto, la búsqueda de respeto ante el grupo de pares podría consolidarse en la transgresión de las normas y la asunción de riesgos, reforzadas por la formación de un frente común contrario a la autoridad y que incluso la desafía. Es importante considerar estas

demandas de respeto en un sentido de búsqueda de valor individual o, dicho de otra forma, de *hacerse valer* frente a los demás, lo cual se vincula directamente con el concepto de lo masculino y las formas de reafirmarlo como parte de la identidad, muchas veces mediante prácticas violentas (Tenenbaum et al., 2021).

3.4. Masculinidades en riesgo

Muchos de los planteos ya analizados se refieren especialmente a las identidades masculinas. Es el caso de lo señalado acerca de la perspectiva de Zubillaga (2007) acerca de las demandas de respeto y también refiere a estas el condicionante que Tenenbaum (2018) enuncia como la masculinidad valiente y fuerte. Esto indica que seguramente no es coincidencia que los jóvenes motorizados que ocasionan quejas en Sarandí Grande sean, en general, varones, como tampoco lo es que las estadísticas de siniestralidad indiquen que la mayoría de los fallecidos en accidentes de tránsito son hombres (Unasev, 2025).

El análisis se introduce así en el campo de los estudios de género. En especial, resulta interesante abordar el concepto de masculinidad y cómo se relacionan con las imprudencias o infracciones viales. Connell (2018) presenta una postura interesante acerca del tema, que se centra en la masculinidad como un conjunto de relaciones y procesos que transversalizan las vidas de hombres y mujeres:

La masculinidad, si se puede definir brevemente, es al mismo tiempo la posición en las relaciones de género, las prácticas por las cuales los hombres y mujeres se comprometen con esa posición de género, y los efectos de estas prácticas en la experiencia corporal, en la personalidad y en la cultura (p. 11).

Se trata de una definición que comprende al menos tres planos —posición, prácticas y efectos—, cada uno de ellos con alcances individuales y sociales. Siguiendo a Connell, esto implica que la masculinidad no es algo individual ni exclusivamente una identidad personal, sino que se configura como una realidad global determinada por las relaciones sociales. Por ello, existen masculinidades diversas, que además se relacionan entre sí. De estas relaciones se desprende el concepto de *masculinidades hegemónicas*, como aquellas que dominan en contraposición a las que son subordinadas, todo ello expresado mediante prácticas, por ejemplo, de inclusión y exclusión. Hablaremos entonces de masculinidad hegemónica como aquella deseada por realzar los valores considerados dominantes, en contraposición con aquellos que representan la posibilidad de ser subordinados y excluidos.

Es con este concepto de masculinidad que se relacionan ideas prevalentes aún en varios ámbitos de la sociedad, que vinculan al género masculino con la valentía, la impulsividad e

incluso la violencia. Estos valores son promovidos muchas veces desde la propia infancia, con el tipo de juegos o juguetes que se les asocian a los niños varones, pero también con la autonomía, fuerza física, temeridad o resistencia que es esperada de ellos y celebrada desde los primeros momentos de vida (Olavarría, 2003). De esta forma, podría considerarse que los varones jóvenes tratan de acercarse a estos ideales tomando riesgos para demostrar su valía frente a sus pares, en este caso, rompiendo las normas y desafiando a la policía.

En este último aspecto de demostrar la valía cobran especial relevancia algunos de los planteos realizados por Segato. De acuerdo con esta autora debe considerarse al estatus masculino como algo que los hombres deben conquistar en más de una ocasión. El *sentirse hombre* y ser visto como tal es, desde esta perspectiva, un proceso sin fin en el que debe reafirmarse esa masculinidad mediante determinadas pruebas o riesgos, pues la posibilidad de perderla está siempre latente (Segato, 2003, p. 38). El ser varón implica, por tanto, demostrar esa pertenencia a lo masculino, incluso en contra de la voluntad del propio sujeto. Tal como expresa Segato en una entrevista (Vilche, 2017), “Hay hombres que para gozar del prestigio masculino frente a sus pares son obligados a hacer lo que no tienen ganas y a veces a no hacer lo que tienen ganas: la primera víctima del mandato de masculinidad es el hombre” (párr. 3).

La perspectiva de esta autora es de gran pertinencia para el tratamiento del tema de estudio, así como algunos planteos de Matza (2014) que van en la misma línea: el autor refiere a la *angustia por la masculinidad*, concepto con el cual denomina los sondeos realizados entre pares para evaluar la masculinidad y compromiso de los demás con el grupo, lo cual generaría en cada integrante una progresiva sensación de angustia derivada de la presión por responder de forma satisfactoria a estos sondeos. Este tipo de dinámicas genera, según Matza, una falta de honestidad entre los propios integrantes del grupo, ya que cada uno que se siente empujado a riesgos o conductas violentas, en el supuesto de que eso es lo esperado por todos los demás. Es posible que muchos de los jóvenes sarandienses que asumen riesgos al conducir lo hagan para demostrar ante los demás su pertenencia a determinado grupo, pero también para reafirmar su masculinidad mediante la demostración de algunos de los valores que se asocian a esta.

Como visión paralela, Connell (2015) presenta una perspectiva que se centra en cómo el orden de género, del que normalmente se ven los perjuicios sobre las mujeres, también implica un fortalecimiento de las prácticas tóxicas por parte de los hombres (principalmente jóvenes), que se ven más propensos, por ejemplo, a los accidentes, las lesiones y la muerte temprana. Así, la reafirmación de la masculinidad se ve atravesada por un conjunto de prácticas potencialmente nocivas (ya sea en sentido físico y sanitario o social), que se traducen en los riesgos asumidos.

En este contexto, resulta interesante analizar cómo la propia motocicleta tiene también un valor más allá del evidente. Como plantea Cancela (2017), se genera una relación con el objeto, pero no como tal, sino con el discurso social que se le asocia. En el caso de los jóvenes motociclistas, el tener su vehículo les da posibilidades de movilidad, independencia y diversión, pero también es un medio a través del cual pueden demostrar su valentía y ser irreverentes. El hecho de que sean medios a través de los cuales demostrar su valía competitiva e imponerse por sobre otros —en el contexto de las carreras ilegales, por ejemplo— suma aún más elementos a este valor subyacente de la motocicleta (Olavarría, 2003, p. 27)

Todo esto justifica la necesidad de dar una perspectiva de género al estudio de la conducta de estos jóvenes motociclistas, ya que muchas de sus acciones tienen un fundamento en la construcción de una masculinidad que los empuja a tomar riesgos, a lo cual se asocia también una representación especial del vehículo.

3.5. ¿Valores contrapuestos?

Además de las posturas analizadas, puede considerarse también la planteada por Matza y Sykes (2014) acerca de los valores subterráneos. Estos son los valores que resultan discordantes con los sostenidos firmemente por la sociedad, pero a la vez no son incompatibles con ellos. En palabras de los autores, “La búsqueda de aventura, excitación y emociones, entonces, es un valor subterráneo que convive con los valores de seguridad, rutina y el descanso” (p. 125). Los primeros valores presentes en este fragmento son aquellos que se asocian con los espacios de ocio o entretenimiento y son reservados por la mayoría de los ciudadanos para momentos concretos en los que se pueden expresar sin ser sancionados. No se trata de una acción que rompa los vínculos del individuo con los demás o que implique que no le importa conservarlos, lo que implicaría una conducta desviada para la teoría del control social (Hirschi, 2003), sino que se enaltecen ocasionalmente valores que no son los prevalentes en su sociedad. Lo que sucede con estos jóvenes motociclistas es similar, pero con la notoria diferencia de que los valores subterráneos son los que enfatizan. No es que reserven sus conductas riesgosas, improcedentes o contestatarias a un aspecto minoritario de su existencia, sino que los hacen parte de su vida en sociedad. Resulta interesante notar que, durante la juventud, la sociedad en general es más laxa al cuestionar estos valores, de forma en que surgen (con frecuencia, de parte de las propias autoridades) expresiones como “quién no tomó riesgos de joven” o “están en la edad de cometer errores”. Este tipo de planteos, hechos desde la adultez en relación con determinadas conductas, se contradice de forma directa con las críticas realizadas por las mismas personas a esas conductas cuando les resultan lesivas en algún aspecto o, por lo menos,

molestas. El ser joven y, sobre todo, varón y joven se constituye como una fuente de peligrosidad y, por tanto, de conformarse como sujetos merecedores de la punitividad del sistema (Gutiérrez, 2021).

En relación con este tema, también son interesantes los aportes realizados por Le Breton (2011). El autor comenta la contradicción o desajuste que se produce al confrontar la preocupación global por la prevención y la toma de responsabilidad con las prácticas individuales que, justamente, desafían esta preocupación al asumir conductas de riesgo (p. 10). Las diversas campañas que promueven la defensa de la seguridad vial y que brindan herramientas o conocimientos para reducir los riesgos de los conductores, por ejemplo, chocan con las conductas arriesgadas que estos asumen en determinados contextos. Lo que se promueve o incentiva por un lado es desafiado por otro, y en ese desafío las juventudes y las masculinidades podrían cumplir un rol digno de ser estudiado en profundidad.

4. ESTADO DEL ARTE

La revisión de diferentes repositorios académicos expuso que, en general, la temática seleccionada no es trabajada con frecuencia, aunque sí pueden encontrarse diversos antecedentes, tanto desde la sociología como desde otras disciplinas. Es importante destacar que, a pesar de que sí es sencillo encontrar datos y estadísticas acerca del tema específico de la seguridad vial, principalmente a partir de los informes oficiales que se publican sobre ello, es escaso el material que analiza el trasfondo de esta información.

4.1. Antecedentes nacionales

En lo que refiere a la seguridad vial y el tránsito, la producción sociológica nacional ha tratado el tema, pero con foco en otros ámbitos diferentes al abordado en esta investigación (como el de los taxistas montevideanos o los repartidores que se trasladan por la ciudad, por mencionar algunos ejemplos). Estas investigaciones se centran en otros aspectos del estudio del tránsito, pero son útiles para el análisis de las calles como campo de poder, donde se expresan relaciones que ponen en funcionamiento diferentes capitales. Aunque esta perspectiva no es abordada en la discusión teórica de este proyecto, es importante tenerla presente.

Por otro lado, resulta especialmente pertinente la tesis de maestría en Demografía y Estudios de Población de Gonzalo de Armas, publicada en el año 2021. La investigación, titulada *Años potenciales de vida perdidos por causas externas en Uruguay: 1997-2018*, analiza la siniestralidad vial desde la perspectiva de los años de vida perdidos, es decir, de cuántos años podrían haber vivido los individuos que fallecen de forma temprana (en relación con la

esperanza de vida estimada) por alguna causa. En este marco, el autor hace un exhaustivo análisis de los datos existentes acerca de la mortalidad por causas externas, dentro de las cuales dedica especial atención a los siniestros de tránsito. Una de las conclusiones a las que llega es particularmente pertinente para los temas a tratar: “la muerte por siniestros de tránsito, además de ser una causa de muerte fuertemente masculinizada, se da en un contexto de víctimas jóvenes” (De Armas, 2021, p. 72). En 2022, De Armas, Loprete y Álvarez-Vaz publicaron un artículo también referido a los años potenciales de vida perdidos por siniestros de tránsito, con conclusiones similares: las muertes de las personas más jóvenes se relacionan en mayor medida con el uso de motocicletas, la cantidad de años potenciales de vida perdidos es superior en hombres que en mujeres, mientras que el rango de edades que comprende los 20 a 25 años aporta una proporción importante a esa cantidad.

Si contemplamos otras disciplinas, hay algunos trabajos interesantes desde la psicología que refieren a estos temas. Un buen ejemplo es la tesis de grado titulada *La relación entre los siniestros de tránsito y ciertas características del factor humano* (Ocampo, 2015), donde se repasa la información disponible acerca de la siniestralidad vial, tanto a nivel nacional como internacional, lo cual deviene en el análisis de la relación entre juventud y siniestros de tránsito, además de analizar factores como la distracción o el consumo de alcohol al conducir. En este trabajo se hace una distinción interesante de la *adolescencia* como etapa dentro de la juventud, además de mencionarse, de forma un poco más superficial, la mayor asunción de riesgos por parte de los jóvenes, especialmente varones, por motivos como la sobrevaloración sus habilidades al conducir y la influencia de los grupos de pares. Centrada en temas similares también se destaca otra tesis de grado de la Licenciatura en Psicología elaborada por Sebastián Milán en 2016 titulada *La incidencia del factor humano en la seguridad vial*. En esta se realiza un detallado repaso de las estadísticas de siniestralidad en los últimos años, así como del marco normativo que rige la vialidad en nuestro país, a partir de lo cual se llega a conclusiones interesantes. Una de ellas refiere a que muchos de los riesgos asumidos por los conductores se deben a una priorización de sus objetivos personales, muchas veces referidos al manejo del tiempo —el *llegar antes*—, por sobre las posibles consecuencias, a lo cual se suma una subestimación de los riesgos que las maniobras inseguras traen aparejados.

Con un enfoque similar, y también partiendo desde la psicología, se destaca un informe que articula de forma directa los conceptos de juventud, riesgos y vialidad, titulado *Jóvenes universitarios: percepción de riesgo en relación con la conducción y alcohol*. Este informe de 2014, realizado de forma conjunta por la Universidad Federal de Paraná (Brasil) y la Universidad de la República (Uruguay), con la colaboración de Unasev, se centra en la

influencia del alcohol en la conducción. Entre los resultados obtenidos se destaca un alto porcentaje de jóvenes que declararon haber conducido bajo los efectos del alcohol en el último año (35 %) o viajado alguna vez en vehículos cuyos conductores lo estuvieran (68 %), así como una baja percepción de los riesgos que ello implica, además de asociar estos riesgos más a las posibles sanciones legales que a los perjuicios a la salud. También se señala que este tipo de experiencias se dan, mayoritariamente, en grupos de pares.

Tal como puede verse de este breve recorrido, el tema de las motocicletas conducidas por jóvenes ha sido estudiado en relación con la siniestralidad y los posibles factores humanos que la ocasionan, sobre todo lo referido al consumo de alcohol, aunque no se han encontrado análisis en profundidad acerca de las representaciones sociales que tienen como tal los riesgos asumidos. Por otra parte, se ha constatado durante la revisión de antecedentes que se carece de aportes que se centren en el interior del país, ya que los trabajos encontrados refieren a lo que sucede en Montevideo. Por esto, la presente investigación tendrá ciertos componentes exploratorios, a través de los cuales se podrá llegar a una descripción que luego dará lugar a contrastaciones con los mencionados trabajos antecedentes.

Es necesario señalar, además, que se están considerando en este apartado solo las investigaciones que refieren al tema específico de los jóvenes motociclistas, aunque el trabajo sobre los conceptos seleccionados es mucho más amplio. Hay numerosos trabajos académicos (tesis, artículos, libros) escritos por investigadores que han explorado temas como las manifestaciones de la masculinidad, las subculturas juveniles en otros ámbitos o la juventud en sus múltiples aristas. También otra serie de trabajos han generado conocimiento empírico acerca de las infracciones juveniles, la transgresión, el delito y la influencia de los grupos de pares. Por razones de extensión, no se describirán aquí todos los antecedentes de este tipo, muchos de los cuales ya fueron señalados previamente desde su aporte conceptual.

4.2. Antecedentes internacionales

A nivel internacional existen algunas investigaciones que han profundizado en temáticas similares a las propuestas aquí. Por ejemplo, el trabajo titulado *Hacerse hombres: la construcción de la masculinidad en los adolescentes y sus riesgos*, elaborado por Aguirre y Güell en 2002 en el marco de los estudios de la OPS y la OMS, brinda valiosos aportes en cuanto a la construcción de la masculinidad en algunos países de la región (Uruguay no formó parte de este estudio). Los autores manifiestan el peso significativo que tiene la construcción social de la masculinidad en la morbilidad asociada con esta población, no solo por su prevalencia de los siniestros de tránsito, sino también por su mayor participación en otros escenarios de riesgo

para la vida (como los asociados con la violencia). La masculinidad se presenta como una construcción permanente y en constante reafirmación. En el espacio público y la relación con los pares, por ejemplo, los autores reconocen la coincidencia de los jóvenes en tres mandatos fundamentales: en la calle *el hombre* debe ser un guerrero violento, un explorador arriesgado y un imitador de las reglas grupales (Aguirre y Güell, 2002, p. 27).

Por otra parte, un antecedente español es el artículo *Adolescentes, situaciones de riesgo y seguridad vial*, publicado en 2010 por Meneses, Gil y Romo, donde se presentan los resultados de una encuesta realizada en 2007 a estudiantes de secundaria acerca de comportamientos de riesgo en el ámbito vial. El estudio presenta algunos datos interesantes, como la mayor cantidad de varones conductores de motocicletas que de mujeres, misma distribución que se observó en cuanto a la participación en situaciones de peligro en este vehículo.

Volviendo a nuestra región, se publicó en 2019 un informe de la Organización Panamericana de la Salud titulado *Masculinidades y salud en la región de las Américas*, que busca responder cómo las diferentes formas de socializar en hombres y mujeres determinan las conductas relacionadas con la salud y los riesgos. Algunas de las conclusiones arrojan datos interesantes acerca de la población masculina, como que tienen tres veces más riesgo de morir por traumatismos debidos al tránsito. Los investigadores concluyen en que en la mayoría de los países de la región la socialización masculina implica una posición de mayor poder y autonomía que en el caso de las mujeres, pero se asocia también con una serie de mandatos que se convierten en factores de riesgo y traen aparejadas las mencionadas consecuencias a nivel salud.

Con foco en la situación vial colombiana, el informe titulado *Motociclistas y accidentalidad, una mirada desde la perspectiva cultural* (Andrade, Mahecha, Páramo y Ramírez, 2022) repasa la importancia del tema para ese país y se centra en las representaciones sociales de los motociclistas infractores. Entre estas, destaca el ver a la motocicleta como un vehículo que permite reafirmar la autonomía y desplazarse con mayor agilidad, así como una tendencia a ignorar las reglas de tránsito en pos de demostrar su capacidad para eludirlas.

Tal como se planteó en referencia a los antecedentes nacionales, son múltiples las investigaciones internacionales que han indagado en alguno de los aspectos propuestos aquí. Aunque no se detallarán todos los trabajos —lo cual sería inabarcable—, es de destacar el hecho de que puede encontrarse información acerca de todos los conceptos que aquí se proponen, por lo que esta investigación solo intentará hacer un análisis conjunto de estas cuestiones que generalmente son investigadas por separado.

5. MÉTODO DE INVESTIGACIÓN

5.1. Diseño de investigación

Se desarrolla un método mixto, el cual implica una integración de técnicas cuantitativas y cualitativas. Tal como plantean Verd y López (2008), esta integración ha sido estudiada y debatida por múltiples autores, pero en general se resalta su fortaleza como forma de obtener resultados con mayor control y completos. Los métodos mixtos tienen la ventaja de promover la eficiencia teórica, entendida como la forma de “maximizar la capacidad de los datos obtenidos mediante un análisis integrado o ‘cruzado’ de los mismos” (Verd y López, 2008, p. 32). En pos de este incremento del poder explicativo de los datos, se procuró realizar un análisis integrado de los resultados obtenidos con cada técnica: los datos surgidos de la encuesta, central para la investigación, fueron complementados mediante las entrevistas y la observación. Esto permitió enriquecer la comprensión del fenómeno estudiado, ya que los datos cuantificables y generales pudieron ser profundizados mediante el acceso a experiencias y representaciones sociales particulares de los entrevistados.

Tal como se mencionó de manera introductoria, el carácter de la investigación es de alcance descriptivo. Un diseño descriptivo pretende, de acuerdo con lo planteado por Hernández Sampieri, Fernández y Baptista (2010, p. 80), “especificar propiedades, características y rasgos importantes de cualquier fenómeno a analizar”. Esto implica que se recabó información acerca de la forma en que los jóvenes de Sarandí Grande conducen sus motocicletas y las representaciones sociales que se forjan en torno a esto, de manera tal que el resultado de la investigación fuera una descripción lo más exhaustiva posible de este tema y sus manifestaciones empíricas. Este trabajo de campo se realizó durante los años 2021 y 2022.

5.2. Población de estudio, unidades de análisis y de registro

La población de estudio —en el entendido de que se refiere con esto al conjunto de unidades que serán objeto del análisis—, son los jóvenes de Sarandí Grande que conducen motocicletas. En cuanto a la unidad de análisis, se considera como tal al joven sarandense entre los 14 y los 29 años que conduce motocicleta, mientras que las unidades de registro son los jóvenes de estas edades en general (conductores de motocicletas o no) que asisten a los centros educativos locales, las autoridades policiales y municipales de la ciudad, y los vecinos que habitan en ella.

Tal como se planteó, la juventud no es una categoría fija e inamovible, que cubra un rango único de edades en todos los contextos y para todas las personas. Por esto, se decidió adherir a la delimitación etaria que se plantea en la IV Encuesta Nacional de Adolescencia y Juventud, realizada en 2018. El universo con el que se trabajó en esta encuesta estuvo comprendido por

las personas de 12 a 35 años, pero en el respectivo informe se refiere a la población joven como aquella que se encuentra entre los 14 y los 29 años (quienes tenían 30 a 35 fueron considerados como personas en transición a la adultez, mientras que los de 12 y 13 años se catalogaron como personas en la adolescencia temprana).

5.3. Técnicas e instrumentos de investigación

Las técnicas utilizadas fueron la observación, la encuesta y las entrevistas. Mediante la encuesta —siguiendo lo que plantea sobre esta técnica Batthyány (2011)— se recopilaban datos acerca de los atributos generales de la población a estudiar, además de las opiniones que tienen sobre el tema los jóvenes estudiantes sarandienses. La intención fue llegar mediante esta estrategia a una mayor cantidad de jóvenes —cantidad claramente inabarcable mediante entrevistas—, ya que se trató de una encuesta autoadministrada, *online* y voluntaria aplicada de forma presencial durante el horario de clase en cada uno de los centros educativos. Las preguntas del cuestionario (disponible en Anexos) abordaron cuestiones puntuales sobre la conducción de motocicletas, la relación con las autoridades y el uso de los espacios de la ciudad, entre otros temas. El hecho de que la encuesta fuera respondida de forma virtual y anónima permitió acceder a muchas personas a un menor costo y se espera que haya generado menos obstáculos a la hora de obtener respuestas sinceras acerca de, por ejemplo, las infracciones cometidas (Díaz de Rada, 2007).

Por otra parte, se realizaron entrevistas semiestructuradas, para cada una de las cuales se generó previamente una pauta (todas disponibles en Anexos) que guio la conversación hacia los puntos y dimensiones de interés abordados antes en la encuesta, sin que se tratara por ello de un cuestionario cerrado. La entrevista de investigación es, siguiendo a Blanchet (1989, p. 2), aquella que se da entre un entrevistador y un entrevistado con el objetivo de que este último produzca un discurso lineal acerca de un determinado tema. Se eligió esta técnica porque permite comenzar la entrevista con una serie de temas a tratar, ineludibles para la investigación, pero con adaptabilidad en cuanto al orden de las preguntas y la forma de realizarlas (Batthyány, 2011, p. 90). Esto genera un intercambio más fluido y dinámico (Taylor y Bogdan, 1987), que se distancia de la idea de entrevista estructurada como una secuencia de preguntas inamovibles y permite, en cambio, que los temas sean tratados y profundizados de forma orgánica según la perspectiva del entrevistado y los intereses del investigador.

Es importante señalar que en un inicio se había planteado la generación de entrevistas individuales con los jóvenes y, aparte de estas, una entrevista grupal, pero luego las características del campo propiciaron que se hicieran entrevistas tanto individuales como en duplas de jóvenes, esto último para promover su comodidad y generar un intercambio más

fluido, que incorporara también interacciones entre los entrevistados y la posibilidad de que se complementaran o difirieran en sus posturas. De cierta forma, esto favoreció la percepción de los contrastes y convergencias que existen en los discursos de los jóvenes en dos situaciones tan distintas como lo son la entrevista individual y la que cuenta con la presencia de sus pares. Además, se generó en estas situaciones un intercambio interesante que permitió a los propios jóvenes poner en común ideas y opiniones.

Por otra parte, se aplicó la técnica de observación, como aproximación a la forma en que los jóvenes se comportan en la ciudad en lo referido a los lugares que frecuentan y el uso que hacen de los espacios públicos y de los vehículos. La observación se presenta aquí como una técnica de gran utilidad para la descripción del objeto de estudio, ya que, como plantea Angrosino (2007), permite un registro sistemático de las dinámicas en estudio, a partir del cual se pueden identificar patrones en tanto situaciones o comportamientos que se reiteran e implican, por tanto, interés para el posterior análisis. Para esto, se recorrieron en diferentes momentos algunos de los lugares de la ciudad frecuentados por jóvenes, como las plazas, el parque y el centro de la ciudad. A partir de los insumos obtenidos en estas instancias, surgieron algunos de los ejes que estructuraron las preguntas realizadas en las entrevistas y la encuesta, por lo que la observación se empleó como técnica, sobre todo, de acercamiento al tema investigado y al contexto de las dinámicas de la ciudad.

5.4. Muestra y selección de los casos

En cuanto a los casos seleccionados, estos varían de acuerdo con las unidades de registro y la técnica a aplicar. Para comenzar, se aplicó una encuesta a 279 sarandienses, todos ellos alumnos de las instituciones educativas de la ciudad con formación secundaria: el liceo público Faustino Harrison y el Anexo de UTU⁴, ambas públicas. En el primer caso, fueron encuestados todos los alumnos de tercer año a sexto que quisieron participar, mientras que en la UTU se aplicó en los tres grupos en los que había integrantes de entre 14 a 29 años (es de destacar que la matrícula total es muy diferente en ambos centros: mientras el liceo ronda los 650 alumnos, en el Anexo de UTU no se alcanza el centenar). Dado que algunas personas participaron de la encuesta en esta última institución, a pesar de superar el rango de edad propuesto, se omitieron para el análisis de los datos a de quienes superaran los 29 años, por lo que los casos efectivamente utilizados en la investigación fueron 271 en total (24 alumnos de la UTU y 247 del liceo). De este total, 124 fueron varones y 145 mujeres, a lo que se suman dos casos de los que no se cuenta con este dato. La distribución por edades se muestra en la Tabla 1:

⁴ No se tomó en cuenta al alumnado de la Escuela Agraria de UTU, por tener características diferentes.

Tabla 1. Distribución de los participantes de la encuesta por edad

Edad en años	Frecuencia	Porcentaje (%)
14	49	18,1
15	86	31,7
16	63	23,2
17	44	16,2
18	18	6,6
19 o más	11	4,1
Total	271	100

Además, se realizaron 14 entrevistas cualitativas de las cuales cinco fueron a jóvenes, cinco a vecinos de la ciudad y cuatro a autoridades locales, tal como se resume en la Tabla 2. Para los jóvenes, los casos se clasificaron según los criterios de si conducían o no motocicletas y según género. Es preciso señalar, no obstante, que los jóvenes entrevistados en esas cinco instancias fueron en total siete, ya que hubo dos entrevistas realizadas a dos jóvenes de forma simultánea. En cuanto a los vecinos, estos fueron seleccionados de acuerdo con sus áreas de residencia: se intentó que fueran personas que vivieran en diferentes puntos de la ciudad, dando prioridad a aquellos que habitaran en las inmediaciones de los lugares frecuentados por los jóvenes o donde es posible que se realicen carreras clandestinas. Las entrevistas a las autoridades fueron realizadas con el alcalde, el comisario de la Seccional 4.^{ta} de Sarandí Grande, un funcionario policial de esa dependencia y la directora de uno de los centros de salud de la ciudad.

Por su parte, las instancias de observación, de acuerdo con lo planeado, se realizaron en diferentes momentos de los primeros meses del año 2022, por lo que se abarcaron situaciones diversas, como vacaciones de los centros educativos, fines de semana dentro del año lectivo y días de clase, así como noches con eventos en la ciudad (fue el caso de un evento por carnaval). Los espacios en los que se utilizó esta técnica se centraron, principalmente, en los frecuentados por los jóvenes, con foco en las actividades que realizaban y la importancia de las motocicletas, así como en la interacción entre los jóvenes reunidos y las otras personas que ocupaban —o no— esos lugares, y la presencia o ausencia de las autoridades en diferentes puntos de la ciudad.

La Tabla 2, presentada a continuación, sintetiza lo planteado:

Tabla 2. Unidades de registro y técnicas de investigación.

		Unidades de registro				
		Jóvenes			Autoridades	Vecinos
Técnicas	Encuesta	279			-	-
	Entrevista		Conduce moto	No conduce moto	4	5
		Varón	3	1		
		Mujer	1	2		
	Observación	Diversos momentos y situaciones				

5.5. Credibilidad de la investigación

Es importante destacar que el número de casos seleccionados para las entrevistas a jóvenes no fueron los planificados en la formulación inicial del proyecto, por lo que no se alcanzó a cubrir el muestreo intencional propuesto. A pesar de que la participación tanto en la encuesta como en las entrevistas fue voluntaria, la primera fue propuesta a los jóvenes durante su horario de clase, mientras que las entrevistas requerían que expresaran su interés por participar y se lograra concretar un encuentro fuera de ese contexto. Por tanto, aunque el tema generó interés durante la exposición en las aulas, fueron pocos los jóvenes dispuestos a participar en otro tipo de instancias, a pesar de que la propuesta fue difundida en los centros educativos en más de una ocasión. Además, se decidió realizar las entrevistas solo a los jóvenes que previamente hubieran respondido a la encuesta en sus centros educativos para evitar un sesgo en los datos obtenidos de quienes conocieran de forma previa los temas y preguntas a tratar y quienes no. De cualquier forma, la información obtenida mediante las entrevistas fue de interés y la triangulación de técnicas aplicada permitió complementar y fortalecer los contenidos surgidos de cada técnica.

Otra puntualización importante remite al hecho de que los centros educativos que funcionaron como referentes empíricos de la investigación son muy diferentes en cuanto a matrícula y características de su alumnado. Esto implicó que gran parte de los jóvenes que participaron de la investigación fueran estudiantes del liceo Faustino Harrison y se encontraran en el rango de 14 a 19 años, hecho que no debe ser ignorado al interpretar los datos, ya que el rango de edades propuesto es más amplio.

5.6. Estrategia de análisis

El análisis de los resultados obtenidos se realizó mediante la combinación de elementos cuantitativos y cualitativos, con el objetivo de lograr expresar la triangulación de técnicas propuesta en un primer momento. Primero se trabajó la dimensión cuantitativa, con el análisis de la base de datos generada a partir de la encuesta aplicada a 271 jóvenes. Fue necesario hacer

una limpieza y preparación de la matriz de datos para poder trabajarla en Excel y el programa estadístico SPSS. Luego de este primer paso, se seleccionaron las variables a trabajar para cada sección del análisis, lo cual implicó un estudio profundo de las dimensiones relevadas y la mejor forma de transmitir mediante ellas los resultados. Se trabajó con el cálculo de frecuencias y la elaboración de tablas que permitieran la interacción de las diversas variables de interés en cada caso, además de la generación paralela de los instrumentos de visualización presentados en los siguientes capítulos, como cuadros y gráficos. Se trata, por tanto, de un análisis basado en la estadística descriptiva, en especial en lo que refiere al análisis uni y bivariado.

Por otra parte, se realizó el análisis cualitativo de las entrevistas obtenidas, mediante las que se profundizó y controló los resultados obtenidos en la encuesta. Estas son, en total, catorce. El análisis se hizo, en este caso, a través del programa Atlas.ti, mediante la lectura detallada de cada entrevista y su codificación de acuerdo con categorías teóricas, a lo que se añadió la posibilidad de crear códigos que dieran cuenta de cuestiones emergentes no consideradas en un primer momento, pero que surgieron espontáneamente en las entrevistas. Luego, se trabajó con la codificación resultante, analizando su aparición en cada entrevista y grupo, lo cual implicó la generación de familias que agruparan los diferentes aspectos, su análisis a través de diferentes tablas y redes, así como un análisis del discurso contenido en cada cita de interés. La observación brindó insumos tanto exploratorios como descriptivos que se utilizaron sobre todo para conocer el contexto del fenómeno estudiado, por lo que generó un conocimiento que atraviesa el análisis de forma implícita.

Se procuró realizar un análisis que articulara la evidencia empírica obtenida con las diferentes técnicas, de acuerdo con los insumos obtenidos para cada eje temático planteado. De esta forma, gran parte del análisis se desarrolla con una presentación de los datos de la encuesta, luego complementada y controlada con lo expresado en las entrevistas, o viceversa.

6. ANÁLISIS

El análisis de los datos obtenidos se centrará en su sistematización y conexión con las preguntas y objetivos planteados en un inicio. De esta forma, se repasarán en tres capítulos los principales elementos conceptuales y empíricos que componen la investigación: convivencia en la comunidad, juventudes y masculinidades hegemónicas. Se pretende así presentar la información recogida de manera tal que permita llegar a conclusiones que sea posible contrastar con las hipótesis planteadas en un inicio, considerando en todo momento el alcance de la investigación y las limitaciones a las que esta se enfrentó.

6.1. Pueblo chico...

6.1.1. Contexto del problema de estudio: los sarandienses

Aunque Sarandí Grande es clasificado como ciudad desde 1956, e incluso se constituyó como municipio en 2010, es pensado y habitado como un pueblo. Influyen en esto las propias características del departamento de Florida: se trata del octavo departamento en superficie, pero ocupa apenas el lugar 14 en cuanto a cantidad de población. A su vez, la capital, Florida, y Sarandí Grande son las únicas dos localidades que superan los 5000 habitantes, lo cual implica que son las únicas ciudades del departamento. Sin embargo, la diferencia de población entre ambas es inmensa: mientras la ciudad de Florida tiene 33.640 habitantes, Sarandí solo llega a 6.827 (Censo 2023, Instituto Nacional de Estadística).

Se encuentra en un punto medio entre dos capitales departamentales —la ciudad está a 45 km de distancia tanto de Florida como de Durazno—, ya que su fundación, en 1874, respondió exclusivamente a las necesidades del sistema de ferrocarriles, cuyo crecimiento requería la existencia de una estación en medio de ambas capitales. Entre ellas y Sarandí solo hay algunas localidades más pequeñas, lo cual explica la centralidad que cobran para la zona algunas de sus instituciones: el liceo Faustino Harrison, por ejemplo, recibe a los jóvenes de todas las localidades cercanas (como Goñi, Maciel, Pintado y Polanco del Yi), así como los que viven en las zonas rurales circundantes. Aunque la cantidad de estudiantes “viajeros” es baja, sí resulta relevante que el liceo de la ciudad sea el centro educativo en el que la mayoría de los jóvenes de los alrededores pueden completar sus estudios secundarios. Cabe destacar —ya que los jóvenes estudiantes sarandienses son centrales en la investigación— que el liceo público Faustino Harrison es el único en la ciudad; de acuerdo con los registros publicados para el año 2022, contaba con 663 estudiantes, de los cuales 307 estaban cursando Ciclo Básico y 356 el Bachillerato (*Monitor Educativo Liceal, Matrícula Total, 2022*). La ciudad también cuenta con dos centros educativos de la UTU: la Escuela Agraria y el Anexo, en los que se dictan cursos técnicos y también de enseñanza secundaria.

Dado que se trata de una zona dedicada esencialmente a la actividad rural, el sector comercial no tiene un gran desarrollo y se mantiene sin mayores cambios o innovaciones desde hace años, por lo que tampoco son muchas las posibilidades para emprender. A esto se suma que la ciudad no cuenta, en general, con demasiados espacios de esparcimiento o paseo, a la vez que los que sí existen son espacios al aire libre —como el parque o las plazas—, que no son aprovechables de igual forma en todas las épocas del año.

6.1.2. *Vivir en Sarandí Grande*

Como forma de introducir el tema territorial, se indagó en la percepción que los habitantes de la ciudad tienen sobre esta. Al preguntar a los jóvenes encuestados acerca de si les gustaba Sarandí Grande como ciudad, el 45 % respondió que sí, mientras que el 46 % indicó que le gustaba *más o menos* la ciudad. Aunque el porcentaje que indicó que la ciudad directamente no le gustaba es bajo (8 %), es notorio el gran porcentaje de jóvenes que se concentró en la categoría “más o menos”. Esta primera pregunta introductoria acerca de la ciudad es complementada por otra referida a los espacios públicos existentes en ella: la mayoría de las personas encuestadas (casi un 80 %) indicó que le gustaban estos espacios, aunque un 35,8 % señaló el hecho de que son espacios insuficientes y les gustaría que hubiera más opciones.

Este tema fue abordado también en las entrevistas con jóvenes, en las que la caracterización de Sarandí Grande se centró en aspectos como la tranquilidad de la ciudad y la seguridad que hay en esta. Es importante señalar que esta seguridad se comentó siempre en comparación con otras ciudades con mayor cantidad de habitantes, como la capital departamental, Florida, o la nacional, Montevideo. Estas ciudades, percibidas como de gran tamaño en comparación con los 6.827 habitantes sarandienses, son puestas como ejemplo de otras dinámicas que no se dan en el interior del país, tanto desde lo positivo como desde lo negativo.

Dentro de los aspectos positivos, además de señalar la menor cantidad de hechos delictivos, la mayoría mencionó el hecho de que el tamaño de una ciudad como Sarandí Grande permite que todas las personas, en mayor o menor medida, se conozcan y que los grupos puedan permanecer estables por más tiempo. Los jóvenes señalaron como positivo el seguir con los mismos grupos de compañeros o amigos en las diferentes etapas educativas y destacaron en varios casos cómo esto facilita los procesos de socialización. Incluso en el caso de haber vivido anteriormente en ciudades más grandes, se destacó esta ventaja:

Acá por ejemplo, no sé cómo decir, pero a mí me gusta más vivir la juventud acá que en Florida. [...] Porque acá somos todos amigos de todos, entonces es más fácil crear amigos acá que en Florida (José, 15 años)⁵.

Este tipo de comentarios enfatizan la importancia de los grupos de pares que se trató en la discusión teórica, pero también dan la pauta de que a los jóvenes les resulta positiva la posibilidad que les da una ciudad pequeña de no tener que preocuparse por la formación y estabilidad de sus grupos de pares, lo cual podría influir incluso en un modo de iniciar las nuevas

⁵ Todas las citas presentadas serán identificadas con un seudónimo, ya que se garantizó el anonimato a los participantes.

etapas educativas con mayor tranquilidad que en otros entornos. El pasaje de la educación primaria a la secundaria, por ejemplo, no implica para los adolescentes sarandenses, en muchos casos, un cambio total: a pesar de que se trata de diferentes instituciones, lo más probable es que conozcan ya a muchos de sus compañeros e incluso a profesores y funcionarios. La posible simplificación de estas transiciones, así como la mayor facilidad para mantener o formar los grupos de pares podría implicar una reducción de las inquietudes acerca de la inclusión o exclusión, aunque —tal como se analizará en lo referente a la situación de la motocicleta en algunos grupos de amigos— este es un tema que no deja de estar presente.

Sin embargo, estas cuestiones positivas fueron relativizadas por críticas a la sociedad sarandense como tal o, en general, a las características que se suelen atribuir a los pueblos o ciudades pequeñas. Incluso algunos aspectos tratados como positivos en un primer momento luego fueron comentados en un sentido crítico. Es el caso, justamente, del hecho de que en una ciudad con pocos habitantes todos ellos se conocen en algún grado y todo lo que pasa se difunde con facilidad. Esto genera, de acuerdo con lo comentado por algunos jóvenes, la sensación de que todo se sabe o todos pueden opinar sobre las diferentes situaciones individuales de quienes habitan en la ciudad: “yo creo que un aspecto negativo de Sarandí sería que..., bueno, como cualquier pueblo es medio chusma, se habla mal a veces y eso” (Isabella, 14 años). El hecho de que *el pueblo* se mencione como mayor exponente de estas situaciones es algo presente en la mentalidad de sus habitantes, que en muchos casos les genera molestia o disgusto:

Como que acá [...] hay un prototipo de persona que si no sos igual o sos distinto te van a mirar con otra cara, que eso por ejemplo vas a Montevideo y ya no pasa. Vos en Montevideo no mirás al de al lado ni loco, podés estar con unas botas amarillas y nada, pero vos estás acá con las botas amarillas y se dieron vuelta quince a ver al de botas amarillas. Y eso es algo que pasa acá, porque es acá (Juan, 18 años).

En estos casos, el anonimato que podría brindar una ciudad con muchos habitantes se muestra como deseable. Se idealiza entonces la posibilidad de poder ser y estar en un espacio en el que no se juzgue lo diferente o, en general, la actuación individual. La ciudad pequeña desde esta perspectiva se constituye como un espacio hostil en cuanto a las posibilidades de cambio y desarrollo personal, sensación que podría relacionarse también con la falta de oportunidades (estudiantiles, laborales, de innovación, etc.) que implica el contexto de la vida en el interior y que se idealizan como alcanzables en las ciudades grandes, como Montevideo o, en algunos casos, Florida. Que lo diferente, atípico o desconocido sea señalado o juzgado se muestra también como un elemento de constricción que genera rechazo por parte de los jóvenes,

lo cual se vincula con su actitud de buscar el cambio y fomentar la diversidad en todos los sentidos. El hecho de que hacer algo implique “que se den vuelta quince a verlo”, como ilustra el joven de la cita, genera que las transgresiones que atentan contra los parámetros establecidos puedan ser vistas como una forma de desafiar esas propias estructuras y lo que implican. Estas conductas se muestran aquí como una resistencia no solo hacia las otras clases de edad, sino ante el propio espacio en que viven.

6.1.3. Problemáticas vinculadas a la juventud sarandiese

Aunque escapa de los objetivos planteados inicialmente para la investigación, no es menor analizar un aspecto relacionado con la convivencia que emergió en el campo. Se trata específicamente de los conflictos que surgieron en la época de pandemia alrededor de la prohibición de aglomerarse y de usar los espacios públicos. Para analizar esto, son de gran interés las declaraciones del alcalde de Sarandí Grande, quien describió algunos momentos de tensión comunitaria generada por el habitar —o la imposibilidad de hacerlo— ciertos espacios de la ciudad y las molestias que se generaron entre diferentes sectores de la comunidad por esto.

En primer lugar, los espacios de la ciudad ocupados por los jóvenes se han mantenido incambiados en las últimas décadas. Los lugares de encuentro habituales son las plazas (Gallinal y Pisón, en especial, ubicadas ambas en la zona céntrica), el centro, el parque y el lago:

Figura 1. Plaza Pisón



Fuente: Stonek.com

Figura 2. Plaza Gallinal



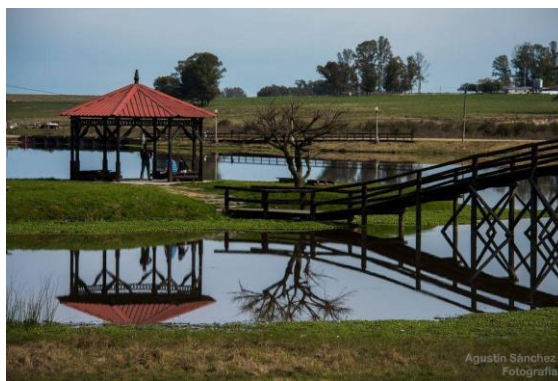
Fuente: minube.com

Figura 3. Parque Tomás Berrera

Figura 4. Lago del parque Tomás Berreta



Fuente: Municipio Sarandí Grande, Instagram



Fuente: Agustín Sánchez

De estos espacios, los que han resultado más conflictivos son la plaza Pisón y el centro de la ciudad. La primera se encuentra rodeada por hogares e instituciones de la ciudad (como la comisaría, el juzgado, el municipio y una escuela), mientras que el segundo es una zona principalmente comercial. Por esto, se generaron en ambas zonas gran cantidad de quejas de vecinos y comerciantes por los ruidos molestos ocasionados por los jóvenes reunidos por la noche, la acumulación de residuos en estos puntos de encuentro y, luego, por las propias aglomeraciones ocurridas durante la emergencia sanitaria por covid-19. Una de las soluciones encontradas fue la adecuación de un espacio al aire libre adaptado para las *juntadas* nocturnas juveniles. Se trata de la zona de fogones establecida en un sector del parque Tomás Berreta (figura 3), espacio en el que los jóvenes podían reunirse sin incumplir las restricciones de seguridad, prender fogatas y no generar molestias por la posible contaminación sonora ocasionada por la música, vehículos o sus propias interacciones:

Fue aceptar que los jóvenes se iban a seguir reuniendo, por más que nosotros restringiéramos el espacio y dijéramos “No, acá no se reúnan”, se iban a seguir reuniendo, entonces optamos por acondicionar un espacio que estuviera lejos de la ciudad, que no generara ruidos molestos y bueno, también que si se generaba basura estuviera medianamente controlado (alcalde de Sarandí Grande).

Es una solución interesante para analizarla desde un plano conceptual. El hecho de que la mejor forma de evitar las conductas de los jóvenes que irrumpían en la buena convivencia social (a lo cual el alcalde refirió, incluso, como un “daño ciudadano”) fuera alejarlos del resto de la sociedad es de por sí llamativo. El aislarlos, alejarlos y darles su espacio para que pudieran realizar estas actividades sin molestar a los demás podría verse como un intento por distanciar a los jóvenes de la vida comunitaria, limitando sus movimientos a espacios alejados y controlados. Este tipo de tratamiento de los jóvenes como *otros*, en un sentido de marginación o apartamiento, se condice con varios de los planteos analizados: los jóvenes son asociados con conductas disruptivas, ruidosas, molestas, que perturban la convivencia de la comunidad y

afectan a los demás. El alejarlos o, en su defecto, lograr que respeten los horarios y necesidades de los demás, en especial de los adultos trabajadores, es visto como un objetivo que se debe perseguir en pos de lograr una coexistencia pacífica en la ciudad.

Más allá de esta situación puntual ocurrida durante la pandemia, se profundizó en las representaciones sociales asociadas a los jóvenes en la ciudad. Al preguntar a los estudiantes encuestados acerca de cómo creían que eran vistos aquellos jóvenes sarandenses que conducían motocicletas, las respuestas (presentadas en el Gráfico 2) se concentraron en las opciones que denotaban visiones negativas. Se trató de una pregunta en la que podían seleccionarse todas las opciones deseadas, por lo que los resultados se presentan de acuerdo con cuáles fueron las respuestas más seleccionadas. En primer lugar, está la opción “Con molestia” (elegida por el 74,9 %), seguida por “Con prejuicios” (seleccionada por el 43,2 %) y “Con miedo” (marcada el 24,4 %). Aunque hay cantidades similares de respuestas para las opciones “Con indiferencia” e “Igual que a los demás jóvenes, no creo que el conducir motos influya” (20,3 % y 19,6 %, respectivamente), la opción “Con aprecio” fue seleccionada solo por el 3,3 %. Esto da la pauta de que los propios jóvenes perciben que el conducir una moto incide en la forma en la que los adultos los perciben y juzgan, más allá del mero hecho de ser jóvenes.

Forma en que son vistos los jóvenes por los adultos
en Sarandí Grande. Montevideo, 2021.

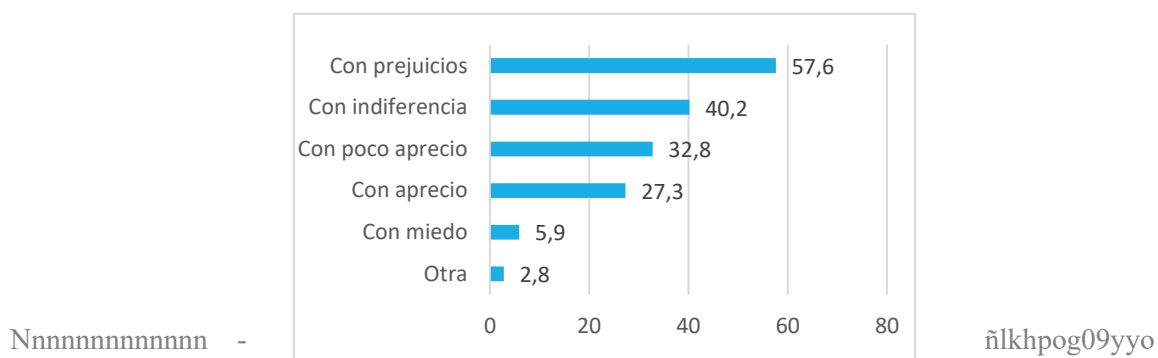
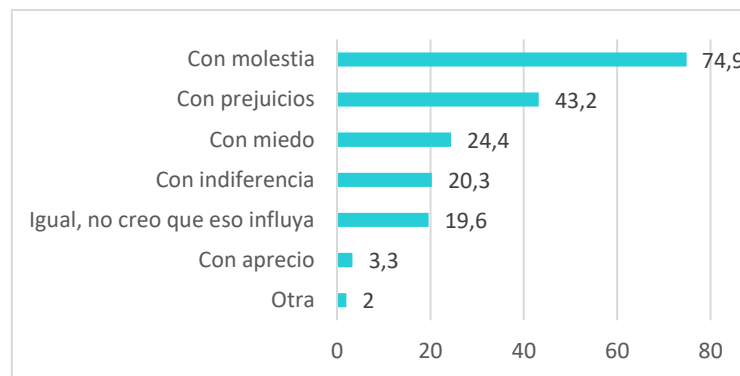


Gráfico 2. Forma en que son vistos los jóvenes motociclistas por los adultos
en Sarandí Grande. Montevideo, 2021.



Fuente: elaboración propia.

Resulta interesante comparar estas respuestas obtenidas acerca de los jóvenes que conducen motocicletas con las respuestas que se generaron al preguntar, en general, acerca de la visión que los encuestados consideraban que tenían los adultos acerca de los jóvenes. En este caso, la opción seleccionada más veces fue “Con prejuicios”, seguida por “Con indiferencia” y, posteriormente, por “Con poco aprecio” (57,6 %, 40,2 % y 32,8 %, respectivamente). En esta pregunta, orientada a la mirada acerca de las juventudes en general, es de destacar que la opción “Con aprecio” obtuvo un 27,3 % de las menciones, mientras que “Con miedo” solo fue marcada por el 2,8 % de los encuestados. Estas dos opciones muestran un comportamiento casi opuesto al que tuvieron en la pregunta sobre jóvenes motociclistas, lo cual podría denotar que el miedo es un sentimiento que se asocia mayormente a lo que estos generan, en detrimento del aprecio que podrían tener los adultos de la ciudad hacia ellos. Es importante contemplar, asimismo, que en ambas preguntas la opción con prejuicios fue ampliamente seleccionada por los jóvenes; aunque no se trata de una referencia inequívoca —dado que el concepto de prejuicios y las situaciones que cada persona asocia con estos puede variar—, da la pauta de que la acción de juzgar es vinculada a las figuras adultas con frecuencia.

El hecho de que gran parte de los encuestados (el 75 % del total) seleccionara la molestia como una de las reacciones hacia los jóvenes que andan en moto se condice con lo obtenido en las entrevistas. Tanto los jóvenes que no utilizaban este vehículo como los vecinos describieron en algunas oportunidades este tipo de sentimientos o reacciones. Sobre el miedo, por ejemplo, resultan ilustrativos algunos comentarios:

M: Las odio [risa]. Así nomás, sin filtro, las odio, porque me asustan, empezando por ahí, me dan miedo.

I: A mí también, me da cosa que pasen por al lado mío a no sé cuántos kilómetros por hora.

(Martina e Isabella, 14 años)

Estos comentarios, realizados por jóvenes entrevistadas, indican que el miedo hacia los motociclistas no es exclusivo de las personas mayores o cierto grupo de la población. La velocidad excesiva aparece en varias de las entrevistas como el factor que genera más temor, además de la existencia de conductores que pasan muy cerca de los peatones o de los otros conductores que van a menor velocidad. Surgen también como motivos de preocupación las posibles consecuencias de la conducción imprudente, en especial los posibles riesgos sanitarios:

Es violento... Porque pasa una moto, como hemos visto acá en el barrio, yo que sé, parado de manos, y es violento, porque..., qué sé yo, un niño puede cruzar o... Te da cosa ver eso, porque si le pasa algo y se estrelló contra aquella pared tenés que ir a ayudarlo, y te dan ganas de decir “pero mijito...” (Vecina).

La violencia se plantea en esta cita como parte integrante de la conducta de estos jóvenes. El hecho de que no tengan en cuenta los posibles riesgos hacia la población, ejemplificada con la posibilidad de lesionar a un niño que esté cruzando la calle, se presenta como ejemplo de las conductas que afectan la convivencia en la comunidad. No está de más señalar la centralidad que tiene el cuidado del otro en el ámbito vial como factor mejorador de la convivencia. El no hacerlo o no priorizarlo se muestra como una oposición a los valores defendidos por la sociedad y que permiten que esta se mantenga cohesionada. Aunque son numerosas las entrevistas en las que se destaca que la imprudencia en el tránsito no es algo propio de los jóvenes, sino que es algo generalizado en la ciudad (sobre todo, por la laxitud de los controles), no son pocas las veces que se coloca a los jóvenes como los protagonistas de esta problemática.

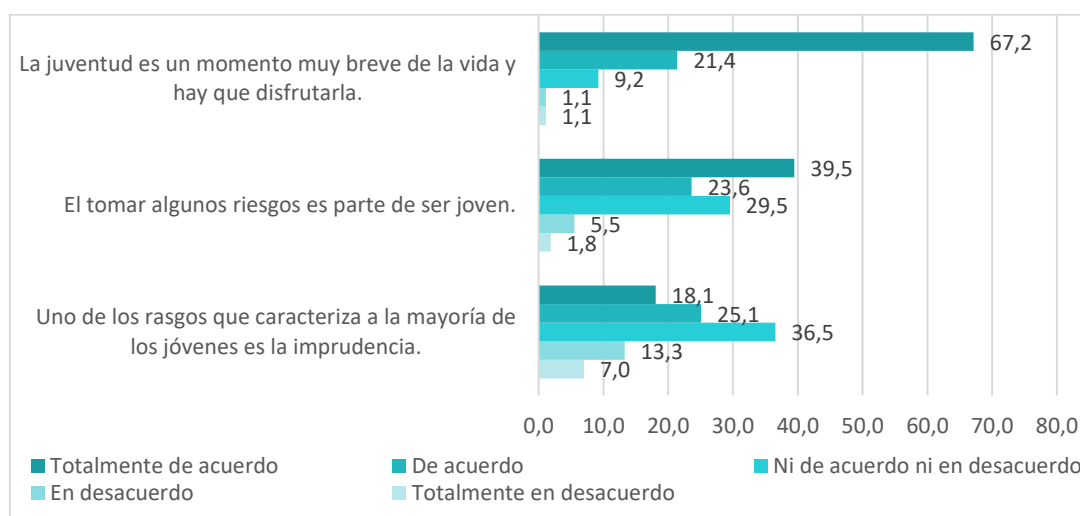
6.2. Juventudes y riesgos

6.2.1. Algunas ideas sobre los jóvenes

El hablar de juventudes, en plural, no es una decisión arbitraria. Tal como se mencionó, se intenta contemplar así la diversidad que contiene una categoría tan heterogénea como esta, sustentada solamente por un rango de edad —el cual ni siquiera puede ser definido de forma inequívoca— y que comprende personas con realidades muy diferentes (Filardo, 2018; Rivera-González, 2013; Tenenbaum y Viscardi, 2018). Sin embargo, como plantean Casco y Oliva (2004), es inevitable reconocer la existencia de una serie de prejuicios o ideas generalmente aceptadas acerca de los jóvenes: se los suele asociar con la imprudencia, los riesgos y con estar viviendo una etapa en la que el disfrutar, probar y divertirse son centrales. Para conocer cuál es la percepción que los jóvenes encuestados tienen acerca de este tipo de ideas, se les planteó en la encuesta una serie de afirmaciones para las cuales tenían que indicar en una escala del 1 al 5

su grado de acuerdo, siendo 5 totalmente de acuerdo y 1 totalmente en desacuerdo. Los resultados, presentados en el Gráfico 3, son interesantes:

Gráfico 3. Grado de acuerdo con afirmaciones sobre juventud. Sarandí Grande, 2021.



Fuente: elaboración propia.

La primera de las afirmaciones, que indica que *la juventud es un momento muy breve de la vida y hay que disfrutarla*, fue la que mayor acuerdo generó en los jóvenes encuestados: un 67,2 % indicó estar totalmente de acuerdo y un 21,4 % de acuerdo, mientras que el desacuerdo solo fue seleccionado por un 1 %. Esta primera afirmación enfatiza, por un lado, la idea de que la juventud entendida en su sentido más temporal es un momento que se debe aprovechar porque su pasaje es rápido y seguido por nuevas etapas que se prolongarán en mayor medida, pero con características diferentes. Por otro lado, el disfrutar la juventud suele relacionarse con los momentos de diversión, esparcimiento y ocio, en especial en lo definido como adolescencia. A esta última etapa se asocia también el progresivo avance hacia la edad adulta, con una creciente cantidad de libertades e independencia, pero sin tantas responsabilidades como las que después se generarán, más relacionadas al trabajo, el apartamiento del hogar familiar o la conformación de una familia propia (Filardo, 2018).

Por otra parte, al consultar sobre el grado de acuerdo con que *el tomar algunos riesgos es parte de ser joven* los resultados fueron similares, pero con algunos matices. Mientras que el 39,5 % de los jóvenes que participaron en la encuesta indicó estar totalmente de acuerdo y el 23,6 % señaló estar de acuerdo, un 29,5 % expresó ni acuerdo ni desacuerdo, mientras que los que expresaron estar en desacuerdo, ya fuera totalmente o no, representan el 7,3 %. Aunque la afirmación es aceptada por la mayoría, esto no se da de forma tan rotunda como con la primera.

Por último, la afirmación que indicaba que *uno de los rasgos que caracteriza a la mayoría de los jóvenes es la imprudencia* generó que una parte significativa de las respuestas (un

36,5 %) se concentraran en la opción “Ni de acuerdo ni en desacuerdo”, mientras que el 20,3 % señaló estar en desacuerdo, ya fuera totalmente o no, y el 43,2 % indicó acuerdo o totalmente de acuerdo. Esta afirmación fue, por tanto, la que los jóvenes encuestados apoyaron en menor medida (a pesar de que no es menor el porcentaje que indicó estar de acuerdo). La imprudencia, a pesar de estar asociada con los riesgos, no necesariamente es considerada por todos los jóvenes como inherente a esa etapa, lo cual se contrapone a ideas como las planteadas por Dubet (2006) en cuanto a que los jóvenes desconocen los límites, o Matza (2014), con su definición de la cultura adolescente como una frívola persecución de emociones fuertes y diversión.

6.2.2. La juventud vista por los jóvenes

Al realizar las entrevistas con jóvenes, se intentó indagar en las percepciones que tenía cada uno acerca de sí mismo como joven y también de la relación que esto implicaba con los demás. En este sentido, las respuestas obtenidas permitieron llegar a una caracterización de la juventud que comprende representaciones sociales relacionadas con aprendizaje, independencia, incomprensión, avance y desarrollo. En lo que tiene que ver con el aprendizaje, por ejemplo, varios jóvenes plantearon estar viviendo una etapa que consideraban como de adquisición de experiencias y herramientas que los formarían para el futuro. En este marco entra también una dinámica de prueba y error que fue comentada como necesaria, en el sentido de que permite generar un conocimiento sobre la vida que cada persona debería aprender por sí misma, para luego poder actuar sobre esa experiencia, como expresa uno de los entrevistados:

[La juventud] es donde más se aprende y donde más hay que experimentar, porque es, como quien dice, la base para lo que viene después. Vos decís “ah, mirá esto y esto” y fue lo que te pasó hace quince años atrás en tal momento y te lo recuerda y es así, no hay chance (Juan, 18 años).

Esta posibilidad de experimentar y aprender de las consecuencias se presenta como una nueva oportunidad que va surgiendo a medida que cada persona crece y puede tener mayor autonomía en sus decisiones y actividades. Por esto, la adolescencia es comentada como una etapa de transición, donde la imagen del control sigue estando presente, pero que se comienzan a permitir ciertas libertades que como niños estaban vetadas:

I: En el proceso de socialización, cuando vos ya pasás a la adolescencia, con los grupos de pares como que te escapás de la autoridad de tus padres y tenés unas nuevas libertades...

M: Claro, y pasa que empezás a desarrollar como tus propias ideas. [...] Lo que querés.

I: Claro, ya no sos un niño que te dicen lo que hacer... O sea, sí, tienen normas tus padres, seguimos teniendo normas, pero ya somos un poco más independientes...

(Martina e Isabella, 14 años)

El mayor grado de independencia es una oportunidad, pero también un desafío. El hecho de que los marcos normativos en los que inscriben su actuación comiencen a modificarse al transitar la adolescencia se presenta como la posibilidad de desarrollar más lo que quieren, pero también implica enfrentarse a nuevos riesgos generados por esa misma libertad. Sin embargo, esta transición es caracterizada siempre como positiva, con un marcado énfasis en la posibilidad de comenzar a desarrollar un camino propio que les permitirá moldearse a partir de las experiencias nuevas, pero también a partir de lo que quieren, sin que esto tenga que estar siempre mediado por determinados mandatos paternos o familiares. Se presenta como un momento en el que la propia forma de ser, pensar y actuar comienza a tener un peso que antes, en la infancia, aún no podía expresarse por completo, por lo que es una emancipación también en ese sentido más ideológico. Así como en un principio se plantearon valores asociados a la juventud con connotaciones asumidas como negativas, como la confrontación o la rebeldía planteadas por Casco y Oliva (2004), los jóvenes entrevistados relacionaron estos rasgos con una visión positiva y renovadora.

En el marco de estas nuevas posibilidades, no es menor señalar que muchos jóvenes también destacan características innovadoras no solo en su propia trayectoria vital, sino en las generaciones de las que forman parte. Muchos jóvenes sienten estar viviendo en un momento histórico que les permite innovar e impactar contra las estructuras antes dominantes, lo cual los enfrenta a las generaciones anteriores. En las entrevistas lo destacaron sobre todo en relación con una juventud actual más abierta y libre, con una postura que, en general, los empuja a desafiar los mandatos sociales que ya se consideran antiguos, como los que tienen que ver con el género o las sexualidades. Resultan aquí muy pertinentes los aportes de Bourdieu (2002), ya que las dinámicas aquí presentadas se constituyen como luchas de poder que construyen, socialmente, cada grupo de edad: el sentir que se están tomando caminos diferentes a los de las generaciones anteriores implica una forma de diferenciarse y confrontar. Esta posibilidad de marcar un nuevo rumbo social fue descrita en algunas entrevistas como una forma de acceder a una nueva manera de *ser joven*, menos constreñida a lo socialmente aceptado hace algunas décadas, y que permite que la experimentación no deba limitarse al plano de lo secreto:

No es necesario que te escondas, no es necesario que estés fumando y estés “Ay, no, vamos a escondernos”, porque estás haciendo algo que hace sesenta años se hacía, que se va a seguir haciendo y no lo van a cambiar a eso. Está muy bueno que se estén abriendo las mentes para que si el día de mañana llegás a tener un hijo que te diga "soy homosexual" vos no lo mires con cara rara, no lo margines, porque es algo normal... (Leticia, 17 años).

Por esto, la libertad de la que algunos de los jóvenes entrevistados hablaron no se limita a lo individual. Se sienten parte también de un cambio social del que hablan con orgullo y que consideran que, muchas veces, los opone a las personas de mayor edad con las que se relacionan. El *ser más abiertos* genera también que ciertos temas dejen de ser considerados tabú y se hablen, lo mismo que pasa con el propio concepto de juventud: es problematizado, discutido y defendido. El señalar que no todos los jóvenes son iguales, por ejemplo, fue algo en lo que en algunos casos se hizo énfasis: no todos realizan las mismas actividades, no todos tienen las mismas realidades y no todos viven la juventud, como etapa, de la misma manera, tal como se expresa desde los aportes teóricos de autores como Bourdieu (2002) o Rivera-González (2013), quienes trabajan sobre la heterogeneidad de las juventudes y la diversidad de realidades que caracterizan a esa a clase de edad. A pesar de que las propias preguntas que se les plantearon llevaban a realizar generalizaciones a partir de su experiencia (ya que se referían a la juventud o los jóvenes, sin realizar mayores distinciones que evidenciaran la diversidad que esas referencias implican), reiteradamente se mencionaron las diferencias y la imposibilidad de generar un solo juicio sobre determinados temas. Este aspecto fue uno de los más interesantes, en lo personal, para analizar, ya que emergió en varias entrevistas en una forma muy explícita, además de que muestra una clara coincidencia con los aportes planteados en el apartado teórico.

6.2.3. Riesgos

Dentro de la concepción de la juventud como una etapa de aprendizaje y nuevas experiencias, es indiscutible que los riesgos tienen un lugar. Todos los jóvenes entrevistados coincidieron en que los riesgos son una parte integrante de las nuevas vivencias que se dan desde la adolescencia y señalaron tanto sus aspectos positivos como negativos. Muchas veces comentaron, por ejemplo, el hecho de que tomar riesgos es una forma de aprender los límites, ya sea de sus propios cuerpos o de las situaciones, a pesar de reconocer las potenciales consecuencias negativas que estos podrían tener, lo cual se condice con la definición de conductas de riesgo planteada por Le Breton (2011), referida a las situaciones en las que los jóvenes se exponen a una probabilidad real de sufrir daños o morir. Por parte de los jóvenes entrevistados, el animarse a hacer algo que se reconoce como peligroso, inseguro o indebido es una forma de experimentar ese aprendizaje juvenil del que hablan: “Tomás ciertos riesgos y de las consecuencias que generan esos riesgos aprendés” (Leticia, 17 años). La posibilidad de tener una consecuencia negativa es conocida, pero muchas veces no se racionaliza hasta pasado el momento:

Más que nada a esa edad vas al riesgo para probar, vas al error, no vas tanto al acierto como ya pasa cuando sos grande, que analizás más las cosas, te detenés, analizás pros y contras y te sentás a analizar lo que estás haciendo. Cuando sos adolescente hacés nomás y ves qué pasa después (Juan, 18 años).

En cuanto a las situaciones en las que reconocían riesgos, la mayoría de las menciones incluyeron el consumo de sustancias, en especial de alcohol, pero también se comentaron riesgos asociados a lo sexual, las relaciones sentimentales, las salidas nocturnas, la conducción de vehículos y el uso de la tecnología, lo cual se condice con algunos de los riesgos estudiados en investigaciones antecedentes, como la realizada por Aguirre y Güell (2002), en la que se analizan datos acerca de las causas de morbilidad en países de América Latina. Se entiende, por tanto, que los jóvenes tienen una definición de riesgos que abarca los posibles perjuicios que se pueden generar en cada uno de esos planos, que ven como sujetos a ciertos peligros. El hecho de aprovechar la juventud para asumir algunos de estos riesgos parece vincularse también con que luego, en la adultez, este tipo de conductas ya no serían posibles o no estarían bien vistas:

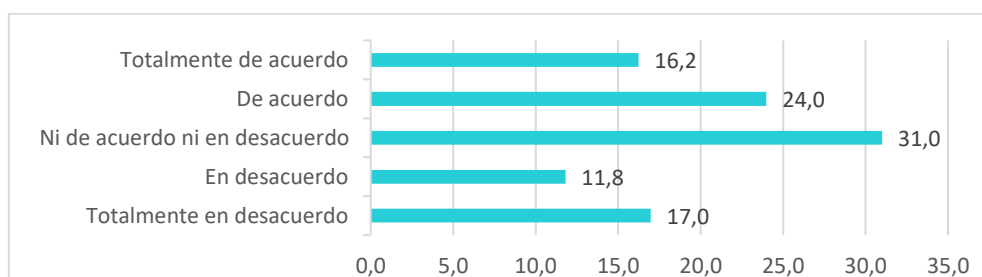
Es una edad en la que nos la jugamos, me parece. Porque no sé, yo por ejemplo a esta edad aprovecharía a hacer cosas que en un futuro no las haría o tendría miedo porque tendría más cosas para perder o... No sé, sería como más raro. Como en la adolescencia o en esta edad de jóvenes es como que... aprovechar para esas cosas que no las haría en otro momento (Martina, 14 años).

La juventud aparece como una etapa efímera, cuyo disfrute pronto terminará junto a las responsabilidades de la vida adulta, en la que existirían más *cosas que perder*. Podría pensarse que se refiere al perfil que se requiere para mantener una cierta imagen social de seriedad o profesionalismo asociada a la búsqueda de trabajo o la estabilidad, aunque también surgen otros factores como el uso del tiempo: “Cuando sos más grande [...] casi nunca tenés mucho tiempo como cuando sos muy joven. Y por eso siempre hay que aprovechar cuando sos joven, porque cuando seas más adulto no vas a poder hacerlo” (Marcos, 16 años). En contraste con las generalizaciones acerca de la juventud, aparecen aquí los prejuicios de los propios jóvenes acerca de los adultos: al pasar cierta barrera de edad ya no se podrá salir con amigos, disfrutar de tiempo libre o asumir determinados riesgos, ya que el trabajo o la familia serían incompatibles con esas actividades. Los adultos son presentados desde esta visión como un grupo homogéneo signado por sus responsabilidades, que les impiden realizar actividades propias de etapas anteriores. No se reconoce así la diversidad de trayectorias vitales existentes y el hecho de que los riesgos pueden ser asumidos, en realidad, en cualquier momento de la vida. Queda en evidencia la aplicación bidireccional que se hace del concepto de clase de edad,

definido por Filardo (2018) como una construcción subjetiva que agrupa a personas diversas solo por compartir una edad biológica; así, quienes pertenecen a un determinado grupo ven las diferencias internas, pero homogenizan a los integrantes de otras clases.

Además de estos comentarios más generales, fue preciso indagar en la percepción personal de los jóvenes acerca de los riesgos que han tomado a nivel personal. Una de las preguntas de la encuesta apuntaba a este asunto, en la misma forma que la serie de afirmaciones ya presentada: se pidió a los jóvenes que indicaran su grado de acuerdo con la afirmación “Personalmente, me gusta correr riesgos” en una escala compuesta por cinco niveles. Los resultados se presentan en el Gráfico 4:

Gráfico 4. Grado de acuerdo con la afirmación “Personalmente, me gusta correr riesgos”. Sarandí Grande, 2021.



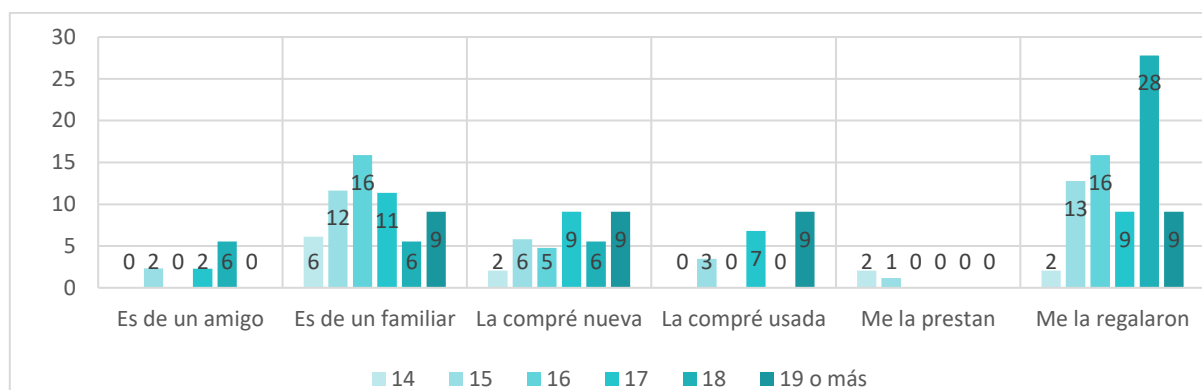
Fuente: elaboración propia.

Aunque gran parte de las respuestas se concentraron en la opción “Ni de acuerdo ni en desacuerdo” (un 31 %), las otras categorías arrojan resultados interesantes: un 40 % indicó estar de acuerdo, en mayor o menor medida, con que les gusta correr riesgos (un 24 % de acuerdo y un 16,2 % totalmente de acuerdo), mientras que quienes señalaron no sentirse identificados con esa afirmación representaron un 28,8 % (con un 11,8 % en desacuerdo y un 17 % totalmente en desacuerdo). Esto muestra un panorama heterogéneo, pero en el que hay gran cantidad de jóvenes que reconocen su gusto personal por correr riesgos.

Respuestas similares se obtuvieron en las entrevistas. Fueron varios los jóvenes que admitieron haber asumido diversos riesgos en sus vidas y sentido satisfacción al haber salido indemnes de ellos, así como gusto por la adrenalina que experimentaron en el momento. De esta forma, resultan pertinentes algunas de las explicaciones teóricas dadas a la asunción de riesgos, como la posibilidad de vivir una experiencia o aventura descrita por Tenenbaum (2018). El vivir ese momento tal como si fuera un desafío o aventura parece frecuente en los jóvenes. Sus experiencias, en muchos casos, se asociaron al consumo de alcohol, pero también a la conducción de vehículos en circunstancias que implicaban peligro para la vida.

Específicamente en lo referido a los vehículos, un 62,7 % de los encuestados conduce un vehículo para movilizarse por la ciudad. En este caso no hubo grandes diferencias por edad, aunque el único caso en el que los que no conducían superaron a los que sí lo hacen fue en los adolescentes de 14 años. Esto puede relacionarse con que es habitual que el primer vehículo — habitualmente una moto— sea regalado a los 15 o a los 18 años, indistintamente del género. Esto podría explicar el gran porcentaje de jóvenes que indicó que conducía una moto regalada, tal como se muestra en el Gráfico 5:

Gráfico 5. Forma en que se obtuvo la motocicleta según edad. Valores absolutos. Sarandí Grande, 2021.



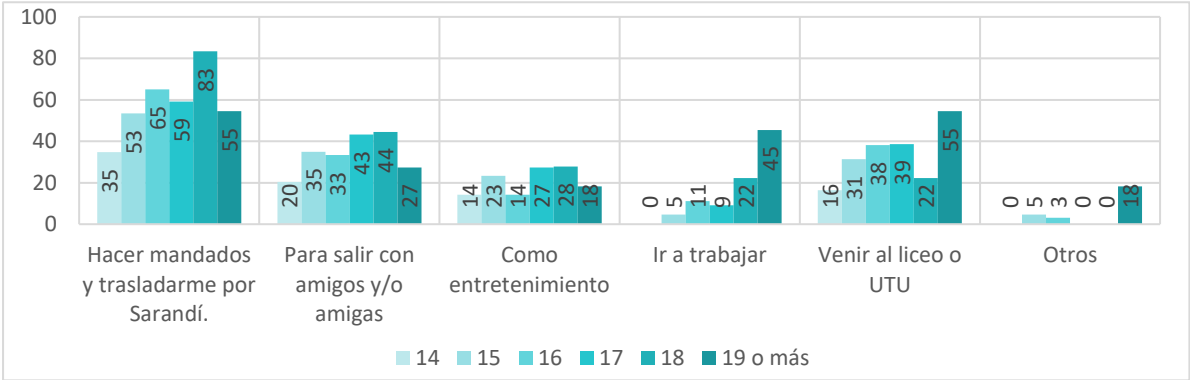
Fuente: elaboración propia.

Esta costumbre de regalar una motocicleta a los jóvenes es, seguramente, propia de las ciudades del interior del país y no tan frecuente en urbes de mayor tamaño. Lo mismo sucede con la cantidad de jóvenes motociclistas que pueden encontrarse en ciudades como Sarandí Grande: de acuerdo con los datos de la encuesta, dentro del casi 63 % que indicó conducir algún vehículo, el 33,6 % conduce una moto, mientras que un 3 % indicó conducir más de un vehículo, incluyendo la moto. De los restantes, un 9,6 % indicó trasladarse en otros vehículos motorizados, sin ser moto, y un 16,6 % declaró usar bicicleta. No es menor que más de la mitad de los encuestados utilicen una moto para trasladarse.

Es posible que esto se relacione con ciertas dinámicas que pueden darse en las ciudades con pocos habitantes por lo que esto implica a nivel vial: la cantidad de vehículos que transitan las calles es reducida, las distancias a recorrer son cortas y los controles de tránsito suelen ser mínimos. La moto puede tener utilidad para la propia familia en sus actividades cotidianas, ya que agiliza el proceso de hacer los mandados o las salidas necesarias en el día a día, como el trasladarse a los centros educativos o al trabajo. Prueba de esto es la exposición de motivos de un proyecto presentado ante la Junta Departamental de Florida en el que se solicitaba la posibilidad de expedir licencias de conducir a personas de 16 años: “Conducir un vehículo permite también contribuir con las tareas del grupo familiar, y no solo atender las diligencias

personales de los jóvenes que conducen. De ese modo, también hay un aporte importante a nivel de la familia” (Junta Departamental de Florida, 2017-08-22. Ref: Licencias de conducir vehículos automóviles y camionetas de hasta 1000 kg., para menores de 16 años). Aunque este proyecto estaba orientado al permiso para conducir automóviles y camionetas, los motivos expuestos pueden asimilarse a otro tipo de vehículos, como las motocicletas. Esto evidenciaría además la transición de la infancia a la adultez comentada: los jóvenes ya pueden ser *útiles* en este tipo de tareas que impliquen desplazarse por sí solos por la ciudad, pero aun así dependen de sus familias para ello, ya que serán estas las que indiquen qué actividades son las necesarias y, en muchos casos, les proporcionen el vehículo. Los datos recabados en la encuesta acerca de los usos que los jóvenes conductores de motocicletas dan a su vehículo, pregunta en la que era posible marcar todas las opciones que consideraran correctas, se presentan en el Gráfico 6:

Gráfico 6. Usos dados a las motocicletas por los jóvenes, según edad. Valores absolutos. Sarandí Grande, 2021.



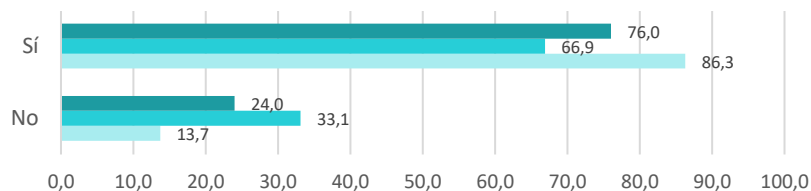
Fuente: elaboración propia.

Tal como puede verse, el uso más mencionado fue el de “Hacer mandados y trasladarme por Sarandí”, seguido por “Venir al liceo o UTU” y “Salir con amigos y/o amigas”. Esta última opción, junto con usarla “Como entretenimiento” son de especial relevancia para el estudio realizado. El hecho de que muchos jóvenes señalen que usan sus motos para salir con su grupo de pares o entretenerse evidencia que, aunque priman los usos más utilitarios como hacer mandados, la motocicleta también tiene un rol en la vida social de muchos de los encuestados. Tal como plantea Cancela (2017), ese rol más ligado al discurso social que se asocia al objeto que a este como tal podría influir también en la importancia que los jóvenes le dan. La moto no es solo una forma de trasladarse, sino también que implica una serie de actividades y modos de relacionarse con los demás. Por otra parte, el Gráfico 7 muestra las infracciones cometidas:

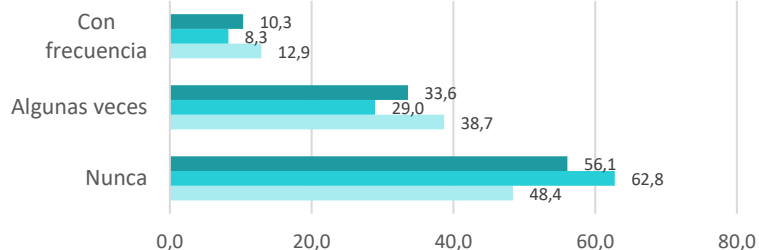
Gráfico 7. Infracciones cometidas por los jóvenes sarandenses, según género. Sarandí Grande, 2021.

	40

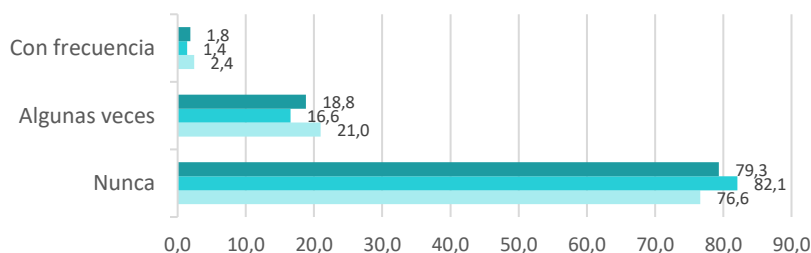
Ha manejado un vehículo sin tener libreta de conducir



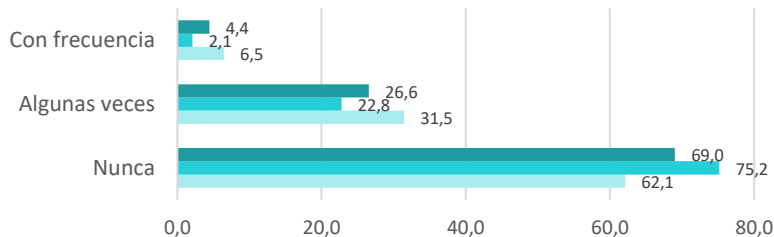
Ha conducido una moto a una velocidad excesiva



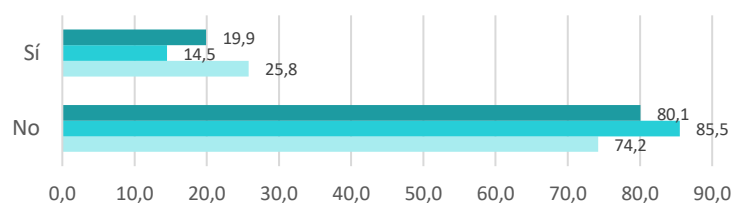
Ha conducido una moto bajo los efectos de alguna sustancia



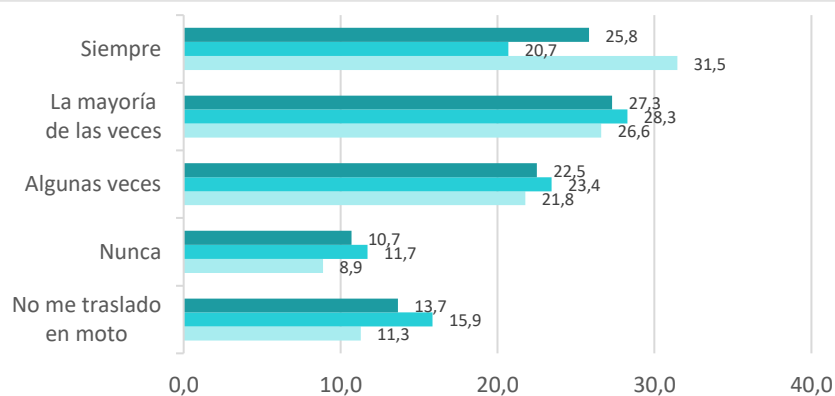
Se ha trasladado de noche en una moto sin luces



Ha participado en picadas o, en general, competido en moto con amigos o conocidos



Frecuencia con la que utiliza el casco al trasladarse en moto (ya sea como conductor o como acompañante)



■ Total ■ Mujer ■ Varón

Fuente: elaboración propia.

Aunque la desagregación de los datos según género se abordará en el siguiente capítulo, los resultados generales son de por sí interesantes: el 76 % de los jóvenes encuestados declaró haber conducido un vehículo sin tener la libreta de conducir necesaria; el 60,5 % indicó no usar siempre casco al trasladarse moto; el 43,9 % admitió haber conducido a una velocidad excesiva una moto; el 30 % indicó haberse trasladado en una moto sin luces (ya sea como conductor o como acompañante); un 20,6 % declaró haber conducido una moto bajo los efectos de alguna sustancia como alcohol o marihuana, y un 19,9 % señaló haber participado en picadas o competido con amigos o conocidos como entretenimiento. La alta incidencia de infracciones es notoria en varios casos. Sin embargo, los jóvenes que declararon haber sido parados por la policía o los inspectores de tránsito representaron solo el 10 % del total. Este dato sustentaría las declaraciones obtenidas en las entrevistas acerca de la escasez de controles viales en Sarandí Grande, factor señalado como uno de los que favorece el aumento de las infracciones.

Por otra parte, la alta proporción de jóvenes que indican haber realizado estas acciones podría deberse a diferentes motivos. El conducir sin los documentos necesarios, por ejemplo, es una infracción asociada más a lo legal, pero con una connotación fáctica no siempre considerada: la licencia de conducir es una forma de certificar que quien la posee cuenta con los conocimientos viales, tanto teóricos como prácticos, necesarios para la conducción. El carecer de este documento, además de implicar un claro riesgo legal (ya que el Código Penal, en su artículo 365, tipifica como falta el conducir vehículos motorizados sin la autorización correspondiente), implica un posible desconocimiento de normas básicas. A pesar de que en el departamento de Florida los jóvenes de 14 a 16 años pueden acceder a un permiso especial para conducir motocicletas de hasta 50 cc sin cambios y que luego de esta edad ya están habilitados para obtener la autorización normal, es notorio que son pocos los jóvenes (al menos entre los encuestados) que priorizan la adquisición de este documento, el cual tiene asociado, además, un costo monetario que podría ser otro desincentivo, sumado al hecho de que, en general, es poco probable que las autoridades realicen controles para comprobarlo. Se trata, por tanto, de un riesgo asumido por muchos jóvenes que, si bien tienen acceso a un vehículo desde temprana edad, es probable que no regularicen la documentación necesaria en el momento indicado por la normativa. El andar *sin libreta* podría no ser visto incluso como algo peligroso, ya que se lo asocia solo con el trámite que implica y no con el significado que este permiso tiene para la seguridad vial. Esto coincide con la idea de *negación del daño* comentada por Matza y Sykes (2004) como una técnica de neutralización: el conducir sin libreta podría ser visto como ilegal,

pero no como una conducta inmoral, ya que no se percibiría una diferencia sustantiva entre tener o no este documento.

Otras infracciones, sin embargo, como el conducir a una velocidad excesiva, participar en competencias ilegales o trasladarse por la noche en un vehículo sin luces tienen un componente de peligro más evidente. El asumir esos riesgos implica, necesariamente, conocimiento de las posibles consecuencias, aunque podría pensarse que estas no son tenidas en cuenta o consideradas en el momento por los jóvenes. A esto apuntan algunos de los comentarios obtenidos en las entrevistas, vinculados con la inconsciencia que, según algunos jóvenes, prima durante la adolescencia: “Pasa que cuando uno es joven piensa que es inmortal prácticamente” (Miguel, 19 años) o “Siendo joven o en esta edad como que no sos tan consciente de algunas cosas capaz, como que se te van un poco de las manos a veces algunos temas” (Martina, 14 años). Esta idea de la juventud como edad de la falta de conciencia de los riesgos o como etapa en la que se actúa sin pensar refuerza algunos de los prejuicios sobre los jóvenes que fueron comentados. Cobran pertinencia aquí, por ejemplo, planteos como los de Dubet (2006) acerca de la irracionalidad con la que se suele asociar a los jóvenes y sus conductas. Esta contradicción —en la que, por un lado, se rechazan los prejuicios que indican que todos los jóvenes son de determinada manera, al tiempo que, por otro lado, se admite compartir determinados rasgos caracterizados como negativos— es especialmente interesante, ya que refleja un discurso dual que es reproducido por los propios jóvenes sin que estos perciban lo opuestos que resultan. El ser joven, arriesgado e inconsciente son presentados de esta forma como una tríada que, aunque en un principio no era considerada como tal, podría conformarse como un rasgo identitario de toda una clase de edad, como planteaban, por ejemplo, Casco y Oliva (2004).

Es importante señalar que estas reflexiones específicas recogidas en las entrevistas no desacreditan lo planteado hasta el momento acerca de las juventudes como categoría heterogénea, sino que se trata solamente de un punto interesante para analizar. Incluso surgieron también posturas opuestas, al hablar específicamente de los riesgos asumidos en la conducción:

Yo creo que conscientes son [...] cuando no se ponen casco o van a una velocidad mayor de la que está permitida. Yo creo que vos consciente sos, porque a vos te enseñan lo que está bien, incluso hay leyes que prohíben eso por poner en riesgo la vida de otras personas. [...] No es porque no sean conscientes, es porque ellos deciden hacerlo, aunque sepan que está mal (Isabella, 14 años).

El *decidir tomar el riesgo* es central en este tipo de argumentaciones. El joven que conduce es visto aquí como consciente de los peligros que enfrenta al realizar determinadas acciones,

que podrían perjudicarlo física o jurídicamente, pero que también podrían afectar a otras personas, por lo que encajan con la definición de conductas de riesgo propuesta por Le Breton (2003). Los fundamentos comentados para este tipo de conductas, sabidas como incorrectas, fueron diversos: llamar la atención de los demás, incluirse en un grupo de pares, demostrarse a sí mismos hasta dónde podrían llegar o, incluso, la satisfacción ante el aumento de la adrenalina. Todos estos motivos, expuestos en las entrevistas, son de por sí interesantes. Resulta necesario hacer algunas puntualizaciones sobre el *probarse a uno mismo* como justificación:

Otras cosas son más para probarte a vos. Qué sé yo, un amigo tiene una moto, me la prestó, me quiero probar intentando andar en esa moto a cierta velocidad y no sé, voy y la pruebo en la ruta, pero es algo mío, no para que me vea el resto y diga "Pa, mirá". [...] Yo ciertas cosas las quiero hacer para intentar superar un miedo o algo así, o algo que me atrae, que está bueno (Leticia, 17 años).

Yo creo que [...] vos tenés que encontrar como un límite en lo que estás haciendo. Por ejemplo, si estás haciendo *willy* en la moto querés llegar hasta algún día a raspar la parrilla... Todo arranca por algo. A lo primero solo la levantabas y solo frenabas y caía, lo segundo ya hiciste el cuadro, a los tres meses ya... Como que vos tenés un punto final que estás buscando durante el tiempo que tenés la moto (Juan, 18 años).

Estas citas, obtenidas en las entrevistas, evidencian una dimensión ya planteada, en la que la juventud se asocia con probar cosas nuevas y conocer los límites a los que el propio cuerpo puede llegar. El interés por vivir una experiencia o aventura, planteado por Tenenbaum (2018) como un condicionante que podría explicar la asunción de riesgos, se relacionaría también con este factor, ya que esa aventura puede implicar el desafiarse y conocer hasta dónde se pueden forzar las situaciones para vivir una experiencia determinada. Se trata de una dimensión más personal, no tan centrada en la mirada del otro o del grupo de pares, como la planteada por Zubillaga (2007), sino en el descubrimiento personal y los desafíos individuales. El concepto de límites cobra importancia también en esta visión, ya que es la propia persona quien genera ese límite en el que colocará una determinada meta u objetivo que intentará alcanzar, pero también de forma personal deberá saber detenerse cuando lo alcance.

6.3. Valientes y arriesgados, ¿así deben ser ellos?⁶

Las problematizaciones sobre género se constituyeron como una parte sustantiva de la información relevada. Tanto en la encuesta aplicada como en las entrevistas se profundizó en

⁶ Al analizar los datos de la encuesta según género se referirá a los casos que se identificaron como varones o mujeres, dejando por fuera dos casos en los que no se obtuvo respuesta acerca de su autopercepción de género.

esta dimensión como forma de abarcar lo referido a los riesgos en general y también lo vinculado al tema específico de la conducción imprudente. El concepto de masculinidades hegemónicas (Connell, 2018), sobre el que recae gran parte de la problematización teórica de la dimensión de género, se utilizó como guía para estructurar los datos relevados y su análisis.

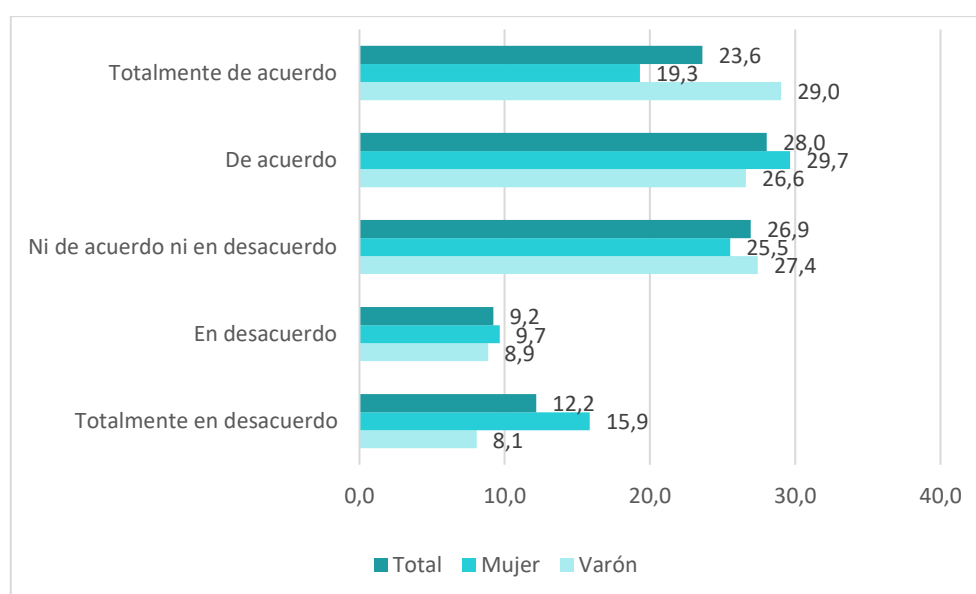
No obstante, antes de profundizar en el análisis de estas cuestiones es preciso realizar algunas precisiones contextuales. Tal como se mencionó, el reconocimiento de la importancia de adoptar perspectiva de género fue mencionado por varios de los jóvenes como algo a destacar de las nuevas generaciones. El hecho de cuestionar los mandatos de género, los roles impuestos y las diferencias entre varones y mujeres se muestra como un desafío que los jóvenes actuales —o al menos una parte de ellos— asumen de forma consciente y con el cual se comprometen. Las dificultades que podrían presentarse para dar este tipo de discusiones en ciudades pequeñas, generalmente asociadas a un mayor conservadurismo y resistencia al cambio, es un aspecto que se suma a la complejidad de afrontar estos temas en lugares como Sarandí Grande. Sin embargo, en los últimos años son numerosas las actividades que se han hecho en torno a la problematización de diversas cuestiones a partir de una perspectiva de género, tanto dentro de las propias instituciones educativas como desde lo comunitario. Aunque este tipo de actividades aún son incipientes y no pueden valorarse sus resultados (lo cual tampoco es un objetivo de la presente investigación), forman parte del contexto en el que los jóvenes respondieron a las diferentes preguntas que se les plantearon en cada instancia.

Por otra parte, no es menor destacar que, a pesar de no ser lo que en un principio se buscaba relevar, se obtuvieron en las entrevistas numerosas referencias hacia lo que implica *ser mujer* en el interior del país: varias de las jóvenes entrevistadas destacaron la posibilidad de salir solas o con amigas sin sentirse por ello en algún tipo de peligro, así como el hecho de que las distancias cortas que hay que recorrer hacen que no sea necesaria la compañía, por ejemplo, de adultos para movilizarse: “Desde el punto de vista de una mujer es tranquilo poder salir de noche. Aunque obviamente va a seguir siempre la cabeza de que te puede llegar a pasar algo, al ser un pueblo chico y saber siempre quién anda a la vuelta podés manejarte de otra manera, más tranquila” (Leticia, 17 años) o “Hay algunos lugares [otras ciudades] que capaz que tus papás te tienen que acompañar, por ejemplo, hasta la esquina, al almacén o al liceo, y acá no. Tenés libertades” (Martina, 14 años). Este es un punto introductorio no menor. Aunque los varones mencionaron, en algunos casos, el hecho de que se trata de un espacio seguro para vivir, en el sentido de baja cantidad de delitos, fueron las mujeres quienes destacaron la seguridad que sienten a nivel personal al desplazarse en Sarandí.

6.3.1. Varones y mujeres que conducen

Para comenzar con el análisis de lo vinculado a los riesgos que se asumen en la conducción de motos desde una perspectiva de género resulta conveniente considerar algunos datos obtenidos mediante la encuesta aplicada a los jóvenes en los centros educativos: de los varones encuestados, un 69,4 % conduce algún vehículo para movilizarse por Sarandí Grande, mientras que de las mujeres encuestadas las que conducen un vehículo representan un 58,6 %. Esto indica que, a pesar de que no se trata de una diferencia demasiado notoria, son más los varones que conducen que las mujeres que lo hacen. Específicamente en lo que tiene que ver con las motocicletas es de destacar que, del 34 % que indicó que usa una moto para trasladarse por la ciudad, un 28 % fueron mujeres, mientras que un 40 % se trató de varones. Esta se constituye como una diferencia interesante para el estudio: el hecho de que las jóvenes conductoras sean menos, tanto en general como específicamente en el uso de motocicletas, da la pauta de que hay una diferencia de género ya cuantitativa en los aspectos más generales del tema. Asimismo, estos resultados coinciden con los obtenidos en antecedentes nacionales (por ejemplo, en los informes oficiales realizados por Unasev) e internacionales, como el mencionado trabajo realizado por Meneses, Gil y Romo (2010) en España. Además, al preguntar a los jóvenes en la misma encuesta sobre su acuerdo con la afirmación “Los varones usan más las motos que las mujeres”, se obtuvieron los resultados que se presentan en el Gráfico 8:

Gráfico 8. Grado de acuerdo con la afirmación "Los varones usan más las motos que las mujeres", según género. Sarandí Grande, 2021.



Fuente: elaboración propia.

De esta forma, 51 % indicó estar de acuerdo o totalmente de acuerdo con la afirmación, mientras que quienes indicaron estar en desacuerdo representaron un 21,4 %. Si estas respuestas

son analizadas por género, es posible ver que quienes se mostraron totalmente en desacuerdo con la afirmación fueron mayormente varones (15,9 % contra un 8,1 % de mujeres), mientras que, al contrario, quienes más indicaron estar totalmente de acuerdo con ella fueron las mujeres (un 29 %, contra un 19,3 % de varones)

Al consultar a los jóvenes entrevistados acerca de este mismo asunto coincidieron en que existe una diferenciación por género respecto a la conducción de vehículos y, en particular, de motocicletas. Sin embargo, fueron pocos los casos en los que pudieron expresar algún argumento acerca del por qué se da esto. En general, aludieron a una cuestión de gusto por los vehículos más frecuente en los varones, aunque no encontraran razones específicas por lo que podría darse la distinción:

Yo creo que más por tema de..., no sé, de gusto, que normalmente es a los hombres que les gusta más, a las mujeres no tanto, pero ta, es algo raro, porque perfectamente a cualquiera de los dos géneros podría gustarle (Miguel, 19 años).

La dificultad para buscar un fundamento a esta diferencia seguramente se deba a que, hasta el momento, no se habían planteado la problematización de ese fenómeno como algo a lo que buscar explicación, sino que lo veían como un hecho más de las dinámicas sociales que los rodean. Al reflexionar sobre los motivos que podría haber por detrás, algunos varones mencionaron el hecho de que, en realidad, el conducir una moto no implica ningún tipo de capacidad física particularmente vinculada a lo masculino, por lo que no podría ser ese el motivo. En esta línea de razonamiento, surgió como asunto a destacar el hecho de que en las competencias deportivas que implican el uso de vehículos hay una sobrerrepresentación masculina que también podría influir en ese gusto más acentuado en los varones por estas cuestiones. El ver en la televisión competencias de motocross en las que todos los participantes son hombres fue presentado como un ejemplo de este tipo de dinámicas. Incluso algunos varones describieron cómo su interés por el mundo de los vehículos surgió a partir de ver este tipo de contenido, en compañía de otros hombres de la familia:

Todo comenzó cuando era pequeño, que me gustaba ver los programas de motos con mi familia, con mi padre y con mi hermano, y cuando fui creciendo me gustaba más y fui metiéndome más en el mundo, motos de alta cilindrada, por ejemplo, que son las que a mí me gustan. En el mundo de los autos también, miraba muchas películas de carreras y de eso, conocí marcas de autos y me gustaron mucho, también vi actores que tenían autos y bueno, ese fanatismo empezó por eso (Miguel, 19 años).

Aunque en un inicio los contenidos audiovisuales vistos por los varones y la masculinización de los deportes de motor no se plantearon como relevantes en las hipótesis sobre la diferenciación por género en la conducción, los propios jóvenes colocaron estos factores como centrales. Es de destacar, además, que los ejemplos no se limitaron solo a la programación televisiva y el cine, sino que también fueron mencionados los contenidos generados por ciertos *influencers* y los videos musicales en los que los vehículos lujosos o la velocidad cobran un rol central en la representación de lo masculino. No es menor que, en este tipo de videos o películas, la forma en la que las mujeres son representadas es muy distinta, ya que la atención no se coloca en los vehículos que conducen, sino en sus cuerpos y la sexualización de estos (Benavides, 2007; Triviño, 2016). Todo esto contribuye a que estos estereotipos de género sean perpetuados culturalmente, muchas veces en los contenidos audiovisuales consumidos por los jóvenes desde los primeros momentos de su vida, con los programas televisivos vistos en familia, hasta su adolescencia o juventud, en la que los *influencers* que siguen o la música que escuchan cobran mayor relevancia. Todos estos planteos fortalecen la idea de que los valores promovidos como propios de la masculinidad, como la valentía y la temeridad, transversalizan las vivencias de los varones de forma constante, tal como plantea Connell (2018).

Este proceso es identificable en el discurso de los jóvenes, quienes destacaron sobre todo las diferenciaciones realizadas por género durante la infancia, planteos que coinciden con los aportes teóricos de Olavarria (2003) acerca de las marcadas diferencias entre varones y mujeres en estas primeras etapas. Lo que tiene que ver con los juguetes “de nenas” o “de varones”, así como los juegos que se vinculan a ellos pueden ser presentados como otro factor importante a la hora de comprender la predominancia de los varones en la conducción:

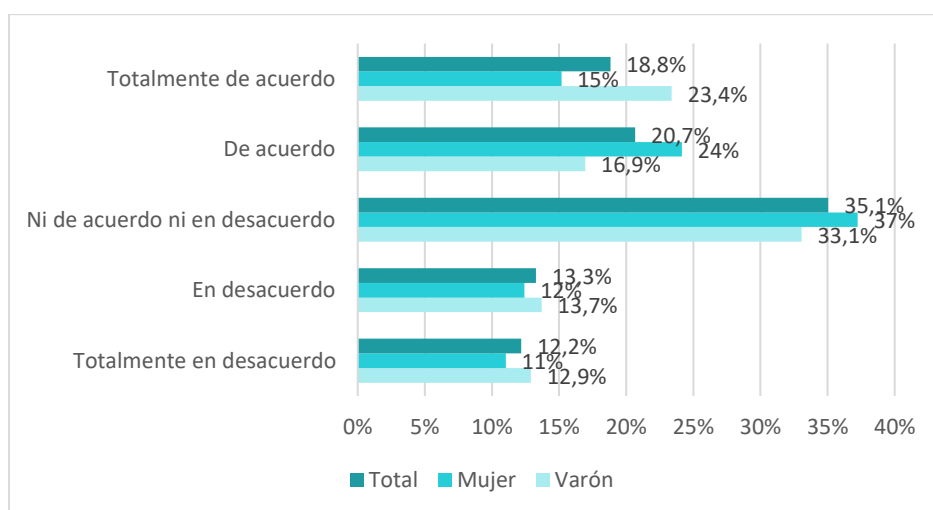
Desde chiquitos en realidad en los juguetes de varones están incluidas las motos y en los de las nenas no. Yo qué sé, también hoy que hablábamos del riesgo, ese punto de vista como que también está mejor visto para los varones que para las nenas (Martina, 14 años).

Es claro que entre los juguetes “de varones” suelen estar incluidos los vehículos de motor —autitos, motos, pistas de carreras—, vinculados a valores como el dinamismo y la competitividad. Incluso la velocidad y la competencia están presentes en muchos de los juegos típicamente masculinos, elementos que luego podrían relacionarse con una mayor predisposición a interesarse por los vehículos en las etapas subsiguientes, así como una mayor propensión a asumir riesgos en esos ámbitos que ya les son familiares como forma de reafirmar su masculinidad, incluso si implican consecuencias nocivas, tal como plantea Connell (2015). Las niñas, sin embargo, suelen recibir juguetes de otro tipo, vinculados muchas veces a la

belleza o la maternidad, que se asocian con valores muy diferentes y no suelen potenciar la asunción de riesgos, sino otro tipo de actividades. Las tareas domésticas y de cuidado, por ejemplo, tienen desde este momento un rol central en los juegos y juguetes destinados a las niñas, pero no en los orientados a los niños (Puerta y González, 2015). Este tipo de factores podrían explicar el hecho de que todo lo que rodea al ámbito de los vehículos como afición sea seguido en mayor medida por varones que por mujeres, ya que son los primeros quienes tienen, por lo general, acercamientos a esos intereses y que pueden luego sentirse representados por ellos. En línea con esto, es evidente que lo referido a la valentía, la competitividad o la templanza, ya mencionados como valores asociados con las masculinidades, tienen un ámbito claro de expresión en este tipo de aficiones, asunto en el que se profundizará más adelante.

Por otra parte, todas estas diferencias no incidirían solo en el hecho de conducir o no un vehículo, sino también en la forma de hacerlo. En la encuesta se les pidió a los jóvenes que señalaran su grado de acuerdo con la afirmación “Las mujeres conducen de forma más cuidadosa que los varones”. El objetivo de esta pregunta era relevar si los jóvenes asociaban a cada género con un modo de conducir, pero también evaluar sus opiniones acerca de si las infracciones o imprudencias son más frecuentes en los varones, afirmación que tanto la bibliografía como los datos parecen respaldar (Unasev, 2025; Connell, 2015). Los resultados se presentan en el Gráfico 9:

Gráfico 9. Grado de acuerdo con la afirmación “Las mujeres conducen de forma más cuidadosa que los varones” según género. Sarandí Grande, 2021.



Fuente: elaboración propia.

Es notorio que gran parte de los jóvenes se ubicó en una postura neutral, tanto en el caso de los varones como de las mujeres. Sin embargo, en el caso de quienes se mostraron totalmente de acuerdo (un 18 % del total), fueron en mayor medida varones que mujeres (15 % y 28 %,

respectivamente) y lo contrario sucedió entre quienes se mostraron de acuerdo: del 20 % total, 17 % fueron varones y 23 % mujeres. Entre quienes se mostraron en desacuerdo no hubo mayores diferencias por género. Este panorama estadístico general no permite profundizar en las diferencias por género en la conducción, por lo que se preguntó sobre esto también en las entrevistas. En general, no se manifestaron tampoco en estas instancias opiniones concluyentes sobre el tema, sin ser algunos comentarios puntuales:

M: Creo que sí, yo qué sé, son más cuidadosas.

I: Con las motos... O sea, siempre hay excepciones a la regla, pero yo creo que la mayoría con las motos las mujeres son más tranquilas, pero no sé si a la hora de conducir autos eso seguirá aplicando.

(Martina e Isabella, 14 años).

Como resulta evidente, no se obtuvo acuerdo acerca de las diferencias en este sentido entre varones y mujeres, dado que la forma de conducir se vinculó más a la forma de ser de la persona en concreto y no tanto a su género, reconociendo la existencia de excepciones y diferentes situaciones. No obstante, hay algunas diferencias por género en cuanto a las infracciones cometidas por los jóvenes que es importante considerar. Para esto, resulta claro que tanto los datos sistematizados por la Unasev en sus diversos informes como los diferentes materiales teóricos e investigaciones antecedentes considerados coinciden en que la conducción de los varones suele caracterizarse por una mayor siniestralidad. Tal como sintetizan Gangemi y De Michele (2011), suele concluirse en afirmaciones como la siguiente:

Quienes más se exponen a sí mismos y a los demás a los riesgos son en su mayoría hombres, ya que infringen estas medidas de seguridad en mayor cantidad que las mujeres. Las mujeres tienen una inclinación a evitar el riesgo, y por ello manejan a menor velocidad, son menos temerarias y agresivas (p. 7).

Esta cita, contenida en el trabajo *La seguridad vial desde un enfoque de género*, es presentada como uno de los resultados a los que llegó la investigación sobre el tema realizada por los autores en el marco de un proyecto sobre vialidad. A pesar de que en el marco de los argumentos planteados en el presente trabajo las generalizaciones que contiene este trabajo y la cita en particular son claramente cuestionables (ya que se atribuyen determinadas características a todas las mujeres y a todos los varones, sin problematizar las posibles variaciones), los datos disponibles sobre el tema parecen respaldarla: los varones lesionados y fallecidos en siniestros de tránsito son más que las mujeres (Unasev, 2025), así como es mayor la proporción de varones que cometen infracciones de tránsito, tal como se presenta en la Tabla 2, en la que se resumen

algunos de los datos recabados por el Poder Judicial acerca del sexo de las personas procesadas por faltas en Uruguay en 2022 (último informe disponible a la fecha):

Tabla 2. Faltas relacionadas con vehículos motorizados según sexo. Uruguay, 2022.

	Hombre		Mujer		Total	
	Frecuencia	Porcentaje	Frecuencia	Porcentaje	Frecuencia	Porcentaje
Conducción de vehículos motorizados sin la autorización correspondiente	10008	86,5	1568	13,5	11576	100
Conducción de vehículos motorizados sin casco protector	1145	80,7	274	19,3	1419	100
Conducción de vehículos motorizados con grave estado de embriaguez	1224	94,7	69	5,3	1293	100
Participación en competencias vehiculares no autorizadas	33	82,5	7	17,5	40	100
Conducción de vehículos motorizados al doble de la velocidad permitida	68	81,9	15	18,1	83	100

Fuente: elaboración propia con base en el informe *Faltas 2022* de la Suprema Corte de Justicia.

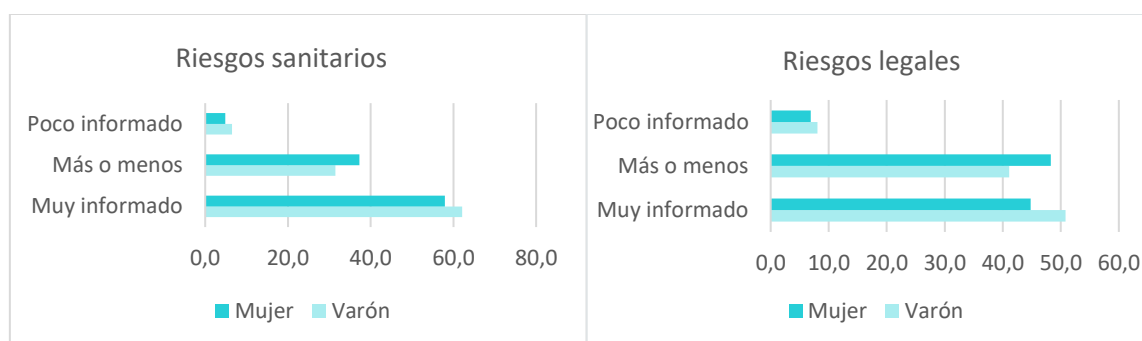
Tal como se visualizó en el Gráfico 7, quienes declararon en la encuesta haber cometido alguna de las infracciones sobre las que se preguntó fueron mayormente varones, aunque hay una excepción para tener en cuenta: la frecuencia en el uso del casco al trasladarse en motocicletas. Este es el único caso en que son los varones quienes declaran cumplir más con esta normativa que las mujeres, ya que un 31,5 % de los varones indicó usarlo siempre, mientras que las mujeres que indicaron esta opción fueron el 20,7 %. Aunque las diferencias no son abismales, es un dato para tener en cuenta, a pesar de que los datos presentados en la Tabla 2 muestran que, en nuestro país, los sancionados por esta causa son, sobre todo, varones. Aunque no se indagó aquí específicamente en los motivos que llevan a los jóvenes a usar o no esta medida de seguridad, a pesar de que sea obligatoria y su ausencia sea motivo de sanción, los antecedentes parecen indicar que el casco es usado con mayor frecuencia por los conductores (los cuales son, de acuerdo con los datos, principalmente varones), además que se señalan otros motivos, incluso estéticos, que podrían reducir su uso en las mujeres (Rodríguez, Camelo y Ariza, 2016). No es menor el hecho de que en las entrevistas con las autoridades la falta del uso de casco se señaló como una característica de los conductores sarandenses en general y no como un rasgo presente especialmente en los jóvenes. Esto se asoció, en general, a una baja cantidad de controles de tránsito e, incluso, a una falta de costumbre a nivel de la ciudadanía de cumplir con la normativa fuera de los momentos específicos de fiscalización.

Continuando con las diferencias por género en las infracciones cometidas por los jóvenes, en general fueron los varones quienes más indicaron haberlas cometido al menos alguna vez. Es necesario destacar, asimismo, que en muchos casos los resultados no evidencian grandes diferencias por género: la mayor diferencia, de casi un 20 %, es la que existe entre quienes

condujeron un vehículo motorizado sin tener libreta de conducir que los habilitara a hacerlo (86,3 % de los varones y 66,9 % de las mujeres lo hizo).

Por último, en este repaso de los datos obtenidos en la encuesta no puede faltar el conocimiento de los riesgos legales y sanitarios que indicaron tener tanto varones como mujeres. Esos datos, presentados en el Gráfico 10, muestran que el grado de información reportado por los jóvenes es similar en ambos géneros. No obstante, las mujeres fueron quienes seleccionaron con mayor frecuencia la opción intermedia “Más o menos”, mientras que los varones fueron mayoría en las categorías “No estoy informado” y “Sí estoy informado”:

Gráfico 10 Grado de información en cuanto a los riesgos sanitarios y legales que implica la conducción imprudente de vehículos motorizados. Montevideo, 2021.



Fuente: elaboración propia.

6.3.2. El grupo de pares y el respeto

Aunque al tratar el tema de las juventudes en el capítulo anterior se mencionó la importancia de los grupos de pares, hay algunos aspectos vinculados al género que son interesantes para considerar, ya que, a pesar de que los amigos tienen un rol central tanto para varones como para mujeres, existen algunas diferencias en cuanto a la forma en que estos grupos se vinculan con el uso de motocicletas en cada caso. El hecho de que existan grupos de pares nucleados en torno a este vehículo fue uno de los temas tratados en las entrevistas, punto acerca del que se obtuvieron respuestas como las siguientes:

M: También mismo ahora en la adolescencia nos separamos en grupitos y está como el grupito de que todos tienen la moto, y yo qué sé, supongo que hay algunos que por no quedar excluidos... Sucede sobre todo en los varones. [...] No tanto en las mujeres. Entonces como que yo qué sé, sos un chico de esta edad y ves que tus compañeros todos salen, no sé, a andar en moto entonces vos como que querés incluirte, no querés quedarte solo, entonces yo creo que la manera que buscan es eso...

I: Encajar.

(Martina e Isabella, 14 años)

El reconocimiento de que existen grupos de jóvenes con moto que se reúnen con ese vehículo como centro no es menor. Siguiendo lo planteado por Cancela (2017), la motocicleta deja de ser meramente un medio de transporte para transformarse en algo más, con un significado y un valor que va más allá del objeto en sí mismo. El hecho de tener una moto pasa a ser un elemento que permite incluirse en un grupo, realizar actividades con amigos, formar lazos con ellos. No tenerla implicaría quedar fuera de muchos de los planes que la incluyen, lo cual lleva necesariamente a la exclusión, práctica que se vincula asimismo con las dinámicas que reconocía Connell (2018) en la definición de las masculinidades hegemónicas, relacionadas con el ser incluido o no en aquellas actividades que acentúan los valores considerados masculinos.

Tal como expresa uno de los varones entrevistados, este vínculo no tiene que nacer del vehículo en sí mismo, sino que un grupo de pares ya establecido puede comenzar a incorporar este objeto en sus actividades hasta que se convierte en central, ya que la mayoría de los integrantes lo tienen:

Si te gustan mucho las motos es un recurso importantísimo para reunirte con gente que anda en moto, es como quien dice lo más importante, si no tenés moto no te vas a reunir con nadie. [...] Yo por ejemplo lo tuve al interés en decir “Quiero una moto para juntarme con los gurises y salir a andar en moto”, pero no es que el interés haya surgido de la barra porque tenemos moto, sino que a uno le dieron una moto, a otro le regalaron una moto... Las juntadas después son “Vamos a salir en moto”, cosas así, como que ya se va formando ese vínculo por la moto (Juan, 18 años).

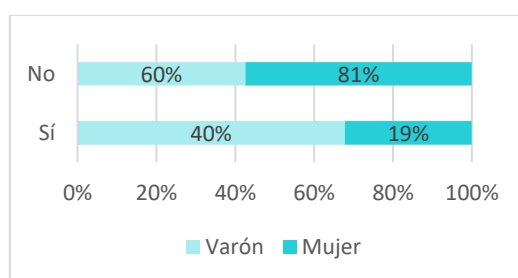
No es menor destacar que el gusto por las motos aparece en algunas oportunidades como algo previo a la inclusión en un grupo de pares que comparta este interés (impulsado por factores ya comentados, como las actividades de la infancia o las competencias vistas en familia), pero también puede suceder que este interés vaya surgiendo a medida que otros compañeros o amigos acceden a un vehículo y comienzan a incluirlo en sus actividades. Es el caso de una de las jóvenes entrevistadas:

Teniendo un círculo de amigos me pasó que me interesé más en esa rama porque era juntarme con los gurises y que todo el tiempo estén hablando de eso, que “mirá que el sábado vamos a la pista”, que esto y que lo otro, que esto y lo otro, y me incluían en todos esos planes, entonces al ser incluida en esos planes yo me sentía..., o sea, me empezó a interesar más el tema (Leticia, 17 años)

Estas dos posibilidades indicarían que las dinámicas que se dan en los grupos de jóvenes alrededor de este asunto son variadas y complejas. Las formas en que el vehículo va cobrando valor en sus vidas son diversas, así como la manera en que adquieren el interés por este. Sin

embargo, es indudable que existen efectivamente en Sarandí Grande grupos de jóvenes varones que tienen sus motocicletas y las actividades que realizan en estas como punto de encuentro, aunque los datos obtenidos no permiten inscribir estos grupos en denominaciones realizadas desde lo teórico como subculturas juveniles (Hayward, Keith y Young, 2018; Filardo, 2007) o culturas adolescentes (Matza, 2014). No está de más enfatizar, como demuestra la cita anterior, que el hecho de que la conformación de estos grupos sea mayoritariamente masculina no implica que las mujeres no puedan formar parte de ellos o sean excluidas, sino que, al contrario, los amigos varones pueden fomentar este interés mediante sus propias actividades y comentarios. Aunque el alcance de la investigación no permite negar su existencia, no se registraron referencias a grupos de estas características integrados solo por mujeres. Incluso al preguntar a los jóvenes, tanto en la encuesta como en las entrevistas, acerca del lugar que tenían las motos en sus grupos de amigos, se percibieron ciertas diferencias de género. Sobre los datos obtenidos en la encuesta, los resultados se presentan en el Gráfico 11:

Gráfico 11. Importancia o no de la motocicleta en el grupo de pares, según género. Sarandí Grande, 2021.



Fuente: elaboración propia.

Para analizar en mayor profundidad este punto, se generó una pregunta abierta en la encuesta para que los jóvenes que se trasladaran en moto con frecuencia pudieran describir el rol que este vehículo cumple en su grupo de amigos y señalar si les parecía o no importante. Los resultados indican que fueron más los varones que consideraron sus motos como poseedoras de un rol importante en su grupo de pares. En la mayoría de los casos, los argumentos dados por quienes señalaron esta importancia se vincularon con la posibilidad de trasladarse a determinados lugares o puntos de reunión: “Es importante, ya que es por donde recorreremos la ciudad y nuestro transporte para juntadas, etc.” (varón, 16 años), por ejemplo, aunque también surgieron respuestas más asociadas a lo comentado en los párrafos anteriores, como: “La moto tiene como lugar una especie de unión para nosotros, ya que nos gustan las motos, y nos gusta viajar en ellas como un grupo” (varón, 17 años). Esta última es un claro ejemplo del rol de la moto como valor en el grupo de pares, que va más allá de su mera existencia como objeto.

Por otra parte, este hecho de tener un grupo de amigos con la misma afición podría presentarse como una motivación para asumir ciertas conductas arriesgadas o imprudentes. Es el caso, por ejemplo, de las competencias vehiculares conocidas habitualmente como picadas. En una de las entrevistas realizadas, ambos jóvenes comentaron que este tipo de competencias pueden generarse en formas diferentes. Por ejemplo, señalaron que hubo cierta época en Sarandí Grande en la que era frecuente que se generaran en la ruta estas competencias, en las que los participantes intentaban ganar a cualquier precio (“Antes venía algo y te ibas para la banquina, correrte para atrás del otro no era una opción”, señaló Juan, de 18 años). Estas competencias, tal como señala Olavarría (2003), se constituirían como un espacio en el que demostrar valentía y asumir riesgos para obtener el respeto de los demás, pero también el propio. El desafío, tal como plantea este autor, está en demostrar la capacidad para proteger el cuerpo de los peligros a los que se lo está exponiendo, así como en evadir los controles de las autoridades, ya que se está incurriendo en un delito. Estas competencias vehiculares, en las que participan mayormente varones (aunque el público que las observa puede estar integrado por ambos géneros), son una forma de afianzar los valores enaltecidos como masculinos. Las masculinidades hegemónicas (Connell, 2018) y sus connotaciones se hacen claramente visibles en este caso.

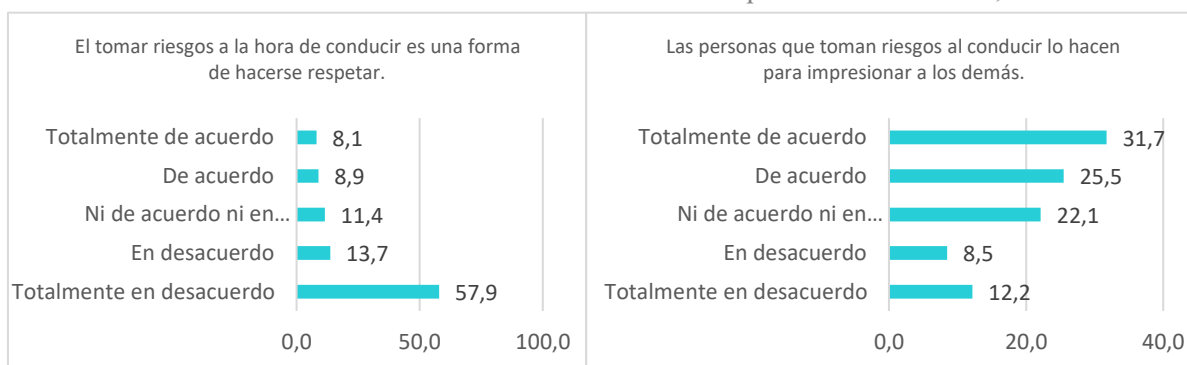
Sin embargo, estas competencias más agresivas, enfocadas únicamente en el triunfo a cualquier precio, no eran tan frecuentes entre los jóvenes sarandenses en el momento en que se realizó el trabajo de campo (año 2021). Los entrevistados ensayaron diversas explicaciones acerca de por qué pueden haber disminuido, pero coincidieron en que las generaciones que estaban más enfocadas en ese tipo de pasatiempos simplemente se aburrieron o, al crecer, fueron variando sus intereses, lo cual coincidió con un menor interés de las nuevas generaciones por esas actividades. Destacaron, sin embargo, la existencia de otro tipo de competencias, más descontracturadas y con otro contexto: las que surgen de forma espontánea entre amigos. Estas últimas son descritas como un mero entretenimiento ocasional que puede darse al transitar juntos hasta determinado punto, pero sin que el ganar sea el único objetivo. Este tipo de conductas coinciden también con lo planteado por Olavarría (2003):

Los encuentros de amigos y compañeros giran en muchos casos en torno a competir en relación con algo para demostrar habilidades, fuerza, velocidad, destreza. [...] Es un juego amistoso que profundiza los lazos; supone cierto grado de confianza, se hace entre amigos. El afán no está tanto en ganar, aunque eso es lo que directamente se busca, sino en compartir un momento (p. 27).

El asumir el riesgo se convierte entonces en una forma de afianzar los vínculos, a la vez que se demuestra la posesión de valores reconocidos como importantes. La velocidad o las pruebas que implican peligro (como andar en una rueda) se asocian también con los varones, aunque los motivos expuestos para esto son variados. El ser incluido en un grupo en el que se disfruta de este tipo de desafíos podría ser una motivación, aunque también el reconocimiento por parte de los demás, el *llamar la atención*, podría situarse como un fundamento importante. Otra razón expuesta en las entrevistas para asumir este tipo de riesgos se vinculó con el deseo de mostrar públicamente la capacidad de realizar estas actividades o la habilidad para desempeñarlas, como una forma de incentivo personal.

A gran parte de estos argumentos se asociaría, también, el concepto de demandas de respeto (Zubillaga, 2007). Para analizar esto de manera más específica se incluyeron en la encuesta dos afirmaciones para que los jóvenes señalaran su grado de acuerdo: *El tomar riesgos a la hora de conducir es una forma de hacerse respetar* y *Las personas que toman riesgos al conducir lo hacen para impresionar a los demás*. Aunque claramente la primera de estas afirmaciones hace más explícito el trasfondo teórico trabajado, fue planteada de esta forma para analizar si los jóvenes encuestados asociaban el respeto, como valor, con la asunción de riesgos y, además, si ese vínculo era similar al que encontraban con el impresionar a los demás. Los resultados se presentan en el Gráfico 12:

Gráfico 12. Grado de acuerdo con afirmaciones sobre respeto. Sarandí Grande, 2021.



Fuente: elaboración propia.

Como es evidente, el hacerse respetar, en general, no es percibido por los jóvenes encuestados como un objetivo de las conductas arriesgadas al conducir, pues el 57,9 % señaló estar totalmente en desacuerdo con la afirmación. Sin embargo, es ineludible la relación entre el respeto, como reconocimiento obtenido ante los demás, y la capacidad de impresionar, con la cual los jóvenes encuestados mostraron un mayor grado de acuerdo (un 57,2 % del total). El hecho de que ambas afirmaciones hayan generado resultados tan dispares parece indicar que el respeto, como valor, no es normalmente asociado a las motivaciones por las cuales se realizan

las acciones durante la juventud, sino que es posible que se lo relacione con connotaciones vinculadas a la autoridad o el poder. El respeto adquirido ante el grupo de pares no es tampoco considerado desde esta perspectiva, al tiempo que se tiene en mayor consideración la posibilidad de impresionar a los demás, a lo cual seguramente se le atribuyan significaciones diferentes, más vinculadas con el *llamar la atención* o *demostrar lo que se sabe hacer*.

Todo lo señalado contribuye al análisis del tema desde una perspectiva de género, aunque no agota las posibilidades y temas a desarrollar. Sin embargo, la relación entre lo planteado en el presente capítulo acerca de los resultados obtenidos y la problematización teórica sobre las masculinidades hegemónicas es indudable.

7. REFLEXIONES FINALES

Tal como se describió, la presente investigación se propuso constituirse como insumo para conocer algunas dinámicas que se dan en las juventudes del interior del país estudiando Sarandí Grande, con énfasis en la asunción de riesgos y las implicancias que esto tiene. En este sentido, lograron cumplirse en mayor o menor medida los objetivos propuestos para la investigación, así como responder las principales preguntas que la orientaron, por lo que se sintetizarán a continuación los principales hallazgos.

En primer lugar, se logró realizar una descripción sustantiva del fenómeno a estudiar: los datos obtenidos en la encuesta, así como en las diversas entrevistas, permitieron recoger las principales características de la conducción de motocicletas por jóvenes sarandienses, además de las representaciones sociales que se generan en torno a ello. Esa descripción contuvo, desde el primer momento, un componente de género que permitió el análisis en profundidad de otro de los ejes propuestos: el de las masculinidades hegemónicas. El hecho de que los conductores fueran mayormente varones fue un punto de partida interesante para problematizar diferentes reflexiones acerca de los roles de género, así como de la importancia de las construcciones sociales que existen a su alrededor.

Por otro lado, a pesar de que no se constató la existencia específica de una *cultura* o *subcultura de las motos* en Sarandí Grande, fue posible describir la importancia que tienen estos vehículos para algunos grupos de jóvenes nucleados en torno a ese interés. La hipótesis formulada en un inicio acerca de la existencia de significados asociados a las motocicletas que hacen que estas sean, para algunos jóvenes, más que meros vehículos también se vio respaldada por los datos obtenidos, al igual que la importancia que se le atribuye en algunos grupos de pares. A esto se suman otros planteos que tienen que ver con el sentido más utilitario de estos vehículos, que permiten a los jóvenes mayor autonomía, pero que también en muchos casos son

un medio para colaborar en las actividades familiares (hacer los mandados, trasladarse por sí mismos a los centros educativos).

Asimismo, los riesgos se presentaron como noción articuladora de las situaciones estudiadas. La juventud se describió en múltiples oportunidades como una etapa caracterizada por asumir riesgos y desafiar los límites, tanto en la conducción como en otros ámbitos. En torno a este eje resulta interesante la discusión que se dio acerca de las motivaciones que impulsan la asunción de riesgos, pero también el grado de consciencia que tienen los jóvenes de las posibles consecuencias que estos podrían tener. El análisis de las infracciones cometidas, por ejemplo, involucra diversos planteos acerca de estas cuestiones entre los que se destaca el probarse a uno mismo como motivación, pero también el desafío a la autoridad y el deseo de vivir la experiencia.

Como punto de interés, las diferentes apreciaciones sobre juventudes tuvieron centralidad en los resultados. La diversidad contenida en esa clase de edad fue señalada en numerosas oportunidades, reconociendo las diferentes trayectorias de vida y formas de actuar. A partir de esto surgen dos contradicciones interesantes. Por un lado, se rechazan las posturas que señalan a la juventud como clase de edad homogénea incapaz de sopesar de forma racional los peligros, pero por otro los propios jóvenes reconocen en la imprudencia y la audacia valores que asocian con esa etapa de la vida. Por otra parte, a la vez que se describe de forma crítica la generalización de que *todos los jóvenes son iguales*, se habla de la adultez como una masa homogénea de individuos que ya pasaron la etapa de arriesgarse o experimentar. Estas contradicciones atraviesan todo el análisis y dejan en evidencia que existen representaciones sociales muy diferentes en cada clase de edad (Filardo, 2018), a la vez que muestran la vigencia de las luchas de poder de las que hablaba Bourdieu (2002). A esto se suman otras discusiones acerca de las juventudes que complementan estos planteos, como la emergencia de diferentes caracterizaciones sobre las nuevas juventudes, a las que sus integrantes describen como más abiertas y menos prejuiciosas.

La convivencia en la ciudad fue central como tema a investigar. Los jóvenes motociclistas, sobre todo, fueron señalados como uno de los factores que pueden afectarla, a causa de los ruidos que ocasionan y la forma imprudente de conducir de algunos de ellos. Sin embargo, esto no incidió a la hora de describir a la ciudad como un lugar tranquilo y seguro, aunque las referencias a cómo es vivir la juventud en ella fueron diversas y señalaron tanto aspectos positivos como negativos. En particular, las situaciones vividas durante la pandemia dejaron en evidencia como muchas veces se intenta separar o alejar a los jóvenes a determinados espacios

para evitar que sus actividades incidan en el resto de la población, decisión por demás llamativa en el contexto de todo lo estudiado al respecto.

En cuanto a las limitaciones de la investigación, es de destacar que no en todas las oportunidades fue sencillo concretar las entrevistas propuestas. Por ejemplo, algunas de las entrevistas con autoridades planificadas en un primer momento no pudieron concretarse. Esto impidió conocer en profundidad algunas aristas del problema de investigación, como sus implicancias legales, dado que no fue posible entrevistar a las autoridades judiciales locales ni departamentales.

Por otra parte, la particularidad de trabajar con este tipo de temas y conceptos en una ciudad del interior del país resultó por demás interesante. Tal como se esperaba en un inicio, el tema de los jóvenes motociclistas demostró tener una relevancia social clara para la convivencia de la comunidad sarandense. Más allá del tratamiento dado por las autoridades al tema, las demandas surgidas de la propia comunidad están muy presentes en sus integrantes.

Es ineludible también el reconocimiento de las limitaciones y desafíos que implica este contexto de estudio. El habitar la ciudad puede ser una motivación para su estudio, pero también una dificultad para acercarse a cada tema y población con una mirada meramente investigativa. Asimismo, no son pocas las reticencias a participar de las diferentes instancias por parte de la población estudiada, sobre todo cuando estas implican dar opiniones sobre dinámicas locales y conductas individuales que, además, pueden estar penadas como lo son las infracciones viales. Esto implica la posibilidad, como sucedió en este caso, que el campo al que finalmente se logra acceder sea más reducido que el propuesto. No obstante, estos desafíos suman interés al estudio de estos contextos y a la generación de conocimiento acerca de aquellos temas que inciden en la forma en que se habita cada espacio.

El hecho de que sea difícil encontrar trabajos realizados en Uruguay sobre territorios fuera de Montevideo, acerca de muchos de los temas aquí abordados se presenta como una invitación a generar más conocimiento acerca de lo que pasa en el interior del país. Aunque claramente existen diferentes autores que trabajan estos territorios, son pocos quienes han abordado cuestiones como los riesgos, las masculinidades hegemónicas y las juventudes en las ciudades pequeñas o, como solemos denominarlas, *los pueblos*.

8. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- AGUIRRE, R. y GÜELL, P. (2002). *Hacerse hombres: la construcción de la masculinidad en los adolescentes y sus riesgos*. Organización Panamericana de la salud y Organización Mundial de la Salud.
- ANDRADE, J. M., MAHECHA, M. Á., PÁRAMO, D. Y E. RAMÍREZ (2022). *Motociclistas y accidentalidad: una mirada desde la perspectiva cultural*. Universidad de Cundinamarca.
- ANGROSINO, M. (2007). *Etnografía y observación participante en Investigación Cualitativa*. Madrid: Ediciones Morata.
- ARAYA, S. (2002). *Las representaciones sociales: ejes teóricos para su discusión*. San José: Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales (FLACSO).
- BATTHYÁNY, K. (2011). *Metodología de la investigación en ciencias sociales: apuntes para un curso inicial*. Montevideo: Udelar, CSE.
- BENAVIDES, C. (2007). Los estereotipos femeninos en los videos musicales del género reggaetón. *Revista Estudios*, (20), pp. 184-198.
- BLANCHET, A.; GHIGLIONE, R., MASSONNAT, J.; TROGNON, A. (1989). *Técnicas de investigación en Ciencias Sociales*. Madrid: Narcea S. A. Ediciones.
- BOURDIEU, P. (2002). La “juventud” no es más que una palabra. En *Sociología y Cultura*. Ciudad de México: Grijalbo.
- BÚSQUEDA. (19 de junio de 2025). Crece el mercado de motos, que en cantidad de unidades se asemeja al de los autos 0 km, *Búsqueda*.
- CANCELA, G. (2017). *Masculinidad y privación de libertad. Un estudio uruguayo acerca de las trayectorias delictivas*. Montevideo: Facultad de Psicología, Universidad de la República.
- CASCO, F. y OLIVA, A. Ideas sobre la adolescencia entre padres, profesores, adolescentes y personas mayores. En *Apuntes de Psicología*, 22(2), pp. 171-185. Colegio Oficial de Psicología de Andalucía Occidental y Universidad de Sevilla.
- CONNELL, R. (2015). *El género en serio. Cambio global, vida personal, luchas sociales*. Ciudad de México: UNAM.
- CONNELL, R. (2018). *Masculinidad hegemónica*. León, Guanajuato: Tsunun.
- DE ARMAS, G. (2021). *Años potenciales de vida perdidos por causas externas en Uruguay: 1997-2018*. Tesis de Maestría en Demografía y Estudios de Población. Montevideo: Facultad de Ciencias Sociales.

- DE ARMAS, G., LOPRETE, M. y ÁLVAREZ-VAZ, R. (2022). Años potenciales de vida perdidos por siniestros de tránsito. En Velasco, F. (ed.): *Teoría y Aplicaciones en Probabilidad y Estadística* (pp. 45-60). Benemérita Universidad Autónoma de Puebla.
- DÍAZ DE RADA, V. (2007). *Tipos de encuestas considerando la dimensión temporal*. Universidad Pública de Navarra.
- DUBET, F. (2006). Sobre a violência e os jovens. En *Cadernos de Ciências Humanas – Especiaría*, 9(15), pp. 11-31.
- FILARDO, V. (2007). *Subcultura juvenil*. Montevideo: Universidad de la República, Facultad de Ciencias Sociales.
- FILARDO, V. (2018). Juventud, juventudes, jóvenes: esas palabras. En *Última década*, 26 (50), 109-123. Universidad de Chile.
- GUTIÉRREZ, J. R. (2021). Estado penal: criminalización de juventud, masculinidad y ley en México. En *Derecho Global, Estudios sobre Derecho y Justicia*, VI (18), 201-215. Universidad de Guadalajara.
- HAYWARD, K. y YOUNG, J. (2019). Algunas notas sobre la criminología cultural. En *Delito y Sociedad*, 1(47), pp. 9-23. Universidad Nacional del Litoral.
- HERNÁNDEZ SAMPIERI, C.; BAPTISTA, M. y FERNÁNDEZ, P. (2010). *Metodología de la investigación*. Mc Graw Hill.
- HIRSCHI, T. (2003). Una teoría del control de la delincuencia. En *Capítulo Criminológico*, 31(4), pp. 5-31.
- LE BRETON, D. (2003). *Adolescencia bajo riesgo. Cuerpo a cuerpo con el mundo*. Montevideo: Ediciones Trilce.
- LE BRETON, D. (2011). *Conductas de riesgo. De los juegos de la muerte a los juegos de vivir*. Buenos Aires: Ediciones Topía.
- MATZA, D. (2014). *Delincuencia y deriva*. Buenos Aires: Siglo XXI.
- MATZA, D. y SYKES, G. (2004). Técnicas de neutralización: una teoría de la delincuencia. En *Delito y Sociedad*, 1 (20), pp. 127-136. Universidad Nacional del Litoral.
- MATZA, D. y SYKES, G. (2014). Delincuencia juvenil y valores subterráneos. En *Delito y sociedad*, 38 (23), pp. 119-129.
- MENESES, C., GIL, E. Y ROMO, N. (2010). Adolescentes, situaciones de riesgo y seguridad vial. En *Atención Primaria*, 42(9), 452-458.
- MILÁN, S. (2016). *La incidencia del factor humano en la seguridad vial*. Tesis de grado. Facultad de Psicología.

- MINISTERIO DE INDUSTRIA, ENERGÍA Y MINERÍA (2025). *Parque vehicular 2017-2024*. Montevideo: Dirección Nacional de Energía.
- MOSCOVICI, S. (1979). *El psicoanálisis, su imagen y su público*. Buenos Aires: Editorial Huemul.
- MUTCHINICK, A. (2010). Las violencias y la confianza en la escuela secundaria desde la mirada de jóvenes escolarizados. *Zona Próxima*, (13), pp. 30-40.
- OCAMPO, A. (2015). *La relación entre los siniestros de tránsito y ciertas características del factor humano*. Tesis de grado. Facultad de Psicología.
- OLAVARRÍA, J. (2003). *Varones adolescentes: género, identidades y sexualidades en América Latina*. Santiago de Chile: FLACSO.
- ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE LA SALUD (2023). *Traumatismos causados por el tránsito*. Sitio web: <https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>
- ORGANIZACIÓN PANAMERICANA DE LA SALUD (2013). *Causas externas: análisis de mortalidad y morbilidad*. Recuperado de: <https://news.un.org/es/story/2013/09/1281091>
- ORGANIZACIÓN PANAMERICANA DE LA SALUD (2019). *Masculinidades y salud en la región de las Américas*. OPS.
- PUERTA, S. Y GONZÁLEZ, E. M. (2013). Reproducción de los estereotipos de género en Educación Infantil a través de los juegos y juguetes. *Revista de Investigación en la escuela*, (85), pp. 63-74.
- RIVERA-GONZÁLEZ, J. (2013). Juventudes en América Latina: una reflexión desde la experiencia de la exclusión. *Pap. Poblac.*, 19(75).
- RODRÍGUEZ, J., CAMELO, F. Y ARIZA, L. (2016). Factores asociados al uso de casco de protección en dos ciudades de Colombia. *Ciência & Saúde Coletiva*, 21(12), pp. 3793-3801.
- SEGATO, R. (2003). *Las estructuras elementales de la violencia*. Buenos Aires: Universidad Nacional de Quilmes.
- SUPREMA CORTE DE JUSTICIA (2022). *Faltas 2022. Estudio sobre procesos concluidos en materia de faltas en el año 2022*. Montevideo: División Servicios Inspectivos - Departamento de Estadísticas.
- TAYLOR, R. (2005). La tesis de las incivildades o de las “ventanas rotas”. Serie Claves del Gobierno Local, (6), pp. 261-272.
- TAYLOR, S. J. y BOGDAN, R. (1989). *Introducción a los métodos cualitativos de investigación*. Barcelona: Paidós.

- TENENBAUM, G. (2018). Delincuencia juvenil, violencia familiar y mercado de trabajo: Las configuraciones de los descuidos familiares en los adolescentes en conflicto con la ley de la Ciudad de México. En *Estudios Sociológicos*. 36(107). ISSN: 0185-4186.
- TENENBAUM, G. y VISCARDI, N. (coords.) (2018). *Juventudes y violencias en América Latina. Sobre los dispositivos de coacción en el siglo XXI*. Montevideo: Universidad de la República.
- TENENBAUM, G., FUENTES, M., VISCARDI, N., SALAMANO, I. y ESPÍNDOLA, F. (2018). *Relatos de muerte. Homicidios de jóvenes montevideanos en ajustes de cuentas y conflictos entre grupos delictivos*. Montevideo: Fondo Sectorial de Seguridad Ciudadana (ANII - Ministerio del Interior), Facultad de Ciencias Sociales.
- TOSI, J., LEDESMA, R., POÓ, F.; MONTES, S. y LÓPEZ, S. (2016). Prevalencia y evolución del uso del casco en ocupantes de motocicletas en una ciudad argentina (Mar del Plata, 2006-2014). *Salud colectiva*, 12(1), pp. 85-95.
- TRIVIÑO, L. (2016). *La construcción social del género en la cultura musical pop: una oportunidad para abordar el sexismo en la educación superior*. V Congreso Iberoamericano de Comunicación “Comunicación, Cultura y Cooperación”, Asociación Española de Investigación de la Comunicación, Madrid.
- UNASEV (2021). *Estudio de carga global de siniestros de tránsito*. Montevideo: Presidencia de la República. Recuperado de <https://www.gub.uy/unidad-nacional-seguridad-vial/comunicacion/publicaciones/estudio-carga-global-siniestros-transito-uruguay>
- UNASEV (2025). *Quinto Informe de Gestión y Estadística de Seguridad Vial*. Montevideo: Presidencia de la República. Recuperado de <https://www.gub.uy/unidad-nacional-seguridad-vial/comunicacion/noticias/se-presentaron-datos-siniestralidad-vial-2024>
- UNIVERSIDAD FEDERAL DE PARANÁ y UNIVERSIDAD DE LA REPÚBLICA. (2014). *Jóvenes universitarios: percepción de riesgo en relación con la conducción y alcohol*. Montevideo.
- VERD, J. y LÓPEZ, P. (2008). La eficiencia teórica y metodológica de los diseños multimétodo. En *Revista de Metodología de las Ciencias Sociales*, 16, pp. 13-42.
- VILCHE, L. (22 de agosto de 2017). La primera víctima del mandato de masculinidad es el hombre. *La capital*. Recuperado de <https://www.lacapital.com.ar/ovacion/la-primera-victima-del-mandato-masculinidad-es-el-hombre-n1456007.html>
- ZUBILLAGA, V. (2007). Los varones y sus clamores: los sentidos de la demanda de respeto y las lógicas de la violencia entre jóvenes de vida violenta de barrios en Caracas. En *Espacio Abierto*, 16(3). Maracaibo: Universidad de Zulia.