
 <p>UNIVERSIDAD DE LA REPÚBLICA URUGUAY</p>	<p>UNIVERSIDAD DE LA REPÚBLICA</p> <p>FACULTAD DE PSICOLOGÍA</p>	 <p>Facultad de Psicología</p> <p>UNIVERSIDAD DE LA REPÚBLICA</p>
--	--	--

# La relación entre los Siniestros de Tránsito y ciertas Características del Factor Humano

Montevideo,  
Febrero de 2015

## **Trabajo Final de Grado**

### **Alumno:**

Axel Ocampo, C.I. 4.449.132-8

### **Docente Tutor:**

Prof. Adj.Lic. María Alejandra Arias

### **Docente Revisor:**

Prof. Adj. Lic. Graciela Loarche

## ÍNDICE

### **Tabla de contenido**

1. INTRODUCCIÓN.....	3
2. FUNDAMENTACIÓN .....	4
3. OBJETIVOS.....	7
4. MARCO CONCEPTUAL.....	8
4.1.En lo que se refiere a la Juventud.....	8
4.2. Considerando los Siniestros de Tránsito.....	9
4.3. A propósito de la relación entre el Factor Humano y los Siniestros de Tránsito.....	10
5. ANÁLISIS.....	15
5.1. La incidencia del factor humano en los siniestros de tránsito en los que participan jóvenes entre 15 y 29 años. ....	15
5.2 Consecuencias aparejadas a los siniestros de tránsito en la juventud y el enfoque psicosocial de esta problemática. ....	20
5.3. Posibles Estrategias de prevención de los siniestros de tránsito en Uruguay, en relación con la franja etaria elegida.....	21
6. CONSIDERACIONES FINALES .....	26
7. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS .....	28

## **1. INTRODUCCIÓN**

*“No existe ninguna cosa tal como accidente. Lo que nosotros denominados con este nombre es el efecto de alguna causa que no vemos”.*

Voltaire

La presente monografía corresponde al Trabajo Final de Grado, perteneciente a la Licenciatura de Psicología de la Universidad de la República. Su objetivo es profundizar en la temática de los siniestros de tránsito que es considerada como prioritaria para la Salud Pública, analizando la incidencia del factor humano en la ocurrencia de estos hechos, siendo principalmente los jóvenes menores de 25 años los que por algunas características propias de su momento vital resultan ser los más afectados. En este sentido se analizará el impacto que tiene este problema en este grupo etario, y en particular en Uruguay, para finalmente plantear posibles estrategias que colaboren en la prevención de dichos siniestros.

En primera instancia se realizará una presentación sobre la situación actual de los siniestros de tránsito a nivel mundial y en Uruguay a partir de datos brindados por distintas organizaciones especializadas. En función de ellos se examinarán las características más importantes que presentan este tipo de situaciones, poniendo a su vez de manifiesto la incidencia del factor humano como causa principal en la mayoría de los casos. Al mismo tiempo se estudiará el impacto que dichos eventos tienen en los jóvenes entre 15 y 29 años, dando cuenta de qué particularidades de este colectivo inciden como factores de riesgo que se conjugan a la hora en que suceden los hechos traumáticos. La intención es esclarecer y reflexionar sobre las variables intervinientes en este tipo de sucesos en Uruguay, pues los siniestros de tránsito son una de las principales causas de muerte de los jóvenes en el país.

En base a este recorrido y tomando como modelo políticas que apuntan a la prevención de estos hechos, que fueran aplicadas ya con éxito en distintos países, el propósito será reflexionar sobre posibles medidas e intervenciones que puedan implementarse en estados en vía de desarrollo como Uruguay.

### **PALABRAS CLAVES:**

Siniestros de tránsito / Factor Humano/ Juventud.

## **2. FUNDAMENTACIÓN**

La Organización Mundial de la Salud (OMS) establece en su “Informe sobre la Situación Mundial de la Seguridad Vial del 2013”, que las lesiones causadas por el tránsito son la octava causa mundial de muerte, y la primera entre los jóvenes de 15 a 29 años. Se señala que de acuerdo a las tendencias actuales, y de no tomar medidas urgentes, los siniestros de tránsito serán en 2030 la quinta causa de muerte. Es justamente por estos motivos que el tema objeto de estudio constituye un problema de Salud Pública, tanto a nivel internacional como nacional.

En la nota descriptiva No.358 de la OMS (2013) se plantea que los países de ingresos medios y bajos tienen menos de la mitad de los vehículos del mundo; sin embargo es allí donde se dan más del 91% de las muertes relacionadas con el tránsito. Además se identifica que los principales afectados son los usuarios vulnerables de la vía pública: peatones, ciclistas y motociclistas. A esto se le suma el hecho de que sólo 28 países, en los que vive el 7% de la población mundial, tienen una legislación adecuada respecto a los principales factores de riesgo: el exceso de velocidad, la conducción bajo efectos del alcohol, el uso obligatorio de casco por los motociclistas, la utilización del cinturón de seguridad y el empleo de medios adecuados de sujeción para los niños.

Todas estas cuestiones por su gravedad denotan la necesidad de un abordaje urgente por parte de las políticas de salud que desarrollan los distintos gobiernos, más aún si se tiene en cuenta que los analistas entienden que la causa de los siniestros sería en un 90% de los casos el factor humano. Los especialistas consideran a estos problemas resultado de procesos prevenibles, evitables y controlables, y se preocupan por sus consecuencias, dado que el sector joven de la población sería el más perjudicado, siendo que este último es en mayor medida responsable del desarrollo humano y socio-económico de los países (Montoro y Tortosa, 2002).

En el “Informe Mundial sobre Prevención de los Traumatismos causados por el Tránsito” de la OMS (2004), se pone de manifiesto que se invierte muy poco dinero en materia de prevención y en la aplicación de medidas que eviten los siniestros de tránsito. Los datos resultan elocuentes a la hora de tomar conciencia de la poca relevancia que se le adjudica al trabajo preventivo.

Uruguay se ubica dentro del grupo de países que presenta un elevado grado de afectación en cuanto a los siniestros que nos ocupan, y en el que los jóvenes de hecho conforman el sector de la población más perjudicado. Asimismo los informes de la Unidad Nacional de Seguridad Vial (UNASEV, 2012, 2013, 2014) resultan de gran utilidad para entender la magnitud de estos hechos en el último tiempo, así como las particularidades que presentan en dicho país.

Tomando los datos reunidos en los últimos años existen ciertos aspectos que conforman un patrón, que posibilita extraer conclusiones y tomar conciencia sobre la dificultad a la que se enfrenta la

sociedad uruguaya. En el período de enero a octubre del 2014 se reitera el patrón de los últimos años, en cuanto a la edad de los fallecidos. Se constatan picos en los jóvenes entre 15 y 29 años, y también en los mayores de 70 años. Del total de fallecidos, la mayoría se ubica en la franja entre 20 y 24 años. En lo que se denomina como período crítico, que va desde las 20 horas de los días viernes hasta las 8 horas de los días lunes, se registró en estos 10 meses el 48.3% del total de fallecidos. En este tramo del año resultaron lesionadas como consecuencia de los siniestros de tránsito en todo el país 25.000 personas. Esto implica un promedio diario de 82 personas, incluyendo heridos de cualquier entidad y fallecidos. Los datos sobre la cantidad de lesionados son similares a los del mismo período en 2013, aunque para el caso de los fallecidos se registró un descenso del 7%. Del total de lesionados 444 personas perdieron la vida, lo que representa un 1.8% del total. Por esto puede afirmarse que en promedio, durante estos 10 meses, falleció una persona en el país cada 16 horas a raíz de un siniestro de tránsito.

Los datos y cifras registradas son verdaderamente significativas, y dan la pauta de la dimensión del problema. Como resultado de los mismos se evidencia, entre otras cosas, el alto grado de vulnerabilidad que presentan las personas jóvenes. Sucede que la adopción de algunos hábitos y conductas de riesgo por parte de este último grupo, terminan por acarrearles consecuencias negativas para su salud y para su vida. Estos factores son los que definen a esta etapa de la vida como un período de vulnerabilidad (Burt, 1998; Burak, 1999).

Los jóvenes al igual que los adolescentes se encuentran atravesando un período vital donde los cambios son los aspectos más sobresalientes. Los mismos tiene lugar en distintas áreas: física, psicológica, cognitiva, biológica y social, influyendo en diversas modalidades de vincularse con los otros y su entorno (OMS, 2015).

Se ha estudiado que hay una relación entre los procesos de cambio que viven los jóvenes con los siniestros de tránsito, pues se sabe que hay aspectos de los desarrollos biológicos, cognitivos y psíquicos que inciden en la ocurrencia de los eventos mencionados.

Diferentes estudios neurobiológicos realizados en Estados Unidos por Sowell, Gogtay y Giedd (citados por la OCDE y la CEMT 2006) en la década de los 90, coinciden en que el desarrollo del cerebro continúa en proceso más allá de los 18 años. Esto se da sobre todo en las zonas del lóbulo frontal que son las encargadas de las funciones de ejecución: planear, razonar e integrar información para realizar determinada acción.

## ***La relación entre los Siniestros de Tránsito y ciertas Características del Factor Humano***

---

Resulta imprescindible tener la capacidad de manejar adecuadamente todas las variables que integran los procesos ejecutivos cerebrales, pudiendo asimismo controlar la impulsividad y conociendo las consecuencias de no hacerlo, antes de ejecutar determinada conducta.

El hecho de no contar aún con la maduración neuronal adecuada generaría cierta dificultad a la hora de tomar decisiones responsablemente, y en relación con la conducción esto es un factor de riesgo importante que aumenta la probabilidad de que los jóvenes puedan tener un siniestro de tránsito. La vulnerabilidad de estos sujetos puede ser comprendida como psicosocial, ya que depende de distintas condiciones: macrosociales y grupales, así como individuales (Pérez, 2003).

Todo lo expuesto demuestra la cantidad de aspectos que deben tomarse en cuenta a la hora de profundizar en la temática de los siniestros de tránsito que lesionan a los jóvenes. La vigencia y magnitud de este problema de salud lleva a la necesidad de investigar, procurando generar acciones con el fin de disminuir su impacto en la población. En tal sentido este trabajo intenta ahondar en esta problemática y realizar un análisis crítico que deje en evidencia posibles líneas de acción y/o de investigación.

### **3. OBJETIVOS**

**Objetivo General:**

Reflexionar sobre la relación que existe entre el factor humano y los siniestros de tránsito que protagonizan los jóvenes en el Uruguay.

**Objetivos Específicos:**

1. Caracterizar los siniestros protagonizados por jóvenes de 15 a 29 años.
2. Identificar y profundizar acerca de qué aspectos del factor humano inciden en este tipo de siniestros.
3. Reflexionar sobre posibles estrategias de prevención de estos sucesos en relación con el grupo etario objeto de análisis.

## 4. MARCO CONCEPTUAL

### 4.1. En lo que se refiere a la Juventud...

Resulta pertinente caracterizarla para entender lo que esta etapa vital involucra, identificando las particularidades de este período caracterizado por cambios profundos y decisivos para el ser humano. Los mismos suceden en diversos planos, y repercuten en el modo en que el sujeto se vincula e interactúa con su entorno.

Dependiendo de la disciplina y del marco conceptual que se elija para determinar el tipo de abordaje a efectuar, resultará el modo en que se encare el estudio de esta etapa de intersticio entre la infancia y la adultez. Es un tiempo que comprende el ser adolescente y el ser joven. El concepto de adolescencia se centra fundamentalmente en los procesos de cambio psíquico por los que transita el sujeto, considerando los duelos que se vivencian en este tiempo vital y los avatares de su resolución, así como en las transformaciones que desde lo biológico influyen en la esfera psicológica. En cambio la categoría de juventud ha sido tomada por otras disciplinas de las Ciencias Sociales, donde el objeto de estudio involucra las relaciones sociales entre sujetos, y las diferentes formas de relacionamiento (Dávila, 2004).

Visualizando estos conceptos según los lineamientos de Ação Educativa y Abramo (citados por Dávila, 2004) y poniendo el foco en las semejanzas, es posible evidenciar el hecho de que la noción de juventud en muchos aspectos contiene a la de adolescencia. Es que, al igual que esta última, es una construcción social que generalmente refiere al período de la vida en que se completa el desarrollo físico del sujeto, donde tienen lugar transformaciones de carácter psicológico y social. Las mismas forman parte del proceso por el cual el sujeto abandona la infancia y prepara su entrada al mundo adulto. Los contenidos y significados de las mencionadas transformaciones, así como los derechos y responsabilidades de las personas que las atraviesan dependerán del momento histórico, de la sociedad y familias que se analicen. De este modo es posible comprender que cuando se habla de juventud no sólo se tienen en cuenta los cambios de origen biológico y psicológico que ocurren durante este período (más precisamente durante la adolescencia y pubertad), sino también los de orden social con la inserción del individuo a la vida adulta. En función de estos procesos es que se puede entender de qué forma los mismos inciden en el comportamiento de los individuos que integran este colectivo.



En este sentido e intentando identificar los planos en que ocurren estas transformaciones y sus manifestaciones, resulta pertinente mencionar las áreas, que según la OMS (2015), están involucradas en el desarrollo adolescente:

1. Desarrollo físico: pubertad, desarrollo sexual y desarrollo cerebral,
2. Desarrollo psicológico:
  - a. Desarrollo cognitivo: cambios en la manera de pensar,
  - b. Desarrollo afectivo: sentimientos negativos o positivos relacionados con experiencias e ideas, todo lo que constituye la base de la salud mental.
3. Desarrollo social: relaciones con la familia, los compañeros y el resto de las personas.

Cabe señalar que estas áreas están estrechamente vinculadas entre sí, y que los cambios psico-físicos mencionados no se suscitan alienados de lo que sucede en el contexto del individuo.

En el desarrollo adolescente se da una delicada interacción con los entes sociales del entorno; tiene como referente no sólo la biografía individual, sino también la historia y el presente de su sociedad. Es el período en que se produce con mayor intensidad la interacción entre las tendencias individuales, las adquisiciones psicosociales, las metas socialmente disponibles, las fortalezas y desventajas del entorno. (Krauskopf, 2000, p.9)

A partir de esta cita es posible reconocer que ciertos comportamientos de los jóvenes han de justificarse a partir de aspectos biológicos y psicológicos, sin soslayar la influencia del contexto social. Estos se encuentran en medio de un proceso de socialización en el que buscan emanciparse de las figuras parentales, intentando ser independientes. Sin embargo es durante dicho proceso que se vuelven más dependientes del contexto social. En relación a esto cobra sentido el concepto de normas subjetivas que introducen Ajzen y Fishben (citados por la OCDE y la CEMT 2006), que refiere a las normas compartidas por un grupo de personas con un vínculo común. Se denominan subjetivas porque lo que interesa no es la norma en sí, sino el juicio personal de la misma. En este sentido establecen que para los jóvenes con un estilo de vida relacionado con los amigos, éstos cobran tal relevancia, que ellos son la primera fuente de normas subjetivas. Este fenómeno resulta interesante teniendo en cuenta los procesos identitarios puestos en marcha en esta etapa vital de las personas, en la que se produce un conflicto por la búsqueda de independencia, la separación de las figuras paternas y la idealización del grupo de pares, son hechos que pueden estar en la base de ciertas conductas de riesgo promovidas desde estos grupos de pertenencia (Bordaberry, 2007).

#### **4.2. Considerando los Siniestros de Tránsito....**

Se entiende por siniestro de tránsito todo hecho que produzca lesión/es o daños en las personas y/o bienes públicos o privados, provocado por la acción u omisión de uno o más actores que se

movilizan en la vía pública. Es un evento donde participan una o más causas identificables –ya sea de parte de quienes conducen vehículos o de quienes transitan en torno de la red vial- y que puede ser evitable o prevenible (Presidencia de la República Oriental del Uruguay, 2011).

Este tipo de sucesos, dado que irrumpe sin previsión en la vida de quienes los padecen, desata distintas sintomatologías y pone a prueba su capacidad de resiliencia. Los advenimientos con estas características son considerados como hechos traumáticos. Pérez- Rincón, González-Forteza, Ramos y Jimenez (2007) entienden al siniestro de tránsito como un evento traumático accidental instantáneo, inesperado y prevenible que deja secuelas (lesiones, fallecimientos o daños materiales). En estas situaciones prevenibles, la mayoría de las veces, la incidencia del hombre es el factor determinante que las provoca.

Si bien a priori podría pensarse que la ocurrencia de experiencias de esta índole es un fenómeno aislado, los datos reflejan lo contrario. Esto se debe a que el número de afectados por las mismas es significativo, dado que los eventos traumáticos son frecuentes en la vida. En un estudio realizado por la OMS (2013) en 21 países, más del 10% de los consultados declararon ser testigos de actos de violencia (21,8%) o habían sufrido violencia interpersonal (18,8%), accidentes (17,7%), exposición a conflictos bélicos (16,2%) o eventos traumáticos relacionados con seres queridos (12,5%). De este modo este estudio estima que un 3,6% de la población mundial ha sufrido un trastorno de estrés postraumático en el último año.

Es en este plano, como lo estudian Pérez-Sales (2006) y Janoff-Bulman (citada por Blanco y Díaz, 2004) donde el concepto de trauma adquiere relevancia, y por ello resulta pertinente dilucidar cómo repercute en la salud del afectado. El mismo se origina a raíz de un suceso o experiencia de especial intensidad, que debido a la imposibilidad del sujeto de poder anticiparlo, supera los recursos que posee para asimilarlo y procesarlo en el corto plazo. Estos hechos implican una amenaza para la integridad física o psicológica de la persona, de ahí la trascendencia que poseen para ser abordados de modo prioritario por políticas de salud pública.

### **4.3. A propósito de la relación entre el Factor Humano y los Siniestros de Tránsito...**

Al hablar sobre siniestro de tránsito, es común la utilización del término accidente como sinónimo. Esto conlleva a un error conceptual pues se toma el primero como que alude también a un hecho fortuito. Culturalmente, la utilización de la palabra accidente permite quizá quitar intencionalidad a los hechos, considerándolos como producto del azar, y es por ello que resulta pertinente realizar la

distinción con el término siniestro, pues en este último caso existen causas identificables y prevenibles. Desde distintos autores u organizaciones especializadas, se maneja una comprensión diametralmente opuesta sobre estas cuestiones. Desde la Psicología de la Seguridad Vial se entiende a los siniestros de tránsito como un problema de salud, que no es un accidente ya que no es azaroso, sino controlable y evitable. Hay consecuencias resultantes de causas identificables y previsibles, que en un 90% tienen que ver con el comportamiento humano (Comunidades Promotoras de la Seguridad Vial, 2011).

Por otra parte, Montoro (citado por Montoro y Tortosa, 2002) establece:

Frente a aquellos que consideran el accidente como un suceso fruto del destino, imprevisto y fortuito, que escapa de nuestro control, depende de otros, es inevitable... los especialistas consideran que es un problema más de salud, por tanto consecuencia de un proceso, prevenible, evitable y controlable. (p. 715)

De acuerdo a este autor existen países, como España, en los que a la hora de otorgar el permiso de conducir se realizan distintos exámenes exhaustivos. Este modelo prioriza la prevención llevando a cabo una evaluación psicofísica del sujeto, intentando determinar si se presenta algún tipo de deterioro en las áreas física, de personalidad e inteligencia.

Si bien a la hora de analizar los siniestros existen distintas variables de incidencia como el factor mecánico (las condiciones del vehículo), factor climatológico (condiciones del tiempo), factor estructural (condiciones de las vías de circulación y su señalización); el factor humano resulta ser la causa del mayor porcentaje de los mismos. Procurando una cabal comprensión de la influencia del factor humano y su implicancia en este tipo de sucesos, Dejours (1998) plantea la necesidad de tener en cuenta la relación del hombre con su entorno. Asimismo identifica que en el análisis del factor humano resulta un requisito a considerar en tres dimensiones:

- la bio-cognitiva, en la que se reconocen las limitantes del cuerpo biológico señalando la diferencia existente con las máquinas, entendiendo que esas limitantes conducen inevitablemente a errores esperables. Por esta razón es que las tareas o actividades a desempeñar (en este caso el acto de conducir) deben contemplarlas, ajustándose a las mismas.
- la intersubjetiva, que implica el reconocimiento de que esta actividad supone la acción coordinada de individuos que poseen una multiplicidad de diferencias (culturales, sociales, económicas, etc.), y pese a éstas deben manejarse en un marco común de actividades y principios que comprenden la ética, los valores y creencias.

- la de la movilización intersubjetiva, que comprende el grado de compromiso de los involucrados en la actividad a desarrollar. Inciden en este aspecto componentes subjetivos de las personalidades e inteligencias de los individuos que desarrollan la tarea. Esto bien podría reconocerse como la dimensión subjetivo-psicológica.

Dentro de lo que se considera como factor humano, existen asimismo distintas conductas o condiciones que son consideradas de riesgo, y que pueden aumentar la posibilidad de que ocurra un siniestro:

- Conducir bajo los efectos del alcohol, medicinas y estupefacientes.
- Realizar maniobras imprudentes y de omisión por parte del conductor, por ejemplo no respetar los señalamientos viales.
- Conducir a exceso de velocidad (produciendo vuelcos, salida del automóvil de la carretera, derrapes, etc...).
- Salud física del conductor (ceguera, daltonismo, sordera u otros).
- Conducir con fatiga, cansancio o con sueño, entre otros...

(Comisión Nacional de Seguridad de México, 2013)

Cabe agregar que la OMS en la nota descriptiva No. 345 del 2011, aporta datos que ayudan a comprender el grado de vulnerabilidad que presentan los jóvenes frente a distintos problemas que provocan la muerte de muchos individuos. Allí se establece que cada año mueren más de 2,6 millones de personas, entre 10 y 24 años, por causas prevenibles. Entre los principales problemas sanitarios que afectan a esta población, se encuentra el uso nocivo del alcohol, ya que reduce el autocontrol y aumenta las conductas de riesgo. Siendo una causa fundamental de los traumatismos (incluidos los que se dan en el ámbito del tránsito), violencia y muertes prematuras. Los traumatismos involuntarios resultan la principal causa de muerte y discapacidad en los adolescentes. Dentro de éstos, los que tienen lugar en el tránsito se cobran la vida de 700 jóvenes al día.

De este modo se constata cómo la presencia de ciertas conductas de riesgo, como el abuso del consumo de alcohol, desencadenan conflictos que generan problemas sanitarios para este grupo. En este sentido información brindada por la OMS (2013) en un informe realizado en 182 países (contemplando casi un 99% de la población mundial) sobre seguridad vial; constató que 1.24 millones de personas por año, mueren en accidentes de tránsito. Siendo éstos la segunda causa de muerte entre personas de 5 a 25 años, en la mayoría varones. Además se destaca que cada día mueren por esta causa, alrededor de 1000 jóvenes de entre 15 y 19 años en todo el mundo.

En cuanto a los conductores jóvenes y el grado de responsabilidad en los siniestros que los tienen como protagonistas, existen datos que reconocen factores de riesgo específicos para este grupo. En la publicación “Jóvenes Conductores: El camino hacia la seguridad” del 2006, de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (un foro único de gobiernos de 30 países que mancomunadamente esfuerzan para afrontar retos sociales, económicos y medioambientales) y la Conferencia Europea de Ministros de Transporte (una organización intergubernamental que integra a los Ministros de Transporte de los 43 estados miembros, con el fin de promover intercambios buscando mejoras en este sector) aparecen datos que identifican ciertas características básicas que representan riesgo en estos conductores jóvenes (menores de 25 años): experiencia, sexo y edad.

La incidencia de la experiencia se explica por el hecho de que generalmente los conductores aprenden a manejar antes de los 25 años (la edad mínima para obtener la licencia de conducir varía según el país), y el proceso de incorporar los conocimientos necesarios para poder llevar adelante esta tarea implica tiempos variables según cada uno, por lo que en este período el individuo es propenso y vulnerable a sufrir algún siniestro de tránsito fruto de la inexperiencia. Con el tiempo las acciones que implican el acto de manejar (cambios de marcha, utilizar espejo retrovisor, etc.) se van automatizando, pero para los choferes que se están iniciando esto puede conllevar a un gran esfuerzo atencional y a desatender otros elementos del entorno. Por otra parte, como los siniestros considerados graves no suelen ser frecuentes, muchos no han transitado por una experiencia que los induzca a ser prudentes a la hora de manejar. De esta forma incurren en conductas de riesgo, como manejar a mayor velocidad de la permitida, etc..

En lo que concierne a la edad, se constató que cuanto mayor es el individuo a la hora de recibir su licencia, se reduce la posibilidad de verse implicado en este tipo de eventos. Por consiguiente se evidencia la influencia de la inmadurez física y emocional, así como los estilos de vida asociados a los jóvenes (salidas nocturnas, uso de alcohol y drogas, etc.) como factores directamente involucrados en la probabilidad de que ocurra un accidente, así como en la magnitud del mismo.

En lo que respecta al sexo, se pudo observar que los hombres sufren mayor cantidad de siniestros mortales que las mujeres. Esto se explica por el hecho de que suelen adoptar conductas más arriesgadas y antisociales a la hora de conducir, a la vez que son más influenciados por sus pares, y suelen sobrevalorar sus capacidades al volante.

En relación a la situación de este grupo etario en Uruguay, existen estudios desde la Universidad de la República (UDELAR) que nos aportan insumos para conocer su realidad. En 2014 se presentaron los resultados de una investigación realizada junto a la Universidad Federal de Paraná (UFPR) y con

apoyo de UNASEV, denominada: “Jóvenes Universitarios: Percepción de riesgo en relación a la conducción y al alcohol”. La misma proporciona datos que confirman la propensión de este colectivo a adoptar conductas de riesgo a la hora de conducir. Esta investigación fue realizada con estudiantes universitarios (de 18 a 25 años) de Uruguay, quienes respondieron a un cuestionario orientado a indagar sobre su relación con el alcohol, su percepción de riesgo, y comportamientos a la hora de conducir luego de haber consumido alcohol o acompañar a un conductor alcoholizado. Los resultados reflejaron la existencia de un excesivo consumo de alcohol, y la débil percepción del riesgo que conlleva manejar luego de haber bebido.

De este modo los datos de dicha investigación, revelan que el 35% de los entrevistados asegura que condujo bajo el efecto del alcohol, por lo menos una vez en el último año. Dentro de este grupo el 53% de estas personas estaba con amigos cuando condujeron en estas condiciones, lo que comprueba la influencia del grupo de pares como factor de riesgo en estos conductores. Vinculado a este punto, se constató que el 27,9% de los entrevistados fue pasajero de un chofer que había consumido alcohol en el último mes entre una y cinco veces. En relación a la percepción del riesgo de conducir luego de haber bebido, el 28% afirma haberse puesto al volante inmediatamente después de haber consumido el último trago (Bianchi, Chávez, Mujica y Vivanco, 2014).

## **5. ANÁLISIS**

La incidencia del factor humano aparece, a la luz de los autores trabajados en el marco conceptual, como de suma importancia a la hora de analizar los siniestros que tienen como protagonistas a los jóvenes. Por ese motivo resulta necesario profundizar sobre esta temática, y en particular estudiar cómo y a través de qué aspectos es que el factor mencionado influye en el caso de los siniestros en que participan los jóvenes en Uruguay. Además se reflexionará acerca de las consecuencias nefastas que tienen estos hechos, que llevan a la necesidad de plantear posibles medidas que permitan evitarlos y prevenirlos.

### **5.1. La incidencia del factor humano en los siniestros de tránsito en los que participan jóvenes entre 15 y 29 años.**

En primer lugar resulta fundamental tener presente las características de la población joven, más que nada los procesos madurativos que se ponen en marcha durante esta etapa de la vida, y que influyen en el comportamiento del individuo, tal como lo estudian y plantean Krauskopf (2000) y Freire de Garbarino (1991). Hay muchos cambios que se van dando desde la adolescencia en adelante y que se continúan hacia la etapa de adulto joven, transformaciones que tienen repercusiones insoslayables en las conductas y en los modos de desarrollar la vida. Esos cambios van teniendo lugar dentro del interjuego individuo-sociedad, y si bien muchos de ellos transcurren en la esfera biológica, determinando un mayor grado de maduración cerebral y una mejora constante en la puesta en práctica de las funciones ejecutivas, es indudable que esos avances y sus avatares influyen en el comportamiento del sujeto con su entorno. Asimismo se dan los procesos de cambio psíquico que van implicando diferentes relacionamientos con los otros y con el medio.

Se abren ante los jóvenes multitudes de nuevas experiencias, posibilidades de vivir nuevas búsquedas en diversos ámbitos, y a la vez en el encuentro con la realidad social y con las vidas de los otros necesitarán comprender el lugar de cada uno, y la importancia de respetar el espacio propio y ajeno, cuestiones que también se juegan a la hora de conducir un vehículo por la vía pública. Hay normas intersubjetivas que cada comunidad establece y que deben ser tenidas en cuenta, límites que muchas veces los jóvenes no comprenden aún y no tienen internalizados y con los cuales además interactúan de modo particular según su grado de desarrollo psico-emocional. Si bien hay jóvenes que sí incorporan esos límites, otros se rigen aún por normas subjetivas que son las que ellos valoran dentro de su grupo de pares, en relación con la construcción de su modelo identitario que está en desarrollo. Es por esto que se visualizaría que es en el factor humano donde se encuentra un gran porcentaje de las causas de los siniestros de tránsito, y por ello resulta imprescindible estudiar qué aspectos del mismo inciden en estos sucesos ante los que los jóvenes presentan una gran vulnerabilidad.

Para continuar con este análisis se señalará la influencia de la conjugación de las variables identificadas como experiencia, edad y sexo, que resultan ser claves en la comprensión de estas circunstancias. Teniendo en cuenta que la mayoría de los individuos empieza a conducir siendo jóvenes, la falta de experiencia resulta ser uno de los motivos por los que estas personas suelen protagonizar colisiones. La conducción requiere no sólo un conjunto de destrezas, sino que también un proceso de aprendizaje que exige tiempo y práctica para lograr un nivel aceptable de manejo. La automatización de las distintas acciones que conlleva esta actividad obliga a realizar un gran esfuerzo atencional por parte de los conductores, lo que muchas veces provoca errores en los novatos, producto de distracciones que los llevan a disminuir la atención sobre el camino por el que circulan. Además en el caso de estas personas, como los siniestros con consecuencias graves no suelen ser parte de su vida habitual, ellas no siempre han tenido que transitar por una experiencia de ese tipo, lo que genera una disminución de la percepción del riesgo y que sean más imprudentes. A estos aspectos se le suma como ya fuera expresado, que los jóvenes están en pleno desarrollo, y muchos de los procesos madurativos físicos y emocionales siguen en curso, lo que los vuelve más vulnerables a involucrarse en siniestros de tránsito. Por otra parte, dado que se constata que los jóvenes están presentes en los choques que implican a un solo auto y en la pérdida de control del mismo, es posible pensar que la falta de experiencia en la conducción pueda influir en estos sucesos. De ahí que cuanto más joven es la persona más riesgo padece de participar en hechos de esta índole.

Siguiendo esta línea de pensamiento, resulta pertinente tomar como referencia investigaciones de la OCDE y la CEMT (2006) sobre los siniestros en que participan jóvenes, pues ellas ayudan a visualizar ciertas características que presentan este tipo de acontecimientos. Establecen que los individuos jóvenes tienen una alta probabilidad de sufrir siniestros de tránsito cuando conducen de noche o durante los fines de semana, transportando pasajeros de edad similar a la suya, y como consecuencia del exceso de velocidad. De ahí que terminan protagonizando las colisiones de un solo vehículo, entre otras. Además cabe señalar que el consumo de alcohol y la no utilización del cinturón de seguridad, aparecen como elementos agravantes de las nefastas consecuencias originadas por estos sucesos. Estos aspectos están de algún modo vinculados con el estilo de vida asociado a los jóvenes que son socialmente activos y que suelen reunirse por las noches, especialmente los fines de semana, siendo común entre ellos el consumo de drogas y alcohol. Esto último se traduce en un aumento del riesgo y de la gravedad de los siniestros que los tengan como protagonistas.

Desde estas organizaciones también se destaca la diferencia que existe entre sexos, ya que se identifica que los hombres se ven involucrados con mayor frecuencia en siniestros de tránsito.



Los varones jóvenes suelen adoptar conductas más arriesgadas y antisociales, y suelen también, en relación con estereotipos sociales, sobreestimar su habilidad frente al volante. En este sentido es insoslayable señalar que durante la juventud se da un incremento de los niveles de testosterona, lo que promueve la impulsividad y explicaría parte de la tendencia a muchas de estas acciones. A su vez los hombres son altamente influenciados por su grupo de pares, por lo que al estar acompañados por individuos de edades similares aumentaría para ellos el riesgo de sufrir un siniestro.

Al respecto de lo que se viene desarrollando en este trabajo cabe mencionar lo que plantean Carbonell, Montoro, Sanmartín y Tortosa (1995), apoyados en distintos estudios que aportan información sobre la percepción de factores de riesgo y seguridad en las autopistas. Estos autores establecen que entre los usuarios indagados en su estudio existe una baja percepción del riesgo a la hora de conducir. Esto se debe a que cuando fueron consultados sobre qué tan factible consideraban la posibilidad de sufrir un siniestro, muchos la estimaron poco probable, y cuanto mayor fuera el daño supuestamente ocasionado (lesiones, fallecidos, etc.), más remota la consideraron. El problema que surge de esta observación radica en que se constató que los individuos no desarrollan la sensibilidad requerida para determinadas situaciones, debido a que la misma depende de la estimación que realiza el sujeto sobre la posibilidad de que un hecho ocurra. Para este caso esto significaría que no es hasta que les toca enfrentarse a un siniestro, que las personas toman conciencia y consideran admisible su ocurrencia, tomando las precauciones necesarias y optando por ser precavidas. De este modo, y de acuerdo a este proceso, hasta no vivir esta experiencia las personas podrían incurrir en comportamientos imprudentes, poniendo en peligro su vida y la de los demás. Este es un elemento clave, ya que una conducta resulta segura si el sujeto al hacer una evaluación del riesgo lo considera como aceptable. El problema surge cuando no se tiene conciencia sobre los peligros. Además hay que tener en cuenta que no existe una única percepción del riesgo, ya que la misma varía según la cultura e incluso de individuo a individuo, por lo que cada caso tendrá su particularidad. Esta evaluación es la que incide en la toma de decisión sobre si llevar adelante determinado tipo de conducta, y será el riesgo percibido lo que determinará esta resolución, y no el riesgo objetivo o real. Es a raíz de un análisis desacertado en el que el sujeto puede no contemplar determinados peligros, y juzgar como seguro determinado proceder, que suceden consecuencias indeseadas ocasionando distintos tipos de contratiempos, que atentan contra la propia seguridad y la de los otros.

En relación a todo esto, Pérez-Sales (2004) propone a la vulnerabilidad como el conjunto de factores de larga evolución que hacen a una comunidad más frágil ante la adversidad y que dificultan su desarrollo. En el mismo sentido Anderson y Woodrow (citados por Loarche, 2010) plantean la

existencia de distintos componentes que inciden en el grado de vulnerabilidad de una comunidad y que deben ser evaluados ante el tipo de siniestros sobre los cuales aquí se reflexiona. Establecen por ejemplo que las personas que viven en la pobreza, sin acceso a la educación o la salud, que no cuentan con recursos productivos ni servicios urbanos de calidad, son más vulnerables. Entonces aquellas que quedan marginadas de los sistemas socio-económico-políticos, y viven en comunidades con instituciones ineficaces, que no poseen redes sociales solidarias, padecen vulnerabilidad social y organizativa, todo lo que las expone a enfrentar en desventaja las circunstancias adversas que puedan surgir en sus vidas.

Se confirma pues que el factor humano, reflejado en la adopción de ciertas conductas de riesgo, aparece como causa del origen de muchas de estas situaciones consecuenciastraumáticas. Además es posible realizar un paralelismo ya que se observa que las características descritas sobre los siniestros de los conductores jóvenes de muchos países tienen correspondencia con lo que sucede en Uruguay. En este último país existen estudios que reflejan la presencia de múltiples variables que inciden en la producción de los siniestros, confirmando el peso que tiene el componente humano en la misma. Es en este factor en el que se identifican el 91% de las causas, mientras que en el vehículo se hallan apenas el 3% y en el ambiente se ubica el restante 6% (Vázquez, 2004).

Como consecuencia de estos hechos, y a partir de los informes realizados durante estos años por UNASEV, se constata que la franja etaria más perjudicada por esta problemática es la ubicada entre los 15 y 24 años de edad. Se identifica asimismo por un lado un aumento en la cantidad de fallecimientos durante los fines de semana (período crítico), y por otro que los principales afectados son los motociclistas y peatones. Esto conforma un patrón que se repite en los últimos tiempos, más allá de las distintas medidas que se han implementado y que progresivamente intentan modificar esta situación.

En torno de las vinculaciones que existen entre los cambios bio-psíquicos de la juventud y los comportamientos que los jóvenes desarrollan en el medio como consecuencia de dichas transformaciones, se evidencia entonces a través de los elementos trabajados tales como: una menor experiencia en general, baja percepción del riesgo, consumo de alcohol y drogas, la no utilización del cinturón de seguridad, mayor impulsividad que hace que muchas veces desarrollen mayor velocidad en el tránsito, etc.. que muchos de ellos hacen que los jóvenes sean más vulnerables en el acto de conducir. Además, lo señalado sobre la importancia de que en dicha etapa evolutiva se vayan internalizando las normas sociales que prioriza la cultura en que se está inserto, resulta ser

clave para entender la situación de los jóvenes y del patrón mencionado respecto a los siniestros en que se ven implicados en Uruguay.

En el mismo sentido, se analizará también la incidencia del alcohol en estos sucesos en dicho país, pudiéndose plantear que el problema surge como consecuencia del consumo global de la población, cuestión que sin duda comprende a muchos de los conductores. De acuerdo a investigaciones realizadas por el Observatorio de Drogas en 2011, el consumo de alcohol en los uruguayos alcanzó al 75% de la población, constatándose un 23% de consumo problemático entre los consumidores. Esto demuestra la existencia de una relación nociva con el alcohol por parte de la población, la cual comprende a los jóvenes.

En la misma línea, datos suministrados por la Junta Nacional de Drogas, en una encuesta realizada en 2014 a once mil adolescentes escolarizados de entre 13 y 17 años con el fin de evaluar el consumo de alcohol, tabaco y drogas, reflejan que el 35,3% de los estudiantes consumió sólo alcohol en el último año, mientras que el 24,3% lo consumió con otra sustancia. Pese a esto se constata una tendencia a la baja del consumo de este producto, ya que en 2011 correspondía a un 48,2% y pasó al 38,7% en 2014.

Estos consumos evidencian el grado de accesibilidad al alcohol por parte de esta sociedad y la tolerancia que existe hacia este producto. Además de algún modo refuerzan y promueven conductas de riesgo que atentan contra la salud de las personas, y que en el tránsito inciden negativamente en la seguridad de los usuarios del sistema vial. A partir de ello resulta pertinente traer a colación lo mencionado por la investigación realizada desde la Facultad de Psicología, acerca de la relación entre los jóvenes universitarios y el alcohol. En la misma se constató que entre los individuos que formaron parte de la muestra existe una baja percepción del riesgo que conlleva conducir alcoholizado (Bianchi, Chávez, Mujica y Vivanco, 2014). En este sentido es importante señalar que el consumo de alcohol conduce a errores de ejecución, a ser menos prudentes, además de generar dificultades para calcular distancias y tomar decisiones. A nivel mundial se estima que la mitad de los siniestros con víctimas fatales, y la tercera parte de los que ocasionan lesiones, son consecuencia del uso de alcohol por parte de sus protagonistas (Vázquez, 2004).

## **5.2 Consecuencias aparejadas a los siniestros de tránsito en la juventud y el enfoque psicosocial de esta problemática.**

Ha quedado hasta aquí expuesto que son diversos los factores que intervienen en la ocurrencia de dichos eventos de tránsito, y que particularmente hay elementos del factor humano joven que estarían incidiendo específicamente en estos hechos. Es indudable entonces la importancia de estudiar esta relación entre el joven y el tipo de siniestro objeto de estudio, así como el grado de urgencia con que desde la Salud Pública se deben buscar alternativas para contrarrestar esta cuestión, a fin de atenuar los daños que sufre uno de los sectores más activos de la población. Es que muchas de las personas jóvenes que fallecen o sufren secuelas graves son el sostén de sus familias.

Surge pues la necesidad de señalar que aparte de los daños físicos visibles, existen secuelas psicológicas y sociales. A menudo los sujetos vivencian sentimientos de caos y confusión durante los siniestros, fragmentación del recuerdo, absurdidad, horror, ambivalencia o desconcierto. Además los sucesos poseen un carácter inenarrable e incontable, y son difícilmente comprensibles para los demás. Afectan a las creencias básicas de seguridad del ser humano, de invulnerabilidad y control sobre la propia vida. Las mismas son las que le permiten al individuo relacionarse con su entorno y los demás, permitiendo dar coherencia, orden y estabilidad al mundo. En este sentido es que estos sucesos inciden negativamente en la confianza en los otros, y en la percepción del control y predictibilidad que tiene el sujeto sobre el mundo (Janoff-Bulman citada por Blanco y Díaz, 2004; Pérez-Sales, 2006).

A este respecto Eiroá-Orosa (2009) plantea que como consecuencia del impacto de los siniestros de tránsito, se pueden poner en cuestión la creencia de invulnerabilidad y la sensación de seguridad, además de verse afectada la autoconfianza en los casos en los que el sujeto se responsabiliza por los hechos. En este sentido, establece que el grado de afectación y la posibilidad de recuperarse por parte de la persona, dependerán de la valoración subjetiva del daño ocasionado por el suceso al que tuvo que enfrentarse y sus recursos de afrontamiento. A su vez estos aspectos están influenciados por variables como la edad, el género, el nivel educativo y la percepción de necesidad de ayuda psicológica por parte del afectado, que inciden y tienen valor predictivo a la hora de evaluar las creencias.

En síntesis según estos autores el trauma psíquico supone el rompimiento del equilibrio entre el individuo y el medio en el que habita, generando que la persona vivencie su entorno como inseguro y hostil, lo que la hace más vulnerable.

Pensando en cómo llevar a cabo el trabajo psicológico con víctimas de siniestros de tránsito, es importante tener en cuenta que no basta con identificar y detectar las necesidades de los afectados. El alcance del impacto que tienen estos hechos deja en evidencia la necesidad de promover una visión integral de los perjuicios que generan. Es necesario un abordaje más allá de los síntomas y la enfermedad que presente una persona en particular, que tenga en cuenta su contexto, ampliando el espectro propuesto por el paradigma médico focalizado en el Estrés Postraumático. Resulta imperioso un enfoque psicosocial de esta problemática que entienda la vulnerabilidad que presenta una comunidad frente a la misma, evitando centrarse en individuos aislados afectados por hechos concretos. Desde esta óptica es necesario entender el origen social del trauma. Martín-Baró (citado por Blanco y Díaz, 2004), plantea que el mismo posee un carácter dialéctico ya que es producto del conjunto de relaciones en las que el individuo está implicado, y de la influencia de los acontecimientos y procesos sociales que lo rodean. De esta forma reconoce que más allá de que el principal afectado sea el sujeto, el trauma es producido por la sociedad y su naturaleza depende de las características de la misma. Esto afirma e impulsa la idea del enfoque psicosocial, pero... ¿a qué alude este concepto, y qué implica trabajar en salud desde una mirada psicosocial? Según la Guía Psicosocial del 2004 de Médicos Sin Fronteras, desde este paradigma se entiende que la salud no es sólo la ausencia de enfermedad, sino el equilibrio y bienestar físico, psicológico y social. Se priorizan los elementos preventivos más que los curativos, contemplando todos los factores de riesgo que atenten contra la salud y bienestar de las personas. Comprende a la persona en su contexto y de forma integral, considerándolo parte de un núcleo familiar, de una comunidad y una sociedad, afectado por aspectos culturales y políticos que lo circundan. Esta guía propone que estos elementos deben ser incorporados y tenidos en cuenta, al llevar adelante una tarea sanitaria.

### **5.3. Posibles Estrategias de prevención de los siniestros de tránsito en Uruguay, en relación con la franja etaria elegida**

En función de lo analizado hasta aquí, se plantearán las estrategias de afrontamiento que en este país se vienen desarrollando de un tiempo a esta parte en relación con las colisiones de tránsito. Se han aplicado normativas que por ejemplo procuran restringir y erradicar tanto el consumo de alcohol como de drogas previo a la conducción. De esta manera se estableció que en Uruguay no se permite conducir con más de 0.3 gramos de alcohol por litro en sangre (g/l), y en el caso del cannabis no está permitido manejar si se ha consumido. Para lograr este cometido se han implementado test de carácter obligatorio, además de la aplicación de sanciones para los casos en los que se registren resultados positivos. Las mismas consisten en una primera instancia, en el retiro de la licencia de conducir por seis meses, y el pago una multa equivalente a U\$D 470 por parte del infractor.

Sin embargo se trata de una transformación relativamente reciente de esta realidad, por lo que los cambios van sucediendo lentamente (UNASEV, 2014).

Complementariamente a esas medidas, es posible pensar estrategias que ayuden a mitigar el impacto que tiene el uso de estos productos en esta problemática. En este sentido a partir de la investigación realizada en conjunto por la UDELAR y la UFPR, sobre la percepción del riesgo en relación a la conducción y el alcohol, se plantean ciertas alternativas que apuntan a combatir estos comportamientos de riesgo:

- Incrementar y mejorar la oferta de transporte público nocturno,
- Trabajar conjuntamente con los padres de los jóvenes para que tomen conciencia de que entre sus funciones parentales está la de ser ejemplo para sus hijos al conducir, remarcando la importancia de supervisar y estar atentos a la conducta de sus hijos cuando van o vuelven de una fiesta, baile, etc.,
- Promover que los jóvenes aprendan a decir no a quien les ofrezca transportarse estando el conductor bajo efectos del alcohol,
- Continuar con campañas de prevención “si tomas no manejes” y “conductor designado”,
- Generar programas a nivel nacional de capacitación de promotores y multiplicadores en seguridad vial que trabajen en la educación a nivel preventivo de salud, que funcionen a nivel local por intermedio de redes inter institucionales e interdisciplinarias.

Con respecto al hábito de consumir drogas (especialmente cannabis), es importante tener presente que al ser mezcladas con alcohol se vuelven especialmente peligrosas. Por este motivo este es otro aspecto a atender ya que no hay que dejar por fuera los posibles efectos de la ley 19.172 promulgada en Uruguay en 2014. La misma establece el marco jurídico aplicable dirigido al control y regulación, por parte del Estado, de la importación, exportación, plantación, cultivo, cosecha, producción, adquisición, almacenamiento, comercialización, distribución y uso de la Marihuana y sus derivados, teniendo como objetivo principal controlar el comercio y combatir el narcotráfico.

Se observa además que un aspecto clave en la prevención y lucha contra la problemática de los siniestros de tránsito, es la posibilidad de generar un proceso de concientización en la población, que logre aumentar la percepción del riesgo y de las distintas variables involucradas en este tipo de sucesos. La meta a la que se busca llegar es la de que los usuarios del sistema vial circulen con mayor prudencia, pudiendo evaluar y discernir entre las conductas que ponen en peligro su vida y la de los otros, de aquellas que promueven su propia seguridad y protección así como la del resto de las personas que circulan en el tránsito.

A la hora de seguir ahondando en las posibles explicaciones a este tipo de siniestros, para desde ellas poder pensar y elaborar políticas que los eviten, resulta pertinente revisar lo que implica la responsabilidad en la conducción. La misma comprende a todos los miembros de la sociedad y diferentes agentes que son influyentes, generando modelos de comportamiento en los más jóvenes. Es importante para la promoción de salud y prevención de este tipo de circunstancias, comprender que la responsabilidad es compartida por todos y que a la hora de manejar hay que velar también por los derechos de los otros. En este sentido Saforcada (2008) alude al concepto de responsabilidad aplicada a la seguridad vial, partiendo de la idea de que conducir no es un derecho sino una concesión de la sociedad, la cual debe preservarse de las posibles contingencias que surjan de este consentimiento. Entiende que la responsabilidad implica dar respuestas a las necesidades y demandas de las otras personas aun cuando no sean expresadas de forma explícita. Este autor plantea que cada quien persigue un desarrollo humano completo, para lo cual debe involucrarse en procesos educativos formales e informales a fin de no terminar quedando en el lugar del consumista alienado que sigue las líneas de conducta de la publicidad capitalista. En este sentido expresa la importancia de evitar: " la exacerbación de la competitividad irresponsable que tiene por objetivo anular a toda persona percibida como oponente y, antes, ignorarla como ser humano, como sujeto de derechos y como prójimo" (Saforcada, 2008). El desarrollo de este concepto resalta la importancia de que todos los involucrados asuman su cuota de responsabilidad y actúen en consecuencia, además de la importancia de la educación en la búsqueda de generar que cada persona adquiera criterios que le permitan diferenciar los comportamientos saludables de los que no lo son, con el fin de promover una mejor calidad de vida. Esto comprende entre otras cuestiones, el uso responsable de los medios de comunicación. El reconocimiento de la importancia de esto último y de su influencia en la sociedad y su cultura, hacen que sea un tema a investigar. En la misma línea de reflexión, este autor hace un análisis sobre el impacto que las campañas publicitarias tienen en la problemática de los siniestros de tránsito en Argentina. El mismo aporta insumos que habilitan a reflexionar sobre los mensajes que se emiten por esta vía, cuyos principales destinatarios y consumidores son las personas jóvenes. Es así que denuncia cómo a través de técnicas psicológicas apoyadas en investigación motivacional, se incita a que la juventud adopte conductas de riesgo en relación a la conducción, como por ejemplo manejar a alta velocidad poniendo en peligro su vida. El objetivo de la publicidad de automóviles es a través de estos procesos motivacionales, promover el consumo y compra de sus productos, transmitiendo mensajes como que la atracción sobre la mujer y los comportamientos de manejo temerarios, son requisitos para una personalidad triunfadora. De esta forma no sólo se impulsa el consumo sino también comportamientos de riesgo, lo que produce una contradicción con aquellas campañas que buscan promover la seguridad vial. De esta forma no

se estaría cumpliendo con las bases antes planteadas sobre la responsabilidad, ya que no se contempla la seguridad de la población, incitando conductas insalubres.

De acuerdo a los planteos realizados por los países que integran la OCDE y la CEMT (2006), es posible pensar en distintas estrategias para la prevención de estos hechos que afectan sobre todo a la población joven.

- Edad de obtención del permiso para conducir:

Cuando una persona empieza a conducir es más vulnerable a sufrir siniestros, especialmente si se trata de alguien joven por el conjunto de procesos y características propias de esa etapa. Por este motivo es importante evaluar la posibilidad de establecer una edad adecuada para otorgar la licencia de conducir, planteando la alternativa de aumentar la edad mínima establecida que en la mayoría de los países oscila en torno a los 18 años (autos y motos).

- Aprender a conducir mediante el aumento de las horas de aprendizaje:

Surge como posibilidad establecer que la etapa de aprendizaje sea guiada por personas capacitadas, que orienten a los principiantes sobre las competencias y factores de riesgo involucrados en el desarrollo de esta actividad. Podría implementarse un dispositivo con el fin de establecer horas obligatorias de manejo supervisado antes de la obtención de la licencia, y durante el primer año en que la persona tiene su habilitación pero se encuentra en un período de gran vulnerabilidad. Además pensar en la posibilidad de que este proceso comprenda cursos teóricos complementarios a las horas de manejo tutoradas. Existen evidencias que demuestran que en países que llevaron a cabo esta experiencia, y que aumentaron la cantidad de horas de aprendizaje (de 50 horas a 120 horas), en dos años lograron reducir un 40% la cantidad de siniestros.

- Medidas de protección para los conductores principiantes:

Este punto refiere a la posibilidad de implementar y aplicar medidas restrictivas y progresivas a partir de que la persona obtiene el permiso para conducir. Las mismas deben comprender las necesidades de cada jurisdicción, atendiendo los problemas que surjan como emergentes en ese lugar. Es así que disposiciones como limitar la presencia de alcohol en los conductores, que en Uruguay lleva algunos años aplicándose y llegó a “tolerancia cero”, persiguen este fin. Pensando en los jóvenes y sus características es posible planificar otras medidas, como la prohibición de que conduzcan de noche o con pasajeros, con el objetivo de prevenir la ocurrencia de siniestros.



- Aplicación de normas:

Este punto refiere a la importancia que tiene la aplicación de las normas y sanciones establecidas para favorecer y promover un manejo seguro. Centrándose en los jóvenes sería prudente establecer un período a prueba en el que de acuerdo al desempeño del chofer, puede perder la licencia o verse obligado a pasar por un nuevo período de aprendizaje. Para ello debería implementarse un sistema por puntos, en el que por cada infracción y de acuerdo a su gravedad, la persona pierda créditos.

- Nuevas tecnologías:

Resulta importante la utilización de la tecnología aplicada a disminuir el riesgo en el tránsito. En este sentido se han hecho grandes avances, desarrollando distintos sistemas que colaboran con este objetivo, por lo que es necesario que los países puedan realizar este tipo de inversión. Existe evidencia de la eficacia que han tenido en distintos países por ejemplo el sistema de bloqueo anti-alcohol, o la adaptación inteligente de la velocidad del auto.

- Educación y Comunicación:

Es imprescindible señalar que las actitudes relacionadas con la seguridad se establecen mucho antes de la edad en que la persona obtiene su habilitación para conducir, por ello el papel que juega la educación desde edades tempranas resulta esencial. En el mismo sentido el promover campañas que implican el uso responsable de los medios de comunicación, con el fin de concientizar a la población sobre estos aspectos es importante, si se tiene en cuenta el papel que juegan padres y adultos como modelos para los más chicos. UNASEV viene realizando en Uruguay distintas campañas publicitarias orientadas a que la población incorpore hábitos saludables a la hora de circular en la red vial, es así como también viene implementando cursos y talleres a nivel de primaria y secundaria.

## **6. CONSIDERACIONES FINALES**

De acuerdo al desarrollo de este trabajo es posible establecer que los siniestros de tránsito impactan negativamente en la economía de la sociedad, generando costos médicos, materiales, de compensación, además de pérdidas de producción y de calidad de vida.

Por estos motivos es que dichos siniestros deben ser consideradas de acuerdo a su gravedad y complejidad, pues son situaciones que generan consecuencias muchas veces extremas que deben ser seriamente evaluadas a fin de poder introducir cambios en orden a que no se produzcan en el porcentaje que hoy se dan. En este sentido los gobiernos deben destinar esfuerzos para llevar adelante políticas preventivas, ya que desde el punto de vista económico este último camino es más redituable que el deshacer frente a pensiones y otros tipos de compensaciones que surgen como consecuencias de los sucesos que aquí se trataron.

Para trabajar en la prevención imprescindible asumir y reconocer el papel fundamental que tiene la educación. Dado que se trata de circunstancias en las que el factor humano tiene prevalencia, el manejo de información sobre cómo evitar riesgos y tomar precauciones debe ser accesible a todos desde edades tempranas. En este sentido el trabajo que realizan algunos organismos en Uruguay ayuda a educar, promocionando y difundiendo información que no sólo evidencia la incidencia de determinantes humanas en este tipo de situaciones, sino que busca también brindar estrategias para evitar los siniestros de tránsito y sus consecuencias. Este tipo de tareas permiten visualizar que estos hechos son en buena medida prevenibles, y por lo tanto dotan al ciudadano de los criterios necesarios para tomar precauciones y decisiones que aseguren el bienestar propio y el ajeno.

En el marco de desarrollo del trabajo preventivo es insoslayable hacer visibles las características que hacen a los jóvenes especialmente vulnerables ante estos hechos, de modo de favorecer la toma de conciencia sobre las que los hacen más pasibles de padecer los siniestros que aquí se trataron. Las políticas a desarrollar deberían sin duda contemplar las inquietudes, particularidades y procesos por los que atraviesan los jóvenes, ya que gracias al entendimiento de estos aspectos y los motivos que los llevan a implicarse en siniestros de esta índole, será posible desarrollar las estrategias adecuadas que favorezcan cambios positivos respecto a estas situaciones. A su vez es fundamental promover que los adultos puedan asumir sus roles como modelos identificatorios para los jóvenes, ayudándoles a incorporar hábitos saludables y de cuidado.

Por otro lado es ineludible la necesidad de que se financie e incentive la actividad de investigación sobre estas cuestiones. Inducir a los investigadores a profundizar en el tema, realizando publicaciones, podría permitir poner en evidencia las deficiencias del sistema, además de generar una mayor concientización por parte de los ciudadanos. Complementario a estas medidas es el

usos responsable de los medios de comunicación, pues a través de los mismos es posible la realización de campañas publicitarias que busquen generar un impacto en la población y su sensibilización respecto a esta problemática. Sin embargo de acuerdo a la dimensión de la misma debería considerarse extender esta actividad a lo largo del tiempo del año y no sólo remitirse a fechas puntuales (fiesta de la nostalgia, fin de año, etc.) en que la prensa hace en general hincapié en algunos de los factores que inciden en los siniestros de tránsito.

El objetivo de algún modo es lograr que los miembros de la sociedad incorporen los conocimientos sobre las condiciones seguras de circulación en el tránsito, entendiendo que es responsabilidad de todos respetar y cumplir con las mismas. Para esto es importante la existencia de una adecuada fiscalización y de estrictas sanciones para quienes no tengan en consideración las normas establecidas y atenten contra su propia seguridad y la de su entorno. Este punto resulta clave si se tiene en cuenta lo mencionado sobre la ausencia, en la mayoría de los países, de una legislación adecuada que regule y sancione el incumplimiento de las normas básicas de seguridad. Si bien en Uruguay en los últimos años se reforzaron carencias (controles de alcoholemia, reforma en las multas que implicaron un aumento de los costos y su unificación a nivel nacional, etc.) que permitieron avances, muchas de estas cuestiones siguen incidiendo en la problemática de la siniestralidad.

Por otra parte, es un hecho que el aumento del parque automotor y la urbanización desordenada son también factores que inciden en los siniestros de tránsito. Es por este motivo que para combatir este problema es necesario contar con recursos humanos que puedan hacer frente a las tareas de vigilancia epidemiológica, prevención, seguridad vial y atención traumatológica, etc.. En definitiva este es un tema que concierne a toda la sociedad y que como fuera señalado requiere un abordaje psicosocial que vaya más allá de los directamente afectados, dado que todos de alguna forma participamos y somos vulnerables a sus consecuencias.

## 7. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Bianchi, A., Chávez, J., Mujica, P., y Vivanco, N. (Octubre, 2014). *Jóvenes Universitarios: Percepción del riesgo en relación a la conducción y alcohol*. Conferencia en el marco de la Semana de la Seguridad Vial (UdelaR), Montevideo, Uruguay.
- Blanco, A., y Díaz, D. (2004). Bienestar social y trauma psicosocial: una visión alternativa al trastorno de estrés postraumático. *Clínica y Salud*, 15(3), 227-252. Recuperado de [http://www.ascofapsi.org.co/documentos/2010/v\\_catedra/sesion\\_2/blancoydiaz\\_2004.pdf](http://www.ascofapsi.org.co/documentos/2010/v_catedra/sesion_2/blancoydiaz_2004.pdf)
- Bordaberry, A. (Coord.) (2007). *Punto Muerto: Campaña de prevención de accidentes de tránsito en adolescentes*. Recuperado de [http://puntomuerto.com.uy/Press\\_Punto\\_Muerto.pdf](http://puntomuerto.com.uy/Press_Punto_Muerto.pdf)
- Burak, S. (1999). Protección, riesgo y vulnerabilidad. *Adolescencia Latinoamericana*, 1(4), 222-230. Recuperado de [http://ral-Adolec.bvs.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1414-71301999000100004&lng=es&nrm=iso](http://ral-Adolec.bvs.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1414-71301999000100004&lng=es&nrm=iso)
- Burt, M. (1998). *¿Por qué debemos invertir en el adolescente?*. Washington, D.C.: Organización Panamericana de la Salud, Fundación W. K. Kellogg. Recuperado de <http://www.urban.org/uploadedPDF/adolescents.pdf>.
- Carbonell, E., Montoro, L., Sanmartín, J., y Tortosa, F. (1995). Percepción por los usuarios de los factores de seguridad y de riesgo en la autopista. *Anuario de Psicología*, 65(2), 59-82.
- COPSEV. (2011). Comunidades Promotoras de la Seguridad Vial. *Manual de Orientaciones Básicas programa de Capacitación de Promotores y Multiplicadores en Seguridad Vial*. Fundación UNITRAN, CEPA INTERNACIONAL.

- Dávila, O. (2004). Adolescencia y Juventud: de las nociones a los abordajes. *Última Década*, 21, 83-104.
- Dejours, C. (1998). *El factor humano, trabajo y sociedad*. Buenos Aires: Lumen.
- Eiroá-Orosa, F. (2009). *Creación de un perfil de creencias básicas en afectados por accidentes de tráfico* (Tesis de doctorado). Universidad Nacional de Educación a Distancia, Madrid.
- Freire de Garbarino, M. (1991). *Adolescencia*. Montevideo: Roca Viva.
- Krauskopf, D. (2000). *Participación social y desarrollo en la adolescencia* (2a ed.). Costa Rica: Fondo de Población de las Naciones Unidas. Recuperado de <http://www.unfpa.or.cr/documentos-y-publicaciones-14/poblacion-y-desarrollo/persona-joven/52-participacion-social-y-desarrollo-en-la-adolescencia/file>
- Loarche, G. (2010). *Intervención psicosocial en situaciones de desastre*. Universidad de la República (Uruguay). Facultad de Psicología. Área de Salud. Técnicas de Atención Comunitaria. Recuperado de [http://www.psico.edu.uy/sites/default/files/cursos/tac\\_teorico13\\_Intervencion-en-desastres\\_loarche.pdf](http://www.psico.edu.uy/sites/default/files/cursos/tac_teorico13_Intervencion-en-desastres_loarche.pdf)
- Médicos sin fronteras (2004). *Guía Psicosocial*. Recuperado de <http://www.medena.es/documentacion/SP3.pdf>
- Montoro, L., y Tortosa, F. (2002). La Psicología aplicada a la selección de conductores. Cien años salvando vidas. *Psicothema*, 14(4), 714-725.

- México. Secretaría de Gobernación. Comisión Nacional de Seguridad (2013). *Accidentes y sus factores*. Recuperado de [http://www.cns.gob.mx/portalWebApp/appmanager/portal/desk?nfpb=true&pageLabel=portals\\_portal\\_page\\_m2p1p2&content\\_id=830068&folderNode=830052&folderNode1=810277](http://www.cns.gob.mx/portalWebApp/appmanager/portal/desk?nfpb=true&pageLabel=portals_portal_page_m2p1p2&content_id=830068&folderNode=830052&folderNode1=810277)
- Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico, Conferencia Europea de Ministros de Transporte (2006). *Jóvenes conductores: el camino hacia la seguridad*. Recuperado de <http://www.internationaltransportforum.org/Pub/pdf/06YoungDriversES.pdf>
- Organización Mundial de la Salud. (2004). *Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito*. Ginebra: Organización Mundial de la Salud. Recuperado de <http://apps.who.int/iris/bitstream/10665/42926/1/9243591312.pdf?ua=1>
- Organización Mundial de la Salud (2011). *Riesgos para la salud de los jóvenes*. Recuperado de <http://www.who.int/mediacentre/factsheets/fs345/es/>
- Organización Mundial de la Salud (2013). *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial*. Ginebra: Organización Mundial de la Salud. Departamento de Prevención de la Violencia y los Traumatismos y Discapacidad (VIP). Recuperado de [http://who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2013/report/summary\\_es.pdf](http://who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/report/summary_es.pdf)
- Organización Mundial de la Salud (2013). *Lesiones causadas por el tránsito*. Recuperado de <http://www.who.int/mediacentre/factsheets/fs358/es/>

- Organización Mundial de la Salud (2013). *La OMS publica unas directrices sobre la atención de salud mental tras los eventos traumáticos*. Recuperado de [http://www.who.int/mediacentre/news/releases/2013/trauma\\_mental\\_health\\_20130806/es/](http://www.who.int/mediacentre/news/releases/2013/trauma_mental_health_20130806/es/)
- Organización Mundial de la Salud (2015). *Salud de la madre, el recién nacido, del niño y del adolescente: Desarrollo*. Recuperado de [http://www.who.int/maternal\\_child\\_adolescent/topics/child/development/es/](http://www.who.int/maternal_child_adolescent/topics/child/development/es/)
- Uruguay. Presidencia de la República (2011). *Proyecto de Ley complementario a la Ley 18.191 de Tránsito y Seguridad Vial*. Recuperado de [http://archivo.presidencia.gub.uy/unasev/news/2012/Proyecto\\_Ley.pdf](http://archivo.presidencia.gub.uy/unasev/news/2012/Proyecto_Ley.pdf)
- Pérez Rincón, E., González-Forteza, C., Ramos, L., yJimenez, J. (2007). Trastorno por estrés postrumático en pacientes con lesiones no intencionales producidas en accidentes de tránsito. *Salud Mental*, 30(6), 43-48. Recuperado de <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=58230606>
- Pérez, R. (2003). La vulnerabilidad psicosocial, la estrategia de intervención y el modo de vida sano. *Revista Psicología Científica.com*, 5(5). Recuperado de <http://www.psicologiacientifica.com/vulnerabilidad-psicosocial/>
- Pérez -Sales, P. (2004). Intervención en catástrofes desde un enfoque psicosocial y comunitario. *Átopos*, 1, 5-16.
- Pérez Sales, P. (2006). *Trauma, culpa y duelo. Hacia una psicoterapia integradora*. Bilbao: Desclée de Brouwer.

- Saforcada, E. (2008). Realidades, desatenciones e irresponsabilidades. *Encrucijadas*, 42. Recuperado de <http://www.uba.ar/encrucijadas/42/sumario/enc42-desatenciones.ph>
- Uruguay. Presidencia de la República. Unidad Nacional de Seguridad Vial (2012). *Siniestralidad vial en Uruguay*. Recuperado de [http://unasev.gub.uy/wps/wcm/connect/cf0a02804fc6a03cb2d3f7deba2def97/InformeSiniestralidadVialUruguay\\_2012.pdf?MOD=AJPERES&CONVERT\\_TO=url&CACHEID=cf0a02804fc6a03cb2d3f7deba2def97](http://unasev.gub.uy/wps/wcm/connect/cf0a02804fc6a03cb2d3f7deba2def97/InformeSiniestralidadVialUruguay_2012.pdf?MOD=AJPERES&CONVERT_TO=url&CACHEID=cf0a02804fc6a03cb2d3f7deba2def97)
- Uruguay. Presidencia de la República. Unidad Nacional de Seguridad Vial (2013). *Informe de siniestralidad vial*. Recuperado de [http://unasev.gub.uy/wps/wcm/connect/ac348b0042bf9c579417d5d7c7c121d0/Informe+SV+2013.pdf?MOD=AJPERES&CONVERT\\_TO=url&CACHEID=ac348b0042bf9c579417d5d7c7c121d0](http://unasev.gub.uy/wps/wcm/connect/ac348b0042bf9c579417d5d7c7c121d0/Informe+SV+2013.pdf?MOD=AJPERES&CONVERT_TO=url&CACHEID=ac348b0042bf9c579417d5d7c7c121d0)
- Uruguay. Presidencia de la República. Unidad Nacional de Seguridad Vial. Sistema de Información Nacional de Tránsito (2014). *Informe de siniestralidad vial en Uruguay*. Recuperado de [http://unasev.gub.uy/wps/wcm/connect/98e4df80465bda0dbceb6d575befd1/INFORME\\_10meses\\_2014\\_Final.pdf?MOD=AJPERES&CONVERT\\_TO=url&CACHEID=98e4df80465bda0dbceb6d575befd1](http://unasev.gub.uy/wps/wcm/connect/98e4df80465bda0dbceb6d575befd1/INFORME_10meses_2014_Final.pdf?MOD=AJPERES&CONVERT_TO=url&CACHEID=98e4df80465bda0dbceb6d575befd1)
- Uruguay. Presidencia de la República. Unidad Nacional de Seguridad Vial (2014). Recomendaciones para viajar más seguros: Drogas, alcohol y cannabis. Recuperado de [http://unasev.gub.uy/wps/wcm/connect/12f3080046ab89fb9bfbff9f3795f97e/RecomendacionesParaViajar1.png?MOD=AJPERES&CONVERT\\_TO=url&CACHEID=12f3080046ab89fb9bfbff9f3795f97e](http://unasev.gub.uy/wps/wcm/connect/12f3080046ab89fb9bfbff9f3795f97e/RecomendacionesParaViajar1.png?MOD=AJPERES&CONVERT_TO=url&CACHEID=12f3080046ab89fb9bfbff9f3795f97e)



- Uruguay. Presidencia de la República. (2014). Decreto reglamentario Ley nº 19.172. Marihuana y sus derivados. Recuperado de [http://medios.presidencia.gub.uy/jm\\_portal/2014/noticias/NO\\_M871/reglamentacion-ley19172.pdf](http://medios.presidencia.gub.uy/jm_portal/2014/noticias/NO_M871/reglamentacion-ley19172.pdf)
- Uruguay Presidencia de la República. Junta Nacional de Drogas (2014). Nuevos abordajes en problemática de alcohol privilegian “intervenciones breves” para informar y orientar al usuario. Recuperado de [http://www.infodrogas.gub.uy/index.php?option=com\\_content&view=article&id=2120&catid=14&Itemid=59](http://www.infodrogas.gub.uy/index.php?option=com_content&view=article&id=2120&catid=14&Itemid=59)
- Vázquez, R. (2004). Causas de los accidentes de tránsito desde una visión de la medicina social. El binomio alcohol-tránsito. *Revista Médica del Uruguay*, 20, 178-186