



**Casa abierta al tiempo**  
**UNIVERSIDAD AUTÓNOMA**  
**METROPOLITANA**  
UNIDAD XOCHIMILCO

División de Ciencias Biológicas y de la Salud  
Departamento de Atención a la Salud  
Doctorado en Ciencias en Salud Colectiva

**Procesos de significación en torno a la respuesta social organizada a los  
accidentes de vehículo de motor de la juventud en el área metropolitana de  
la ciudad de México**

T E S I S

Que para obtener el grado de  
Doctor en Ciencias en Salud Colectiva

P R E S E N T A

Héctor Alemán Martínez

Directora

Dra. Soledad Rojas Rajs

Codirector

Dr. Gilberto Hernández Zinzún

Comité de Tesis

Dr. Edgar C. Jarillo Soto

Dr. Fernando Cruz Zamora

Fecha 31 de enero del 2020

## **DEDICATORIA**

*A mi Padre Divino Celestial a quien le debo todo lo que soy y lo que tengo.*

*A mi madre Victoria.*

*Para Inna.*

*Para todos los jóvenes mexicanos que han sufrido un accidente vial y para todas las víctimas de la deficiente política de seguridad vial actual.*

## **AGRADECIMIENTOS**

*A la Universidad Autónoma Metropolitana Unidad Xochimilco, por ser una auténtica “casa abierta al tiempo” y a la realidad social.*

*Al CONACYT por el apoyo otorgado para la realización de este proyecto.*

*Al doctorado en ciencias en salud colectiva, por las facilidades otorgadas para la conclusión de esta tesis.*

*A la Dra. Soledad Rojas Rajs por su paciencia.*

*Al Dr. Gilberto Hernández Zinzún por su constante apoyo intelectual.*

*Al Dr. Edgar C. Jarillo Soto por sus valiosos comentarios y aportes.*

*Al Dr. Fernando Cruz Zamora (q.e.p.d.) por sus aportaciones.*

*A todos y cada uno de los profesores de la UAM Xochimilco con los que he tomado clase, porque ellos han transformado mi vida con sus enseñanzas y su talento intelectual.*

## Resumen

Esta tesis presenta los resultados principales de una investigación que tuvo por objetivo analizar la respuesta social organizada a las lesiones causadas por el tránsito de la juventud de la zona metropolitana de la ciudad de México. Los accidentes de tránsito también son fenómenos sociales en un sentido profundo y para estudiarlos apropiadamente fue necesario realizar una revisión de los fundamentos de la teoría social con la finalidad de definir qué perspectiva podría ser más útil para analizar las determinaciones que generan y sostienen la ocurrencia de las incidencias viales.

Por esa razón los primeros planteamientos hacen referencia a la metateoría, que se define como los presupuestos de fondo que sostienen las afirmaciones principales de los modelos teóricos. Con ello fue posible discutir los alcances y la dimensión histórica de los actuales corpus teóricos. Una segunda aproximación permitió clasificar a las teorías sociales entre aquellas que hacen una crítica al sistema social y aquellas que no. Finalmente, un tercer análisis sirvió para definir cuál es el objeto de estudio fundamental de las teorías sociales, si son las condiciones materiales o las ideas.

Se llegó a la conclusión de que una teoría “idealista” o centrada en el estudio de las ideas, además de crítica, permitía eludir algunos reduccionismos comunes en el ámbito de investigación de los accidentes viales: a) fisicalismo: los accidentes son fundamentalmente fenómenos físicos b) mecanicismo: las características de los vehículos de motor y las vialidades ocultan el carácter subjetivo-social de los procesos de movilidad d) pseudo racionalismo: los usuarios tienen motivaciones puramente racionales y no emocionales al circular por la vía pública e) economicismo: los procesos económicos determinan de manera lineal la accidentalidad vial.

En ese mismo sentido, para superar las limitaciones comunes de las investigaciones empíricas fue necesario que los objetos de estudio se reconstruyeran en objetos sintéticos. Tomando como referencia a los dos principales objetos teóricos de la salud colectiva: La determinación de los problemas de salud y la determinación de la práctica médica y aplicándolo al problema de investigación resultó en la construcción de dos objetos teóricos: Las determinaciones del complejo vial que producen accidentes y las determinaciones de la respuesta social organizada a los accidentes de tránsito.



A partir de una extensa discusión teórica se argumentó que el mejor marco referencial para tratar esos dos objetos de estudio desde una perspectiva crítica e idealista serían la teoría del imaginario social en conjunción con la de la complejidad. Desde esta visión se concibe que las unidades de transmisión de información (significaciones) son los meta organizadores de la realidad social y los sistemas complejos sus vías de realización concretas en las estructuras sociales.

Para cumplir con los objetivos de la investigación, se realizaron 8 entrevistas colectivas a grupos (de 16 participantes cada uno) de jóvenes estudiantes, 5 entrevistas individuales a agentes de la atención y una entrevista a un familiar de una víctima joven de accidente de tránsito. Asimismo, se llevó a cabo una etnografía con las instituciones públicas que tenía injerencia en el tema. También se efectuó una recopilación de estadísticas y documentos oficiales referidos a la política nacional de seguridad vial enfocada en la problemática de los traumatismos viales. Mediante un análisis riguroso se organizó toda la información resultante buscando consonancias y referencias cruzadas.

La conclusión final es que la accidentalidad vial no se explica por ningún modelo basado en conductas de riesgo, ni de análisis materialista o sistémico. La accidentalidad vial está determinada fundamentalmente por las interacciones conflictivas entre los distintos tipos de usuarios y actores de las vialidades. Las principales deficiencias de los procesos de atención y prevención en materia de lesiones de tránsito tienen que ver con que las intervenciones fueron diseñadas partiendo de un enfoque teórico limitado (malos diagnósticos producen malas implementaciones) y con la falta de recursos humanos y materiales.

### **Abstract**

This thesis presents the main results of an investigation that aimed to analyze the organized social response to traffic injuries in the metropolitan area of Mexico City. Traffic accidents are also social phenomena in a deep sense and to study them properly it was necessary to carry out a review of the foundations of social theory to define which perspective could be more useful to analyze the determinations that generate and sustain of road incidents.

For this reason, the first approaches refer to metatheory, which is defined as the background assumptions that support the main statements of the theoretical models. With this it was possible to discuss the scope and historical dimension of the current theoretical corpus. A second approach made it possible to classify social theories between those that criticize the social system and those that do not. Finally, a third analysis served to define what is the fundamental object of study of social theories, whether they are material conditions or ideas.

It was concluded that an "idealistic" theory or one centered on the study of ideas, in addition to being critical, made it possible to avoid some common reductionisms in the field of road accident research: a) physicalism: accidents are fundamentally physical phenomena b) mechanism: the characteristics of motor vehicles and roads hide the subjective-social nature of mobility processes d) pseudo-rationalism: users have purely rational and non-emotional motivations when driving on public roads e) economism: the economic processes linearly determine road accidents.

In the same sense, to overcome the common limitations of empirical research, it was necessary for the objects of study to be reconstructed into synthetic objects. Taking as reference the two main theoretical objects of collective health: The determination of health problems and the determination of medical practice and applying it to the research problem resulted in the construction of two theoretical objects: The determinations of the road complex that produce accidents and determinations of the organized social response to traffic accidents.

Based on an extensive theoretical discussion, it was argued that the best reference framework to deal with these two objects of study from a critical and idealistic perspective would be the theory of the social imaginary in conjunction with that of complexity. From this perspective, it is conceived that the information transmission units (meanings) are the meta-organizers of social reality and that complex systems are their concrete paths of realization in social structures.

To meet the objectives of the research, 8 collective interviews were conducted with groups (of 16 participants each) of young students, 5 individual interviews with care agents and an interview with a family member of a young victim of a traffic accident. Likewise, an ethnography was carried out with the public institutions that had interference in the subject. A compilation of statistics and official documents referring to the national road safety policy focused on the problem of road injuries was also carried out. Through a rigorous analysis, all the resulting information was organized looking for consonances and cross-references.

The conclusion is that road accidents are not explained by any model based on risk behaviors, or materialistic or systemic analysis. The road accident rate is fundamentally determined by the conflictive interactions between the different types of road users and actors. The main deficiencies of the care and prevention processes in terms of traffic injuries have to do with the fact that the interventions were designed based on a limited theoretical approach (misdiagnosis leads to poor implementation) and the lack of human and material resources.

## Contenido

<b>1. Introducción</b> .....	4
<b>2. Planteamiento del problema</b> .....	17
<b>3. Supuestos de la investigación</b> .....	23
<b>4. Objetivos de la investigación</b> .....	23
<b>5. Justificación. La importancia de estudiar los accidentes viales de la juventud</b> ....	24
<b>5.1 Tipología de las víctimas</b> .....	28
<b>5.2 Otras consideraciones con respecto a la necesidad de replantear las actuales estrategias de intervención en materia de accidentes</b> .....	31
<b>6. Marco teórico epistémico (metateoría)</b> .....	32
<b>6.1 El pensamiento complejo, su sentido y su trama: propuestas para teorización de la salud colectiva</b> .....	39
<b>6.2 La necesidad de construcción de un marco teórico epistémico de la complejidad en el campo de la salud colectiva</b> .....	42
<b>6.2.1 ¿Por qué se dice “marco teórico epistémico”?</b> .....	47
<b>6.2.2 Diferencias entre el pensamiento teórico y el pensamiento epistémico</b> .....	48
<b>6.3 El problema de la historicidad en las producciones teóricas. Razón histórica, razón dialéctica y razón compleja</b> .....	51
<b>6.4 El problema del lenguaje en la disputa teórica de la hermenéutica con la semiótica: El lenguaje y la cosa en sí</b> .....	61
<b>6.5 Conceptualización del lugar de las significaciones sociales imaginarias en el marco de la salud colectiva: Función semiótica del lenguaje, operación hermenéutica y creación de sentido</b> .....	68
<b>7. Marco conceptual</b> .....	83
<b>7.1 La construcción del sentido social a partir de los procesos de significación</b> .	85
<b>7.2 Las relaciones sociales son entramados complejos y estratificados</b> .....	88
<b>7.4 La respuesta social organizada</b> .....	90
<b>7.5 ¿Qué es un accidente de vehículo de motor?</b> .....	91
<b>7.6 La juventud como institución</b> .....	93
<b>7.7 La salud como proceso histórico-social</b> .....	96
<b>8. Antecedentes</b> .....	107
<b>9. Metodología. La epistemología y su relación con los propósitos de la investigación</b> .....	112
<b>9.1 Metodología cualitativa</b> .....	123

<b>9.2 Métodos para estudiar la complejidad desde la perspectiva del sentido social</b>	139
<b>9.3 Dispositivo de intervención. La proyección de la caja de herramientas</b>	145
<b>9.4 ¿Qué estrategia de análisis se propone?</b>	157
<b>9.5 Respecto a la validez de la indagación basada en entrevistas</b>	159
<b>10. Aspectos éticos</b>	162
<b>11. Descripción del trabajo de campo</b>	163
<b>11.1 Sistematización de las observaciones en la vía pública</b>	165
<b>11.2 Detalles sobre las entrevistas</b>	173
<b>11.3 Etnografía de las instituciones</b>	177
<b>11.4 Análisis documental de la organización de las instituciones</b>	181
<b>12. Niveles de análisis</b>	184
<b>12.1 ¿Por qué son necesarios varios niveles de análisis?</b>	184
<b>12.2 Nivel empírico lógico-relacional</b>	188
<b>12.3 Nivel crítico</b>	193
<b>12.4 Nivel complejo</b>	197
<b>12.5 Orden de la exposición</b>	200
<b>13. El complejo vial y su dimensión histórico social</b>	201
<b>13.1 Ley de conservación del complejo vial</b>	210
<b>13.1.1 El sistema vial es un sistema complejo</b>	212
<b>13.1.1.1 Ley de conservación del complejo vial: ejemplos de indicadores</b>	214
<b>13.1.1.2 Indicadores: Relación entre accidentes de vehículo de motor y alcohol en jóvenes según las estadísticas del INEGI</b>	218
<b>13.2 Análisis de los actores del complejo vial</b>	234
<b>13.2.1 Peatón</b>	239
<b>13.2.2 Ciclista</b>	255
<b>13.2.3 Motociclista</b>	263
<b>13.2.4 Transporte público</b>	271
<b>13.2.5 Automovilistas</b>	281
<b>13.3 Jerarquía de movilidad y codificación del espacio vial</b>	290
<b>14. Procesos de sentido del complejo vial que determinan la ocurrencia de accidentes</b>	302
<b>14.1 La juventud como un actor vial específico</b>	312

<b>15. Caracterización de la respuesta social organizada a los accidentes de vehículo de motor de la juventud.....</b>	<b>329</b>
<b>15.1 ¿En qué consiste la complejidad de la respuesta social organizada? .....</b>	<b>333</b>
<b>15.2 Actores de la respuesta social organizada .....</b>	<b>337</b>
<b>15.2.1 Actores a nivel nacional .....</b>	<b>337</b>
<b>15.2.2 Actores de la ciudad de México .....</b>	<b>358</b>
<b>15.2.3 Actores del Estado de México .....</b>	<b>372</b>
<b>15.3 Bemoles de la atención prehospitalaria .....</b>	<b>374</b>
<b>15.4 Deficiencias de los procesos de atención.....</b>	<b>383</b>
<b>15.5 Reflexiones finales respecto a la respuesta social organizada a los accidentes de vehículo de motor de la juventud .....</b>	<b>393</b>
<b>16. Conclusiones.....</b>	<b>397</b>
<b>Bibliografía.....</b>	<b>410</b>
<b>Anexos .....</b>	<b>434</b>

# **Procesos de significación en torno a la respuesta social organizada a los accidentes de vehículo de motor de la juventud en el área metropolitana de la ciudad de México.**

Por: Héctor Alemán Martínez

## **1. Introducción**

El objetivo de esta introducción es mostrar de manera resumida la estructura de la tesis a partir de un marco de interpretativo general que revela los principios organizativos que articulan la discusión que se desarrolla de manera detallada a lo largo de los capítulos. Al tratarse de una tesis doctoral se tomó la decisión de abordar una breve discusión teórica respecto al idealismo y su lugar en las ciencias sociales con la finalidad de precisar la estrategia de análisis aplicada a lo largo del texto.

Los accidentes de tránsito son la primera causa de muerte para los jóvenes de entre 13 y 29 años y sólo es hasta años recientes que han alternado lugar con las lesiones intencionales, por tanto, su relevancia es indiscutible.

Los objetos empíricos que surgen inmediatamente a partir del problema planteado son: jóvenes y accidentes de tránsito. Sin embargo, el interés principal no consiste solamente en comprender la relación entre estos dos objetos, sino más bien analizar de qué formas se interviene el problema. De este modo surge la necesidad de estudiar también la atención y la prevención de accidentes como fenómenos relacionados intrínsecamente. Dicho de otra manera, no sólo se trata de intentar comprender por qué ocurren los accidentes de tránsito, sino tratar de descubrir cual es el papel de la atención y prevención dentro de la misma lógica de la accidentalidad.

Es aquí cuando se recurre a los dos principales objetos teóricos de la salud colectiva: La determinación de los problemas de salud y la determinación de la práctica médica. Aplicado al problema de investigación actual resulta en la construcción de dos objetos teóricos: Las determinaciones del complejo vial que producen accidentes y las determinaciones de la respuesta social organizada a los accidentes de tránsito. Ya desde aquí se parte de conceptos teóricamente reconstruidos, distintos a los conceptos puramente empíricos limitados por la percepción y la realidad aparente.

Con todos los objetos empíricos convertidos en objetos sintéticos reconstruidos, tal y como se expresa en el título de la presente tesis se procede a tratar las discusiones de fondo que dimensionan su auténtico contenido teórico y epistemológico.

La sección titulada “marco teórico-epistémico” trata acerca de la teoría detrás de la teoría. Es decir, es el resultado de analizar a la teoría con sus presupuestos más abstractos de una manera crítica y rigurosa.

Este planteamiento parte de los señalamientos de Zemelman (2001) con respecto a la diferencia entre pensamiento teórico “tradicional” (resistente al cambio y reivindicador de tradiciones teóricas) y pensamiento epistémico (en diálogo permanente con la realidad, que además trata de evitar el desfase histórico). La única manera de analizar una teoría con respecto a sus implicaciones más abstractas es reflexionando acerca de la misma. A ese “pensamiento” que reflexiona respecto a la teoría se le puede llamar “metateoría” (supuestos más allá de la teoría). No existe otra manera cabal de discernir los límites de corpus teóricos completos.



Los accidentes de tránsito no son únicamente fenómenos “naturales” que involucran los principios básicos de la física, también son fenómenos sociales debido a que suceden únicamente en sociedad y como resultado de la actividad humana, particularmente en los entornos urbanos.

Al definírseles como fenómeno social es necesario estudiarlos con una teoría social capaz de dar cuenta de toda la gama de variaciones del fenómeno a su vez que permita una comprensión profunda.

Actualmente las ciencias sociales no están integradas en un corpus teórico único dado que existe una gran variedad de teorías con explicaciones divergentes para los fenómenos sociales.

La primera disertación teórica de la tesis consiste en definir que las teorías que naturalizan o apoyan ideológicamente el orden social actual no pueden inducir una comprensión profunda sobre los procesos sociales que producen los accidentes debido a un sesgo de razonamiento de origen que impedirá visibilizar las contradicciones presentes en la red de relaciones sociales.

Por esta razón al elegir entre teorías que apoyan o naturalizan el orden social y otras que hacen una crítica de este, se eligieron las segundas. Las “teorías sociales críticas” tienen un marco común que se funda en un cuestionamiento al orden social.

La segunda clasificación fue elaborada tomando como referencia las funciones que las teorías les dan a las ideas. Hay teorías que estudian fundamentalmente los aspectos materiales de la realidad social y otras que se enfocan en las ideas. Bajo ese principio todas las teorías sociales pueden ser clasificadas en teorías del tipo materialista o idealista. Mientras que la primera clasificación puede hacer una división vertical entre las teorías, esta puede hacer una división horizontal. Cabe

aclarar que son clasificaciones que no se impiden una a la otra, por tanto, es válido aplicarlas al mismo tiempo.

Como segundo punto se definió que una teoría idealista sería más útil para proporcionar un enfoque novedoso centrado en la creación colectiva de la realidad mediante actos y el sentido. Los enfoques materialistas recaen constantemente en los siguientes reduccionismos.

- Fisicalismo: únicamente los espacios físicos y las fuerzas de la naturaleza determinan el funcionamiento de las vialidades.
- Mecanicismo: los usuarios del sistema vial se comportan exclusivamente como nodos de un sistema, es decir como entes abstractos.
- Maquinismo: los vehículos de motor y sus características determinan el funcionamiento del sistema vial.
- Pseudo racionalismo: Las motivaciones y propósitos de los procesos de movilidad son estrictamente racionales y su única función es completar un recorrido para transportarse.
- Economicismo: Los procesos económicos determinan linealmente a los procesos de movilidad.

La presente tesis se desarrolla en el doctorado en ciencias en salud colectiva. La salud colectiva no es una disciplina, sino un campo de conocimiento multidisciplinario integrado en torno a los dos objetos principales de la salud de las colectividades: La distribución y determinantes del proceso salud-enfermedad y la determinación de la práctica médica. Como campo de conocimiento que partió primero de la interdisciplina y que actualmente se encuentra transitando desde la multidisciplina hacia la transdisciplina desarrolla en su interior una gran cantidad de discusiones teóricas de alta densidad que deben ser problematizadas para comprender la posible aportación de la teoría del imaginario social a la comprensión de los fenómenos subjetivos-sociales.

Por esa razón, el tercer punto se refiere a los problemas teóricos tratados durante el doctorado, que se refieren al marco teórico epistémico del campo de conocimiento transdisciplinario conocido como salud colectiva y son los siguientes:

- I. El problema de la integración de posturas teóricas en el marco epistémico transdisciplinario de la salud colectiva mediante el método dialéctico materialista y dialéctico histórico.
- II. Se propone entender a la teoría como un comunitas y se diseña un método de creación de procesos de inmunidad.
- III. El problema de la dialéctica como único método integrador de conceptos de las diversas disciplinas en la salud colectiva.
- IV. Fenomenología y sus esquemas de gradación.
- V. Aportes del pensamiento complejo a la dialéctica.
- VI. Pensamiento epistémico y la nueva conformación de la teoría con base en pensamientos heurísticos sin contenido predefinido.
- VII. El problema del desfase teórico.
- VIII. La necesidad de reconocer la finitud de las teorías.

- IX. El error de concebir a la historia como medio de realización de las metateorías como meta relatos.
- X. Hay teorías de la historia y no historia para las teorías.
- XI. La imposibilidad de la clausura de la historia. Ningún pensamiento humano puede agotar la densidad de lo histórico.
- XII. La imposibilidad de establecer un marco teórico epistémico permanentemente emancipador.

Una vez tratados los principales tópicos de la salud colectiva, se desarrollaron los problemas teóricos que surgen como resultado de plantear la posible aportación de la teoría del imaginario social de Castoriadis a la salud colectiva. A esto corresponde la cuarta discusión teórica principal de la tesis.

1. Diferencia entre semiótica y hermenéutica.
2. Las palabras y las cosas.
3. Las dimensiones del lenguaje.
4. Formas del lenguaje: Función semiótica, operación hermenéutica, creación de sentido.
5. Teoría de las ideas en el materialismo contrastada con la teoría de las ideas de Castoriadis.

6. Diferencia entre creación y transformación.
7. El materialismo y la complejización de la realidad en contraposición con el idealismo y la construcción de una nueva realidad.
8. Las teorías materialistas no pueden rebasar la función semiótica.
9. El posible aporte de la teoría del imaginario social puede darse en su teoría de las ideas.
10. La teoría del imaginario social de Castoriadis logra explicar una gran cantidad de fenómenos propios del mundo de las ideas, además que establece de una manera más precisa el papel de éstas en la creación de la realidad social.

En la sección del marco conceptual no se discuten las teorías, sino que se exponen los alcances de los conceptos usados en esta tesis. Las principales aportaciones de la teoría del imaginario social son las siguientes:

- a. El imaginario social no es solamente lo que piensa la gente. Lo que piensa la gente es solamente una fase del imaginario social, no todo el imaginario social.
- b. El imaginario social no se inscribe en la discusión ideológica verdad-falsedad. No se trata de contrastar lo que se dice, con lo que se hace. No se trata solamente del discurso del poder, ni del discurso del poderoso, ni del discurso del Estado.
- c. El imaginario social no se agota en la discusión semiótica vs hermenéutica. Hay una dimensión de la realidad que el lenguaje no puede aprehender, una

que sí puede aprehender y otra donde el lenguaje rebasa la realidad. Ahí donde el lenguaje rebasa a la realidad hay momentos de creación.

- d. Al igual que el discurso no se agota en la dualidad verdad y poder, el imaginario social no se agota en la dualidad entre realidad y utopía.

El segundo concepto teórico principal de la tesis es el de complejidad. Las líneas argumentativas sobre las que se desarrolla la tesis son:

- a. Los objetos de la realidad son complejos por definición, porque ninguno está desarticulado de los sistemas organizativos de la realidad. De cierta forma todos los objetos de la realidad son complejos y solamente varían en su grado de complejidad.
- b. Algunos objetos son susceptibles de ser aprehensibles en sus características esenciales mediante una visión simplificada. Eso no necesariamente significa que sean objetos simples, sino que pueden ser entendidos de esa manera bajo ciertas condiciones.
- c. Todos los objetos de estudio de la sociedad son complejos por definición, pues no son comprensibles si se desarticulan de su contexto.

La intersección entre complejidad e imaginario social, entre institución y sistema produce una serie de precisiones que sirven para definir un marco analítico con el cual comprender los fenómenos sociales:

- 1) Los sistemas complejos en todos los niveles de la realidad funcionan mediante el intercambio de información. En la naturaleza los intercambios son interacciones entre fenómenos físicos y químicos. En los seres vivos, el intercambio de información es físico, bioquímico y entre organismos

mediante los actos directos. En los sistemas sociales todas estas transmisiones de información están conservadas, suprimidas y superadas dialécticamente. Además, existe el intercambio de información por vía del lenguaje y gran parte del funcionamiento del sistema social se basa en él.

- 2) Las significaciones sociales imaginarias animan a las instituciones. Luego entonces, las significaciones sociales imaginarias son el equivalente superlativo de los procesos de información del sistema social.
- 3) Por tanto, estudiar las significaciones sociales imaginarias es estudiar el imaginario *que se realiza en las instituciones*, en la práctica social efectiva, no solamente a aquel que da sentido a la alienación y a las dinámicas de poder.

Los procesos de juventud son transversales a todos los procesos descritos. Los meta organizadores son la complejidad (objeto teórico reconstruido) y las significaciones (conceptos abiertos contruidos a partir del pensamiento epistémico). Por su lado el concepto salud enfermedad de la salud colectiva permite comprender que esta tiene determinación histórico-social, por lo que es posible tratarla desde las ciencias sociales.

En la sección de antecedentes es necesario destacar que no se encontró ningún trabajo del tipo comprensivo cualitativo que abordara el tema de las lesiones y accidentes de tránsito. La mayoría de los estudios son del tipo epidemiológico y su tema principal son los comportamientos de riesgo de los jóvenes.

En la parte de metodología se trata la cuestión de la validez de los métodos cualitativos, así como su papel en los estudios sobre salud. Además de los problemas metodológicos que entraña estudiar la complejidad desde las significaciones sociales imaginarias. Este planteamiento implica que se estudian los

fenómenos a partir del entendimiento de su estructuración en el imaginario social que organiza la práctica social efectiva. Finalmente se da una exposición detallada de los instrumentos de intervención y su justificación.

En los aspectos éticos se detallan todas las consideraciones que fueron tomadas en cuenta al momento de ejecutar el dispositivo de intervención.

En el capítulo de descripción del trabajo de campo se explica cómo fue la intervención y qué cambios se hicieron con respecto a su proyección original en la metodología. Se detalla además todos los aspectos relevantes del trabajo de campo.

Luego de revisar el trabajo de campo se llegó a la conclusión de que el material resultante debía ser analizado por lo menos a tres niveles: relaciones simples causales entre fenómenos, conflictos y contradicciones en los procesos de movilidad y del complejo vial; y finalmente el nivel complejo donde se integran los actos performativos de los actores sociales en todos los niveles de complejidad. En última instancia, son los sujetos en situaciones concretas los que hacen la historia, por tanto, el máximo nivel de comprensión de lo social debe incorporar una visión donde todos los actores tienen un papel en la creación de la realidad social.

En el orden de la exposición se detalla cuál es la organización de los capítulos finales, para hacerlos corresponder con los dos grandes objetos de la salud colectiva: primero se verán los procesos del complejo vial que desembocan en la ocurrencia de accidentes y después se describirán las características de la respuesta social organizada.

El complejo vial no es una organización espontánea que surge simplemente de manera conjunta con el fenómeno de la urbanización. Es como tal un producto



histórico y su organización es resultado de procesos sociales específicos. Asimismo, no es un sistema lineal que reproduce intenciones de movilidad simples, sino que por el contrario es un sistema complejo que se oculta ilusoriamente detrás de las interacciones entre máquinas de movilidad y estructuras de desplazamiento.

En el complejo vial están dadas las condiciones de la accidentalidad. Los procesos que convergen en la ocurrencia de accidentes se reproducen al interior del complejo vial y en consonancia con los procesos de movilidad. Ante esta cuestión las visiones causalistas han intervenido el problema produciendo una condición sólo vista en los sistemas complejos. Ante cualquier intento de disminución de la mortalidad, el complejo vial ajusta los procesos para que las defunciones se produzcan en la misma cantidad. De esta manera las intervenciones causalistas logran bajas en los indicadores individuales, pero la situación general de la mortalidad se mantiene.

Una vez que se ha comprendido algunos procesos propios del complejo vial toca mirar a los usuarios del complejo vial, que estrictamente hablando en realidad son actores de movilidad. Cada uno, según sus características y medio de transporte imprime un contenido social y político a su transitar en la vía pública. La desigualdad en los procesos de movilidad es una situación grave que está intrínsecamente ligada con la accidentalidad, como se verá en este capítulo.

Así como los procesos de movilidad son procesos vivos, discontinuos, emocionales, imperfectos e incluso en algún sentido orgánicos, las interacciones entre los usuarios del complejo vial son conflictivas en diversos grados. La jerarquía de movilidad expresa de qué maneras específicas la disputa por el espacio público se da en los procesos de movilidad. La codificación del espacio vial por su parte no es únicamente cómo las autoridades y diseñadores del espacio vial pensaron la vía pública, sino cómo de acuerdo con usos culturales y subjetivos los actores del complejo vial dotan de reglas abstractas y de sentidos sus trayectorias en todos los lugares por donde se transita. La conclusión de este apartado es que contrario a lo

que se suele pensar, el complejo vial no tiene una organización en su mayoría racional, sino únicamente en su base racional y mayormente socio-orgánica.

En esta sección quedó pendiente revisar más profundamente las relaciones dialécticas entre socio-territorio(territorialidad) y la expansión de los procesos de movilidad mediante las vías de tránsito, pues ambos procesos modifican los entornos urbanos bajo lógicas diferentes.

Los procesos de sentido que desembocan en la ocurrencia de accidentes tienen una relación estrecha con la cultura vial de facto que se ejecuta día a día en el complejo vial. El cuestionamiento a la autoridad y los conflictos por el derecho de paso son constantes y tienen significaciones vinculadas con el individualismo capitalista liberal.

En el capítulo siguiente se estudia la relación entre juventud y accidentes de tránsito. Los jóvenes son el único grupo poblacional capaz de asumir de manera generalizada riesgos sólo por diversión y por vivir experiencias. Esto explica su tipología como responsables de accidentes de tránsito, no así su tipología como víctimas que está más relacionada con el riesgo generado socialmente por todos los actores viales.

En la caracterización de la respuesta social organizada se engloba a todos los actores que participan de los procesos de atención y prevención de accidentes. La respuesta social organizada está presente a todos los niveles de gobierno, en todos los sectores de la sociedad. Pese a que la respuesta social organizada demuestra un alto grado de complejidad y flexibilidad; esta tiene una parte de desorganización ocasionada por la fragmentación de los servicios públicos, por la delegación de responsabilidades por parte de los agentes de la atención e instituciones y por la falta de recursos humanos y materiales.

La atención prehospitalaria es la parte más organizada de la respuesta social organizada y es la que más rápido funciona. Sin embargo, su articulación con los procesos de atención es problemática debido a la inexistencia de una red de hospitales para la atención de accidentes que indique con precisión los lugares más idóneos donde transportar a los pacientes.

Por su parte los procesos de atención están obstaculizados por la escasez de hospitales equipados para atender lesiones de tránsito. Los hospitales públicos y privados preparados para atender adecuadamente las lesiones de tránsito son relativamente pocos, lo que ocasiona en el mejor de los casos una discontinuidad en la atención.

La conclusión principal de esta sección es que las instituciones están rebasadas en su capacidad de intervención de manera tal que es muy difícil que puedan resolver los problemas derivados de los accidentes de tránsito. En su mayoría se trata de respuestas paliativas que ayudan a contener relativamente el problema pero que finalmente no logran resolver.

El Estado moderno y sus instituciones está inmerso en medio de las contradicciones entre la validación y legitimidad (como prestador de servicios y gestor de problemáticas sociales); y la visión liberal de las instituciones (que sólo se dedican a difundir información y garantizar la libertad individual). La superpoblación forma parte de la organización superior capitalista liberal y es congruente con sus principales presupuestos. Según los presupuestos capitalistas liberales el libre mercado y la autogestión de riesgos se presentan como los únicos medios posibles por los cuales se puede resolver la problemática de la accidentalidad.

Las instituciones públicas rebasadas en su capacidad por la superpoblación no pueden responder de manera eficiente a las problemáticas que surgen. La

descentralización de responsabilidades a entes regionales no fue acompañada por una descentralización y redistribución eficiente de recursos. Hay instituciones regionales que no pueden atender a los lesionados de tránsito y las instituciones capaces de responder a estas problemáticas no cuentan con recursos humanos y materiales suficientes. Esto significa que las intervenciones de estas instituciones fueron diseñadas años atrás para proyecciones poblacionales muy diferentes. Para que las instituciones funcionaran adecuadamente deberían aumentar de tamaño en la misma proporción en la que aumenta la población. E igualmente los presupuestos no deberían simplemente mantenerse, sino aumentar también en la misma proporción que aumenta la población.

Con este último punto se termina la presente introducción, no sin antes hacer hincapié en el propósito de este recorrido unificador. A lo largo de los capítulos hay muchos detalles que fundamentan adecuadamente lo aquí expuesto y conforman un todo expositivo. El hilo conductor ha sido manifestado y por tanto la lectura de los capítulos podrá realizarse desde esta integración de temas.

## **2. Planteamiento del problema**

Los accidentes y la seguridad vial son temas que ya han sido tratados ampliamente y en la actualidad existe una cuantiosa producción científica al respecto. Sin embargo, la evidencia empírica que surge del estudio de las lesiones de tránsito demuestra que se requieren de nuevos enfoques teóricos para diseñar políticas públicas que implementen intervenciones con mejores resultados.

Las colisiones viales son un problema de suma relevancia y pese a que actualmente se encuentran en las agendas de los gobiernos federal y local (SS, 2014b) aún no reciben la debida atención por parte de la sociedad en general. La situación en el país con base al informe de la Organización Mundial de la Salud (ONU, 2013) es que nuestro país ocupa el lugar número trece entre los países que concentran el

62% del total de fallecimientos. Los accidentes de vehículo de motor ocupan el primer lugar en causas de muerte para la población de 12 a 29 años en los años 1998-2010, 2013-2014 (INEGI, 2016c). Según el Sistema Nacional de Vigilancia Epidemiológica sólo en el año 2009 ocupan el segundo lugar después de agresiones u homicidios; y según el INEGI durante los años 2011 y 2012 (INEGI, 2016; SINAIS, 2007; SINAVE, 2011a, 2011b, 2011c). Igualmente son la primera causa de muerte para la población de entre 5 y 35 años, cada año éstos producen alrededor de 24 mil defunciones, y también son la segunda causa de orfandad (CENAPRA, 2012, 2013).

En cuanto a morbilidad asociada a esta causa, durante el año 2009 se presentaron 25,616 casos en jóvenes de entre 15 y 24 años que requirieron atención hospitalaria (SINAVE, 2009). La morbilidad asociada para la población en general es igualmente considerable en nuestro país: 40 mil discapacidades, 750 mil heridos con ingreso hospitalario. "Con base en los resultados de la Encuesta Nacional de Salud y Nutrición 2012, en México 1 462 900 personas sufren de una discapacidad a consecuencia de los accidentes en general. Así mismo se señala que 6 926 200 fueron víctimas de un accidente, la mayoría de ellos, viales" (STCONAPRA, 2013:9).

El problema de las colisiones viales ha sido tratado desde la más diversas perspectivas, desde las puramente físicas hasta sociológicas. No obstante, es notoria la escasez de estudios del tipo "comprensivos" (Morin, 2004, Samaja, 2004, Osorio, 2001) que busquen aprehender su significación desde un marco sociológico general. Por ello, para el presente proyecto de investigación se realizó un estudio construido desde una perspectiva de la complejidad<sup>1</sup>, que tuvo como objetivo analizar los procesos de significación<sup>2</sup> que surgen en torno a la respuesta social a

---

<sup>1</sup> Complejidad definida también como el tejido de constituyentes heterogéneos inseparablemente asociados que se unifican y se presentan bajo la paradoja de lo único y lo múltiple, en una unidad de lo fenoménico real (Morin, 2004).

<sup>2</sup> Procesos de creación de sentido (Castoriadis, 1975).

los accidentes de tránsito. La respuesta social entendida especialmente a través de los procesos de atención y prevención de las lesiones por colisiones de vehículo de motor de la juventud en el área metropolitana de la ciudad de México.

Para cumplir este propósito, se investigó desde las significaciones sociales imaginarias toda la gama de procesos de atención y prevención que fue posible captar en el campo de intervención con el dispositivo de indagación que aquí se propuso. Con ello no se afirma que se estudió el problema tal y como se ve en la realidad, ni tan sólo desde sus dimensiones empíricas, tampoco se analizó todos sus matices y variaciones específicos, sino que se vio a través de una caracterización sociológica, con objetos analíticos teóricamente contruidos (Bourdieu, 1999) e integrados en su complejidad.

Hay que aclarar que desde una perspectiva de la complejidad no basta con estudiar la política pública en materia de accidentes para tener un panorama completo del problema. De ahí que sea necesario examinar no sólo los aspectos institucionalizados de la respuesta social, sino los otros modos específicos en los que la sociedad en general interviene en su resolución.

Estudiar la respuesta social a los problemas de salud; en particular, los procesos de atención y prevención para el caso de la juventud es de gran relevancia para el campo de la salud colectiva. Los jóvenes son un grupo poblacional sumamente importante en términos de capital humano en salud, dado que son el grupo poblacional más sano y el que menos utiliza los servicios de salud (Celis, 2003). Se considera que la mejor manera de analizar la respuesta social a los problemas de salud es estudiando este grupo poblacional, dado que contiene la doble condición de ser el grupo que menos gasto e intervenciones requiere y al mismo tiempo el que tiene como primera causa de muerte y décima de ingreso hospitalario (SINAVE/DGE/SALUD, 2009) una de las problemáticas que más costos y daños a la salud genera: los accidentes viales (OMS, 2002).

Estudiando la respuesta social a los siniestros viales se puede hacer un diagnóstico de los procedimientos que la sociedad y las instituciones aplican en un ámbito de suma importancia como son las estrategias de prevención y atención. Analizando las estrategias de prevención se puede observar la fuerza ideológica del Estado y las instituciones para comunicar y hacer circular discursos de su autoría en la sociedad; también se puede observar la incidencia de estos en las apreciaciones de los sujetos. Examinando la atención de lesiones por colisión de vehículo de motor se pueden analizar una gran cantidad de procesos de prevención y atención pre e intrahospitalarios y los agentes involucrados en ellos; poniendo de manifiesto las determinaciones sociológicas específicas que funcionan en sus operaciones en situaciones concretas.

Por ello, es lícito afirmar que el perfil de salud de los jóvenes también está determinado por los procesos de atención y prevención y la manera específica en la que estos se implementan. De modo que por todo lo anteriormente planteado sobre los accidentes de vehículo de motor de la juventud; la pregunta que guía la investigación es:

**¿Qué significaciones sociales imaginarias se construyen en torno a la respuesta social organizada a los accidentes de vehículo de motor de la juventud en el área metropolitana de la Ciudad de México?**

Los tres principales objetos que está formulados en la pregunta de investigación son: significados, jóvenes y accidentes de tránsito. Además, surge la atención y la prevención como fenómenos asociados, es decir la manera en la que se atienden los accidentes de tránsito. De tal manera que la reconstrucción del objeto de investigación es como se muestra a continuación.

<b>Objeto</b>	<b>Objeto teórico</b>
Jóvenes	Juventud
Accidentes de tránsito	Procesos del complejo vial que desembocan en accidentes de tránsito
Atención y prevención	Respuesta social organizada a los accidentes de tránsito
Significados	Procesos de significación

A su vez, los dos grandes objetos de estudio de la salud colectiva están reflejados en el planteamiento principal de la tesis y corresponden directamente con los dos principales objetos teóricos de esta tesis.

<b>Distribución y determinantes del proceso salud enfermedad</b>	<b>Determinación de la práctica médica</b>
Procesos del complejo vial que desembocan en accidentes de tránsito	Respuesta social organizada a los accidentes de tránsito

Para finalizar con la explicación de los componentes teóricos de la pregunta de investigación, se aclara a que objetos se refieren los principales contenidos teóricos.

<b>Planteamiento del problema</b>	
<i>Determinaciones del complejo vial</i>	<i>Respuesta social organizada</i>
Accidentes de tránsito de la juventud	Procesos de prevención y atención a los accidentes de tránsito

O dicho de otra forma, las determinaciones del complejo vial son las que explican la ocurrencia de accidentes de tránsito de la juventud. Por su parte, la respuesta social organizada puede ser descrita comprendiendo cuales son los procesos de prevención y atención concretos que se aplican.



Como se ha podido observar esta investigación además de introducir un problema de la realidad también pretende abordar un problema teórico: el posible lugar de las significaciones sociales imaginarias en el campo de la salud colectiva. El concepto de significaciones sociales imaginarias debe ser entendido como un concepto epistémico con contenido pre-teórico, que en el análisis será convertido en una caracterización teórica conceptual que servirá para pensar analíticamente el problema de la respuesta social a las lesiones de tráfico desde la perspectiva del sentido; representándolo de una forma abstracta-operativa para intentar recuperar lo fundamental y vincularlo con su complejidad de correlaciones en sus múltiples dimensiones.

Cuando se usan las significaciones sociales imaginarias para estudiar la realidad; éstas no designan contenidos *a priori*, sino que permiten afirmar que para cada accionar, individual o colectivo, existe un sentido. Precisamente investigar desde esa perspectiva teórica implica desentrañar ese sentido fundamental de los procesos sociales.

La problemática del sentido social como meta organizador de la actividad humana y su articulación con las acciones individuales y colectivas de los sujetos (Castoriadis, 1996) ha sido poco estudiada en el campo de la salud colectiva y se considera que justo en ese dominio se encuentran sin explorar una serie de procesos sociales que dan contenido y sustancia a la dinámica social, de una forma diferente a las de las conceptualizaciones clásicas estructurales (De la Garza, 2006).

Para cerrar este apartado es necesario señalar que es probable que los costos de una estrategia de prevención y atención adecuada a la salud para este grupo poblacional y para esta problemática en concreto sean mínimos comparados con la ganancia en salud. Los accidentes de vehículo de motor son en un alto porcentaje

prevenibles, lo mismo se puede decir de las lesiones derivadas de estos. Contar con una estructura humana y material suficiente para prevenirlos y atenderlos con eficacia debe de ser prioridad para el Estado (OMS, 2002).

### **3. Supuestos de la investigación**

Los supuestos teóricos de la investigación son:

1. El complejo vial se organiza en torno a las determinaciones económicas políticas e ideológicas y con relación a la lógica de los procesos de movilidad. No tiene actualmente como elemento central la preservación de la vida, la salud, ni la seguridad vial.
2. Las determinaciones sociales de la juventud se reproducen en el complejo vial y estas son determinantes en la ocurrencia de los accidentes.
3. La respuesta social organizada no interviene en las determinaciones esenciales del complejo vial que producen accidentes.

### **4. Objetivos de la investigación**

General:

Analizar los procesos de significación que emergen de la respuesta social organizada a los accidentes de tránsito.

Particulares:

Analizar los procesos de significación de los agentes que intervienen en los procesos de atención y prevención de los accidentes de tránsito.

Analizar los procesos de significación de los sujetos jóvenes que han recibido la atención o han sido objeto de estrategias de prevención.

Analizar los procesos de significación contenidos en las instituciones que intervienen en el problema.

Analizar los procesos de significación del complejo vial y su relación con la ocurrencia de accidentes.

## **5. Justificación. La importancia de estudiar los accidentes viales de la juventud**

Como ya se ha mencionado, estudiar la respuesta social a las lesiones de tránsito en la juventud es relevante para el campo de la salud colectiva en muchos sentidos. Por un lado, los jóvenes son el grupo poblacional más sano y el que menos usa los servicios de salud. Al mismo tiempo, tienen como primera causa de muerte uno de los problemas que más daños y costos en salud genera.

Las características de salud de la población joven son singulares y pueden llegar a suscitar un gran interés teórico. En general, son el grupo poblacional con mayor capacidad de crear nuevas “normas para la vida” (Canguilhem, 1978). Pero aquí cabe preguntarse ¿son simplemente el grupo con “más salud”? ¿Qué determinaciones sociales están detrás de esa “plenitud” de capacidades? Si bien es cierto que es necesario dar una explicación más completa desde la salud colectiva al fenómeno de la “vitalidad juvenil” (y necesariamente, desde una perspectiva que

rebase la explicación puramente biológica), también es cierto que, de momento, esta característica debe darse por hecho. En resumen, en un sentido general los jóvenes tienen más capacidad para enfrentar cierto tipo de procesos de morbilidad que el resto de los grupos poblacionales y esto se ve reflejado en las estadísticas.

Con las lesiones de tránsito las dificultades son de otro orden que no tiene que ver directamente con la capacidad de instauración de nuevas normas durante un proceso de morbilidad propio de una enfermedad (Canguilhem, 1978), ya que todas las alteraciones ocurren después del accidente y la posible instauración de nuevas normas para la vida son posteriores al evento accidental. Además de que la capacidad normativa en este caso en particular requiere forzosamente de la intervención curativa, ya que sin esos procedimientos la capacidad de instauración de nuevas normalidades se ve ampliamente disminuida. Por ejemplo, es probable que un joven se recupere mejor de una fractura múltiple en la pierna, pero esa capacidad de curación dependerá de que se le hagan las intervenciones terapéuticas necesarias para acomodar los huesos e inmovilizar la extremidad.

Los daños a la salud que producen los “accidentes” de vehículo de motor son sumamente adversos y tienen una multitud de manifestaciones muy concretas, desde las lesiones mortales, hasta los daños temporales. No obstante, la capacidad normativa de la juventud no posibilita el resistir los daños a la salud producto de las lesiones viales, porque en general, estos daños están en un umbral de resistencia diferente, donde las capacidades del cuerpo humano no permiten generar procesos protectores. En otras palabras, las lesiones producidas en los accidentes de vehículo de motor suelen superar con creces los umbrales de resistencia del cuerpo humano y la capacidad de éste de responder a dicha adversidad es muy acotada. De ahí que, a partir de cierto nivel de gravedad en las lesiones, el papel de los servicios de salud sea determinante.

En esta particularidad, la de un problema de salud que no tiene un proceso de morbilidad previo (toda la morbilidad de los siniestros viales es posterior); en un grupo poblacional que tiene disociados los perfiles de enfermar y morir (es decir, los jóvenes no mueren de lo que más enferman) y que además es el más sano; se pueden estudiar los procesos de atención y prevención *en sí mismos* y con la mayor precisión. ¿Qué quiere decir esto? Que fuera de las interferencias que eventualmente puedan ocurrir, los resultados inmediatos se deberán directamente a cómo se ha intervenido el problema. También se puede dimensionar en la población más “sana” (y por tanto la más “resistente”) lo desfavorable que pueden resultar las deficiencias de la respuesta social al analizar las consecuencias de éstas en un problema tan difícil de intervenir como son las lesiones viales.

Replanteando esta misma cuestión de la importancia de las intervenciones y para expresarlo de otra forma con la finalidad de precisar el señalamiento anterior, hay que especificar que la ocurrencia de accidentes y los daños a la salud derivados pueden ser evitados hasta en un 90 % según estimaciones (CENAPRA, 2009). En otras palabras, teóricamente hablando, los procesos de la atención y prevención por sí mismos pueden ser directamente determinantes en la resolución de este problema en específico.

Por todas estas características antes señaladas es que se afirma que el problema de las lesiones de tráfico en la población joven puede llegar a ser un ejemplo paradigmático que funcione para describir cómo se expresan las contradicciones de la respuesta social en los procesos de atención y prevención.

También es importante desmontar la “naturalización” de la que ha sido objeto el perfil de enfermar y morir de la juventud. No es de ningún modo normal que a mayor edad corresponda una mayor cantidad de defunciones, sobre todo cuando son por causas externas (lesiones) y estas le ocurren al grupo poblacional más “sano” en términos estadísticos (INEGI, 2018). Se asume que la juventud no sólo se define

por criterios de edad, pero estas comparaciones son útiles para caracterizar los procesos de significación que explican porque se da esa naturalización, que además tienen consonancia con las evidencias epidemiológicas.

La evidencia epidemiológica demuestra que las intervenciones en esta materia han resultado insuficientes y sólo han contenido relativamente el crecimiento del problema (CENAPRA, 2012, ONU, 2015, SS/STCONAPRA, 2015; 2016; 2017). Esto puede deberse esencialmente a que las propuestas de intervención han sido elaboradas desde miradas reduccionistas y el campo que se busca intervenir posee una complejidad mayor. En ese mismo sentido, dentro de los grupos de la nueva salud pública que han impulsado estas intervenciones queda de manifiesto su “deseo” de culpar a los usuarios de las vías por la ocurrencia de los “accidentes” ocultando ese razonamiento detrás de una “cientificidad” basada en un enfoque de “conductas de riesgo” (STCONAPRA, 2015). Todo esto teniendo de trasfondo no la “evidencia científica” ya que incluso existe el reconocimiento de que se trata de un fenómeno “sistémico”, sino el imaginario capitalista neoliberal y un individualismo exacerbado, que en esencia hace responsable a los sujetos de los daños a la salud que puedan sufrir (Offe, 1995).

La dificultad en la resolución del problema tiene que ver con la conformación del complejo vial y con la configuración de la respuesta social. Por ello, fue necesario llevar a cabo una investigación desde una perspectiva compleja dado que el problema lo requiere. También es necesario pasar de un paradigma de accidentes que los define como hechos inevitables, hacia un paradigma de lesiones para poder visualizar otras formas de intervención (ONU, 2011).

Por otro lado, también es necesario transitar de un paradigma de sistemas a un paradigma de la complejidad para dimensionar adecuadamente los

entrecruzamientos que se sintetizan en este campo problemático y tratar de historizar los procesos y productos resultantes.

Por último, cabe hacer mención que las lesiones de tránsito producen un daño adicional cuando se producen durante la juventud en términos de años de vida ajustados por mortalidad y discapacidad. Es inaceptable que este problema continúe estando presente, por más complicada que pueda resultar su resolución.

### **5.1 Tipología de las víctimas**

Los accidentes de tránsito han existido desde que se comenzó a usar vehículos de motor y habían ido en aumento constante con el paso de los años. En todo el mundo el número de defunciones asociadas a los accidentes de tránsito tenía un incremento anual, hasta la puesta en operación del "decenio de acción para la seguridad vial", a partir del cual los datos sugieren una relativa estabilización, al mantener cifras similares (ONU, 2013; 2015).

Todavía son un problema sumamente costoso en términos de salud ya que causan alrededor de 1.3 millones de muertes al año. Más de la mitad de las víctimas de las lesiones por colisión vial son usuarios vulnerables, es decir, peatones, ciclistas y motociclistas. Además, "entre 20 millones y 50 millones de personas más sufren traumatismos no mortales provocados por accidentes de tránsito, y tales traumatismos constituyen una causa importante de discapacidad en todo el mundo" (ONU, 2011:4).

Los países con ingresos medios y bajos son los más afectados, al concentrar 90 % de las defunciones por esta causa, siendo estos en donde se halla "menos de la mitad de los vehículos matriculados en todo el mundo" (ONU, 2011:4). Las

principales víctimas son de bajo estrato socioeconómico, quienes al mismo tiempo son quienes tienen menos probabilidades de sobrevivir o de recuperarse (OMS, 2004). Las previsiones mundiales indicaban que sería un problema en aumento, en tanto los entornos urbanos siguieran expandiéndose y aumentara la motorización (ONU, 2011).

Según la Organización Panamericana de la Salud el problema de la seguridad vial es un problema estructural, debido a: 1) el rápido crecimiento urbano desprovisto de una correcta planeación en sociedades donde además se promueve el transporte individual privado por encima del transporte público; 2) que ocurre en una región donde sólo un grupo privilegiado puede acceder a este tipo de transporte, ese grupo, comparte espacios con usuarios vulnerables sin una infraestructura viaria adecuada. Estos elementos estructurales conjugados terminan por producir los accidentes; problemática que afecta sobre todo a los hombres jóvenes de escasos recursos con la agravante de las dificultades de acceso a los servicios de salud en la región, cuestión que empeora la situación y minimiza las posibilidades de una correcta recuperación (OPS, 2009).

Latinoamérica es una región que en términos de movilidad “se define por dos rasgos contrastantes, por un lado, la importancia del transporte público colectivo, los viajes a pie y en bicicleta, y por el otro, el creciente aumento de la motorización y la congestión, invirtiendo un alto porcentaje de los recursos públicos en infraestructuras urbanas e interurbanas para el transporte privado” (ONU-Hábitat, 2016: 6).

En consonancia con esas contradicciones fundamentales, los usuarios vulnerables (peatones, ciclistas y motociclistas) son las principales víctimas, ya que son siete de cada diez defunciones por lesiones de tránsito. De entre ellos, los peatones ocupan el primer lugar en defunciones. ya que a Nivel nacional el 51.7 % de los muertos a causa de un accidente de tránsito fueron peatones (SS, 2014b). El atropellamiento



también fue la principal causa de muerte por traumatismo de tránsito para las personas de entre 20 y 39 años durante el año 2014 (SS/STCONAPRA, 2016) Las acciones de la Estrategia Nacional de Seguridad Vial no hay influido en estos casos puesto que las principales acciones preventivas basadas en evidencia científica propuestas por organismos internacionales están dirigidas a ocupantes de automóviles (cinturones de seguridad, sillas de sujeción para infantes, medidas de alcoholimetría); sólo una está dirigida a usuarios vulnerables (uso de casco de seguridad). Por ello, en los últimos años han aumentado tanto el número de atropellamientos (SS, 2014b) como las defunciones de motociclistas (SS/STCONAPRA, 2016).

Los usuarios de bajos recursos por lo general suelen ser también los usuarios vulnerables, puesto que sus principales medios de transporte son el traslado a pie, las bicicletas, las motocicletas y el transporte público. El transporte concesionado (autobuses, microbuses, taxis, etc.) es la basa principal de la movilidad en las urbanidades en nuestro país. En la zona metropolitana de la ciudad de México el 44% de viajes se realizan en el transporte colectivo y el 11 % en taxis (ONU-Hábitat, 2016). Aunque gran parte de los recorridos se realicen a bordo del transporte público, aun así, los usuarios siguen en riesgo, puesto que las cifras de accidentes donde están involucrados camiones urbanos de pasajeros, omnibuses, trolebuses han aumentado (SS, 2014b). Asimismo, la competencia feroz por el pasaje propicia situaciones de alta inseguridad ya que “en un 43% de las 1,023 muertes por atropellamiento ocurridas en 2011 en la Ciudad de México, están involucrados microbuses” (ONU-Hábitat, 2016). Cabe mencionar que las recomendaciones internacionales no sugieren acciones para aumentar la seguridad del transporte público y no se contempla en la estrategia nacional la aplicación de ninguna medida de seguridad extra.

Por otro lado, para el caso de las defunciones por accidente de tránsito los datos también muestran que existe una sobremortalidad masculina, siendo esta de entre

3 y 5 veces mayor que la femenina (SINAIS, 2007; SINAVE, 2011a; 2011b; INEGI, 2016c).

Resumiendo lo anterior tenemos que la tipología promedio de las víctimas mortales de lesiones de tránsito es: sujeto de sexo masculino, de entre 20 y 35 años, peatón. La tipología para las víctimas de lesiones es: sujeto de sexo masculino, de entre 20 y 39 años, ocupante de vehículo; ya que a ese perfil responde la mayor cantidad de egresos hospitalarios relacionados con accidentes de tránsito durante el 2014 (SS/STCONAPRA, 2016).

## **5.2 Otras consideraciones con respecto a la necesidad de replantear las actuales estrategias de intervención en materia de accidentes**

Los datos demuestran que es necesario crear estrategias específicas basadas en evidencia propia, porque las particularidades de nuestro país deben considerarse para diseñar la política pública de seguridad vial ya que "ningún conjunto de intervenciones normales resulta adecuado para todos los contextos y países" (OMS, 2002:72). Del análisis de la situación de la seguridad vial en México se evidencia la necesidad de redirigir los esfuerzos para proteger también a los usuarios vulnerables, especialmente a los peatones (SS, 2014b).

Es necesario revalorar los temas prioritarios en términos de salud, para no enfocarlos a los de mayor exposición mediática o peso ideológico, sino centrar en aquellos con mayor incidencia en la morbilidad y mortalidad de acuerdo con la vigilancia epidemiológica. Es necesario insistir en este punto, puesto que es un error en el que se incurre con suma frecuencia incluso en los enfoques de la política pública y en la ejecución de acciones de los organismos gubernamentales. Como ejemplo de ello, al hacer una revisión de los datos disponibles puede observarse que uno de los principales problemas de salud de la niñez y la juventud han sido los

accidentes de tránsito; no obstante, apenas comienzan a implementarse acciones concretas para enfrentarlos como lo muestra la norma para la atención de adolescentes (DOF, 2015). Es preocupante que hasta ahora se empiece a relacionar la seguridad vial con la juventud, pese a que los jóvenes llevan años siendo unos de los principales afectados por los accidentes de tránsito.

Sin demeritar la importancia de otros temas como el acoso escolar, a estos se les suele dar mayor importancia y exposición, aunque son problemas con poco impacto directo en el perfil de salud de la niñez y la juventud. Aunque se recomiende insistentemente que la vigilancia epidemiológica sea la herramienta fundamental para definir los temas prioritarios en salud, esto no se cumple del todo, puesto que es hasta fechas recientes que los accidentes viales adquieren realmente presencia en la agenda nacional de manera específica.

Sin lugar a duda los accidentes viales son un tema de gran relevancia y requieren de una intervención extraordinaria del Estado para plantear soluciones sistémicas e integrales como lo sugieren las recomendaciones de los organismos internacionales (ONU, 2011; OPS, 2008; 2009; OMS, 2013; 2015).

## **6. Marco teórico epistémico (metateoría)**

Se define por metateoría a la reflexión que se hace con respecto a la teoría misma. Esta acepción corresponde directamente con el propósito de este capítulo, que es la de problematizar el enfoque teórico en tanto a sí mismo con relación a sus presupuestos más abstractos y en comparación con otras aproximaciones.

Pero ¿puede acaso la teoría misma, ser examinada en tanto a sus mismos supuestos o esto implica una falacia de petición de principio, como ocurre con el

problema del empirismo (Popper, 1982)? Estas objeciones no suponen un problema cuando se entiende a la teoría social como un producto histórico-social, con un cierto grado de subjetividad, y como una posibilidad de interpretación abierta a la permanente reconstrucción. Es aquí donde las visiones trascendentalistas-históricas-naturalizadoras de algunas ciencias sociales pierden gran parte de su fuerza explicativa, porque además presuponen que pueden construir conceptos válidos transhistóricamente (válidos para todas las etapas de la historia), conceptos objetivos concretos (como los de las ciencias naturales), más aún, que pueden encontrar las “leyes generales de la sociedad/historia”. Desde algunos enfoques incluso se argumenta que es posible predecir el curso de los fenómenos sociales (Bueno, 2014) lo que claramente ha resultado ser una aseveración fallida, pues en rigor nunca se ha podido demostrar cosa semejante en ningún estudio social. De otra forma las ciencias sociales hace mucho que se hubiesen unificado en torno a ese corpus teórico capaz de tener una comprensión tan profunda de los procesos sociales como para predecirlos.

También hay que desmontar la idea de la semiosis “sobrentendida” en las formulaciones teóricas y sus conceptos; que últimamente está cobrando impulso en muchos sectores de las ciencias sociales, incluso en las críticas. Se suele creer que, si un concepto es verdadero y consistente, debe ser posible sintetizarlo en una mínima expresión y formularlo de manera simple y clara. Si los conceptos aparentemente no tienen claridad o no pueden ser entendidos en una primera aproximación, ello no suele deberse solamente a una falla en la comunicación del autor o el expositor, ni a un error en la construcción de estos. También existe la posibilidad de que los conceptos tengan una cierta densidad que para ser entendida requiere de todo un marco de referencia específico que no se puede sobrentender sólo con el concepto en sí mismo. Los conceptos, como las palabras, no son contenidos completos en sí mismos, sino que son fragmentos de un sistema de interpretaciones.

Es decir, las teorías sobre la sociedad no son construcciones transparentes ya que sus conceptos a menudo tienen cierto grado de opacidad. Esta opacidad se debe fundamentalmente a que las teorías hacen alusión a un sistema completo de ideas para interpretar la realidad que tiene interconexiones abstractas para lo cual es necesario primero comprender, los fundamentos teóricos epistemológicos esenciales que las organizan.

En la misma medida que los conceptos en las ciencias sociales no son codificaciones precisas sobre la realidad, sino conceptos relacionales es que también es necesario esclarecer cuáles son los referentes teóricos más abstractos a los que hacen alusión y como fundan su sistema de interrelaciones y su coherencia interna. Un concepto teórico no aparece como un signo inequívoco de una realidad interpretada, sino como un contenido conceptual capaz de interpelar a una serie de cadenas de sentido y significación que le dan forma. En ese sentido, todas las teorizaciones sobre la realidad social hasta cierto grado son conceptualizaciones abiertas, no sólo a la realidad empírica con la que pretenden empatar, sino también en tanto al sistema de relaciones que establecen con otros conceptos.

Las teorizaciones sobre las que desfilan las elaboraciones teóricas y sus contenidos organizadores centrales en síntesis con su racionalidad conforman un corpus, que es exterior y diferente a otros corpus de ideas. Hay un adentro y un afuera en las teorías sociales. Aunque hay que aclarar que también hay intersecciones, superposiciones, asimilaciones entre teorizaciones de distintos tipos.

Las ciencias sociales se caracterizan por la basta heterogeneidad de sus producciones teóricas, de ahí que no se puede afirmar que existe un corpus teórico unificado de las ciencias sociales. El único elemento en común que comparten todos los abordajes es el estudio de los fenómenos sociales. Esta afirmación puede

parecer muy amplia, sin embargo, es un punto de partida para establecer una clasificación y por ello es necesario empezar por las generalidades. En este punto no es posible establecer una clasificación inicial que permita distinguir la perspectiva teórica que se desarrollará en el presente documento, sin embargo, sirve de introducción para situar específicamente en donde se encuentra ubicada la perspectiva teórica que se desarrollará para la presente tesis.

Es pertinente estudiar los accidentes viales desde una ciencia social porque éstos no son sólo fenómenos naturales, también son fenómenos sociales. No son solamente las condiciones que impone la naturaleza desde su base física las que propician que existan los accidentes viales por colisión. Tampoco es el límite de la resistencia del cuerpo humano por sí mismo el que los hace más o menos graves. Esas condiciones naturales “objetivas” no le son ajenas al ser humano, puesto que forman parte de su realidad y de las determinaciones generales en las que está inmersa la vida social. El *bios y el medio ambiente* están integrados sintéticamente en los procesos sociales por lo que no debería considerárseles como fenómenos independientes.

En contraparte el modo de vida urbano moderno, que, aunque se trate de una realidad construida socialmente, ésta parece ignorar relativamente esas condiciones naturales en pro del despliegue de sus procesos. De tal manera que es el modo de vida de las sociedades modernas urbanas, sus procesos económicos, políticos e ideológicos los que determinan la existencia de los accidentes viales. Mismos que se generan bajo dinámicas de movilidad que no son idóneas para preservar la salud y la integridad humanas, puesto que fueron pensadas fundamentalmente para movilizar personas y objetos.

¿Cómo debería estudiarse los accidentes viales desde una perspectiva de las ciencias sociales? En primera instancia es necesario reconocer que las condiciones en las que se “producen” y “sostienen” los accidentes viales no son condiciones

simples o meros eventos aislados, sino que apelan a la complejidad de los fenómenos sociales que convergen en su emergencia. De ahí que la aproximación teórica desde una perspectiva de las ciencias sociales más idónea para intentar comprender sus determinaciones esenciales debe ser por inicio compleja y no debe intentar mutilar esa realidad para hacerla encajar en un “molde” teórico.

Lo que la complejidad de los accidentes viales demanda es la búsqueda, elaboración y redefinición de una teoría social que permita hacer caracterizaciones abstractas con el rigor analítico necesario para producir un proceso de pensamiento que busque desentrañar los mecanismos intrincados presentes en la accidentalidad vial, puesto que un proceso, sólo puede ser intervenido por otro proceso (SS/STCONAPRA, 2016). Por ello, es necesario abordar la cuestión de la teoría social en un sentido más profundo. Este ejercicio permitirá poner de manifiesto qué enfoque teórico posibilitará el estudiar con mayor detalle el fenómeno de los accidentes viales sin borrar sus múltiples matices. En otras palabras, hay que identificar que enfoque teórico demanda el fenómeno y no al revés, como suele ocurrir con ciertas tradiciones teóricas, que frecuentemente mutilan o quitan detalles al fenómeno para reducir su comprensión al marco explicativo de una cierta teoría.

La producción teórica de las ciencias sociales es cuantiosa y analizarla a detalle requeriría de un estudio exhaustivo que consumiría más tiempo del que está destinado a esta investigación por ello se propondrán algunos criterios clasificatorios generales que permiten establecer algunas de las diferencias esenciales.

Dicha clasificación es necesaria porque los cuerpos teóricos difieren significativamente de tal manera que es posible encontrar explicaciones antagónicas para un mismo hecho social; lo que pone de manifiesto la diversidad de miradas teóricas que existen para explicar, comprender e interpretar el complejo entramado del campo de lo social histórico. En otro sentido hay que señalar que el

que existan múltiples explicaciones no sólo se debe por la diversidad de miradas teóricas, sino también por la complejidad intrínseca de la realidad social que se ve retratada en la posibilidad de atribuirle explicaciones diversas a un mismo hecho social.

Sin embargo, cabe señalar que la existencia de una gran diversidad de perspectivas teóricas sobre los fenómenos sociales no necesariamente implica que no se pueda hacer un análisis general sobre ellas, ya que es posible caracterizarlas abstractamente. Se considera que todos los enfoques teóricos de las ciencias sociales en un cierto sentido responden a referentes meta-teóricos abstractos que pueden ser sintetizados sin necesariamente anular las particularidades de las diversas posturas teóricas.

**-La primera clasificación** general se encuentra entre aquellas posturas teóricas que parten de una crítica a la sociedad y aquellas que no. Las teorías sociales que se dedican únicamente a describir, naturalizar, incluso a validar la realidad social no pueden ser tomadas como el marco referencial para analizar la complejidad de los accidentes de tránsito. Se considera que para lograr una transformación profunda y construir procesos que produzcan cambios duraderos es necesario partir de una visión crítica de la sociedad. Tampoco sería válido partir de una visión que tenga por objetivo el perfeccionamiento del sistema dominante, puesto que buscará mantener las contradicciones fundamentales e implementará solamente medidas de carácter paliativo. Por lo que se partirá de una postura teórica que tenga una visión crítica de la sociedad.

La mirada de la salud pública que dirige las actuales políticas de seguridad vial en el país parte de teorías que naturalizan el orden social e incluso tienen un compromiso ideológico con él. Sus enfoques causalistas no han logrado desentrañar los procesos profundos que determinan la emergencia de los siniestros de tránsito. Han propuesto solamente intervenciones causalistas que buscan



disminuir la incidencia de las lesiones y defunciones sin referenciar si quiera las determinaciones estructurales. Si una teoría se construye con base en un compromiso con el orden social actual no puede producir conocimiento transformador porque está condicionada a validar ideológicamente al sistema. Igualmente, en la medida que una teoría no puede generar praxis transformadora mediante propuestas concretas; es que esa teoría no está comprendiendo la realidad que intenta explicar.

**-La segunda clasificación** se refiere a las explicaciones transcendentales que dan las teorías a los fenómenos sociales. Actualmente en el ámbito de las ciencias sociales existen esencialmente dos posturas meta teóricas para explicar y comprender los fenómenos sociales. Se dice meta teóricas, porque sus fundamentos más esenciales no han sido explicitados de manera directa en los abordajes que los conciben, pero los organizan de manera directa.

Estas dos posturas no siempre han sido consideradas antagónicas, aunque en realidad podrían serlo en un sentido profundo. En los actuales desarrollos teóricos su complementariedad no es del todo posible porque tienen explicaciones radicalmente diferentes para los mismos fenómenos. En el caso de que se intente integrarlas es posible que se caiga en contradicciones o se subordine una explicación a otra. Estas dos posturas son el **idealismo**, el cual definiremos como la metateoría que concibe que la explicación fundamental a los fenómenos sociales son las ideas, es decir, cómo piensan los hombres. El **materialismo** por su parte afirma que la última explicación de los fenómenos sociales es lo "material" en todos los sentidos teóricos que pueda tener esa acepción.

La psicobiología, el evolucionismo y la sociobiología son materialismos en un cierto sentido, pues conciben que la vida social se desarrolla inmersa en las dinámicas de los procesos biológicos impulsados únicamente por la evolución. El materialismo

histórico, también es un materialismo porque concibe que son las condiciones objetivas materiales las que determinan la vida social.

La hermenéutica, el construccionismo, la teoría de la institución de Castoriadis son idealismos porque proponen que son las construcciones sociales las que determinan (e indeterminan) la vida social.

Con estos criterios clasificatorios es posible resolver una gran cantidad de problemas teóricos y es posible establecer con precisión el lugar exacto que ocupa la presente indagación. Es una investigación crítica porque no busca validar el orden social actual, dado que el enfoque de la complejidad del que parte cuestiona las dinámicas en las que se desenvuelve el complejo vital y la respuesta social organizada. Además, es una investigación de corte idealista porque concibe que son las ideas de los hombres, lo que determina su accionar histórico social.

Todo lo anteriormente descrito ha sido a modo de introducción, con la finalidad de plantear el modelo teórico de fondo con el que se discutirán los problemas propios de la significación y el imaginario en el marco de la salud colectiva. Los siguientes capítulos detallan los problemas teóricos derivados de esta clasificación.

### **6.1 El pensamiento complejo, su sentido y su trama: propuestas para teorización de la salud colectiva**

La salud colectiva como campo de conocimiento interdisciplinario, en su estudio del proceso salud-enfermedad (Laurell, 1982), ha contribuido a sentar las bases de un corpus epistemológico referencial (Samaja, 2004; Breilh, 2010), de gran valor para el análisis de las realidades sociales. Para Breilh (2010), La salud colectiva es el instrumento compuesto por un vasto conjunto de saberes y prácticas, por medio del

cual la sociedad conoce su salud y la transforma. La necesidad de producir un marco teórico-epistemológico que problematizará con la mayor complejidad posible su objeto de estudio multidimensional, la salud, propició una búsqueda intelectual sin precedentes en el marco de la teoría social latinoamericana.

No menos relevante es su discusión en torno a la construcción de proyectos políticos que buscan en esencia, poner en el centro de la discusión la necesidad histórica de la justicia social (Fraser, 2008). Implicando en ello no sólo las clásicas conceptualizaciones de la equidad sanitaria (Gudynas y Acosta, 2011), sino también, nociones de gran relevancia teórica y alcance, como son las relaciones entre los hombres y la de estos mismos con la naturaleza (Latouche, 2008).

En un nivel de análisis menor pero no menos importante, se encuentra la necesidad de plantear respuestas a problemas de salud concretos, como es el problema de las lesiones de tránsito. Es el estudio de los fenómenos sociales, reconstruidos desde una visión crítica en objetos de conocimiento susceptibles a transformación, lo que fundamenta la necesidad de analizarlos en su complejidad inherente. Es decir, el fenómeno tal y como se presenta en la realidad, más allá de sus manifestaciones empíricas es, en esencia, complejo.

A decir de Morín, es lo real lo que impone la necesidad de un pensamiento complejo integrador, por lo que la apuesta por el pensamiento complejo es, simultáneamente por la construcción de una perspectiva compleja y la elaboración de un objeto teórico complejo en sí mismo (Morín, 2004). De esta forma quedan articuladas las dimensiones del conocer en la síntesis dialéctica entre sujeto y objeto.

Otra de las apuestas de la complejidad es la de formularla conceptualmente de manera adecuada, para responder de manera precisa a la necesidad del pensamiento complejo. Aquí no se emplea el concepto de complejidad en tanto su

sentido peyorativo, de confusión y complicación. Reconocer la complejidad inherente de un objeto de estudio no implica renunciar a su comprensión, tampoco implica plantear abstracciones que no puedan funcionar operativamente en la realidad.

Un conocimiento que por su ambigüedad no permite generar transformaciones es un mero fetiche teórico. Una teoría social que no puede ser operada en la realidad bajo sus mismos supuestos, ni es conocimiento verdadero, ni está justificada su existencia de ninguna forma. Esto no quiere decir que las teorías sociales deban reducirse a su praxis posible. Más bien, es que, en la medida que una teoría no puede generar praxis transformadora mediante propuestas concretas; es que esa teoría no está comprendiendo la realidad que intenta explicar o comprender.

Cabe aclarar que de ningún modo se apoya una visión meramente empirista pragmática de los fenómenos sociales, pues esa visión implica por sí misma un reduccionismo inaceptable, que igualmente no permite intervenir la realidad adecuadamente y además niega arbitrariamente las dimensiones políticas y económicas en la construcción del conocimiento. Un conocimiento social que se basa en meras generalidades empíricas ignora cuestiones cardinales para la comprensión de lo social, como son las dimensiones del lenguaje, la génesis histórica de los fenómenos y el carácter construido de las realidades humanas.

Otro problema que presenta la conformación del conocimiento es su fragmentación. Un conocimiento mutilado, producirá acciones mutiladas también (Morín, 2004), de ahí que sea necesario una integración transdisciplinaria del conocimiento para producir soluciones integrales. Un supuesto que sostiene el presente trabajo es que las acciones de prevención y atención a las lesiones de tránsito están desarticuladas, son parciales e incompletas porque no están formuladas desde una visión compleja del problema. Es decir, la respuesta social organizada a las lesiones de tránsito no alcanza el nivel mínimo necesario de complejidad para intervenir la

problemática. Evidentemente esto no tiene que ver solamente con las perspectivas que construyen el problema desde una simplificación, ya que también existe de trasfondo una determinación política y económica que fundamenta ese análisis reduccionista.

Hay que decir que la perspectiva compleja de la salud colectiva se ha nutrido de diversas aportaciones conceptuales, en especial, de las provenientes del marxismo. Sin embargo, al ser un campo de conocimiento que aspira a la plena conceptualización de la dimensión histórica de las realidades sociales, es fundamental que reconozca la necesidad de mantener permanentemente abiertas las discusiones teóricas y que renuncie a la aspiración de llegar a construir una teoría acabada. Es mejor que la salud colectiva sea un campo conformado por un corpus teórico-epistémico siempre abierto y en permanente reconstrucción, para así dar cuenta de la multidimensionalidad del objeto salud en su real amplitud y densidad histórico-social. La apuesta por la complejidad, por la construcción de un marco teórico transdisciplinario pasa necesariamente por una constante redefinición de la teoría social crítica y por la permanente revisión de las dimensiones propias de lo social, para así, evitar el desfase entre realidad y teoría, y entre teoría y praxis (Grüner, 2011; Zemelman, 2001).

## **6.2 La necesidad de construcción de un marco teórico epistémico de la complejidad en el campo de la salud colectiva**

Más que aspirar a la construcción de una base teórica epistemológica acabada, se considera que sería más conveniente para la salud colectiva discutir sus referentes teóricos de una manera más profunda, es decir, en tanto su construcción histórica y su génesis; para así poner de manifiesto sus implicaciones de manera extensiva. Con ello se podrá revisar la concordancia entre los conceptos y se podría estudiar la posibilidad de integrarlos de una manera más completa que lo que permite el actual modelo de razonamiento dialéctico.

Para introducir correctamente la propuesta de la construcción de un marco epistémico de la complejidad en el campo de la salud, es necesario recurrir a una analogía, siguiendo parte de los conceptos que Esposito (2005) aplica para la comprensión de los procesos de “inmunidad”. Un conjunto de conceptos integrando en un “comunitas” (si se permite la expresión y se permite asimilar los conceptos con dinámicas de orden diferente a las expresadas por Esposito) definido este como un espacio común (Esposito, 2005) podría afrontar mejor los efectos nocivos de las posibles contradicciones y objeciones tanto internas como externas. No es necesario que la teoría niegue o relativice la fuerza de los “agentes patógenos” que intentan irrumpir en el corpus teórico a fin de invalidarlo. Es mejor que la teoría integrada en un comunitas detone un “proceso inmunitario” para asimilar las perturbaciones e incorporarlas al conjunto de nudos problemáticos por resolver. Una teoría inmunizada es capaz de tolerar perturbaciones en su orden lógico, más aún, es capaz de integrar las objeciones y las contradicciones por efecto mismo de la inmunización (Esposito, 2005) y construir en ese proceso, nuevos conceptos.

El proceso anteriormente descrito de *inmunización conceptual compleja* tiene ventajas sobre el pensamiento dialéctico, ya que puede integrar operaciones presentes en lo real, que son mutuamente excluyentes y no pueden sintetizarse como tal, como son: el *continuum* de los fenómenos<sup>3</sup>, el *continuum* de la contradicción entre dos polos<sup>4</sup>, fenómenos que poseen en su esencia graduación

---

<sup>3</sup> El fenómeno se reproduce exactamente igual en su esencia y sus relaciones y no es significativamente afectado por el todo, ni por las partes. Esta continuidad no niega la capacidad de transformación, pero no la circunscribe a la interacción de los elementos existentes en la complejidad en un cierto momento dado, sino a la acción del tiempo y la historia.

<sup>4</sup> Dos fenómenos contradictorios de la realidad conservan sus contradicciones y no se sintetizan en algo nuevo y permanecen en un campo de tensión indefinidamente.

de dos polos excluyentes<sup>5</sup>, destitución de la síntesis<sup>6</sup>, la no sustitución de la meta causa<sup>7</sup> y la integración de contrarios sin síntesis<sup>8</sup>.

De este modo se podría consolidar un marco referencial transdisciplinario inmunizado (Esposito, 2005) para la salud colectiva que tendría una capacidad crítica y una contundencia mayor. Pero para inmunizar un marco teórico-epistémico es necesario primero crear el comunitas, lo que implica hacer modificaciones, redefiniciones y recortes significativos a los conceptos que puedan presentar contradicciones no reconciliables entre ellos y con la teoría general. En estas reformulaciones sólo se tomarán los elementos que fortalezcan el marco, explicitando propiamente las operaciones intelectuales por los cuales se llega a la construcción de nuevos contenidos para los conceptos. No basta con jerarquizar los procesos para eliminar las implicaciones lesivas de las contradicciones existentes entre algunos conceptos. Tampoco es necesario blindar la teoría y cerrarla completamente a la posibilidad de la contradicción, ya que dicha sobre inmunización (Esposito, 2005) terminaría por dañar al marco teórico-epistémico, en lugar de fortalecerlo.

Morín advierte de los riesgos de la sobre inmunización de las teorías, puesto que una teoría que no acepta la limitación de sus proposiciones, ni lo provisional de sus afirmaciones puede llegar a conformarse en una totalidad doctrinaria (Morín, 2004), que asume que ha alcanzado la completud y sólo debe centrarse en la reelaboración. Más aún Morín va más lejos y afirma que ningún "sistema (*de ideas*) es capaz de auto explicarse totalmente a sí mismo ni de auto probarse totalmente" (Morín, 2004:69).

---

<sup>5</sup> Son fenómenos que en la realidad oscilan entre dos polos contrarios, pero no los manifiestan simultáneamente como contradicción, sino que asumen por momentos un polo o el otro.

<sup>6</sup> Los polos contrarios no se sintetizan ni se resuelve ni conforman una unidad, sino que derivan en más complejidad y en más fenómenos e interacciones.

<sup>7</sup> En las estructuras el principio organizador de la estructura suprime las especificidades de las partes. En este caso no hay sustitución.

<sup>8</sup> Los contrarios funcionan al unísono estorbándose sin producir nada, pero conforman una unidad.

Sin embargo, la finitud y las limitaciones propias de las teorías no constituyen un problema en sí mismo, por el contrario. Gracias a los límites la ciencia ha sido capaz de remontar en las explicaciones, de manera tal que los avances en el conocimiento se han dado, primordialmente por el cuestionamiento de los conocimientos anteriores. Cuando el sistema de ideas se topa con un fenómeno que no puede explicar la teoría termina por extender su comprensión sobre la realidad, esto por supuesto cuando acepta los problemas teóricos que el fenómeno sin explicación plantea. Sin embargo, es posible que los límites del conocimiento estén presentes en toda teoría pese a su complejidad y amplitud, pero la aceptación de ese hecho no nos lleva a considerar que el conocimiento es fallido, sino todo lo contrario, que será prolífico en la misma medida que continúe permanentemente su diálogo con la realidad (Morín, 2004).

Los límites de las teorías sociales también se manifiestan cuando no logran integrar adecuadamente las contradicciones según un principio explicativo más o menos concluyente o resolutivo. Es probable que haya un problema de congruencia al interior del marco teórico de la salud colectiva y que éste se deba a la transición entre interdisciplina, multidisciplinaria y transdisciplina (Breilh, 2003). Si bien el método dialéctico consigue resolver parte de las contradicciones entre conceptos, no es suficiente con enunciar las contradicciones sin problematizarlas. Dicho de otra forma, el problema de las contradicciones entre algunos de los conceptos del marco teórico de la salud colectiva no puede ser resuelto simplemente afirmando que el método dialéctico es el principio organizador de fondo y dando por hecho que se está analizando una realidad con muchos niveles de organización, que tolera ontológicamente la contradicción (Samaja, 2004). En esa consideración no se toma en cuenta los alcances de los conceptos mismos y simplemente se integran en un marco general dando por hecho que con ello se ha seguido al postulado de fondo del método dialéctico. Al integrar el conocimiento de esta manera, se elimina parte



de la capacidad explicativa de los conceptos de una manera tal que los conceptos no son redefinidos, ni redefinen el marco referencial de la salud colectiva.

De esta manera no se explota la capacidad explicativa de la realidad que tienen las nuevas ideas que se incorporan al marco referencial de la salud colectiva, sino que se termina reproduciendo las mismas explicaciones generales que ya han sido formuladas. Si el objetivo es reforzar o comprobar las mismas explicaciones que ya se han manifestado, para ello no se necesita, ni hacer más teoría, ni más investigación, pues ya todo ha sido dicho y lo único que hay que hacer es “extender” el dominio del marco referencial para lo cual sería más legítimo e intelectualmente honesto producir conceptos derivados del mismo marco ya establecido y no buscar validaciones de las posturas teóricas propias en otros autores que construyen sus objetos de estudio mediante otras problematizaciones, otros enfoques que incluso, invitan a una revisión del marco teórico de las ciencias sociales críticas.

La razón dialéctica permite afirmar la existencia de realidades contradictorias que existen como un todo, en un devenir histórico (Castoriadis, 2004) (Morín, 2004). Pero esa capacidad explicativa de las contradicciones que conforman un todo, de ningún modo niega los principios básicos de la lógica y la construcción de pensamientos correctos y verdaderos, ni las operaciones que la realidad presenta como mutuamente excluyentes (Solana, 2011). Una contradicción lógica no problematizada en las formulaciones del materialismo histórico no es un mero formalismo “ideal”, ni un cuestionamiento “burgués” en contra de la teoría de la revolución.

Por ejemplo, el materialismo histórico afirma que las ideas devienen de la realidad material, y al mismo tiempo, que existe una constante alienación de la conciencia y que no es posible rastrear en las ideas, los principios explicadores y organizadores de la realidad social, precisamente por esa alienación (Marx, 1973). Esta es una contradicción lógica en toda regla, y no lo es porque sea un par dicotómico en

conflicto, sino porque es mutuamente excluyente. Que las ideas de los hombres provengan directamente de la realidad material es excluyente de que exista la alienación misma; o es una cosa o es otra. Como realidades mutuamente excluyentes no pueden existir al mismo tiempo, ni pueden ser invocados como una conclusión simultánea de una misma realidad.

Suponiendo que a la anterior objeción se le intentase refutar diciendo que la toma de conciencia es un proceso de este devenir y que inevitablemente ocurrirá pese a la alienación, aun así, se incurre en dos errores. Primero en considerar a las realidades contradictorias como un bloque que simplemente produce determinaciones automáticas; de esta manera es imposible explicar las variaciones históricas de la alienación y la emergencia de una posible toma de conciencia. Segundo, afirmar que la alienación es resultado provisorio de extraer las ideas de la realidad material. Esto último no explica por qué existe la alienación en primer lugar, sino que la da por hecho como un resultado global. El problema de la alienación es correctamente problematizado y resuelto en medio de la disputa entre la semiótica y la hermenéutica, que, como se verá en el capítulo 5.4, poco tiene que ver con extraer ideas directamente de la realidad.

### **6.2.1 ¿Por qué se dice “marco teórico epistémico”?**

Se entenderá por marco teórico-epistémico como aquel conjunto de conocimientos transdisciplinarios integrados en un comunitas con capacidad de respuesta inmune. Este marco estará integrado por conceptos abiertos, los cuales estarán contruidos desde su conformación como formas preteóricas, lo cual posibilitará el diálogo con la realidad, sin dejar de problematizarla en sus preconcepciones; para así evitar caer en el error del empirismo ingenuo, que asume equivocadamente que en la realidad social no hay preconstrucciones abstractas que operan como trasfondo de los hechos concretos.

Más que intentar perfeccionar la teoría y los conceptos, se debe posibilitar que estos dialoguen con la realidad; lo que supone eliminar de ellos todo elemento que cierre o limite las posibilidades del pensamiento. Además, hay que suprimir todo elemento teórico que intente circunscribir la realidad a la teoría; y hacer un movimiento en dirección contraria: modificar la teoría tomando como referencia la realidad estudiada. Se concluye diciendo que el trabajo intelectual de pensar la realidad para generar propuestas debe ser un proceso en constante construcción, para así evitar caer en las trampas de las simplificaciones reduccionistas que ya se han señalado con cierta profundidad a lo largo de este apartado.

Para profundizar en la discusión teórica con respecto a los conceptos analíticos que se habrán de poner en operación para el presente problema de investigación, hay que especificar que el problema mismo está construido con base a objetos teóricos, de modo que toda apreciación respecto a este tiene que pasar necesariamente por una revisión de los alcances y densidad de cada uno de los conceptos.

### **6.2.2 Diferencias entre el pensamiento teórico y el pensamiento epistémico**

Retomando el tema principal de la presente, también se indica que existe un desfase entre teoría y realidad, particularmente cuando los conceptos no tienen un contenido claro (Zemelman, 2001). Es decir, existen conceptos que no están correctamente delimitados, o significan muchas cosas al mismo tiempo, o no tienen referencias concretas. Todas estas deficiencias les resta fuerza explicativa y funcionalidad teórica hasta tal punto que al usarlos se acaba hablando de realidades inventadas con poca o nula relación con las realidades que se intentan comprender (Grüner, 2011; Zemelman, 2001). Cabe señalar que los conceptos ambiguos a menudo son usados como recursos explicativos para expresar dinámicas complejas, simplificadamente. Otras tantas son usadas simple y llanamente para ahorrarse el

trabajo intelectual de replantearse la tradición teórica y reproblematicar sus acepciones sobre la realidad.

Esas críticas son pertinentes, pero necesitan matizarse. Las teorías sociales no se basan solamente en afirmaciones proposicionales sobre la realidad. Tampoco buscan simplemente comprender la realidad, puesto que casi todas las teorías sociales se han usado para diseñar intervenciones. Todas las teorías contienen en su corpus teórico una jerarquía de abstracciones, la abstracción mayor no tiene sentido en sí misma, ni se explica sin las abstracciones secundarias y sus relaciones. Entre la abstracción más general y la más específica median otras abstracciones que posibilitan un campo de comprensión más amplio. Para lograr profundidad en las explicaciones específicas es requisito que la teoría pueda relacionar en lo abstracto, las regularidades de los fenómenos que intenta explicar o comprender en lo concreto. De otra forma el alcance de la teoría quedaría completamente recortado al sólo considerar las abstracciones que pueden funcionar como proposiciones directamente sobre la realidad.

Por otro lado, es imposible pensar el sentido de los actos humanos solamente como una manifestación semiótica de lo objetivo real (Castoriadis, 1975). Esto es porque tanto los sujetos como los colectivos operan también mediante actos con sentido circunscritos en abstracciones simbólicas. Que esas abstracciones simbólicas estén objetivadas, naturalizadas e interiorizadas en el conjunto social (De la Garza, 2006) no implica que sean cosas concretas, puesto que su fundamento histórico es el imaginario social instituido (Castoriadis, 1975). Son construcciones que han sido creadas, no objetos derivados directamente de la codificación de la realidad. En otras palabras, en la realidad social operan abstracciones que se manifiestan en hechos concretos y por tanto es absurdo plantearse el construir un conocimiento basado en una codificación de lo social, porque no existe esa codificación como tal, ya que incluso las codificaciones devienen de fundamentos abstractos y son construcciones también.

Otra dificultad que entraña la construcción teórica es que a menudo contiene conceptos acuñados en otros momentos históricos. Estos conceptos suelen retomarse acríticamente sin evaluar sus posibilidades de explicar las realidades actuales. Los conceptos también tienen dimensión histórica, también son producto de situaciones y contextos específicos (Zemelman, 2001). Las críticas planteadas por Zemelman (2001) a las teorías sociales no pueden ser eludidas con vericuetos teóricos ni deben interpretarse solamente como un llamamiento a perfeccionar la teoría (De la Garza, 2006). La teoría, en tanto contenido histórico, en tanto producto específico de un devenir, puede perder validez y fundamentación. Esa posibilidad es real y no debe minimizarse o relativizarse, sino problematizarse.

La propuesta de Zemelman (2001) para resolver los problemas planteados transita por la construcción de un pensamiento epistémico, el cual se define en oposición al pensamiento teórico: en tanto un pensamiento teórico es aquel que hace afirmaciones sobre la realidad, en contraposición, un pensamiento epistémico es un pensamiento sin contenido. La propuesta es sumamente ambiciosa puesto que supone la posibilidad de que existan pensamientos o razonamientos que sean sólo de forma y no de contenido. Ni siquiera la observación experimental está vacía de contenido teórico, aun a nivel puramente perceptual, las nociones preteóricas están presentes (Chalmers, 2001), precisamente, como afirmaciones sobre la realidad y no como meras formas o posibilidades de interpretación.

Parece ser que la noción de pensamiento epistémico está todavía en construcción y requiere de una reflexión más profunda que la problematice y la defina con mayor precisión. Habría que indicar cómo se puede constituir un pensamiento sin contenido y que quiere decir exactamente eso; también habría que precisar sus implicaciones metodológicas. Con los elementos que Zemelman aporta para definir lo que es el pensamiento epistémico no es posible aplicar su propuesta tal y como la plantea, pero si es plausible tomar en cuenta sus críticas al pensamiento teórico para recuperar sus reflexiones en otro sentido.

Se propone que la salud colectiva renuncie a la aspiración de construir un marco teórico acabado, aun cuando se reconozca el carácter provisional de este. En lugar de ello se propone que se construya un marco teórico-epistémico inmunizado que esté siempre sujeto a una evaluación de su pertinencia histórica y conceptual. Se dice “marco teórico-epistémico” no de manera gratuita, sino porque, aunque se reconoce la validez de las críticas de Zemelman, también se afirma la imposibilidad de formular, estrictamente hablando, pensamientos sin contenido.

### **6.3 El problema de la historicidad en las producciones teóricas. Razón histórica, razón dialéctica y razón compleja**

Cabe mencionar que la consolidación de un marco teórico-epistémico para la salud colectiva entraña otra dificultad no menos importante. En consonancia con lo anterior, parece ser que lo que ahora se conoce como teoría crítica necesita una reformulación urgente debido al agotamiento de sus conceptos fundamentales (Grüner, 2011; Zemelman, 2001). Actualmente la teoría crítica pasa por un periodo de crisis (De la Garza, 2006) tanto teórica como epistemológica, situación que se manifiesta en un desfase en la comprensión de la realidad (Grüner, 2011; Zemelman, 2001). Esta crisis plantea nuevos retos teóricos que deben ser resueltos, para así continuar en la construcción de un marco interpretativo que permita la mejor comprensión posible de los procesos sociohistóricos de la salud en su complejidad inherente.

Las ciencias sociales críticas, entendidas éstas como las que estructuran su trabajo intelectual en torno a la construcción de una contra hegemonía anticapitalista (Sader, 2003), y que están más o menos relacionadas con el marxismo; están en crisis. Una crisis que se ha manifestado primero, en un desajuste entre cuerpos teóricos y la realidad (Zemelman, 2001).

Pero ¿por qué ocurre este desfase? Con certeza, como correctamente se sugiere, los cambios de la realidad social ocurren a una velocidad mucho mayor a la construcción del pensamiento crítico y sus elucidaciones (Zemelman, 2001) pero no sólo se trata de eso.

La primera cuestión que hay que repensar en ese marco problemático es la historia, esto es, ¿cómo ha de entenderse lo histórico? La historia, ha demostrado fehacientemente su resistencia a ser analizada sólo desde el marco de la determinación. Esto es porque la misma dimensión de lo histórico ocurre sobre las posibilidades de acción de las sociedades y no se asienta sólo sobre las regularidades manifiestas u ocultas. Lo histórico es también, el campo de lo indeterminado, el campo de la creación. Hay historia porque hay indeterminación de los actos humanos (Castoriadis, 1975, 1996). Aunque parezca contradictorio, la historia en su dimensión compleja está integrada por igual por elementos determinados e indeterminados (Morín, 2004).

Por ello, la historia puede definirse como la complejidad del tiempo humano, que contiene en su devenir determinaciones e indeterminaciones por igual. La determinación requiere de la indeterminación para concretarse. La indeterminación necesita de la determinación para formar nuevas determinaciones (Morín, 2004). En la razón dialéctica los contrarios se constituyen mutuamente y se resuelven en una misma cosa en un constante devenir. Por otro lado, la razón compleja agrega la indeterminación al devenir, para explicar las nuevas organizaciones de la realidad que emergen a través del tiempo como un continuum creativo (Castoriadis, 1996).

Entonces se tiene que hay un desfaseamiento entre teoría y realidad social, porque al parecer casi ninguna teoría ha conseguido caracterizar la complejidad de la dimensión histórica a cabalidad. Muchos de los cuerpos teóricos que usaron el método histórico para construir sus conceptos cerraron su apreciación de la historia en torno a sus propios supuestos y no modificaron sus valoraciones con relación a

la historia misma. En otras palabras, cometieron el error de ver a la historia como el medio que llevaría inevitablemente a un último fin o propósito.

Así sucede en el materialismo histórico y parte de las ciencias sociales críticas que apostaron por un racionalismo histórico trascendental, no de manera explícita en la teoría, pero sí en la práctica. Se pensaba que los hombres racionales, tras años de pensamiento acumulado tarde o temprano lograrían construir la gran teoría, la cual sería el fundamento de la última organización humana posible.

Una vez creada la gran teoría (creada como proyecto o construida desde los signos de la historia o los signos de la naturaleza), a partir de ella sería posible derivar automáticamente la verdad histórica, entendida ésta como aquella capaz de agotar todas las cuestiones fundamentales de la dimensión humana. En ese momento culmen, sería menester de los colectivos unir esfuerzos y clausurar la historia para cerrarla en torno a la gran teoría. Cualquier otro movimiento distinto al trazado por la verdad histórica debía ser considerado como reaccionario, o recesivo. Instituida la última forma posible de organización social, la sucesión de hechos transitaría solamente por su conformación y perfeccionamiento.

En otras palabras, la gran teoría en su forma última tras dominar el imaginario social del planeta sería la encargada de definir cómo sería la clausura de la historia. Así surgiría la tesis de la historia, entendida como la resolución definitiva de las contradicciones entre medios y fines en todo tipo de relaciones. La organización más racional del colectivo humano sería el producto final e inevitable del devenir histórico. La tesis histórica es la metaficción de la teleología histórica, que busca la construcción del fin último: el paraíso en la tierra, la plena realización de la utopía. Si la utopía es posible o no, es materia de otra discusión, lo fundamental en esa búsqueda por la forma ideal histórica son las maneras en las que se define la utopía y los caminos trazados para alcanzarla.



En otras palabras, tanto el materialismo histórico como algunas ciencias sociales críticas aspiraron a clausurar la historia en torno a la forma más perfecta posible de organización humana que se pudiera crear por la vía del conocimiento y la racionalidad.

En los primeros desarrollos teóricos sobre la historia no sólo se trató de definir cuál era su determinación, también se buscó definir cuál es su motor, es decir, cual es el elemento esencial que impulsa el cambio social. Para el materialismo histórico el motor de la historia son los procesos económicos y la historia, en realidad es la historia de los modos de producción (Marx, 1973). En contraparte, el capitalismo no tiene una visión procesal de la historia, sino episódica. En este punto es donde se introducirá un matiz para problematizar de otra manera la cuestión del determinismo biológico capitalista expresado sintéticamente en la idea de evolución.

Las críticas al determinismo biológico capitalista han transitado por diversos derroteros, entre ellos, la crítica a su ahistoricidad (Engels, 1873). Aquí se considera que el determinismo biológico, tal y como se entiende hoy en día no postula un trascendentalismo sin historia. Muy por el contrario, lo que postula es que el cambio social está única y exclusivamente determinado por los mecanismos de la evolución, siguiendo sólo las pautas biológicas. De esta forma se concibe que la historia “humana” es una extensión misma de la historia “natural” y en ella (en la historia humana) se repiten y perfeccionan los mecanismos propios de la evolución.

La sociedad sería bajo esa perspectiva una extensión directa del orden de lo natural. Las fuerzas que organizan al conjunto social serían las biológicas. Dichas fuerzas serían algo de lo que no se puede tomar conciencia o transformar a voluntad; sino que serían como fuerzas irresistibles, determinantes, que se manifiestan pura y directamente en los comportamientos y que se justifican u ocultan en lo ideológico.

Los signos de la historia (o, dicho de otra manera, las pautas fundamentales a partir de las cuales se puede “leer la historia”) serían las motivaciones vitales impresas en los cuerpos, los impulsos ocultos en los instintos, velados por las fuerzas sociales que tratan de reprimirlos. Al mismo tiempo las fuerzas sociales represoras serían resultado del instinto gregario (llevado a su máxima expresión en las civilizaciones modernas), que trataría a toda costa de mantener la cohesión social, aunque incluso entrase en contradicción con los otros instintos (Pinker, 2003, 2004,2012).

Bajo esta ideología el capitalismo, surge como la “mejor” organización social posible, puesto que es la más “compatible” con los instintos propios de la naturaleza humana. La historia “humana” simplemente ha seguido el camino que la evolución le marcaba hacia la civilización moderna, donde incluso el colonialismo fue un paso previo necesario y natural (Pinker, 2003, 2004, 2013).

Ahora bien, actualmente el problema no es que el determinismo biológico diga que no existe el cambio social postulando un trascendentalismo estático, ni escinde lo biológico de lo social (Engels, 1873) necesariamente. Tampoco es que asevere que no hay historia, sino, que postula que los mecanismos de la historia y el cambio social están subordinados a los mecanismos biológicos de la especie humana, moldeados por las pautas evolutivas.

Primero hay que apuntar a su concepto reduccionista de sociedad, que en el mejor de los casos es la interacción entre individuos. En algunas ocasiones se asume que hay cierta organización social, pero siempre como una suma de individuos. Las determinaciones económicas, políticas e ideológicas apenas si se insinúan en sus desarrollos teóricos y si se llegan a mencionar aparecen como un mero análisis de lo sensible, que no rebasa la pseudoconcreción (Kosik, 1967) de lo individual biológico. En un solo movimiento el determinismo biológico suprime la importancia de una extensa gama de fenómenos que ni los sociólogos empiristas se atreverían a ignorar. Los estudios históricos nos revelan que en realidad nunca existió un ser

humano biológico fundamental completo, que luego simplemente se asociara a otros para dar paso a la sociedad. O que los individuos existieran antes que el conjunto social como formas de vida totalmente independientes, ya que desde el principio los individuos y la sociedad se han determinado mutuamente (Lewontin, et al. 1987).

Segundo hay que desmontar la idea de que el orden natural se reproduce mecánicamente en la estructura social y que esta es simplemente una extensión funcional de los procesos evolutivos de la historia “natural”. El hombre ha logrado independizarse del dominio directo de la naturaleza y ha fundado nuevas estructuras con características propias que se rigen por sus propias regularidades que no son necesariamente variaciones funcionales del orden de la naturaleza. Entre el hombre y la naturaleza media la cultura y sólo en el campo de lo social histórico es que el hombre es tal (Rosen, 1986). Para el determinismo biológico el paso entre naturaleza y cultura es inexistente, en la medida que concibe que todo lo social es una extensión de las funciones biológicas de la especie humana. Primero, fundamentados en una rígida idea de naturaleza humana como inevitabilidad biológica argumentan la existencia biológica de un ser humano que llegará a ser tal sólo por medio de sus genes y su constitución evolutiva sin que otra determinación influya en ello (Lewontin, et al. 1987).

Tercero, la idea de historicidad determinista y lineal que se desprende del concepto de evolución presenta numerosos bemoles. Mucha de la historia “natural” es la simple concatenación de hechos que reproducen lo ya dado en un espacio determinado. Asimismo, el hombre no es una mera extensión de la naturaleza, sino que tiene la capacidad de transformarla por medio del trabajo, al mismo tiempo que se transforma a sí mismo (Engels, 1873). Plantear al ser histórico con base a un trascendentalismo biológico no modificable por otras pautas o determinaciones es un reduccionismo. ¿cómo pueden existir las etapas y procesos sociales como cosas en sí mismos si estos son sólo un reflejo o simulación provisional de una

determinación mayor? ¿El cambio social se da por los ritmos de la evolución o hay un desfase en la temporalidad en la que operan las pautas de lo social respecto a lo natural? ¿Los diversos fenómenos sociales en realidad no han producido cambios, sino que han sido simples hechos “centrifugados”, repetitivos, meramente reproductores de estructuras funcionales? ¿Todas las formas de cambio no evolutivo ya han sido delimitadas por la estructura funcional de la naturaleza?

Por otro lado, si se usa el determinismo biológico para interpretar las realidades sociohistóricas, notaremos que aparentemente tiene un peligroso acercamiento con la eugenesia y el darwinismo social (Lewontin, et al. 1987) además de que fortalece discursivamente las prácticas del poder asociadas con el racismo y el derecho de muerte (Foucault, 2000). Al concebirse que todos los humanos serán en esencia lo que enuncian sus genes, se entiende también que las sociedades son irremediabilmente expresiones de la naturaleza humana en proceso de evolución, y con ello se justifica directamente al colonialismo, al racismo, a las guerras, etc. como hechos “biológicos” inevitables de la historia “natural”. Se presentan como si hubiesen ocurrido necesariamente como parte de un perfeccionamiento evolutivo de la especie (Foucault, 2000).

Se propone concebir al determinismo biológico como una de las principales bases ideológicas del capitalismo actual. Pese a que se trata de un reduccionismo con numerosos problemas (teóricos y epistemológicos) que parte de un planteamiento de historicidad de baja densidad, lineal y determinista; éste tiene un poderoso alcance ideológico por su disfraz de ciencia con el que se oculta para argumentar sus postulados. El determinismo biológico ha fungido como una de las armas más poderosas para resguardar al capitalismo, ya que defiende en lo individual la existencia de una naturaleza esencialmente egoísta (y fundamenta la existencia de la sociedad de los “primordialmente” egoístas, que buscan su beneficio propio) (Lewontin, et al. 1987) y al mismo tiempo justifica las injusticias que sociedades

enteras han infligido a otras por vía de la dominación militar, económica y política, como ha sucedido con el colonialismo y el imperialismo (Foucault, 2000).

La ideología capitalista asume que el capitalismo actual es la máxima forma que la organización humana puede alcanzar. También se vale de una cierta concepción de historia para hacer esa afirmación, presentándose como el resultado más acabado, producto de la “evolución”. Muchos ideólogos piensan que el capitalismo ha llegado para quedarse, y que la historia sólo consiste en un continuo perfeccionamiento de éste. En otras palabras, en el fondo se piensa que el capitalismo ha llegado para clausurar la historia, y la historia en consecuencia se ha de reducir solamente a lo episódico.

Toda teoría que aspire a clausurar la historia parte de un malentendido de lo que es lo histórico. No sólo se trata de que las teorías no pueden agotar lo social: tampoco pueden reducir la dimensión histórica ni pueden predisponer su devenir. La historia es la determinación del presente y la indeterminación del futuro. Nada se puede comprender cabalmente hasta que no se ha manifestado y ha sido nombrado. He aquí una de las razones del desfase entre teoría y realidad: es debido a la complejidad de la dimensión histórico-social.

Además, la jerarquía de la complejidad aparece invertida en todas las teorías que pretenden clausurar la historia. Son las teorías, las instituciones, las significaciones, las representaciones, productos de la historia y no al revés. Son las teorías las que tienen un límite histórico en su validez y no la historia un límite teórico definido. Es decir, el campo de lo sociohistórico por definición es de mayor complejidad que cualquier teoría de la historia. El pensamiento dialéctico también es histórico ya que fundamenta su validez en la historia y no es trascendental a ella. El materialismo dialéctico debía definirse con respecto a la historia y no al revés como se pretendió desde el marxismo.

De esta conclusión es posible obtener un primer entramado de la complejidad que derivaría en una exigencia del pensamiento complejo: el estudio de la realidad tiene que estar fundado en un esfuerzo intelectual constante que intente reconstruir la mayor cantidad de dimensiones significativas del objeto de estudio, incluso más allá de lo que la teoría con la que se interpreta pueda contemplar. No se habla aquí solamente de cuestiones empíricas, que puedan llegar a contradecir una teoría. Se trata más bien de problematizar constantemente la conceptualización del fenómeno en el cuerpo teórico mismo, redefiniendo sus relaciones con otros fenómenos en razón de una nueva comprensión fundamentada.

Por ello es necesario que la salud colectiva se defina como un campo de conocimiento en permanente construcción y redefinición; para así, responder a la exigencia que impone el campo de lo social histórico y su despliegue continuo.

Por otro lado, para prevenir que todo régimen de dominación sea instaurado en el futuro es indispensable que la discusión sobre la justicia social quede permanentemente abierta y no se clausure en ninguna circunstancia (Castoriadis, 1995).

En otras palabras, ninguna organización humana presente o futura puede, ni debe proclamarse como la instauración definitiva de la justicia social, ni siquiera en un sector específico de problemas.

A continuación, se presenta un cuadro sintetizando los planteamientos anteriores:

<b>Racionalidades</b>	<b>Concepción de la historia</b>	<b>Concepto principal</b>	<b>Deficiencias</b>
Razón positivista	Historia Lineal episódica	Evolución, cambio social	Clausura de la historia por procesos evolutivos
Razón histórica	Historia de larga duración	Verdad histórica	Clausura de la historia tras la definición de la verdad histórica
Razón dialéctica	Historia como proceso	Determinación	Clausura de la historia tras la definición de la metateoría
Razón compleja	Historia como entramado de procesos	Síntesis determinación/indeterminación	Posible exaltación de lo episódico

Como conclusión se puede afirmar que toda construcción de conocimiento es histórica, porque está inserta en un contexto social y tiempos determinados. Y por el contrario no toda teoría social contempla la dimensión histórica en sus formulaciones ya que hay teorías que apuestan por un trascendentalismo a-histórico o por una linealidad episódica. Se considera que esas concepciones no tratan

adecuadamente la complejidad del problema de la historia, puesto que omiten muchos aspectos para validar sus formulaciones

Y de entre las teorías que toman en cuenta la dimensión histórica no todas lo hacen de la misma manera y muchas tienden a negar la lógica misma de lo histórico puesto que se cree que es posible una clausura de la historia. Las teorías que usaron el método histórico cometieron el error de fundar su apreciación de la historia tomando como referencia sus propios supuestos y no modificaron sus formulaciones con relación a los cambios sociales. En otras palabras, cometieron el error de ver a la historia solamente como el medio que llevaría inevitablemente a un último fin o propósito. De ahí que se resalte la necesidad de que las teorías estén abiertas a la historia, para evitar el desfase entre realidad y teoría como para evitar la formulación de acciones “mutiladas” que no sean capaces de resolver los problemas sociales.

Siguiendo todo lo anteriormente afirmado, lo que tenemos actualmente es una conformación histórica específica del complejo vial, una forma concreta entre todas las posibles. Es necesario hacer este apunte para descolocar la naturalización de la cual es objeto el complejo vial en algunos análisis al situarlo como un entramado determinado con unas características inamovibles. Por el contrario, el complejo vial incluso a nivel de infraestructura es un producto histórico y no simplemente el resultado inevitable de los procesos de movilidad.

#### **6.4 El problema del lenguaje en la disputa teórica de la hermenéutica con la semiótica: El lenguaje y la cosa en sí.**

El Hombre, es esencialmente un ser racional, escribía Marx (2014a), un ser racional que extrae sus ideas de la realidad material. Pero ¿es realmente tan simple la



problematización a la que debe someterse la cuestión de las ideas y del pensamiento en general? La historia no confirma la existencia de esa racionalidad trascendental que va por la vía del progreso constante (Foucault, 1971). Los desarrollos históricos tampoco confirman que la organización de la sociedad estuviese fundada sobre aspectos puramente objetivos de la realidad (Castoriadis, 1975).

La pregunta es válida, sobre todo si se considera el problema de la alienación. ¿Qué es lo que realmente explica la emergencia de la alienación si los seres humanos extraen las ideas tan sólo de la realidad material? Habría que preguntarse también si nuestros esquemas cognitivos están contruidos tan sólo para interpretar la realidad objetiva material.

Los pensamientos no existen en la psique tan sólo como representaciones indecibles o meras abstracciones asociativas o lógicas, también se estructuran en tanto lenguaje. Más aún, la condición misma de pensar la realidad está atravesada por el lenguaje y junto con él comparte una serie de características. La percepción o la aprehensión como procesos de asimilación de la realidad no operan significativamente sobre las determinaciones generales del lenguaje y la estructuración del pensamiento.

El problema del lenguaje puede ser resumido de la siguiente manera:

- 1.- El lenguaje no puede aprehender completamente la realidad.
- 2.-El lenguaje puede codificar ciertos aspectos de la realidad.
- 3.- E lenguaje rebasa a lo real y puede proyectar cosas que no están en lo real.

El análisis del lenguaje desemboca necesariamente en determinar los límites del conocimiento, pero al mismo tiempo, también sus posibilidades y la validez relativa de sus explicaciones. El lenguaje permite formular abstracciones con él; de ahí que el acto formal de conocer sea, esencialmente un acto de creación de sentido (Castoriadis, 1975) no una mera réplica especular del objeto real (Morin, 2004). En otras palabras, aún en el positivismo el objeto de conocimiento se “reconstruye” en la aprehensión del investigador, no simplemente se refleja.

El lenguaje no es una dimensión totalmente ajena a lo real, ni tampoco es su réplica, es la síntesis de algo nuevo. Esto significa que el lenguaje no implica un obstáculo para conocer, sino que en el mismo lenguaje está la medida de nuestro conocimiento sobre el mundo y las relaciones sociales. Es por ello por lo que nuestro conocimiento no puede escapar de las limitaciones del lenguaje, y simultáneamente el lenguaje posibilita la creación de nuevas pautas para entender la realidad.

Para expresarlo de una manera diferente, todo conocimiento se construye por medio del lenguaje, el cual no es un simple instrumento de comunicación constituido por un entramado de signos o una simple correspondencia de lo simbólico con lo real, sino todo un tejido que construye la realidad. Todo conocimiento se crea a partir de lo ya interpretado, no sobre signos de lo real (Foucault, 1970).

Esto es así para la hermenéutica, misma que se define como la teoría de la interpretación. Sin embargo, según la semiótica, que se define como la teoría del signo, si existen los signos de lo real (Eco, 1990) y si existe una correspondencia lineal entre lo real y el lenguaje. Para la semiótica el problema no es que el lenguaje no pueda aprehender la realidad, sino que el lenguaje posee cierta ambigüedad que impide una correspondencia clara entre el signo y la cosa real (Eco, 1990, 1998).

No obstante, el método de desambiguación propuesto por Eco (1990), tiene mucho de hermenéutica y de lenguaje y poco de signo de lo real, puesto que incurre en un exceso de lenguaje (múltiples formulaciones, aclaraciones, precisiones) para “reconstruir” los signos de lo real. Al final propone una reinterpretación de las palabras basada en una recodificación construida por medio del lenguaje y en el lenguaje, por lo que no rebasa el problema de la interpretación de ninguna manera, sino que solamente lo redefine.

Según Eco (1990), existen los límites a la interpretación, puesto que las palabras sólo se podrán interpretar en razón de los campos de significación contenidos en los signos. De ahí que aquí se afirme que una interpretación que tiene un solo sentido no es interpretación, sino semiosis. Es común que muchas teorías que se dicen “hermenéuticas” en realidad sean teorías semiológicas. La semiótica considera que las interpretaciones se justifican en los signos y que éstos además limitan a la interpretación. La hermenéutica por el contrario considera que “Los signos son interpretaciones que tratan de justificarse, y no a la inversa” (Foucault, 1971:24).

La plasticidad del lenguaje no corresponde con la teoría de los signos ya que el lenguaje posee cualidades que no son compatibles con las características esenciales de los signos y la producción de significado a partir de ellos. Los signos suelen ser contenidos cerrados que se refieren esencialmente a cosas muy concretas, reales o imaginarias (Eco, 1998). Los signos establecen relaciones con otros signos de maneras puramente exteriores (Eco, 1990). Sin embargo, en el lenguaje podemos encontrar palabras que toman como referencia a otras porque no tienen sentido en sí mismas, que se superponen a otras, que redefinen a otras (Foucault, 1970, 1971). Además, la semiótica no explica el problema del significante y el desplazamiento de sentido planteado por Saussure y desarrollado por Lacan (1966), donde los significados se encadenan en cadenas significantes que no tienen al final una referencia fundamental. Es decir, existen palabras que para entender su

significado se hace referencia a otras en una cadena interminable donde no se encuentra al final, una referencia concreta, un significado determinado.

Para la hermenéutica moderna, no hay más que interpretaciones (Foucault, 1971) y por tanto la interpretación puede ser un proceso ilimitado. Para la semiótica, los signos contienen el sentido de la semiosis y limitan la interpretación (Eco, 1990). “Esto, ante todo: si la interpretación no puede acabarse nunca es, simplemente, porque no hay nada que interpretar. No hay nada de absolutamente primario que interpretar pues, en el fondo, todo es ya interpretación; cada signo es en sí mismo no la cosa que se ofrece a la interpretación, sino interpretación de otros signos” (Foucault, 1971:22).

La dialéctica no aborda como tal el problema del lenguaje y ni trata de resolverlo, ya que busca validarse por otras vías. Sin embargo, si pasamos a la dialéctica materialista por esta problematización tenemos que ésta tiene como condición, necesariamente la existencia de signos absolutos, de signos que sean capaces incluso, de redefinir el lenguaje y los significados en razón de revelar una verdad concreta de lo objetivo real. Sin esta condición el materialismo dialéctico pierde gran parte de su validez interpretativa, por ello apuesta a que es posible hacer interpretaciones absolutas y de un solo sentido, aunque estas interpretaciones estén ocultas en otras construcciones de sentido o en los signos de lo real. De ahí su insistencia en hablar de “condiciones objetivas materiales” como si estas fuesen objetos concretos de la realidad y el lenguaje por igual.

La postura de Eco (1990) es muy parecida, puesto que afirma que es posible reconocer las posturas ideológicas cuando la realidad descrita no coincide con los signos. El sujeto del lenguaje de Eco (1990, 1998) es uno que puede redefinir el lenguaje y acercarlo a lo real, el sujeto del lenguaje de la hermenéutica es aquel que está completamente inmerso en la red simbólica del lenguaje (Lacan, 1966).

El materialismo para sostener su visión del mundo precisa que el sujeto que conoce sea capaz de desambiguar y precisar el lenguaje de tal manera que pueda expresar la realidad última de los objetos que estudia en palabras concretas. Un concepto construido desde la semiótica debe atrapar lo real totalmente y no sólo debe describir sus relaciones y su esencia. La dialéctica materialista tiene como condición que su conceptualización parta de los signos de lo real, de la lógica de lo material en sí misma reflejada en el lenguaje. Todo el razonamiento dialéctico tiene que operar sobre signos y no sobre significados. Sobre la certeza de lo material que es reflejada en el lenguaje, no sobre interpretaciones “ideológicas” (Marx, 2014a). Por tanto, la dialéctica materialista parte de una visión semiótica de la interpretación y por tanto no es verdadera interpretación.

Foucault afirma que “la vida de la interpretación, al contrario, es creer que no haya sino interpretaciones. Me parece que es preciso comprender muy bien esta cosa que muchos de nuestros contemporáneos olvidan: que la hermenéutica y la semiología son dos enemigos bravíos. Una hermenéutica que se repliega sobre una semiología cree en la existencia absoluta de los signos: abandona la violencia, lo inacabado, lo infinito de las interpretaciones, para hacer reinar el terror del indicio, y recelar el lenguaje. Reconocemos aquí el marxismo después de Marx. Por el contrario, una hermenéutica que se envuelve en ella misma entra en el dominio de los lenguajes que no cesan de implicarse a sí mismos, esta región medianera de la locura y del puro lenguaje” (Foucault, 1971:25).

Por otro lado, la crítica referente al lenguaje como retrato de la realidad material también aplica para la idea de inteligibilidad transhistórica de los signos que se desprende de la semiótica de Umberto Eco (1990). La creación sociohistórica de las ideas y los diversos proyectos de la sociedad que se han visto desfilar alrededor de la historia no tienen que ver solamente con retratar a la realidad natural, ni con extraer signos de ella (Castoriadis, 1975). Por tanto, es lícito también hablar de las

posibilidades de creación del lenguaje, puesto que su plasticidad permite proyectar e imaginar cosas que no existen en la realidad.

En un mundo ideal donde el lenguaje estuviera basado sólo en la codificación de signos, y los seres humanos extrajeran sus significados de la realidad material objetiva no sería posible la existencia de la alienación. Muy por el contrario, la alienación existe y se ha mantenido presente a lo largo de la historia y en ciertos momentos se ha sustraído de la crítica, sobre todo cuando se declara al mecanismo alienante como algo objetivo real, no siendo así.

Con estos razonamientos se concluye que la validez de la semiótica es relativa, puesto que busca desambiguar al lenguaje mediante el lenguaje mismo, y al hacerlo incurre en un exceso de lenguaje y en soliloquios que no son necesariamente precisos o concretos. Asimismo, se concluye que la validez del materialismo dialéctico también es relativa y requiere de una redefinición urgente para ganar vigencia histórica, puesto que se encuentra desfasado históricamente y ajeno al problema del lenguaje y su capacidad explicativa de la realidad ha sido limitada y cuestionada.

¿Por qué estudiar las significaciones? Hay que recordar que toda actividad humana está atravesada por el lenguaje y por los procesos comunicativos, de modo tal que los mecanismos de poder que fijan la desigualdad necesariamente también están presentes en el sentido y por tanto pueden ser rastreados mediante el estudio de las significaciones.

## **6.5 Conceptualización del lugar de las significaciones sociales imaginarias en el marco de la salud colectiva: Función semiótica del lenguaje, operación hermenéutica y creación de sentido**

En el primer capítulo se ha propuesto una clasificación general de las teorías sociales con base en su posición crítica y en su postura meta teórica. En este capítulo se hará una **clasificación general de las teorías sociales que estudian las ideas o que tienen una teoría sobre las ideas**. Para este fin se han construido las siguientes categorías: **función semiótica, operación hermenéutica y creación de sentido**. Esencialmente son conceptos abstractos que surgieron después de analizar diversas perspectivas teóricas en ciencias sociales y permiten clasificar a las teorías de acuerdo con las características y funciones que les otorgan a las ideas. Estas categorías son resultado de un esfuerzo reflexivo hecho para especificar las conceptualizaciones que las posturas idealistas pueden aportar al marco de la salud colectiva.

Antes de entrar en esa discusión es necesario aclarar que se define a las ideas como toda la serie de contenidos mentales que sean posibles formular en forma de representaciones, imágenes, símbolos, significados, significantes, discursos, significaciones, imaginarios, individuales y colectivos. En resumen, a todo contenido mental en general, esté expresado explícitamente o no, en el pensamiento, lengua hablada, escrita, gráficos, imágenes, sonidos y comunicaciones que se estructuren en tanto lenguaje.

**La función semiótica** define que las ideas sólo pueden ser o verdaderas o falsas. Cuando son verdaderas reflejan correctamente a la realidad y los significados corresponden a los signos de lo real. (Foucault, 1970). Cuando las ideas son falsas sólo pueden cumplir una función ideológica porque de ese modo sólo sirven para

encubrir, sustituir, distorsionar, opacar, redefinir, deformar y moldear la realidad. El binomio verdad-falsedad (Foucault, 1991) se refiere a esta función de las ideas y es una constante de las teorías de la ideología y la alienación (entendida solamente como enajenación respecto a la realidad) (Marx, 2014a). El análisis ideológico siempre contrastará las contradicciones entre el accionar (o la realidad social) y las ideas resaltando las contradicciones entre los signos y las palabras (Eco, 1990, 1998) y entre el decir y el hacer.

**La operación hermenéutica** se refiere a la posibilidad misma de la interpretación. Mientras que la función semiótica implica necesariamente que sólo existe una interpretación o un conjunto de interpretaciones verdaderas, la operación hermenéutica permite la posibilidad de múltiples e ilimitadas interpretaciones a partir de cualquier cosa que pueda ser referida. Es decir, la interpretación es ilimitada y puede tomar como referencia a los signos de lo real, a una interpretación de esos signos, a otra interpretación, a otra idea, en suma, a cualquier cosa.

Algunos autores consideran que la interpretación ocurre incluso a niveles de la percepción misma, puesto que no se interpreta únicamente desde los signos de lo real, sino desde otras interpretaciones, que básicamente son inflexiones del pensamiento. A decir de Foucault (1971) la representación se representa, es decir no hay una “cosa en sí” a partir de la cual la idea se genere, sino que la misma representación es una interpretación. Bajo esta perspectiva el lenguaje es una cadena infinita de interpretaciones y las comunicaciones sólo son posibles en la medida que pueden transmitir la posibilidad misma de la interpretación. Además, los significados no tienen una relación lineal directa con los signos de lo real, de ahí que sea posible la alineación, no sólo como enajenación respecto de lo real, sino incluso, como sustitución de lo real por los efectos del binomio verdad y poder (Foucault, 1970).



**La creación de sentido** se refiere a la posibilidad de crear mediante las ideas, sentidos a partir de una referencia cualquiera. Este acto de creación de sentido no está limitado ni por la función semiótica, ni por la operación hermenéutica y es genuinamente un acto de creación porque le agrega algo nuevo a las cosas referidas o incluso crea referencias desde una codificación cero.

La creación de sentido es la manifestación más compleja de la desfuncionalización de la psique humana y revela la potencia creadora de la imaginación. Es posible observarla desde el ingenio humano aplicado a la técnica, las artes, la política, la economía hasta las grandes creaciones históricas. Los seres humanos no observan la realidad solamente en tanto realidad material objetiva, sino que además crean propósitos y fines específicos. Estos fines concretos son puramente creación humana, pues no pueden deducirse de las cosas reales ni naturales y porque implican parámetros distintos a lo real y a lo natural.

Para Castoriadis (1996) la imaginación es una potencia creadora que se expresan principalmente en las ideas, pero que no se queda en ese estrato de la realidad, sino que participa activamente en la creación de la realidad social. Es decir, las ideas humanas desde que dejaron de ser puramente representaciones instintivas funcionales fueron rupturas con el orden natural en la misma medida que las sociedades pudieron establecer mediante su praxis social sus fines y propósitos.

La creación de sentido ocurre desde el nivel más básico de percepción y de cognición, ya que las “re-presentaciones”, no son un reflejo ni una imagen calcada del objeto real, sino que son auténticamente una “re-creación” del objeto real en la psique humana. Los rasgos de lo real se imprimen en la psique humana, pero a condición de adquirir un cierto sentido subjetivo-social.

Bajo esta perspectiva el paso de la naturaleza a la sociedad no es solamente una complejización de la realidad natural (Samaja, 2004) sino una auténtica ruptura del ser (Castoriadis, 1996), que pasa a conformar no solamente un nuevo estrato de autonomía relativa (Samaja, 2004) sino una nueva realidad en si misma que se organizarán de acuerdo con pautas sociales que imprimirá cada vez más su lógica a la realidad material (Castoriadis, 1996).

En contraste, las teorías materialistas subordinan el papel de las ideas a la realidad material. Es decir, las ideas cumplen una función para la realidad material y no al revés. En el modelo epigenético de Samaja (2004) se mencionan las operaciones hermenéuticas y las creaciones imaginarias, pero aparecen subordinadas a la función semiótica y las ideas humanas sólo son valiosas si son capaces de transmitir información fiable que aumente la complejidad del orden material. Los procesos de comunicación se conciben como procesos de transmisión de información que sirven para reproducir el orden.

Las posturas de Samaja y Breilh son semejantes en este punto, puesto que ambas se refieren a la versión marxista y neo-marxista de la dialéctica de la naturaleza. Breilh por su parte, además establece la diferencia entre razón instrumental y razón histórica permitiendo con ello la posibilidad de seguir otras discusiones respecto de la historicidad de los propósitos y fines de la actividad humana (Castoriadis, 1975). Sin embargo, a nivel del orden de las cosas, del logos, Breilh sostiene la misma postura que Samaja (Breilh, 2003, Samaja, 2004).

Dice Marx, que son los hombres (en sociedad) mediante su actividad transformadora, el trabajo, los que hacen la historia. Historia es aquí sinónimo de “historia de los modos de producción” (Marx, 1973). Las relaciones sociales aparecen solamente como relaciones sociales de producción en sus formas más concretas. Además, dichas relaciones están determinadas por la clase social.

Ampliando esta afirmación se tiene que son los actos concretos de los hombres y no sus ideas, ni sus maneras de pensar los que determinan la creación y transformación de la realidad social (Marx, 1973, Samaja, 2004, Breilh, 2003). Las ideas no son creadoras de realidad, sino transmisoras de información para movilizar los mecanismos sociales (Samaja, 2004). Las ideas subjetivas son irrelevantes porque el sujeto está contenido dentro de la estructura económica y esta determina su modo de ser y pensar (Marx, 1973).

Para Marx (2014b) la actividad transformadora de la naturaleza es el trabajo en sí mismo sin que medie propiamente ningún tipo de pensamiento creativo o inflexión de la subjetividad. Lo que existe en la mente del trabajador previo al trabajo es solamente una forma ideal del objeto que habrá de construir (Marx, 2014b) y para lo cual encamina su acción. El hombre pasa de ser una máquina biológica con funciones determinadas a una máquina social con funciones asignadas por la determinación económica de la sociedad en la que vive. Sólo los pensamientos racionales pueden ser útiles al hombre, ya que le permiten tanto entender la realidad material para intervenirla (razón instrumental), como proyectar propósitos y fines para la existencia humana (razón histórica). Para el materialismo marxista no existe ninguna otra clasificación para las ideas: o son verdaderas o son falsas.

Más aún, la teoría de la revolución se apoya en la verdad histórica misma, es la ciencia de la historia (2014b). Si los principios básicos de la verdad están definidos por la teoría revolucionaria, entonces el problema del lenguaje se reduce a la correspondencia de las palabras con los signos (Eco, 1998). Para el marxismo es posible superar la ideología e incluso la alienación misma (2014a). Para que ello ocurra es necesario que se domine el uso racional-semiótico del lenguaje, puesto que toda variación a la verdad histórica debe considerarse un error, una distorsión, o una desviación, en suma, una irracionalidad.

El trabajo *per se* es transformador y el pensamiento racional únicamente le secunda y más aún en el trabajo organizado en la colectividad. La praxis humana guiada por el trabajo va fundando su camino y estableciendo sus procedimientos siguiendo la lógica que dicta la razón instrumental. En la noción marxista de trabajo están unidos arbitrariamente la creatividad y la capacidad transformadora por medio de la acción. Los autores marxistas no se preguntan por las sociedades contemporáneas donde la creatividad y el trabajo se pueden efectuar por separado. Pareciera como si no fuese posible la existencia de trabajo (no alienado) que no sea creativo.

El problema con el concepto del trabajo marxista es que se da por hecho que el trabajo en tanto actividad y por sí mismo es capaz de producir cosas nuevas, sin que antes haya un proceso creativo que proyecte, prefigure y razone procedimientos nuevos para guiar las acciones. El trabajo, “fuerza transformadora de la naturaleza”, por sí mismo no puede hacer que haya avance alguno sin el acto de creación (no solamente proyección ideal, no solamente racionalizaciones) proveniente del pensamiento. Por ejemplo, podrían haber existido sociedades que desarrollaran trabajos avanzados en agricultura y que jamás hubiesen podido generar una nueva forma de producir y consumir.

Al parecer Marx piensa de esta manera puesto que da por hecho que el trabajo es creativo por sí mismo y que los actos de creación emergerán por repetición y complejización; o por medio de pensamientos racionales que son secundarios a la actividad en sí misma. El trabajo es una acción que va engendrando más acciones y este aunado a la organización colectiva va trazando un camino determinado que va predefiniendo el rumbo esencial de las transformaciones. De esta manera la sociedad surge como un nuevo estrato de la dialéctica de la naturaleza, pero no es como tal una nueva realidad, sino la misma realidad natural complejizada en la nueva realidad social.

Sin embargo, el ceñir todo a la racionalidad es impreciso. No se trata solamente de que el ser humano es racional, sino que además su mente no está anclada al instinto. El ser humano no simplemente trabaja, con base a proyecciones ideales de los propósitos de su trabajo, sino que además crea, planea y diseña acciones que con la finalidad de imprimir la lógica social en lo natural. Además, no todas las proyecciones para el trabajo proceden del trabajador, ya que los procedimientos para hacer las cosas se pueden generar o aprender en sociedad y requieren más que el trabajo en sí mismo para formularse, aun cuando del trabajo puedan surgir esas nuevas apreciaciones. Es decir, la construcción de la realidad social no se ha efectuado únicamente por medio de la racionalidad instrumental.

Samaja (2004) afirma que los parámetros por los cuales las sociedades han fundamentado su razón instrumental se pueden extraer de la observación de la naturaleza, lo que es contradictorio, puesto que no existen otras especies que practiquen propiamente hablando la agricultura o la ganadería, por ejemplo; y esas conclusiones no pueden surgir por sí mismas a partir de la observación de plantas, semillas y animales. La invención humana se manifiesta plenamente cuando las sociedades usan elementos de la naturaleza para sus propósitos y fines; y ese acto es puramente un acto de creación. Que se pueda estudiar objetivamente los fenómenos de la naturaleza para poder sacar provecho de ellos, no es condición suficiente para que aparezcan las grandes innovaciones en el mundo humano. Para ello es necesaria la capacidad creadora, no sólo manifestada como la capacidad transformadora del trabajo, sino también como capacidad de proyectar nuevos parámetros para la realidad. El acto mismo de construir conocimiento objetivo no ocurre simplemente para complejizar la realidad material, sino que ocurre como una ruptura con las formas de conocimiento anterior.

Las teorizaciones sistémico-estructuralistas-dialécticas-materialistas de Samaja (2004) reconocen la existencia de las operaciones hermenéuticas y de creación de sentido, pero su teoría está centrada únicamente en la función semiótica del

lenguaje. Por ello, es posible afirmar que esa es su postura oficial respecto a las ideas y de ahí la importancia de discutirla ampliamente en este apartado.

Si el lenguaje cumple únicamente con la función de complejizar la materialidad (Samaja, 2004) toda la realidad se mantiene únicamente en la lógica de lo material y la existencia de conciencias complejas como la humana no implica una ruptura, sino una continuidad del determinismo dialéctico. Samaja va todavía más allá al afirmar que el lenguaje y los procesos de comunicación forman parte de los procesos de complejización (procesos dialécticos) de la materia. Las ideas simplemente son portadoras de información que complejizan y funda nuevos estratos de realidad, pero no crean rupturas inesperadas, sino nuevos órdenes. Todas las posibles rupturas son absorbidas en un nuevo orden o reducidas en sus efectos por un orden superior. Es exactamente esta la postura marxista, que subordina los procesos ideológicos a los procesos económicos, ya que, si los imaginarios sociales pueden propiciar procesos sociales emancipadores, éstos serán anulados o controlados por los procesos económicos superiores.

Para Samaja (2004), todas las transformaciones se llevan a cabo puramente por las acciones e incluso así fue para la biocomunidad humana antes de la aparición del lenguaje. Las acciones por sí mismas se pueden heredar y transmitir; y el lenguaje simplemente cumple la función de complejizar la transmisión de información, ya que éste último está dentro de una estructura real material en constante proceso dialéctico. La sociedad en sus relaciones y acciones históricas es el resultado dialéctico de la complejización de lo material en las diversas estructuras.

Hay un problema con este enfoque y es que la emergencia del lenguaje no sólo mejoró la transmisión de información y la herencia cultural, sino que incluso posibilitó la emergencia de organizaciones sociales más complejas basadas precisamente en las características propias del lenguaje y el pensamiento abstracto

(estructurado en cuanto a lenguaje<sup>9</sup>). Además de considerar que las acciones sociales pueden generar nuevos parámetros por sí mismas sin apelar a la capacidad de abstracción que permite el lenguaje. Morín dicen que en tanto las ideas pueden ser ilimitadas (en el sentido de que pueden ser elaboradas y reelaboradas indefinidamente) las acciones no lo son y cualquier acto social pasa necesariamente por una validación social.

Por tanto, no puede existir una sociedad que llegue a la complejidad puramente por acciones, sino que es necesario que exista la capacidad de comunicar ideas que permitan actos de creación de sentido colectivos. Es impreciso decir que la herencia de acciones de las comunidades primitivas valide que el lenguaje y las significaciones sean sólo transmisores de información de lo real. Lo social no simplemente es la complejización de una misma ontología de lo real material, sino que es un espacio de ruptura que impone parámetros distintos a los de la naturaleza.

En cuanto a la operación hermenéutica se refiere, Samaja (2004) dice que las interpretaciones vienen de los “pre-juicios” construidos culturalmente y que existen como contenidos predefinidos en la mente de los sujetos. Pero las interpretaciones no son sólo constructos sociales a los cuales recurrimos para observar y darle sentido a la realidad, eso sería convertir a las interpretaciones en signos (Foucault, 1970). Desde el momento en que se representa una idea en la mente ésta ya se ha interpretado, incluso cuando se replique exactamente como se ha recibido. Todo objeto exterior representado en la psique humana pasa a formar parte de su mundo interior de una cierta manera. Del mismo modo que el mundo interior va conformándose de lo exterior, el mundo social es análogo a las representaciones

---

<sup>9</sup> Se dice que es estructurado en cuanto a lenguaje, porque el pensamiento puede transmitirse e interpretarse y para que ello sea posible se tiene que configurar como una codificación inteligible.

que en la imaginación colectiva son “re-presentación”, “re-creación” de las realidades, interpretadas a sazón de lo que la institución social dicta.

Y aunque las ideas tengan fundamento en cosas externas reales, sus características y funciones no se agotan únicamente en la función semiótica, puesto que sus contenidos la rebasan y no por ello son distorsiones o falsedades. Ahora bien, los materialismos generalmente suelen asignar a las ideas la función semiótica, a lo sumo, la operación hermenéutica. Por lo que su teoría sobre las ideas (representaciones, significados, significantes, ideologías, sistemas de creencias, etc.) es incompleta y no logra explicar toda la gama de fenómenos posibles referidos a éstas. También es necesario precisar que no todas las teorías que predominantemente estudian a las ideas son idealistas. Por ejemplo, la semiótica puede articularse perfectamente con el naturalismo biologicista e incluso respaldarlo en sus apreciaciones puramente materialistas.

Si bien es cierto que los enfoques idealistas han sido objeto de críticas agudas, también es cierto que muchas de estas críticas han partido de una profunda incompreensión de sus postulados básicos. Por otro lado, algunos enfoques sociologistas-materialistas han detonado procesos de inmunidad (Esposito, 2005) contra las posturas idealistas para mantener inalterada su lógica inicial de subordinar toda explicación a una “realidad objetiva externa material” que impone condiciones a la realidad social.

Por ejemplo, Enrique de la Garza (2006) acusa a un cierto grupo de teorías idealistas de hacer la afirmación implícita “todo es discurso”; no obstante, esa aseveración es imprecisa e incluso puede ser una falacia *non sequitur*. A continuación, se detalla el razonamiento.



Razonamiento A: Cierta grupo de teorías idealistas estudian únicamente el discurso.

Razonamiento B: Luego entonces esas teorías postulan que en el mundo social “todo es discurso”.

De que un cierto grupo de teorías idealistas estudien predominantemente el discurso, no se sigue que postulen que todo es discurso. Un razonamiento más preciso sería el siguiente:

Razonamiento A: Cierta grupo de teorías idealistas estudian únicamente el discurso.

Razonamiento B: Las posturas idealistas postulan que la explicación fundamental para el accionar social son las ideas.

Razonamiento C: Luego entonces, estas teorías idealistas estudian únicamente el discurso y lo hacen porque piensan que el accionar social se explica fundamentalmente por las ideas. No porque consideren que todo lo *que existe* es discurso.

Este error de razonamiento de Enrique de la Garza puede provenir precisamente de su visión materialista dialéctica puesto que:

Razonamiento A: Todo lo que existe es material.

Razonamiento B: Si se estudia únicamente lo material, se estudia todo lo que existe.

Estos razonamientos propios del materialismo pueden parecer incompletos, pero no lo son en realidad. Hay que recordar que el lugar de las ideas en el materialismo únicamente es el de representar a la realidad material para hacerla funcionar y complejizarla. Por lo que las ideas que se realizan se plasman en lo material y las

demás simplemente desaparecen por ser distorsiones o falsedades, por lo que no es necesario si quiera mencionarlas porque sus mecanismos son secundarios a la dialéctica.

Los materialistas consideran que estudiar lo material en sus niveles de complejidad y estratificaciones (Samaja, 2004) significa literalmente estudiar todo lo existente, de ahí que en sus críticas a las posturas idealistas en realidad sean una proyección invertida de sus propias posturas teóricas. Que los idealistas piensen que el accionar social depende fundamentalmente de cómo los hombres piensan y construyen su realidad no implica que desconozcan la realidad biológica de los cuerpos humanos, la materialidad de la realidad social ni la centralidad de la razón instrumental en la elaboración de las respuestas sociales a la realidad natural objetiva. O que se piense que el mundo sólo consiste en las ideas y no en realidades concretas.

Castoriadis (1996) va más allá y afirma que es el sentido social el que se vale de la materialidad para hacerla funcionar para sus propósitos y no al revés. El que se construya un tipo de infraestructura vial no acorde con los principios básicos de la seguridad vial tiene directamente que ver con la idea que tiene esa sociedad sobre la seguridad vial, no solamente con las condiciones objetivas del terreno sobre el que se construye. Efectivamente, existen condiciones materiales, pero los propósitos y fines de una sociedad respecto a sus procesos de movilidad son los que determinan cómo se construirán los caminos e incluso cuáles caminos se construirán. Hay que insistir en que algunos enfoques idealistas estudian principalmente el discurso, no porque crean que es lo único que existe, sino porque consideran que en él se encuentran algunas directrices profundas del accionar social.

También es cierto que no todas las ideas tienen la misma densidad e importancia y no todas se expresan de la misma manera. Hay algunas ideas que se fijan en ciertos sistemas sociales y se cosifican, con lo que adquieren otras propiedades distintas al común de las ideas.

Este tipo de ideas “cosificadas” y aparentemente transcendentales se llaman ideas reificadas (De la Garza, 2006). Éstas suelen fijar ciertos contenidos en los conjuntos sociales, pero en realidad no se convierten en una “cosa” externa trascendental como tal, sino que siguen siendo ideas. Eso sí, operan como “cosa objetivada”, pero siempre a condición de que produzcan efectos subjetivos, discursivos y de conceso-aceptación de la realidad que intentan sostener. Aun así, su lógica de reproducción y creación sigue siendo la de una idea y no generan nuevos procesos específicos por los cuales deban ser explicadas. Son sostenidas porque se asume que son reales o verdaderas, no porque por sí mismas en su cosificación produzcan un efecto de externalidad objetiva.

También se suele creer que por adoptar una postura idealista se acepta implícitamente que el estudio de la realidad social solamente pasa por investigar las interacciones sociales inmediatas. Los enfoques idealistas no necesariamente reducen su campo de investigación a lo inmediato porque todo lo dicho por cualquier sujeto siempre tiene densidad histórica. Por ejemplo, los procesos de cambio intergeneracional pueden servir para aclarar este punto. La juventud es la heredera de las instituciones y como tal es un periodo de preparación antes de entrar a la vida adulta. Durante su proceso de formación se le presenta la disyuntiva de reproducir y aceptar las instituciones tal y como las ha recibido o de transformarlas. Lo que por lo general sucede es que surgen pequeños cambios y al mismo tiempo hay una conservación de las instituciones. Esto ocurre porque todas las estructuras de la sociedad conformadas por los colectivos siguen operando discursivamente y por vía de las relaciones de poder y las instituciones, que también operan como grupos de fuerza, pero no una fuerza azarosa o determinista, sino con un sentido.

Aunque las interacciones sociales que den a conocer las significaciones sean inmediatas o sean por medio de propaganda ideológica del Estado o por procesos educativos, lo que importa es su contenido y su densidad histórica. Por medio de la significación y las instituciones nos relacionamos con el pasado, recibimos la herencia de los modos de pensar que han sido construidos en el pasado. No importa más el medio de transmisión de la idea que el contenido de la idea. No importa más el emisor del mensaje y sus intenciones particulares que el mensaje en sí mismo y sus fines últimos. Si una sociedad completa muere, mueren sus instituciones y como no hay dinámicas de transmisión intergeneracional de las instituciones sus espacios materiales pierden todo sentido original y toda la práctica social vinculada a ellos se pierde.

Las condiciones materiales heredadas no transmiten en sí mismas una lógica de lo social, necesitan necesariamente de las significaciones y la institución para hacerlas funcionar. Y el que sean herencia, no implica que lo material adquiera un carácter objetivo que imprima una lógica por sí mismo, porque también son herencia del imaginario social, de cómo los hombres del pasado pensaban que debía ser una cierta organización social. Pensar las determinaciones materiales como meras externalidades del sujeto es pensar de manera incompleta el accionar social. En ese sentido habría que considerar que existe tres tipos de realidades coexistiendo en dinámicas complejas, la subjetiva, la social (que es externa a lo subjetivo, pero no necesariamente objetiva, porque es resultado de la construcción de la realidad que hace una cierta sociedad) y la objetiva natural.

En ese mismo sentido también se puede refutar la afirmación de que los espacios materiales determinan cierto tipo de accionar social (De la Garza, 2006). El afirmar que los espacios materiales por sí mismos, sin referencia a las codificaciones, a la significación, a la subjetivación y a las instituciones producen efectos es semejante a decir que si un grupo social accede a una cámara de tortura medieval este

incorporará automáticamente a su práctica social la tortura por la lógica que le impone el lugar. Podría pensarse que una carretera con curvas peligrosas cumple esta condición sin embargo no es la carretera por sí misma como realidad material impuesta la que podría producir los accidentes. La carretera no surgió espontáneamente, sino que fue construida por otros quienes en su momento no tomaron en consideración el riesgo que implicaba. La decisión de continuar con la carretera en ese estado también tiene que ver con cómo se piensa u omite la seguridad vial. La manera en la que los conductores transitan por ese lugar también tiene que ver con sus ideas respecto a la seguridad vial, porque la curva no es necesariamente peligrosa por sí misma, sino que depende de variables como la velocidad para serlo.

Es por ello por lo que se considera que un enfoque idealista, sería más útil para describir las motivaciones profundas (en tanto ideas) que guían las determinaciones que se despliegan en los procesos de movilidad del complejo vial aunque por supuesto se reconoce plenamente la existencia de procesos materiales concretos y de fenómenos físicos y biológicos muy específicos que también pueden arrojar luz sobre las determinaciones del complejo vial y la respuesta social organizada a los accidentes, por lo que no es necesario aclarar que esta aproximación teórica es una más de las que son posibles construir desde la perspectiva de la complejidad.

Finalmente hay que aclarar que en esta disertación existe un pleno reconocimiento de que los procesos económicos de gran alcance producen determinaciones. Sin embargo, la diferencia radica en que no se concibe que estos procesos sean solamente producto de un desarrollo progresivo autónomo que se cierra sobre su propia lógica y que únicamente produce determinaciones con total independencia de los procesos ideológicos y políticos. Tampoco se concibe que los procesos económicos se han construido solamente como un desarrollo directo e inequívoco de la racionalidad instrumental y sus formas históricas que se han ido transformado conforme al desarrollo de los modos de producción. Tampoco se cree que la

apropiación de la naturaleza ocurra como un proceso de mera respuesta a la realidad natural objetiva.

En todo este desarrollo teórico se encuentra la necesidad de plantear respuestas a problemas de salud concretos, como es el problema de las lesiones de tránsito. Es el estudio de los fenómenos sociales, reconstruidos desde una visión crítica en objetos de conocimiento susceptibles a transformación, lo que fundamenta la necesidad de analizarlos en su complejidad inherente. Es decir, el fenómeno tal y como se presenta en la realidad, más allá de sus manifestaciones empíricas es, en esencia, complejo.

## **7. Marco conceptual.**

En este capítulo se explican a detalle los conceptos teóricos que conforma la problematización del tema de investigación. Son las categorías centrales a partir de las cuales se construyó el objeto de estudio y son las directrices a partir de las cuales se analizará el problema.

El estudio de los fenómenos sociales nos presenta una serie de cuestiones que se deben tomar en cuenta para que realmente se produzca conocimiento nuevo. Todo fenómeno social está anclado a prenociones, las cuales son preconstrucciones que operan como posibilitadores de interpretación y como facilitadores de la acción social. Estas prenociones suelen estar cristalizadas en la cultura, e incluso en el mismo lenguaje, por ello es indispensable que el investigador haga un ejercicio de deconstrucción sobre ellas. El estudioso de lo social no puede trabajar directamente con los objetos de la realidad aparente (objetos de la percepción) porque corre el riesgo de tener una comprensión superficial del problema a estudiar o de repetir esquemas de pseudocomprensión. Por ello es necesario que trabaje con objetos

reconstruidos teóricamente para así desentrañar las relaciones entre fenómenos, que en los objetos de la percepción aparecen ocultos (Bourdieu, 1999).

Los objetos de la percepción son simplificadores y oscurecedores por igual. Parece que revelan algo más, pero al mismo tiempo limitan en torno a un esquema cerrado de preconcepciones lineales, incluso de sentido común. Para ejemplificar esto, a continuación, se presenta un título alternativo para la presente investigación: “Significados vinculados con los procesos de prevención y atención a los accidentes viales de jóvenes en el área metropolitana de la ciudad de México”. En una primera instancia el título alternativo sugiere al lector una especie de claridad que antes no podía percibir en el título original. Esto ocurre porque las preconcepciones proveen de las referencias que faltan en el título original, puesto que es el autor el que tiene que explicar el sentido de cada concepto enunciado, dado que se ha efectuado una reconstrucción del problema de la realidad y se ha “traducido” a un nuevo “lenguaje”.

Si la investigación se basara en esas preconcepciones se vería severamente afectada tanto en su capacidad de comprensión como en sus alcances. Automáticamente las preconcepciones permiten la reducción de los temas, pero también cierran las interpretaciones, además de que condicionan a la linealidad en los procedimientos metodológicos. Por ello, en tanto que toda construcción social está atravesada con preconcepciones, éstas tienen que ser analizadas para poder establecer una nueva comprensión sobre los fenómenos.

El título de la presente investigación es una reconstrucción teórica de un conjunto de elementos observados en la realidad. En esta reconstrucción los fenómenos aparecen caracterizados sociológicamente y con ello se abren a la posibilidad de nuevas interpretaciones. Las caracterizaciones sociológicas también permiten desnaturalizar las relaciones entre fenómenos que en la percepción aparecen como algo dado y natural y no como algo construido socio-históricamente.

Todos los conceptos contenidos en el título de esta investigación son compatibles entre sí de tal forma que en tanto su enunciación general como en sus dominios de análisis particulares mantienen una directriz general que permitirá un análisis heterogéneo en los detalles e integrado en las generalidades. Asimismo, cada concepto tiene una densidad y dimensión distinta y aporta varios niveles de análisis a la comprensión del problema.

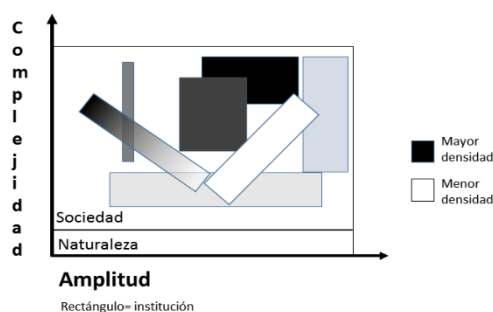
En los marcos conceptuales por lo general no se suelen desarrollar discusiones teóricas, sino que se usan para definir y detallar los elementos teóricos de la investigación. Su función principal consiste en ser una exposición general sobre las definiciones y sus alcances específicos, así como para justificar su pertinencia para el tema investigado.

### **7.1 La construcción del sentido social a partir de los procesos de significación**

El primer concepto que tiene que ser definido son los procesos de significación. Se trata del concepto de mayor densidad y es el que conforma el marco general de interpretación. No es posible entender lo que son las significaciones sociales sin hacer alusión antes al concepto de institución. La institución es la forma ontológica de lo social y se refiere a todo lo que ha sido instituido como un acto con sentido en el mundo histórico social (Castoriadis, 1975). La diferencia entre las instituciones radica en su orden jerárquico, densidad de contenidos que las fundamentan, consistencia de procedimientos que las sostienen en el tiempo y en su efectividad social (Castoriadis, 2001). Las instituciones son creaciones de la sociedad, puesto que han surgido de ella y al mismo tiempo, constituyen a la sociedad (Castoriadis, 2001). (Ver diagrama 1)



## Teoría del Imaginario social y la institución



Las instituciones tienen distintos niveles de complejidad, densidad y amplitud. Mientras que hay instituciones que son de poca densidad y mucha amplitud, hay otras que son de poca amplitud y mucha densidad.

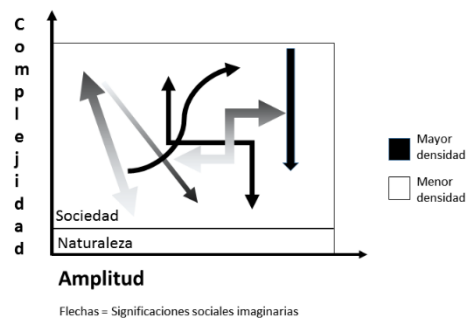
Las instituciones no necesariamente tienen un orden jerárquico, pero si pueden ser jerarquizadas con respecto a su importancia en una determinada sociedad. Por ejemplo, el lenguaje es una institución de altísima amplitud, densidad y complejidad y tal es su importancia que Castoriadis (1975) la ubica como la institución segunda.

El contenido de las instituciones son las significaciones sociales imaginarias. Estas últimas corresponden con todo sentido social que cree, sostenga, fundamente y legitime el orden establecido por las instituciones. La densidad o complejidad de los significados dependen directamente de la densidad de las significaciones sociales imaginarias que los originan. Las instituciones no son estructuras fijas, sino que son entidades fenomenológicas estratificadas que se mantienen en una tensión permanente entre lo instituido (imaginario social efectivo) y lo instituyente (imaginario radical); en medio de esta tensión se produce la creación (Castoriadis, 1996). Pueden llegar a aparecer como estructuras, pero eso sucede debido a su fijación en un determinado entramado de lo social y en función de una cierta configuración histórica. Por ejemplo, la democracia "representativa" articulada con el capitalismo en las sociedades modernas. No es que la democracia "representativa" forme parte de la estructura del capitalismo y sólo pueda existir bajo esa forma.

Como se podrá notar, la dinámica institucional no es lineal, por tanto, para acentuar esa característica se incluye junto al concepto de significación el concepto de proceso, que hace alusión a su dimensión histórica y cambiante. También se utiliza el concepto de proceso, porque el continuo histórico de las instituciones es una complejidad irreductible a causas. Lo que se puede observar en la unidad de un proceso es el conjunto de correlaciones que conforman la especificidad de un fenómeno, siempre relativo a sus determinaciones sociológicas.

Cabe aclarar que el nivel de densidad, complejidad y amplitud de las significaciones sociales imaginarias no depende de que hayan sido generadas por las estancias del poder o no, porque ellas mismas definen las formas específicas en las que el poder se legitima. Son las significaciones y las instituciones las que legitiman el poder y no al revés. (Ver diagrama 2)

Teoría del Imaginario social y la institución



Se utilizan los procesos de significación para hacer una caracterización sociológica del problema y darles peso a las interpretaciones. Es decir, se parte de una teoría de la sociedad para dar sentido a los discursos particulares, para después analizarlos y caracterizarlos

sociológicamente. Se busca el carácter social de los discursos en lo subjetivo y en toda vía informativa, no al revés. Por la amplitud y variedad de discursos asociados a la atención y prevención de lesiones por colisión de vehículo motor, éstos se conglomerarán en una sola unidad analítica llamada procesos de significación, para hacer alusión a los imaginarios sociales más abstractos que les dan fundamento. De esta manera, no será necesario analizar y especificar cada discurso que exista al respecto, sino que será posible generalizar los discursos en su contenido más

abstracto, sin necesariamente tener como sustento de esa abstracción, experiencias concretas o narrativas estrictamente individuales, grupales o institucionales. De este modo se descoloca la necesidad de contextualizar la problemática en torno a las personas estudiadas en específico, para colocar el acento en el imaginario social de la problemática. Dicho de otro modo, se rastrea significados que sean eco de las instituciones sociales, no sólo de individuos o grupos.

Toda entidad fenoménica del tipo sociológico o natural tiene una caracterización específica, así como un conjunto de relaciones con otros fenómenos y estructuras. Por tanto, al decir "procesos de significación en torno a", teóricamente hablando, lo que se está haciendo es ubicar todos esos procesos sociales asociados a la problemática central, que forma parte de las correlaciones de la unidad de indagación.

## **7.2 Las relaciones sociales son entramados complejos y estratificados**

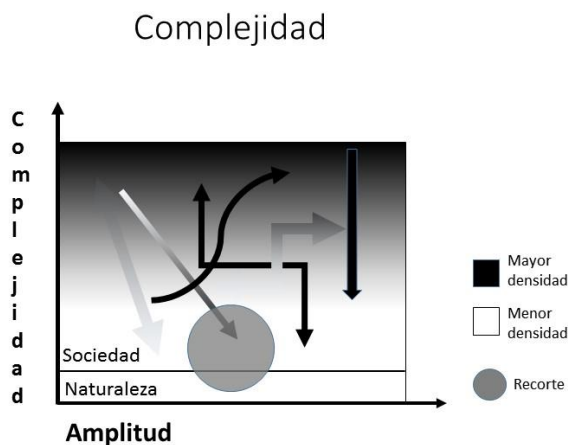
El segundo concepto que tiene que ser definido es el de complejidad. En este trabajo se tomará esta palabra en dos acepciones, tanto como una perspectiva para analizar la realidad, como el de una unidad de análisis. Para Morin (2004), no habría dificultad alguna con este planteamiento teórico, puesto que la concepción de un objeto teórico complejo presupone también la existencia de una perspectiva compleja que lo problematiza.

La perspectiva de la complejidad nos coloca en un campo de análisis aún por definir, que es cercano a la teoría de sistemas y de hecho toma algunos de sus conceptos, pero los aplica de distinta manera. Sin embargo, la perspectiva compleja no se reduce a afirmar que existen unidades que conforman un todo, sino que argumenta la necesidad de estudiar la realidad con base al supuesto de que las relaciones

causales simples no existen como tal en la realidad. Cuando en el ámbito científico se ha recurrido al método de reducción a la causa más simple, se ha operado un recorte sobre la realidad, con la finalidad de delimitar un fenómeno, pero de ninguna manera se ha definido las dimensiones y las relaciones que ese fenómeno tiene y puede llegar a tener con otros elementos (Morín, 2004).

Asimismo, no se trata solamente de que un conjunto de fenómenos actúe como un todo, como la teoría de sistemas podría sugerir, sino que, además, esos elementos construyen una nueva realidad, una nueva “cosa”, que es irreductible a las propiedades de los elementos que la conforman. La unidad compleja, al aparecer en la realidad no suma simplemente los efectos de los elementos que los contiene, sino que los transforma en una nueva realidad, que produce nuevos efectos. Sin embargo, hay que aclarar que el todo, es al mismo tiempo, más y menos que las partes (Morín, 2004, Samaja, 2004). Esto es porque las partes poseen propiedades y especificidades que no se reflejan en el todo y a la inversa, como ya se ha expuesto, el todo posee propiedades que las partes no tienen por separado.

Por ello, *la unidad compleja* como unidad de análisis es un concepto que puede ser ampliado en sus aplicaciones. Dado que se asume que la realidad es en esencia



compleja, que contiene elementos abiertos que se conjuntan y forman nuevas realidades, entonces se puede asumir que todo campo problemático que se quiera investigar contendrá, en tanto fracción de la realidad, unidades complejas.

También se puede aseverar entonces, que todo recorte metodológico al campo problemático, en consecuencia, tendrá necesariamente dimensiones complejas.

#### **7.4 La respuesta social organizada**

El tercer concepto que tiene que ser definido es la respuesta social a los problemas de salud. La respuesta social se refiere a como la sociedad interviene en la resolución de los problemas de salud y en la administración de los procesos vitales de las poblaciones. Es posible caracterizar a la respuesta social como una institución secundaria de altísima importancia con procesos y prácticas más o menos formalizadas y sistematizadas. También es una institución secundaria en tanto que todas las sociedades tienen una manera de intervenir en el proceso salud-enfermedad.

Para evitar confusiones con el pluralismo cultural (Breilh, 2010) cabe aclarar que aquí no se afirma que todos los colectivos tengan una sola forma de intervenir en los procesos de salud-enfermedad, sino que tienen una manera de intervenir que tiene imaginarios específicos que pueden ser caracterizados. Tampoco se puede negar que hay modos hegemónicos de intervención en salud, que son más generalizados y que están contruidos tomando como referencia modelos legitimados ampliamente, como es el caso del modelo biomédico (Menéndez y Di Pardo, 1996). No se ignora que la respuesta social es diversa, varía con relación a la sociedad e incluso del colectivo del que se trate y que está determinada por cuestiones ideológicas, culturales, económicas y políticas. Sin embargo, esta pluralidad no implica que los modelos hegemónicos de intervención no funcionen de manera generalizada en un Estado nación, por ejemplo, dando como resultado el que exista una cierta uniformidad en los discursos asociados a éstos.

Si bien es cierto que los procesos de atención y prevención, entendidos estos como dos de los componentes principales de la respuesta social a los problemas de salud contienen una amplia gama de fenómenos y estructuras implicadas, hay que tomar en cuenta que se analizarán tomando como eje organizador la problemática de los accidentes viales, lo cual provee de una delimitación importante.

### **7.5 ¿Qué es un accidente de vehículo de motor?**

El cuarto concepto que tiene que ser precisado son los accidentes de vehículo de motor, Estos se definen como la colisión de mínimo dos entidades físicas durante una movilización vial en donde por lo menos participe un vehículo de motor. Con esta definición amplia, se eliminan todas las ambigüedades que pueden surgir al definir un accidente de tránsito, al mismo tiempo que permite visibilizar una gran cantidad de escenarios posibles. Hay que tener en claro que hay diversos tipos de accidentes viales entre los que se encuentran: Salidas de la vía de circulación, vuelcos, atropellamientos, colisión entre dos vehículos y colisión en cadena. Teniendo presente la diversidad de accidentes viales se puede descolocar esa idea que sólo considera como sujetos de riesgo de accidentes a los tripulantes de los vehículos, idea que subsiste incluso en algunas intervenciones preventivas, pues proponen acciones enfocadas solamente en prevenir daños a los tripulantes de vehículos de motor y no en evitar daños a peatones o ciclistas.

También los accidentes se clasifican con relación a la gravedad de los daños resultantes. Se le llama accidente fatal, cuando existe al menos una víctima mortal, cuando sólo existe un herido o más se le clasifica como accidente no fatal, y finalmente se le clasifica como "sólo daños" cuando ninguna persona resultó lesionada o finada (INEGI, 2013).

Las causas de los accidentes son variables, pero involucran principalmente al error o intencionalidad humanas, el funcionamiento del vehículo en sí mismo y en algunos cuantos casos, a fenómenos de la naturaleza, como despeñaderos en las vialidades (OMS, 2002). Pero en este trabajo, más que identificar las causas de los accidentes de vehículo de motor, lo que se pretende es conocer cómo interviene la sociedad en su resolución, por ello, este tema es de importancia secundaria por el momento.

Cabe mencionar que en algunos documentos oficiales los términos “accidentes de tránsito” y “lesiones de tránsito” se tratan como equivalentes. Sin ser exactamente lo mismo son conceptos muy cercanos, implicados mutuamente, no son sinónimos necesariamente y en algunos contextos no deben ser usados como tal, porque pueden dar lugar a errores e imprecisiones analíticas. Según la Ley General de Salud un accidente es todo "hecho súbito que ocasione daños a la salud, y que se produzca por la concurrencia de condiciones potencialmente prevenibles." (LGS, 2016:57). Parafraseando la anterior definición y actualizándola de acuerdo con las nuevas pautas tenemos que puede decirse que un accidente (de cualquier tipo) es un evento súbito, altamente prevenible, que ocasiona lesiones o la muerte.

El accidente es la causa y los daños a la salud (las lesiones, pérdida de función o la posible defunción) son la consecuencia, forman parte de una misma ecuación; con matices importantes. Por ejemplo, un sólo evento accidental puede ocasionar más defunciones o lesiones que otro, debido a las condiciones específicas que le anteceden, debido a lo que ocurra durante el mismo accidente y en función de la respuesta a dicho accidente (SS, 2014b). Esta distinción cobra relevancia al revisar los datos, puesto que existe una diferencia sutil entre prevenir accidentes viales y prevenir lesiones de tránsito.

La falsa sinonimia puede atribuirse al cambio de paradigma respecto a los accidentes propuesto por los organismos internacionales, para dejar de concebir a los accidentes de tránsito como eventos aleatorios e inevitables, y pensarlos como

hechos altamente prevenibles (ONU, 2011). Por ello se consideró necesario dejar de llamarlos “accidentes” para distanciarse de ese concepto de inevitabilidad y estos eventos pasaron a ser nombrados debido a los daños a la salud que ocasionan.

La crítica principal radicaba en que el concepto de accidente hacía alusión a la imposibilidad de prevenir. No se puede prevenir un evento si no se conoce las causas, por tanto, no se pueden prevenir los accidentes de tránsito si se consideran eventos fortuitos. Al considerar a los accidentes como incidencias súbitas no es posible modificar las condiciones, porque estas condiciones no se conocen y se atribuyen al azar (Espinoza, 2007).

Por otro lado, una lesión se define como “el daño físico que se produce cuando un cuerpo humano se somete bruscamente a algún tipo de energía en cantidades que exceden el umbral de tolerancia fisiológica, o cuando se ve privado de uno o más elementos vitales, como el oxígeno”. La energía en cuestión puede ser mecánica, térmica, química o radiada" (OMS, 2008:1). Para el caso de las lesiones de tránsito el elemento clave son las altas velocidades de impacto que pueden desplegar los vehículos de motor; que fácilmente pueden producir una energía que supera con creces los umbrales de resistencia del cuerpo humano.

## **7.6 La juventud como institución**

El quinto concepto por desarrollar es el de juventud. Es común que la juventud se defina tan sólo con criterios etarios, aunque estrictamente hablando no es un concepto estadístico poblacional, sino un concepto sociológico. La juventud es una fase de transición que se ubica entre la infancia y la adultez. No existen definiciones concretas acerca de lo que es la juventud y su duración exacta es variable, ya que cambia según la sociedad en la que se desarrolla. También varía de acuerdo con el género, etnia, clase social, nivel de estudios, etc. (Brito, 1998).



En gran parte de los estudios sociológicos se estima que la juventud comienza con la pubertad y termina con la independencia socioeconómica, cuyo rasgo distintivo corresponde con la entrada a la adultez (Nateras, 2003). Es decir, comienza una vez que se es capaz de la reproducción biológica y termina cuando el joven entra a las instancias adultas del trabajo y responsabilidades formales de tiempo completo, como puede ser la formación de un hogar.

Este periodo no tiene valores fijos tampoco en las estadísticas disponibles. En el presente texto se considerarán jóvenes a todos aquellos que tengan entre 12 y 29 años.

La ambigüedad respecto a los criterios etarios con los que se ha tratado de delimitar a la juventud ha producido grandes discrepancias en los datos de las mismas instituciones públicas del país, lo que dificulta su estudio. Por ejemplo, el Centro Nacional de Vigilancia Epidemiológica y Control de Enfermedades (CENAVECE) define a los jóvenes como aquellos sujetos que tienen entre 15 y 24 años (SINAVE/DGE/SALUD, 2009), al igual que el Consejo Nacional de Población (CONAPO, 2010). En tanto, para algunos documentos y publicaciones del Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEGI, 2014) los jóvenes son todos aquellos individuos que tengan entre 15 y 29 años.

Además, algunas instituciones usan el concepto de adolescencia al mismo tiempo que el de juventud y otras suprimen el concepto de juventud. Por ejemplo, el Sistema Nacional de Información en Salud (SINAIS, 2007) sólo presenta datos de las diez primeras causas de muerte para la población adolescente de entre 15 y 19 años. La Encuesta Nacional de Salud y Nutrición 2012 (ENSANUT, 2012) define a la población adolescente como aquellos sujetos que están entre los 10 y 19 años. Ninguna de las dos referencias citadas hace alusión al concepto de juventud, ya que se considera como adulto (mayor de edad) a toda persona mayor a 20 años.

Todas estas discrepancias inducen confusión y obstaculizan el estudio de los fenómenos sociales asociados a la juventud. Este trabajo de investigación también tuvo esa dificultad, hecho que se verá reflejado en la disparidad de rangos de edad en las estadísticas revisadas.

Es extraño que las instituciones públicas del país no siempre tomen como referencia el intervalo de edad definido por la Ley del Instituto Mexicano de la Juventud, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 6 de enero de 1999; que en su artículo segundo define como joven a toda persona cuya edad comprende entre los 12 y los 29 años (DOF, 1999). Conceptualmente hablando, este rango de edad es el más correcto, puesto que tiene la extensión necesaria para englobar todos los fenómenos relacionados con el inicio, desarrollo y término de los procesos de juventud.

La juventud tampoco es un concepto empírico, puesto que no se refiere a los jóvenes tal y como aparecen en la realidad. ¿Existe como tal un objeto llamado “juventud” que dé cuenta de la realidad de los jóvenes? Esta interrogante es válida debido a la tendencia que hay en el ámbito de la investigación de estudiar a los jóvenes solo con criterios de edad. No basta con definir a la juventud solamente a través de intervalos de edad (Brito, 1998).

Esencialmente la juventud es una condición social que se desarrolla sobre escenarios sociohistóricos específicos. Es resultado de las relaciones de poder entre las generaciones y está intrínsecamente ligada con los procesos educativos que funcionan para crear agentes sociales que reproducirán el orden social (Brito, 1998).

La juventud al no estar absorbida por responsabilidades concretas crea un espacio de relativa autonomía con respecto a las instancias sociales (Brito, 1998). Gracias a esto, en el espacio juvenil se da una significativa producción sociocultural que busca la innovación o simplemente el cambio. La negación o relativización de los valores y normas del mundo adulto es una constante en las formaciones juveniles. Parte de esta negación también la aplican los jóvenes a los discursos sobre el riesgo y la prevención de accidentes.

En este caso el concepto de juventud será necesario para analizar la problemática desde una perspectiva sociológica, para de este modo poner de manifiesto la manera en que los procesos de juventud se relacionan con los accidentes viales.

### **7.7 La salud como proceso histórico-social**

La discusión respecto a la atención y prevención de accidentes también ha sido retomada en los análisis de los procesos de movilidad urbana. Si bien es cierto que idealmente las regulaciones deben buscar proteger fundamentalmente el derecho a la vida (Montezuma. 2009), también deben tomar en cuenta la considerable carga de morbilidad (en lesiones) que se produce como resultados de las colisiones viales. Por ello, se considera que para este problema es más adecuado hablar de un derecho a la integridad. En otras palabras, no solo se trata de que los accidentes producen muertes, sino que también hay que tomar en cuenta la gran cantidad de heridos con lesiones graves y posibles secuelas permanentes, los cuales son mucho más numerosos que los fallecidos. Por ello, se propone que cuando se hable de accidentes es más adecuado hablar en términos de salud.

La salud no es simplemente un valor funcional biológico, también es un ideal y un valor social (Samaja, 2004). Este valor no existe solamente como un proceso biológico, sino como un proceso histórico-social.

Muchas corrientes de pensamiento han reconocido ampliamente el vínculo de la salud con la sociedad. Las diferencias se dan en el cómo se da ese vínculo y el nivel de autonomía que tiene la salud como fenómeno (Minayo, 2015). Y precisamente en esa disyuntiva es que entra a discusión una cuestión muy importante: La teoría social desde la cual se interpreta el objeto sociológico. Cada enfoque tiene una noción distinta de lo que es “social” y sus relaciones con lo biológico, además de las definiciones de lo que es lo “histórico”.

Siguiendo estas reflexiones resulta importante plantearse ¿de qué manera se debe entender el carácter social de la salud a nivel ontológico? ¿Qué enfoque es el más idóneo para estudiar la determinación de la salud? (Laurell, 1994).

Una primera respuesta sería que la salud está determinada únicamente por lo social, es decir, que tiene carácter social en sí misma. Se ha demostrado que los grupos sociales tienen patrones característicos de enfermar y morir, y los determinantes sociales permiten explicar esas diferencias. Sin embargo, esta concepción no permite ir directamente a la base para explicar lo biológico y cómo se articula lo natural en este proceso (Laurell, 1994).

La segunda respuesta apuntaría a que los procesos sociales generan un conjunto de factores de riesgo. En esta concepción no se problematiza la noción de lo biológico y de lo psicológico, de modo que lo social es algo externo. Los procesos biológicos serían en sí mismos naturales e históricos al mismo tiempo (Laurell, 1994).

La tercera respuesta concibe a la determinación social como el eslabón más alto de una jerarquía de procesos. En este enfoque, la realidad se divide en diversas estratificaciones con determinaciones diferentes para cada nivel. Según el nivel se dan explicaciones distintas para los fenómenos de la salud, pues cada nivel tiene su propia lógica organizativa y alcances (Laurell, 1994; Samaja, 2004; Breilh, 2003). Este enfoque no requiere que el concepto de riesgo (ni el de factores de riesgo o comportamientos de riesgo) sea “absoluto”, ya que los niveles superiores de la organización de la realidad imprimen una nueva lógica a las determinaciones anteriores. Esto quiere decir que el concepto de riesgo tiene la capacidad de explicar a un cierto nivel la realidad, pero no puede erigirse como la causa última para los fenómenos estudiados. Como de hecho suele ocurrir erróneamente en los análisis de la salud pública con respecto al concepto de “comportamiento de riesgo”, que muy a menudo se usa para explicar a todos los niveles la ocurrencia de accidentes.

Esta última respuesta es la que la salud colectiva ha desarrollado para establecer su problematización sobre la salud. Este modo de interpretar la salud no es lineal, sino dialéctico. El objeto salud no existe como tal como una entidad diferenciada completa, sino que existe con relación a su polo opuesto, la enfermedad. El proceso vital es un continuo dialéctico con dos polos que entran en tensión constante. De ahí que el proceso salud-enfermedad es la síntesis de los dos momentos diferenciados del proceso vital. (Laurell, 1994).

Para la salud colectiva, la salud es un proceso, donde lo biológico y lo social están sintetizados y estratificados en diferentes niveles de complejidad. Los procesos históricos y sociales corresponden con los niveles superiores de determinación, donde al mismo tiempo los procesos biológicos están conservados, suprimidos y superados (Samaja, 2004). En esta visión no se contraponen lo individual a lo social, sino que las explicaciones se encuentran en la densidad de los procesos sociales que atraviesan a la salud. Los procesos biológicos no han desaparecido de la especie humana, pero su actual regulación no se debe puramente a pautas

funcionales de la naturaleza, sino que responden a regulaciones sociales (Samaja, 2004). Estas regulaciones han variado con el tiempo y se presentan de forma diferenciada según la sociedad en las que tienen lugar. La salud, como ente natural puro no existe, sino que es determinada por un conjunto de procesos sociales que la sujetan y definen.

Asimismo, no existe concepto de salud que no haga alusión a las normas, las cuales al mismo tiempo pueden llegar a constituirse como normas para la vida, las cuales siempre tienen un sentido social en general; no restringido simplemente a mantener los procesos vitales (Samaja, 2004). En las colectividades, las normas para la vida no se reducen a describir lo que es normal en cada situación que tenga como referente a la salud, sino también lo que es normativo (Canguilhem, 1978). Las normas, la disciplina, la construcción de dispositivos para controlar y moldear la vida tienen estrecha relación con el sentido que adquiere el *bios*, como el proyecto para la vida humana (Foucault, 1991). La palabra *bios* también puede leerse al revés, como “vida con proyecto”; tal es su significado literal, a diferencia de la palabra *zoé*, que significa vida a secas.

Los proyectos para la vida humana, los proyectos de salud están atravesados por ideologías políticas que se dicen descriptivas de la “naturaleza humana” y sus normas esenciales, pero que en realidad proponen modos de ser. Pareciera que desde ciertos enfoques teóricos no se problematiza las implicaciones profundas que tienen los modos esencialistas de ver la realidad. No es lo mismo una sociedad con valores incluyentes, que busca la igualdad y el respeto por la vida y la salud, que una sociedad formada por “egoístas” que están en una constante competencia en el libre mercado, en una realidad social que es extensión de lo natural y sus procesos evolutivos.

La vida y la muerte en estos dos tipos de sociedad tienen significados radicalmente diferentes: para el liberalismo biologista una muerte accidental es una deficiencia funcional: muere quien ha perdido la competencia por la vida y nadie más que el mismo difundo o el azar es responsable por ello. Lo mismo ocurre con los accidentes y las lesiones de tránsito: mientras que una sociedad incluyente los considera como algo prevenible y que se debe intervenir para evitarlos, una sociedad basada en los valores capitalistas liberalistas por excelencia considera que los accidentes sólo pueden ser resultado de la irresponsabilidad individual o del azar. El azar, la potente fuerza “creadora” y “destructora” de la naturaleza por medio de los mecanismos de la evolución ha continuado con su proceso transformador al dar las condiciones para que la muerte de un disfuncional, de un débil, de un lento ocurra y nadie es responsable por ello, como nadie es responsable por el libre mercado y la mercantilización de la salud, por la inflación que empobrece: son cosas espontáneas, naturales, legítimas; surgidas de las interacciones humanas.

Por ello, para el enfoque de la salud pública no es la determinación social la que produce los accidentes, son las conductas de riesgo: son los peatones que “cruzan viendo su teléfono celular”, son los peatones que “no usan los puentes peatonales” (Pérez, 2018); en otras palabras, aquellos “disfuncionales” que no siguen las normas. Estos contenidos “pseudomorales” se expresan en sentencias que parecen descriptivas, que parecen científicas, neutras y sin juicios, pero que en realidad ocultan una realidad más profunda y validan un sistema de valores bien específico. El individualismo exacerbado del capitalismo y el liberalismo ideológico expresado constantemente en las “teorías” que validan al sistema. Las campañas de prevención únicamente se basan en la toma de conciencia de las conductas de riesgo, no señalan a nadie, no juzgan a nadie, pero la despersonalización del mensaje no puede ocultar su trasfondo ideológico. No se trata de transformar los elementos problemáticos del complejo vial sino de buscar mecanismos que lo mantengan sin alterar su orden y sus implicaciones en el sistema económico y social que lo reproduce. De ahí que para esta ideología el único mecanismo posible para

el cambio sea la toma de conciencia, revelando nuevamente que se trata únicamente de un adoctrinamiento ideológico, de una cuestión pseudo moral.

Por ello es necesario reflexionar acerca de las ideas que constituyen nuestra apreciación sobre los fenómenos de la vida diaria para dar con la explicación de fondo. Seguro que muchos partidarios de la “sociedad egoísta y la libre competencia” si se les preguntase dirían que es inaceptable que ocurran lesiones y defunciones por accidentes y que pueden (y deben) intervenir de algún modo. Pero *en última instancia* su modo de ver el mundo acepta la inevitabilidad de estos acontecimientos y los justifica mediante ciertos mecanismos ideológicos con la finalidad de que la realidad social siga siendo la misma, porque preguntarse acerca de estos asuntos implica también cuestionarse cómo está organizado el complejo vial y la respuesta social organizada más allá de transformaciones superficiales de carácter paliativo que a menudo son propuestas por estos enfoques.

Como muestra de ello tenemos que la vía pública en los espacios urbanos está casi completamente configurada para el tránsito de vehículos de motor particulares. La cada vez más costosa infraestructura necesaria para mantener el modelo del automóvil particular progresivamente genera más problemas, de salud, de movilidad, de espacio, y ambientales (ONU-Hábitat, 2016). Se requiere reorganizar el complejo vial de manera tal que sus principios tengan por objeto garantizar la movilidad al mismo tiempo que se respete el derecho a la salud, a la vida y la seguridad de los usuarios y el modelo actual centrado en el automóvil particular impide esa transformación. Hay muchos intereses económicos vinculados con el actual modelo de complejo vial, desde la industria automotriz, de seguros, e incluso las alianzas público-privadas para la construcción de infraestructura.

Tomar a la salud como un valor histórico-social nos permite hacer un diagnóstico de lo que son las cosas y proyectar un ideal de lo que deberían de ser y esto también es cierto para el problema de los accidentes viales. El valor salud tiene una estrecha



relación con la construcción de normativas para la vida, entendida ésta última como vida con un proyecto, con un sentido. Este sentido no es puramente biológico, o psicológico, sino que es en última instancia social e histórico. Las normas para la vida no deben entenderse solamente como emergencias incidentales de procesos biológicos ni debe asumirse que la adaptación y mejoramiento de las condiciones de vida es un proceso automático que deviene de los procesos evolutivos.

Tampoco debe asumirse que lo psicológico es una extensión del dominio de las funciones biológicas. El ser humano posee una psique desfuncionalizada que le proporciona la capacidad de imaginar cosas que no están en la naturaleza, además de que le permite la sustitución del placer de órgano, por el placer de representación (Castoriadis, 2001). Hay una relativa autonomía psicológica que también permite explicar las variaciones en los procesos de adaptación y en la adopción de normas para la vida. Más aún, a nivel fisiológico no existe una sola norma fisiológica, sino muchas, hay modos diversos de andar por la vida (Canguilhem, 1978). Las normas fisiológicas por las que transitan los seres vivos son heterogéneas y diversas, no concretas e ideales al mismo tiempo, como pretenden ciertas interpretaciones biologistas. Sin la existencia de una norma fisiológica ideal natural, es imposible sostener que en la naturaleza existe un modo certero e inequívoco de llegar a ese estado ideal por medio de la adaptación, o a la inversa, que una adaptación sea la expresión de esa norma ideal. Es decir, deben tomarse los valores sociales superiores construidos a lo largo de la historia como medida para establecer lo que es la salud y las normas para la vida y no al revés, tomar los parámetros funcionales como medida para los procesos sociales como lo hace el evolucionismo en el capitalismo con el “gen egoísta” y la “naturaleza humana”.

El proceso de adaptación como lo define la salud colectiva no tiene que ver con la emergencia de normas ideales que devienen de la naturaleza y que se mantienen inalterables e incluso determinando lo social, sino con la capacidad que tienen los seres vivos, en específico los humanos, en el cuerpo y la mente de responder con

plasticidad al ambiente con diversos modos de andar por la vida históricamente específicos. Con esta acepción se abandona la separación entre lo interno y externo, es decir, tanto nuestras características como seres humanos y las llamadas condiciones ambientales son socialmente creadas de manera concreta en un momento histórico específico (Laurell,1982).

Sintetizando, tenemos que la discusión teórica de la salud colectiva sobre el proceso salud-enfermedad se desarrolló con respecto a los procesos biológicos y su determinación social. Es decir, se buscó estudiar la manera particular en la que los procesos sociales transforman a los procesos biológicos. Como conclusión se afirma que las formas históricas de los procesos biológicos y las normas para la vida son expresiones particulares de lo sociohistórico. En otras palabras, la salud es un proceso histórico-social.

Si la salud es un proceso histórico-social es necesario aclarar cómo ha de entenderse esa dimensión en esta tesis. Lo histórico es el espacio de la creación a nivel social, institucional, colectivo, grupal e individual. Todos los elementos de la historia precedente y actual se juegan en una tensión permanente entre lo instituido y lo instituyente (Castoriadis, 2002). Los actos y el sentido le dan forma a la institución social, la cual es siempre histórica, específica y relativa. El dominio de lo sociohistórico no es una estructura que se repite con variaciones, sino un modo de ser (nomos) que define como debe ser toda actividad económica, política, ideológica y cultural (Castoriadis, 1975). La institución de la sociedad es una complejidad irreductible conformada por determinaciones ideológicas, políticas y económicas.

Además, la historia se refiere a cómo son las sociedades en el tiempo. Las sociedades cambian, pero también reproducen instituciones anteriores. De tal manera que hay una tensión permanente entre el acontecimiento y la estructura, que bien podría tomarse como una derivación de la tensión entre lo instituido y lo instituyente, pero en otro sentido. Hay que aclarar que no se niega que existan

estructuras sociales, sino que la sociedad como tal no es una estructura, sino que la sociedad conforma estructuras y asume una forma estructural con todas sus propiedades, que es diferente. Tampoco la estructura social es una derivación directa y subordinada de las estructuras económicas y políticas. Al contrario, la sociedad conforma esas estructuras, porque de hecho puede transformarlas de acuerdo con su “nomos”.

Teorizar sobre las determinaciones de la estructura capitalista y estudiar en colectivos específicos cómo éstas determinan los perfiles de salud es el camino clásico de un estudio de la salud colectiva. No obstante, en este trabajo se propone estudiar a los procesos sociales vinculados con la creación de sentido y sus formas históricas específicas para dilucidar lo que estos enfoques pueden aportar al estudio de los perfiles de salud.

Los perfiles de salud-enfermedad no son solamente resultado de procesos biológicos, ni tampoco son resultado mecánico de las determinaciones económicas. En lo social existen una diversidad de matices, de articulaciones políticas e ideológicas que pueden dar cuenta de ciertos aspectos específicos de los perfiles de salud. Concebir a la sociedad en sí misma como entidad, como una determinación superior a los dominios económicos, políticos e ideológicos permite poner de manifiesto la complejidad propia de las relaciones sociales. La complejidad del entramado social produce nuevas transformaciones en el proceso salud-enfermedad. Cabe recordar que el entramado social no es lineal, sino estratificado, se organiza en torno al poder de facto y a las tensiones políticas y económicas. Por ello, el proceso salud-enfermedad tienen múltiples configuraciones que se expresan en los perfiles de salud diferenciados. En ese sentido, la construcción histórica de la juventud tiene directamente relación con el perfil de salud de los jóvenes.

Canguilhem (1971) además añade a su definición de salud el ineludible vínculo que tiene con la medicina al aseverar que ésta “técnica humana” sirve para prolongar los procesos vitales. La salud es la entidad-valor-normativa y la medicina es la práctica-técnica humana que incide sobre ella, ya sea para mantenerla o restablecerla. Esta definición que parece deducirse de manera automática tiene sus limitaciones puesto que la disciplina médica no surgió con la finalidad de extender los procesos vitales, sino que se constituyó desde el principio como una superación dialéctica de las funciones biológicas y una extensión de orden social en los procesos vitales (Samaja, 2004).

La salud es un proceso histórico-social que existe bajo dos acepciones: como valor normativo social y como espacio de intervención para el control social. En las sociedades occidentales una de las bazas principales del poder es el control de los procesos vitales en pro del fortalecimiento del proyecto económico y político (Foucault, 1979). Este control se realiza por medio de la medicina, que es el campo multidisciplinario donde estas prácticas se efectúan. Se define aquí a la medicina en un sentido abstracto, como al conjunto de disciplinas, saberes, prácticas e intervenciones construidas para incidir sobre el cuerpo y sobre el proceso salud-enfermedad. E incluso más allá de una simple intervención, la medicina toma por objeto a la salud y lo redefine de acuerdo con sus propósitos y lo hace funcionar dentro de la lógica del poder.

Toda relación es una relación de poder (Foucault, 1991), de tal manera que, si la salud se construye como un objeto contenido en el entramado de lo social con la medicina como mediador, también debe responder a las estructuras de poder. Las normas no están construidas democráticamente, sino que se construyen en el poder y se diseñan para generar mecanismos que tienen como propósito modificar el proceso vital, transformarlo no en tanto a sí mismo, ni en tanto a los valores idóneos para la vida y la buena salud; sino en tanto un valor normativo social inserto en el poder; el cual es una síntesis del deber ser ideal de las disciplinas y de las normas

sociohistóricas creadas con fines administrativos, políticos y de control social (Foucault, 1979).

De esta manera lo relevante ya no es solamente si los grupos hegemónicos definen a la salud de tal o cual manera, si incluyen o no aspectos integrales en sus apreciaciones; sino determinar de qué manera se administran los procesos vitales y que mecanismos existen para hacerlo. El concepto de administración de la salud es mucho más profundo de lo que parece en primer término. Pensando en el actual tema de investigación sería relevante preguntarse: En lo concreto ¿de qué maneras se interviene para prevenir y atender los accidentes de vehículo de motor? ¿Con que valores, con que procedimientos y recursos humanos y materiales? ¿Qué intervenciones se omiten? No se trata solamente de definir cuántos recursos financieros se destinan a la prevención y atención de accidentes, sino cómo se manejan esos recursos, quién maneja esos recursos, bajo que supuestos ideológicos y políticos, con que procedimientos, con qué resultados.

Ahora bien, la respuesta social a los problemas de salud no se restringe al campo de acción de las instituciones. Las intervenciones sociales de vigilancia, administración y sujeción de la salud están en todo el cuerpo social, dado que se encuentran en los sistemas simbólicos de cada cultura. Es decir, el objeto salud en tanto valor humano le corresponde también por su interrelación con el poder una dimensión político-cultural-subjetiva múltiple.

Tenemos entonces que la especificidad del proceso salud-enfermedad, está determinada por la variedad de procesos naturales y sociales que además lo definen, lo sujetan y lo transforman en su relación abstracta con las estructuras sociales. Por ello se define en este trabajo a la salud como la capacidad histórica específica que tiene las sociedades (las instituciones, los colectivos, los grupos, los sujetos) para intervenir, modificar, instituir y crear normas para la vida, mediante mecanismos económicos, políticos e ideológicos concretos, con los cuales crean

estratificaciones y generan dinámicas de inclusión/exclusión. Al mismo tiempo existe implícita y explícitamente una administración de la salud de facto, organizada en significados que hace que los actores intervengan de manera diferenciada los problemas de salud.

Se concluye este apartado diciendo que la salud como valor humano de autodeterminación liberado de los procesos alienantes puede contener en su doble dimensión ética-política-normativa un elemento de autonomía en tanto sea posible apropiarse y proveerse de los medios para ejercerla como un derecho a la vida “con buena salud”. Eso sí, teniendo de trasfondo como condición necesaria un conjunto de determinaciones políticas, económicas e ideológicas organizadas de tal manera que favorezca la vida y los procesos saludables.

## **8. Antecedentes**

Los resultados de la búsqueda de los antecedentes bibliográficos del problema de investigación tienen que ver directamente con el tipo de investigación que se está desarrollando. En ese sentido, aquí se propone que existen tres tipos de investigación:

- a) Investigación de réplica, que es la que se hace con la finalidad de probar, recontextualizar o contrastar resultados de otras investigaciones.
- b) Investigación “deductiva” de comprobación “empírica”, que busca demostrar las afirmaciones de una teoría, o cómo se da un cierto proceso general descrito por una teoría en un contexto específico.
- c) Investigación derivada, que es la que se elabora a partir de la construcción o replanteamiento de un problema de la realidad o de un problema teórico. De este proceso emana una serie de nuevos problemas que demandan ser

tratados con un nuevo enfoque, necesariamente distinto a los que tradicionalmente suelen usarse.

Si se está elaborando una investigación de réplica evidentemente se encontrarán una gran cantidad de trabajos similares, aunque aplicados a diversos contextos. En una investigación teórica “deductiva” de comprobación “empírica” la búsqueda de antecedentes dará como resultado el hallazgo de muchos trabajos con aproximaciones teóricas equivalentes. Finalmente, en las investigaciones derivadas por lo general no se encuentra producción bibliográfica cercana a los planteamientos específicos ni a las construcciones teóricas concretas elaboradas para el objeto de estudio. Por lo que, estrictamente hablando, los antecedentes de este tipo de problema de investigación suelen ser las diversas aproximaciones que tienen que ver con las temáticas generales contenidas en el planteamiento del problema.

Es a partir de una revisión bibliográfica que se puede comprender mejor dónde se sitúa una problematización en el marco de la producción científica formal, así como formular de manera más eficiente su posible aportación al conocimiento. Con el propósito de ubicar, así como detallar la especificidad del problema de investigación aquí desarrollado, se hizo una revisión documental para encontrar posibles consonancias y disonancias con otras investigaciones.

Para ese fin se realizó una búsqueda con palabras clave en los buscadores, Scielo, Dialnet y Redalyc siguiendo dos procedimientos: palabras clave por separado y cadena de palabras clave, de acuerdo con los dos tipos de búsqueda disponibles:

- a) Búsqueda adyacente, que consiste en introducir una cadena de palabras clave pidiendo al buscador que muestre todas las coincidencias posibles para cada palabra (aunque las demás palabras clave no se encuentren).

- b) Búsqueda yuxtapuesta que se trata de indicarle al buscador que muestre sólo la coincidencia de 2 o más palabras clave.

Para la búsqueda yuxtapuesta se utilizaron las siguientes palabras clave: *accidentes, accidentes viales, accidentes de tránsito, juventud, jóvenes, complejidad, complejo, significado, significación, proceso.*

Para la búsqueda adyacente se usó una mayor cantidad de palabras clave con la finalidad de encontrar todos los trabajos que pudieran tener una relación con los temas investigados, por lo que se usaron las siguientes: *Accidentes viales, juventud, jóvenes, juvenil, complejidad, complejo, procesos de significación, significación, significado, lesiones de tránsito, accidentes de tránsito, accidentes de tráfico, traumatismos viales, siniestros de tránsito, lesión, lesiones, vial, vialidades, tráfico, carretera, tránsito, flujo vial, peatones, peatón, ciclista, motociclista, automovilista, automóvil, educación vial, imaginario social, transporte, transporte de carga, policía de tránsito, movilidad e infraestructura vial.* Los criterios para seleccionar los trabajos en este tipo de búsqueda fueron:

- 1) Documentos en los que coincidieran 2 o más palabras clave.
- 2) Con relevancia teórica para el problema.
- 3) Que tuvieran relevancia metodológica.
- 4) Vinculados con temas de salud.
- 5) Para ilustrar la diversidad de temas asociados a la juventud.
- 6) Para revisar cómo ha sido abordado el tema de los accidentes de tránsito.
- 7) De Latinoamérica y España

Siguiendo los criterios de búsqueda mencionados se seleccionaron 199 documentos sobre las temáticas arriba especificadas, de los cuales se revisaron a detalle 16. Para el marco teórico se encontraron 157 documentos, de esos se



seleccionaron 34. Para la metodología se encontraron 45 documentos y se revisaron 7.

No se encontró ninguna investigación que planteara la problemática de los accidentes viales de la juventud desde la perspectiva de la complejidad y la significación. Las investigaciones más cercanas al presente tema de investigación fueron las que se referían al problema de los accidentes viales en jóvenes. Sobre estas dos temáticas en conjunto, se encontraron un total de 7 artículos, de los cuales 2 hablan de jóvenes de México y uno de una comparación entre jóvenes de Guatemala y España. Los 4 trabajos restantes se refieren a jóvenes de España solamente.

Llama la atención que todos los trabajos coinciden en que se debe promover la toma de conciencia o la sensibilización entre los jóvenes, para así lograr un cambio de actitudes que desembocará eventualmente en un cambio de conducta (Fernández, *et al*, 2016; López y Osca, 2007; Hidalgo, *et al*, 2008; Rodríguez *et al*, 2011; Rodríguez, 2014; Dorantes, *et al*, 2015; Mirón y Laborín, 2015; 2016 García, 2016). Se insiste en presentar las estrategias de difusión de información como estrategias educativas sin explicar a detalle porque razón se les considera formativas en sí mismas. Tampoco se especifica por qué se cree que la difusión de información mediante spots de radio y televisión, carteles y folletos informativos que contienen información general sobre accidentes es la única y la mejor estrategia posible (Hidalgo, *et al*, 2008; Fernández, *et al*, 2016). Solamente un trabajo respaldaba la importancia de implementar programas educativos de seguridad vial desde la educación básica, argumentando que los jóvenes estudiantes suelen tener interés en el tema; además de que al aplicarse a edades tempranas los programas llegarían a más población (García 2016). El proceso educativo descrito en el programa educativo es más complejo que la simple emisión-recepción de la información planteada por las estrategias de difusión de información.

Los textos también coinciden en señalar que las principales causas de los accidentes para el caso de los jóvenes son: 1) que no saben estimar los riesgos, 2) la falta de experiencia en la conducción 3) y la inclinación a buscar el riesgo (Hidalgo, et al, 2008; Rodríguez, 2014; Mirón y Laborín, 2015; 2016; Fernández, *et al*, 2016). Pese a que esas explicaciones pueden parecer un tanto incompletas, incluso reduccionistas desde una perspectiva compleja, es alentador observar que, al mismo tiempo, algunos de estos trabajos reconocían abiertamente las limitaciones del enfoque de las conductas de riesgo. Se aceptó que las determinantes económicas y socioculturales explicaban las diferencias en la carga de accidentalidad y lesiones entre los países de diferentes ingresos, aun cuando la exposición al riesgo fuera la misma entre los jóvenes (Rodríguez, 2014). También se reconoció que el entorno físico, los autotransportes y las condiciones de la infraestructura vial no eran tomadas en cuenta por estos enfoques pese a que se lograba intuir que eran determinantes en la ocurrencia y distribución de los accidentes (Hidalgo, et al, 2008). Estos trabajos sin llegar a formular una noción de complejidad por lo menos reconocen que el problema de los accidentes viales depende de más “factores” que los que se suelen tomar en cuenta desde la mirada de la salud pública tradicional.

Que algunos estudiosos del tema consideren que las explicaciones actuales no son suficientes para entender el problema, ni para dar soluciones más integrales es un avance importante. Es a partir de estas apreciaciones del problema que se puede justificar el uso de la perspectiva compleja para reconstruir y analizar el problema de los accidentes viales en jóvenes bajo nuevos referentes que busquen explicar de mejor manera los fenómenos asociados. Además de posicionar el presente planteamiento problemático en el lugar correcto que le corresponde: el de la construcción y replanteamiento de un objeto de estudio que tradicionalmente ha sido estudiado por perspectivas teóricas que no han podido abordar la cuestión apropiadamente. Eso mismo se ha visto reflejado en las intervenciones formuladas, que, si bien han logrado avances, al final no han logrado modificar las determinaciones esenciales que producen y perpetúan los accidentes viales.

En realidad, el tema de los accidentes viales de la juventud es un tema relativamente poco estudiado si tomamos como referencia la importante carga de morbilidad y mortalidad que producen. Por lo que es preocupante que la producción académica sobre los jóvenes se centre casi exclusivamente en estudiar los problemas que tradicionalmente se han asociado con la juventud.

### **9. Metodología. La epistemología y su relación con los propósitos de la investigación**

El concepto de metodología es objeto de discrepancias en el ámbito de la investigación cualitativa. Algunos autores sitúan la discusión en torno a los métodos y técnicas a emplear, otros con respecto a la epistemología. También existen diferencias con respecto a las relaciones entre teoría y método: mientras que algunos piensan que deben desarrollarse por separado, hay quienes afirman que son inseparables (Minayo, 2015). En esta tesis se desarrolla tanto la cuestión epistemológica, como la discusión de los métodos a emplear, porque se considera que para lograr una visión integral debe reflexionarse sobre ambas. La justificación para la elección para tal o cual técnica y la manera específica en la que se llevará a cabo está intrínsecamente ligada con las cuestiones teóricas y epistemológicas. Es decir, la teoría es el trasfondo por el cual los supuestos epistemológicos cobran dimensión, por lo que se afirma que en cada investigación pueden ser una unidad, sin que ello implique que deban de ser lo mismo.

La exposición referente a la cuestión epistemológica no transcurre solamente con respecto a los caminos del pensamiento que la investigación requiere. También tiene que ver con la justificación de los métodos y las técnicas concretas con las que se abordará el campo. E incluso la creatividad del investigador se pone en juego y forma parte de los elementos esenciales de la intervención (Minayo, 2015).

Como primera cuestión, para exponer con claridad las implicaciones de los supuestos epistemológicos subyacentes a esta investigación, es necesario entrar en la discusión que se ha desarrollado al respecto en la investigación cualitativa.

El positivismo canónico ha establecido que la objetividad (entendida como supresión completa de la subjetividad) es el modo idóneo a partir del cual el investigador se ha de aproximar al objeto de estudio. La radical separación entre sujeto y objeto forma parte de los principios epistemológicos del positivismo y consiste en hacer del sujeto cognoscente una especie de espejo a través del cual se reflejará fielmente las características esenciales de la realidad estudiada. No menos importante es el método canónico, el cual es el conjunto de pasos sistematizados que habrán de seguirse a fin de producir conocimiento válido (Bourdieu, 1999).

El positivismo postula que el conocimiento es literalmente una lectura de lo real. Al eliminar el elemento subjetivo, no importan las miradas de quienes inspeccionan la realidad, por lo que no existen diversas maneras de ver la realidad, sólo existe una válida y las demás deben considerarse distorsiones.

El método científico positivista ha probado su efectividad en el estudio de los objetos naturales, objetos que no son parlantes (Bourdieu, 1999) y que tienen un nivel de autonomía bajo (respecto a las condiciones que los sujetan al orden natural) y cuya plasticidad es menor a su determinación (Morin, 2001). Los objetos de la realidad social son diferentes y no sólo poseen una dimensión natural, sino además una dimensión construida, misma que demuestra un alto nivel de autonomía respecto a los procesos naturales y respecto a sus propias determinaciones (Samaja, 2004, Morín 2001). Las sociedades son capaces de establecer regulaciones y cambiarlas (Samaja, 2004), de transformar la realidad para sus propósitos y fines e incluso crean estratificaciones de la realidad que se guían por sus propias lógicas (Castoriadis, 1996).

El positivismo niega la especificidad del fenómeno social como una construcción que puede ser comprendida porque los mecanismos de creación de la realidad social no existen para su visión. Estudian a la sociedad como una extensión de la naturaleza y lo que cuenta para este enfoque son los actos concretos interpretados como hechos provenientes de leyes generales.

Por tanto, hay que insistir en que las sociedades no son un objeto natural y no debería estudiarse de la misma manera porque poseen otras características y cualidades. Si bien es cierto que en el ser humano coexisten las realidades físicas, químicas y biológicas (Samaja, 2004); y que las sociedades están inmersas en la realidad natural objetiva, también es cierto que estas determinaciones naturales no eliminan el grado de autodeterminación que poseen las entidades sociales (Castoriadis, 1975).

Con estas consideraciones Castoriadis (1975) busca descolocar el problema de la alienación del problema de la objetividad, porque la alienación no consiste solamente en una observación equivocada de la realidad objetiva, sino en asumir que la realidad social está construida con base a algo trascendental a la misma organización social; luego entonces se asimila que las construcciones sociales son una verdad objetiva.

Es perfectamente posible estudiar los elementos objetivos de una sociedad y obtener con ello conocimiento fiable. Sin embargo, este conocimiento no puede explicar en conjunto de procesos sociales que le superan en complejidad. Por ello, no es factible concebir al positivismo como un paradigma válido y universal para todas las ciencias en general, porque los fenómenos sociales tienen una complejidad específica.

De la complejidad específica de los fenómenos sociales surge la especificidad teórica metodológica de las ciencias sociales. Las ciencias sociales estudian un

objeto de estudio que es irreductible a otros. Por tanto, debe establecer sus presupuestos teóricos y epistémicos con correspondencia a su objeto de estudio y no al revés. En otras palabras, el método canónico positivista no debe definir si los objetos de estudio son válidos o no, si son reales o no. Es el objeto de estudio el que debe definir cuál es el método más adecuado para estudiarlo

Ello no implica que no existan ciertas corrientes en ciencias sociales que hayan tomado los principios epistemológicos del positivismo y su método canónico y traten de buscar las leyes objetivas universales de lo social. En todo caso, las ciencias sociales positivistas se apoyan en el rigorismo metodológico, que significa apegarse totalmente a la metodología de las ciencias naturales (Bourdieu, 1999); y como ya se ha argumentado, la imprecisión subyacente a esta perspectiva es el considerar a los fenómenos sociales como una extensión de la naturaleza.

También hay que apuntar a que investigar rigurosamente no tiene que referirse forzosamente a la necesidad de utilizar la metodología canónica del positivismo. Se puede estudiar un tema rigurosamente estableciendo un camino metodológico determinado y siguiéndolo de acuerdo con sus propias directrices (Jaídar, 1998). La congruencia entre los planteamientos teóricos y metodológicos en una investigación cualitativa podría fungir como un elemento para valorar su aportación al conocimiento (Cuesta, 2015) y este criterio podría sustituir el rigorismo metodológico positivista.

Sobre el tema del rigor metodológico se puede hablar de muchas cuestiones centrales, pero es importante precisar algo más acerca del tema de la congruencia. Existen incluso autores positivistas que afirman que las ciencias sociales interpretativas no tienen una comprensión real de los fenómenos que estudian porque no pueden predecir la futura ocurrencia de acontecimientos sociales o determinar su trayectoria (Bueno, 2014). Sin embargo, ninguna ciencia social vinculada con el positivismo ha logrado tal proeza, por lo que esa crítica mal

planteada también es aplicable para todo el conjunto de ciencias sociales positivistas; e incluso las invalida según sus propios fundamentos.

Otras críticas que se podrían esbozar al positivismo canónico serían con respecto a su pretensión de omitir las determinaciones sociales propias de la producción científica en sí y su tentativa de eliminar todo rastro de subjetividad. Es necesario recordar que todo conocimiento tiene una determinación sociológica, incluso los que son construidos desde las ciencias naturales (Morin, 2001). Y en cuanto a la relación sujeto-objeto cabe señalar que la supresión absoluta de la subjetividad no es posible. Los observadores modifican la realidad, incluso cuando hacen recortes para delimitar su objeto de estudio. El objeto no está dado de forma natural en nuestro pensamiento, sino que ha sido definido a partir de supuestos preteóricos (Bourdieu, 1999).

Esto quiere decir que no se está estudiando el objeto real como tal, sino que al delimitarlo se están construyendo como concepto. El objeto de estudio no es el objeto que aparece por medio de la percepción, sino que es un objeto que ha sido construido en una interacción dialéctica entre el sujeto y objeto; de dicha síntesis surge el conocimiento. La conceptualización del objeto tiene que ver con construir y descubrir a la vez al objeto en su relación dialéctica con el sujeto de conocimiento. De ahí que desde este enfoque también nos planteemos que no existe la neutralidad analítica, ni el hecho como dato puro como presupone el empirismo. Asimismo, toda técnica o método por más “neutral” que sea implica una interpretación de lo social (Bourdieu, 1999)

Es posible ampliar aún más estas críticas. El dualismo sujeto-objeto del positivismo postula que es posible eliminar la subjetividad del investigador para estudiar el objeto y representarlo en un lenguaje sintético, codificado y preciso y con ello retratarlo en sus propiedades esenciales. Sin embargo, un hecho que pasó completamente desapercibido es que la noción de subjetividad de la que parten es reduccionista. La subjetividad no se trata simplemente de las particularidades de los

sujetos sino también de su ser en sociedad, cuestión central que debe ser tomada en cuenta para comprender el verdadero lugar del sujeto en la construcción del conocimiento.

En una sociedad que tiene como fin controlar y dominar la naturaleza (modernidad) es inevitable que se produzcan sujetos que buscan construir conocimiento cumpliendo directa o indirectamente con esos mismos fines. Todo conocimiento científico construido desde la perspectiva del positivismo busca explicar los fenómenos de la naturaleza para controlarlos y este imperativo es subjetivo-social.

Más allá de que el investigador sea objetivo y neutro respecto a los fenómenos que observa, más allá de que pueda incluso fungir como un observador capaz de registrar con total transparencia al objeto natural, lo que queda de lado es precisamente esa intención de estudiar la realidad con un propósito que no es natural ni tiene que ver con la objetividad del conocimiento que se está produciendo. Por ejemplo, si se busca erradicar una enfermedad no se hace simplemente para prolongar la vida en sí misma, sino para prolongar una existencia con un sentido y propósito (Samaja, 2004, Castoriadis, 1975).

En otras palabras, estudiar la realidad natural para explicarla, controlarla y transformarla no es algo que surja de la construcción del conocimiento objetivo en sí. Es decir, la intención misma de construir conocimiento sobre las cosas naturales es *per se* un proceso subjetivo-social que no se puede validar en la neutralidad del conocimiento. El conocimiento puede ser objetivo y aun así estar completamente "salpicado" de subjetividad cuando se revela los propósitos que llevaron a adquirir dicho conocimiento. Los resultados de una investigación no validan la necesidad de crear conocimiento objetivo; sino los propósitos y fines para los cuales ese conocimiento fue construido en primer lugar. Y esos fines no devienen de la objetividad, ni de la realidad natural, sino que son creación social. En otras palabras, la lógica del conocimiento no es la misma que la lógica de la búsqueda del



descubrimiento (Jaídar, 1998): el conocimiento puede “objetivarse”, la lógica de la búsqueda siempre es subjetiva-social.

Con este razonamiento es posible observar que el propósito de un estudio es central para entender su trasfondo. No es lo mismo estudiar el sistema vial tratando de responsabilizar a los individuos de la seguridad vial (STCONAPRA, 2015), que hacerlo para comprender su sentido complejo. He aquí la necesidad de plasmar las intenciones del presente investigador.

El conocimiento puede pensarse como una labor permanentemente inacabada que está en constante construcción. El conocimiento sobre la sociedad y la historia necesariamente nos hace preguntarnos acerca de nosotros mismos y acerca de la posición desde la cual hablamos. Lo que expresamos cobrará un sentido específico cuando exponemos desde qué *lugar* lo decimos, es decir cuál es nuestra implicación. Toda actividad de investigación a nivel teórico supone un recorte epistemológico y recorte social a la realidad investigada. Es por ello por lo que el investigador debe manifestar y cuestionar los supuestos que guían su mirada sobre el objeto y la relación que establece con la realidad estudiada, incluyendo lo que se considera relevante y lo que no (Minayo, 2015).

Para responder a esta cuestión se considera que es adecuado hacer un ejercicio de personalización del que suscribe a fin de situarme con respecto al conocimiento que pretendo construir. Las preguntas que en este punto resultaría conveniente plantear y contestar a título personal serían:

*¿Quién soy yo en el mundo?*

Y esta pregunta no es pertinente tan sólo porque sea *yo mismo* de facto el origen de lo que reflexiono y escribo sino más bien por la necesidad de situarme con respecto a ese mundo de sentido que es fragmentado y múltiple y a la vez *uno sólo*. Soy “un fragmento deambulante de la sociedad” arrojado al mundo sobre las innumerables “consecuencias del mundo precedente” (Castoriadis, 1975, 2001).

*¿Qué es el mundo para mí?*

El mundo, necesariamente para que yo pueda operar individual o colectivamente sobre él e interpretarlo, tiene que ser; además de un mundo material y de acciones, un mundo de sentido. Un mundo sin sentido o un mundo puramente sensible no se puede pensar, no se puede transformar por pautas ajenas a él, sólo se puede recodificar, representar y reacomodar bajo sus propios términos. El mundo para mí es entonces, insistiendo en lo ya expresado, un mundo de sentido.

*¿Quién es el otro?*

Como el mundo en el que estamos, es, primordialmente, un mundo de sentido, entonces soy uno más que significa y es significado. El otro es exactamente lo mismo que yo, uno que significa y es significado. Es “el humano, cuya mente se empeña en dotar a todo de significado, quien percibe, concibe, nombra, clasifica, ordena e interpreta lo que lo rodea y, a partir de ello, construye, emite y sostiene cada una de las versiones de “la verdad” que circulan en el mundo” (Martínez, 2015: 57).

Esta enunciación tiene implicaciones importantes. Primero, que la pureza de la interpretación no es posible porque toda interpretación es resultado de otras interpretaciones (Foucault, 1971). Segundo, que la construcción de mi mundo

interior tampoco puede gozar de una pureza de sentido, porque no he sido yo quien ha creado todas las significaciones que me atraviesan y constituyen el sentido de mi ser en el mundo. Esas significaciones no pueden constituirse más que a través de las “generalizaciones” del lenguaje. Pese a ello, el lenguaje no necesariamente limita mi capacidad para significar.

La *otredad* en el mundo humano no es solamente diversidad, sino diferencia radical. A diferencia de otras especies, nuestras interacciones están nutridas por algo más que comportamientos internalizados y reacciones al ambiente. Eso es debido a que somos más que puro *bios*, también somos *psiquis* y *koinonía* (Castoriadis, 1975, 2001). Que, aunque seamos múltiples cuerpos participando de lo real según su propio espacio y tiempo, aun así, creamos un territorio simbólico común y unificamos en el lenguaje los sentidos generales de la experiencia. Paradójicamente a través de estos sentidos creados socialmente también construimos otredad. Y finalmente:

*¿Quién soy yo con respecto a lo que investigo?*

Para responder a esta pregunta, más que recurrir a una implicación personal concreta, recurriría a una abstracción que manifiesta todo lo que quiero decir al mismo tiempo que expresa parte de mi intención como agente del mundo ya que considero que “un individuo adquiere un verdadero nombre propio como consecuencia del más severo juicio de despersonalización, cuando se abre a las multiplicidades que le atraviesan de parte en parte.” (Deleuze, 1969:13).

Soy alguien que quiere contribuir a la transformación de los modos de pensar de la sociedad. Considero que la labor intelectual es indispensable en esa tarea y en ello reconozco la necesidad de estudiar la realidad para cambiar también mi manera de pensar (Foucault, 1978). En ese mismo sentido es necesario repensar el problema

de las lesiones de tránsito. Los accidentes se pueden prevenir e intervenir de mejor manera, para que ello ocurra es necesario desnaturalizarlos. Es probable que los pensamientos alienantes que los mantienen como eventos no prevenibles e intervenirlos tienen que ver con las significaciones sociales del azar y la inevitabilidad de los eventos adversos.

Igualmente, como investigador intento ir más allá de lo que ha sido pensado para proponer nuevas formulaciones teóricas para los problemas. Me interesa principalmente contribuir a la construcción de una teoría general de la sociedad desde una perspectiva crítica. Esta teoría estaría destinada a hacer conscientes a los sujetos de los procesos de alienación que limitan su autonomía (Foucault, 1978; Castoriadis, 1975).

Cerrando las reflexiones anteriores cabe señalar que también es necesario ser crítico con las posturas propias. Se reconoce que uno de los fantasmas más comunes que a menudo aparecen en la teoría social crítica es la supuesta posibilidad de crear una racionalidad “completa” que resuelva los problemas fundamentales de la convivencia humana. En otras palabras, a menudo se fantasea con crear la gran teoría crítica emancipadora, que servirá para definir permanentemente lo que debe hacerse, lo que es justo y lo que es deseable.

Al respecto hay que decir que la alienación es un riesgo constante para todo pensamiento humano. Incluso los pensamientos emancipadores están sometidos a este peligro. Esto ocurre porque el ser humano inevitablemente se aliena a sus creaciones. El vínculo entre la política y la creación de significaciones es ineludible en este punto.

Es necesario resaltar que los mecanismos de alienación no pertenecen exclusivamente a una clase social, a un grupo político, o a una entidad comunicativa en particular. En la realidad aparente se expresan de esa manera, sin embargo, los mecanismos alienantes están siempre presentes porque forman parte de la condición humana. Pese a lo que ésta última afirmación pueda sugerir, la alienación no es un proceso esencial, ni trascendental. No es biológica, no deviene de las fallas del lenguaje, no está fijada en entidades comunicativas o discursivas en particular. Tampoco se produce la alienación por lo complejo de las formas simbólicas ni por las elaboradas estrategias de los procesos de comunicación, ni por los medios de comunicación, ni por la organización racional o irracional del mensaje. Es el contenido de las significaciones y los mecanismos institucionales en sus desfases con la realidad los que pueden producir la alienación. Por ello Castoriadis (2001) proponía una constante reflexión en torno a las significaciones y las instituciones, además del reconocimiento pleno de que son creaciones humanas.

En otro sentido hay que manifestar que se reconoce que toda producción teórica se enfrenta constantemente con su finitud. Además, las teorías en ciencias sociales pueden desfasarse del periodo histórico que les da validez (Grüner, 2011). En ese mismo tenor es necesario incluso reconocer los límites del conocimiento humano en sí mismo, pues el conocimiento de lo social puede dar respuestas provisionales y relativas; no puede dar respuestas totales (Jaídar, 1998).

Finalmente, esta última reflexión tiene por objeto abrir más posibilidades para la reflexión, en lugar de estancar las apreciaciones en torno a los inconvenientes. Asimismo, se contempla que los límites de la escritura no están solamente en lo que se quiere comunicar. La escritura continuará produciendo efectos (Derrida, 1971) más allá de las intenciones del que suscribe e incluso puede que insinúe al lector cosas que el autor en realidad no ha sugerido.

## 9.1 Metodología cualitativa

Al tratarse de una investigación que tiene por objeto estudiar la complejidad tanto de la respuesta social organizada como la de los procesos del complejo vial que desembocan en la emergencia de los accidentes de tránsito (desde los procesos de significación), se considera que la metodología cualitativa es la más idónea para ese fin. La metodología cualitativa es una forma de aproximación de la realidad que privilegia la construcción analítica de categorías con contenido discursivo. Mediante esta aproximación es posible tratar directamente la cuestión del significado y la intención como procesos intrínsecos a los actos y a las relaciones (Minayo, 2015). El significado no aparece como un mecanismo derivado o secundario a otros procesos sociales, sino como un elemento central con el que se pueden conformar unidades de análisis capaces de proporcionar una nueva manera de aproximarse a la realidad social.

En un sentido amplio, la investigación cualitativa es un campo de conocimiento que constituye un modo específico de aproximarse a la realidad y no se trata simplemente una técnica o método complementario (Janesick, 2000). En otras palabras, se ha de entender como un paradigma que se articula a través de sus propios supuestos teóricos. Igualmente, la investigación cualitativa como modo de aproximación a la realidad, se constituye con relación a articulaciones particulares con las diversas teorías que hacen uso de ella, y que en dichas relaciones componen a su vez, modos diferentes de intervención y análisis.

Esto quiere decir que la investigación cualitativa no está vinculada con una sola tradición teórica. Existe una diversidad de enfoques teóricos que hacen uso de ella. E incluso algunos autores consideran que actualmente existe una disputa entre paradigmas teóricos en investigación cualitativa (Denzin, 2008). El objeto de esa disputa tiene que ver principalmente con tres cuestiones:

- 1) Definir criterios de calidad para la investigación cualitativa.
- 2) Definir la pertinencia de los enfoques teóricos.
- 3) Definir la idoneidad de las rutas metodológicas.

En algunos sectores institucionales donde se desarrolla la investigación cualitativa se apuestan por una estandarización más o menos uniforme de procedimientos básicos (Cuesta, 2015). Sin embargo, el consenso más generalizado apunta a que se tiene que respetar la diversidad teórica metodológica de los paradigmas cualitativos. El problema principal sería uno diferente: tendría que ver con encontrar las maneras apropiadas para integrar y comunicar de manera unificada los resultados de las investigaciones, para así enriquecer el diálogo entre las posturas teóricas y aumentar su impacto social y profesional (Denzin, 2008).

Sin embargo, parece ser que la discusión actual se encuentra estancada en definir cuál teoría se considera la mejor; lo cual dificulta una posible integración del campo de la investigación cualitativa (Denzin, 2008). Pese a ello, cabe mencionar que existe un aparente consenso en torno a los presupuestos epistemológicos básicos de la investigación cualitativa, como, por ejemplo, la oposición generalizada al positivismo canónico.

Esta integración epistemológica básica no ha servido para que algunos autores positivistas comprendan cabalmente lo que es investigación cualitativa, pues han incurrido en sutiles errores de interpretación. Por ejemplo, Bueno (2014) relaciona toda la investigación cualitativa con el posmodernismo y ocupa gran parte de su argumentación en “refutar” esos principios teóricos, creyendo que con ello está discutiendo a todos los paradigmas de la investigación cualitativa. Igualmente considera que toda indagación que toma como referencia a la subjetividad es necesariamente posmoderna, omitiendo con ello las numerosas discusiones

teóricas que se han suscitado al interior del campo de la investigación cualitativa respecto a ese tema en particular.

Como se puede observar una integración en principios teóricos básicos no resulta suficiente para comunicar eficientemente la utilidad de la investigación cualitativa y su papel en la construcción del conocimiento sobre lo social. Por lo que apostar por la diversidad de paradigmas teóricos resulta la mejor estrategia posible para permitir el crecimiento y la consolidación de la investigación cualitativa.

En esta investigación se considera que es más significativo discutir los resultados de las investigaciones cualitativas y la posible aplicación de éstos en las respectivas áreas de intervención a las que se refieran los temas en específico. Esta cuestión en concreto se encuentra muy desarrollada en la investigación cualitativa en salud, ya que muchos investigadores consideran importante discutir la aportación de las indagaciones a la comprensión de los problemas en salud y las posibles aplicaciones (en intervenciones y políticas públicas) que pueden surgir de los resultados (Cuesta, 2015). Respecto a ello, existe un relativo consenso pues se considera que parte de la evaluación de la investigación cualitativa tiene que ver con que a partir de las indagaciones se pueda proponer alguna aplicación que sea factible (Calderón, 2002). Este criterio formaría parte de los estándares básicos para evaluar la investigación cualitativa; el otro criterio a tomar en cuenta sería la coherencia teórica y metodológica. En ese sentido, es importante señalar que esta investigación busca crear conocimiento que tenga sentido subjetivo para así proponer políticas de salud en materia de accidentes que tomen en cuenta los procesos de subjetivación de los actores implicados en el proceso de mejora. Se busca que las directrices de la política pública tengan sentido y aplicabilidad en la realidad cotidiana de los sujetos (González, 2014).



Antes de pasar al resto de cuestiones que nos atañen, es necesario explicitar lo que se entiende como investigación cualitativa en salud: se definen así a todas las investigaciones que “tratan del fenómeno salud/enfermedad, de su representación por los diversos actores que actúan en campo: las instituciones políticas y de servicios y los profesionales y usuarios” (Minayo, 2015:26). Lo social y lo subjetivo son elementos constituyentes del fenómeno social y la salud y la enfermedad están atravesados por estos componentes. Esto significa que la salud y la enfermedad tienen componentes imaginarios que tienen consecuencias reales, por lo que resulta importante recuperar esta dimensión para estudiarla a fondo. En la medida en que los actos humanos están atravesados por significados, valores, creencias y actitudes es que el incluir lo subjetivo-social al estudio de las ciencias de la salud no oscurece su objeto de estudio, sino que posibilita estudiar los contornos de los procesos sociales (Minayo, 2015).

E igualmente, en la investigación cualitativa en salud también están presentes las discusiones con respecto a los enfoques teóricos y también existe una “disputa” entre paradigmas. En la salud colectiva no se ha determinado explícitamente la adhesión a un enfoque en investigación cualitativa en concreto, puesto que existe una gran diversidad de visiones en los trabajos de investigación que han sido desarrollados al interior de este campo de conocimiento. No obstante, es posible identificar que existe una orientación epistemológica congruente con los principios teóricos de la salud colectiva que ha sido expresada en la postura de Minayo (2015); autora con la que se tienen algunas diferencias teóricas sustanciales, por lo que es importante discutir las discrepancias para fortalecer el diálogo entre paradigmas.

Minayo (2015) considera que la investigación cualitativa debe superar la limitación propia de los instrumentos de la investigación, al tiempo que incluye los significados en la totalidad social. El concepto de totalidad social al que hace referencia es el del conglomerado de teorías asociadas al marxismo y al neomarxismo, por lo que la

discusión puede llegar a ser ambigua en este punto. Pese a ello, existen algunas coincidencias generales entre estas posturas.

Nuevamente nos remitiremos a la discusión sobre semiótica y realidad social, que ya ha sido desarrollada en un capítulo anterior. Si una teoría postula que es posible caracterizar los fundamentos generales de la realidad social y sistematizarlos en conceptos cerrados con sentido inequívoco basado en los signos de lo real esa teoría parte de una interpretación errada del lenguaje. Todos los marxismos, moderados y radicales tienen en alguna parte de sus formulaciones teóricas conceptos que recaen en afirmaciones absolutas sobre lo real. En los textos marxistas es muy frecuente encontrar aseveraciones cerradas y sin posibilidad de interpretación sobre algunas cuestiones referidas a los procesos económicos y la base material; como si el lenguaje que los designa y describe fuese un retrato directo, concreto y real del objeto de la realidad al que hacen alusión.

Por otro lado, si bien es cierto que el marxismo es una teoría basada en procesos, más que en modelos causa-efecto, a menudo la base material y los procesos económicos aparecen como meta-causa, o como el sentido general de los procesos, por lo que el carácter diverso de la complejidad procesal desaparece por momentos.

De ahí que la afirmación de Minayo, más que una invitación a integrar el estudio de los significados en la teoría social es una invitación a integrar la investigación cualitativa a la teoría marxista y/o neomarxista. Esto puede interpretarse de dos maneras, que el significado deba corresponder con las pautas generales del análisis macrosocial marxista, o que los significados de una u otra manera integran una unidad con esa totalidad.

Si se trata de la primera cuestión, esto es, que los significados del ámbito subjetivo-social *deben* corresponder con la pautas generales del análisis marxista sobre las totalidades sociales y los procesos por los cuales la actividad social tiene una organización (basada en primera y última instancia en los procesos económicos); se tiene que la cuestión del significado está prefigurada a responder a esa correspondencia, por lo que las interpretaciones que tiene ese marco de referencia se verían forzadas a encajar en ese molde general.

Si se trata de la segunda cuestión, de que los significados conforman una unidad con la totalidad social, entonces se tendría que conforman una unidad dialéctica, pero entendida desde el enfoque materialista y su ontología cerrada. Esto quiere decir que los momentos de superación dialéctica de los imaginarios sociales sobre la base material serían anulados por la ontología materialista. Este señalamiento ha sido hecho con anterioridad por Sartre (1963) en su “crítica de la razón dialéctica” donde la ontología materialista impide categóricamente la superación dialéctica de la base material (las condiciones materiales) y por el contrario la confirma por todos los medios, sin que opere el devenir de la dialéctica de manera completa sobre este proceso en particular. Los significados, aunque contrarios e incluso complejizadores de la base material siempre son secundarios y no verdaderos momentos de superación dialéctica. Como ya se ha mencionado, Samaja (2004) tiene una postura similar respecto a los imaginarios y la significación, pues los concibe como operaciones secundarias a la complejización de la realidad material y no como momentos de ruptura y creación (Castoriadis, 1996) sobre lo material y lo social.

Una tercera cuestión al respecto podría plantearse y tendría que ver con colocar a los significados como procesos secundarios, que forman parte de realidades secundarias al marco general del marxismo y el neomarxismo. El problema aquí subyace en que los significados nunca escalan dialécticamente a los niveles superiores de organización de la realidad ya que se quedan siempre en un plano secundario. Todo proceso de transformación de la realidad opera con

independencia de ellos, puesto que es guiado por el proceso económico únicamente. Si existe cambios a nivel sociopolítico es por los efectos secundarios de la significación, pero estos cambios nunca son verdaderas transformaciones de la estructura social.

El materialismo dialéctico aparece como una estructura del pensamiento con propiedades de objeto real. No importa quien lo observe o interprete, cualquiera tendrá que encontrar la interpretación inequívoca que transmite. Los conceptos marxistas fundamentales se presentan como la síntesis entre la idea y la realidad objetiva material. En todas sus implicaciones teóricas siempre son un reflejo literal de la realidad histórico social, que además no puede reinterpretarse fuera de sus pautas generales de ninguna manera. Aún en sus versiones menos deterministas se presentan como una lectura de lo real concreto que no puede ser transformada, revisada o desmentida, sino solamente comprobada, incluso en manifestaciones empíricas que la contradicen.

Hacer investigación cualitativa con ese marco puede llegar a ser un despropósito. Si se considera que los significados son mecanismos secundarios que validan la interpretación teórica general del marxismo no es necesario hacer más investigación, sino afinar la teoría general para que se puedan desentrañar el resto de los procesos, eso sí, siguiendo el mismo procedimiento por el cual Marx y los marxistas llegaron a formular “la ciencia de la historia”. Sólo el método dialéctico y la observación de la realidad mediante el molde del materialismo sin supresión dialéctica pueden desentrañar los mecanismos sociales propios de las sociedades. Todo ello sin recurrir a investigación de campo alguna, pues para este enfoque lo empírico no tiene la capacidad de modificar las pautas generales de interpretación que ya han sido establecidas teóricamente.

Más aún, Minayo (2015) afirma que la síntesis entre la investigación cualitativa y la dialéctica marxista permite abarcar todo el sistema de relaciones exterior (y objetivo) al sujeto, al tiempo que permite estudiar las representaciones sociales, las cuales son la vivencia de relaciones objetivas a las que se les han atribuido significados. Esto significa que el interés es caracterizar y rastrear las huellas de lo objetivo en lo subjetivo, contradiciendo con ello la afirmación anterior de la autora, donde se reconoce que lo imaginario tiene efectos reales (por sí mismo) en los fenómenos de salud y enfermedad.

Al mismo tiempo se propone que los significados forman parte de la totalidad, como una contradicción que luego será superada dialécticamente en la organización estructural de la sociedad, puesto que los significados no tienen sentido en sí mismos, sino que son elementos particulares de una generalidad. No es el sentido del actor social, ni la acción humana independientemente al significado lo que le da sentido a indagar sobre los significados, sino la posibilidad de la dialéctica de integrar verdades parciales, contradictorias y limitadas, conservando la explicación fundamental (Minayo, 2015). En estas afirmaciones nos encontramos de nuevo, con la dialéctica materialista sin superación dialéctica.

Esa misma tentativa de síntesis dialéctica es el trasfondo de las elaboraciones teóricas de Samaja (2004) y Breilh (2003), quienes consideran que pueden integrar las proposiciones parciales de otras teorías para potenciar a la teoría neomarxista sin modificar los rasgos elementales de su estructura conceptual. Samaja (2004) cita la teoría del imaginario social de Castoriadis sin problematizar sus críticas al marxismo, porque parte de ese supuesto.

Como ya se ha afirmado, para la dialéctica materialista, la realidad es una sola y la sociedad no implica una ruptura del orden natural, sino su complejización (Samaja, 2004). Minayo concuerda con esa postura y afirma que las relaciones entre el mundo natural y social son dialécticas, pero de nuevo, es dialéctica sin supresión, y

sin escalada dialéctica. Lo objetivo material y lo económico continúa incesantemente escalando en los niveles superiores de la organización de la realidad, pero todos los demás elementos con los que tienen relación dialéctica nunca escalan. Es cierto que el mundo natural y el mundo social tienen relación (Minayo, 2015), lo importante es definir cómo es esa relación y el lugar que tienen cada uno de sus elementos en juego. Más aún, no basta con afirmar que existe una relación para concluir que existe una síntesis dialéctica entre ambos. Es de suma relevancia establecer la relación entre los acontecimientos y los procesos, además de analizarlos como parte de un todo (Minayo, 2002), sin embargo, es necesario reconocer la complejidad que cada estrato de lo social le agrega a la totalidad social y no reducirla a procesos muy concretos por complejos y amplios que sean.

La crítica que se ha realizado al marxismo y al neomarxismo ha sido con la finalidad de descolocar los determinismos clásicos que aparecen en algunos abordajes teóricos como afirmaciones absolutas sin problematización. Sin embargo, se reconoce la deuda impagable que las ciencias sociales críticas en general tienen con el marxismo, además de que no se deja de reconocer la importancia central de los procesos económicos macro en las determinaciones sociales. Ninguna de estas cuestiones es objeto de controversia, de modo tal que toda crítica ha sido realizada sobre todos aquellos conceptos que pueden llegar a tener efectos alienantes. En concreto, para la investigación pueden producir limitaciones en la comprensión de fenómenos.

El marxismo en todas sus vertientes es un desarrollo teórico tan importante que no puede dejar de ser tomado como referencia para toda elaboración que se precie de analizar las dimensiones complejas del fenómeno social. Su complejidad y su profundidad han sido notablemente desarrolladas de modo tal que en los planteamientos centrales de la salud colectiva se puede entrever la gran potencia que tiene para explicar la realidad social. No se trata de que los fundamentos marxistas hayan dejado de explicar realidades, o que la teoría no se haya

actualizado en un cierto sentido, sino más bien, sus imposturas deterministas que por momentos clausuran las reflexiones y las sustituyen por fórmulas. Además de que algunos de sus postulados teóricos se mantengan a costa de negar contradicciones mutuamente excluyentes<sup>10</sup>: como por ejemplo la afirmación (que ya ha sido debatida capítulos atrás) de que los pensamientos vienen de la realidad material y al mismo tiempo la existencia de la alienación como enajenación de la realidad material. Y el que es posiblemente el mayor error conceptual de todos: la totalidad como tal, no es afectada significativamente por el análisis de sus elementos.

Castoriadis (1975) a lo largo de su obra debate con los enfoques marxistas, insistiendo en que debe reconocerse la dimensión imaginaria y el papel que juega en la creación de la realidad social. Sin embargo, toda su discusión parte de un diálogo con la teoría marxista; más aún, todo el horizonte del pensamiento crítico actual tiene como referencia al marxismo y al renovado neomarxismo. Ello no quiere decir que se deba seguir discutiendo las mismas cosas, de la misma forma. Como ya se ha argumentado en un capítulo anterior, es necesario que la teoría social supere el desfase histórico, por lo que es imprescindible apoyarse en las nuevas teorías y en las investigaciones empíricas para complejizar y mejorar la teoría crítica.

La teoría de la institución de Castoriadis puede ser clasificada en algún sentido como una teoría posmarxista. Su importancia para la investigación cualitativa radica en el sustento teórico que le da al estudio de las significaciones y al estudio de la subjetividad. Al mismo tiempo, elimina la excesiva abstracción con las que algunas teorías han construido sus objetos de estudio. Cabe recordar siempre, que, en última instancia, **son los sujetos concretos en sociedad los que hacen la historia** (Castoriadis, 1996), no los modos de producción, ni los “sistemas” sociales,

---

<sup>10</sup> Se dice que son mutuamente excluyentes porque en la realidad no pueden existir simultáneamente.

ni los discursos, ni los procesos de comunicación. La unidad mínima de diversidad e inteligibilidad de la estructura social es el sujeto. Los sujetos son fragmentos de una sociedad, en sus relaciones concretas conforman complejidades de un orden superior. Se hace esta aclaración porque algunas teorías critican la centralidad del sujeto como unidad de análisis sociológico al mismo tiempo que proponen otras unidades de análisis para los fenómenos sociales. Por ejemplo, en teoría de sistemas no se analiza a la sociedad teniendo como unidad mínima de referencia a los sujetos, sino a la información (Luhman, 1995). En algunas teorías de la comunicación no es el hablante la unidad mínima del análisis sociológico, sino la comunicación.

Los paradigmas cualitativos hallan en la teoría del imaginario social un importante sustento para sus supuestos epistemológicos. No se estudia a los sujetos como portadores de verdades parciales que pueden ser analizadas en un marco general, sino como auténticos actores que operan en su parcela de la realidad y que pueden explicar las motivaciones de sus acciones, más aún, el sentido de su actuar. No se estudian las relaciones solamente como determinaciones generales abstractas, sino que se estudian las relaciones como tramas que se complejizan y escalan dialécticamente hasta llegar a conformar las grandes estructuras sociales.

Por esa razón, se especifica que el paradigma cualitativo usado para esta investigación está anclado en los alcances y dimensiones de la teoría de la Institución Imaginaria de la Sociedad de Castoriadis (1975). Por lo que todo lo afirmado aquí con respecto a la metodología cualitativa, se habrá de entender desde el marco de dicha teoría. En ella no se concibe la existencia de sujetos capaces de ser dueños del significado, ni del discurso, sino sujetos constituidos por medio del discurso y la significación; sujetos que, al mismo tiempo, crean discursos y significaciones colectivamente, en un *continuum* fenomenológico (Castoriadis, 1997). En otras palabras, primero se es sujeto y luego se es sujeto en el discurso. No existen palabras ni significados que sean creación radical de los sujetos y que



no puedan generalizarse en un marco de interpretación. En tanto que existe toda vía de inteligibilidad en el lenguaje y los significados, éstos últimos están instituidos socialmente.

Este trasfondo teórico permite que discursos cobren una dimensión diferente si se analizan al tenor del imaginario social. No son ya simplemente productos particulares, sino las voces del “colectivo anónimo”. Esas voces desfilan alrededor de los actos sociales y comienzan a tomar forma conforme se agrupan en un todo. Hay que insistir en la idea de que los sujetos, grupos, colectivos e instituciones se expresan mediante sentidos socialmente construidos para enunciar sus discursos y siempre hacen referencia a algo más general que tiene que ver con la vida social, con el imaginario social y con la institución (Castoriadis, 1997; 2001).

Metodológicamente hablando se definirán los procesos de significación, como todo discurso social de densidad variable que hace alusión al sentido de las instituciones y que es posible rastrear en toda forma de información interpretable, no limitado, pero si privilegiadamente de la palabra hablada o escrita.

Mucho se ha discutido respecto a la posibilidad de estudiar las significaciones sociales imaginarias tal y como Castoriadis las ha formulado. Esta dificultad es puramente un problema del orden metodológico y requiere de ser tratado para ofrecer una respuesta satisfactoria que resuelva los inconvenientes que puedan surgir en su aplicación.

Las dificultades para estudiar las significaciones sociales imaginarias son:

1. La teoría de Castoriadis es una teoría sobre la institución y lo imaginario. No se pueden estudiar las significaciones sociales imaginarias sin hacer alusión a la

institución que se está investigando. En muchas partes de la obra de Castoriadis no se estudian las significaciones sociales imaginarias como tal, sino a las instituciones. Por lo que, en algunas partes de su obra, su análisis se refiere fundamentalmente a las instituciones y otra al imaginario.

2. Las significaciones sociales imaginarias son meta organizadores, por lo que captarlos en su real dimensión requiere de elementos metodológicos difíciles de definir.

3.- Hacia la parte final de su obra Castoriadis hace una diferenciación entre imaginario social y significaciones sociales imaginarias lo que dificulta todavía más su estudio.

4.- Castoriadis hace una clasificación entre símbolos, significantes, significados, discursos, significaciones e imaginarios sin especificar si existen maneras diferentes para estudiarlos.

Sin embargo, es posible resolver los problemas citados si se toman en consideración las siguientes reflexiones:

1.- Las realidades que se estudiarán en este trabajo de investigación son instituciones sociales, aunque no siempre se especifique. El complejo vial, la respuesta social organizada y la juventud son instituciones.

2.- Las significaciones sociales imaginarias están instituidas para el conjunto social. Esto quiere decir que para que efectivamente guíen el accionar social, deben ser inteligibles para los miembros de la sociedad en la que pertenecen, por lo que es un error considerarlas absolutamente inaprehensibles. No son inteligibles sino difíciles

de aprehender en su dimensión completa y para estudiarlas se requiere de un esfuerzo intelectual (Castoriadis, 1975). Esto no supone que todos los sujetos de una sociedad comprendan su sentido profundo, o puedan desentrañar todas sus implicaciones y relaciones. No implica que las significaciones sociales sean conocidas por todos, puesto que pueden transmitirse, crearse y reelaborarse constantemente porque se mueven por procesos comunicativos de ida y vuelta que ocurren de forma constante e incluso pueden crearse en colectivos pequeños o por breves momentos.

3.- Las significaciones sociales imaginarias también son marcos para la interpretación. Es probable que un sujeto que no conozca una significación en particular llegue a conocerla o reelaborarla a partir de otras significaciones que sí conoce. Incluso es posible que para eventos que no están nombrados o significados, se creen nuevas significaciones sin que medie dificultad alguna para que esto suceda. También es plausible que unas significaciones sean redefinidas por otras.

4.- La diferencia entre significaciones sociales imaginarias e imaginario social radica en que el imaginario es la potencia creadora de sentidos y las significaciones son las creaciones que se depositan en las instituciones. Por ejemplo, una sociedad puede sustituir de su imaginario una serie de significaciones sociales y poner otras. Otro ejemplo sería que un colectivo destituye de su imaginario una serie de significaciones sociales y no pone otras en su lugar, sino que deja que pierdan sentido (Castoriadis, 2004).

5.- Las clasificaciones sirven para enmarcar las características y funciones del lenguaje, pero todas pueden ser estudiadas en tanto el sentido que proyectan (Castoriadis, 1975, 1996). La noción de discurso de Castoriadis no es equivalente a la de Foucault (1991), pero pueden ser complementarias por lo que no hay problema en mezclar esas definiciones.

Dice Castoriadis que las significaciones sociales constituyen la realidad social que vivimos y a través de la cual nos guiamos y transitamos. En tanto que todo el mundo está significado a nivel social e individual, las significaciones están presentes en el habla de los sujetos, en los discursos de los actores sociales e institucionales, en los significados colectivos. Pero para estudiarlas con rigor metodológico es necesario abstraerlas de los medios por los que circulan, dado que las significaciones de mayor densidad y amplitud son las más abstractas y permiten múltiples creaciones de sentido e interpretaciones incluso contradictorias. Por ello, no se puede afirmar que, de una entrevista, una revisión documental o una observación se obtendrán directamente significaciones sociales. Las significaciones sociales imaginarias emergerán luego de un profundo trabajo analítico donde se reconstruirán los sentidos generales a través de los hilos conductores que emergerán del habla de los sujetos, de los discursos de los agentes.

Se puede objetar que el habla de los sujetos solamente es capaz de retratar sus experiencias particulares y que dichas experiencias pueden no ser susceptibles de generalización. Es posible resolver ese problema de la siguiente manera: la experiencia entendida como la manifestación radical de lo que se vive, no sólo se apoya en el registro que la percepción sensorial hace del mundo sensible. El sentido de lo humano tampoco se haya solamente en una lectura codificada de la naturaleza. Esencialmente, la razón instrumental, aquella herramienta del pensamiento humano que codifica y tecnifica nuestro vínculo metabólico con la naturaleza no es puramente resultado de una interpretación cada vez más objetiva, cada vez más precisa de los fenómenos. Toda razón humana, todo sentido humano en tanto producto histórico social específico es un camino trazado y construido por la misma actividad humana de significar y no deviene de condiciones externas, ni materiales, ni fundamentales o consustanciales a la naturaleza humana. De alguna forma, nos hemos construido como un ser en sí significativo y nos hemos situado en un lugar específico en ese mundo de sentido.

De la misma manera que lo inteligible no se reduce a una mera interpretación del mundo sensible, la percepción sensorial no es por sí misma la base del mapeo que hacemos del mundo. Estrictamente hablando, no “re-presentamos” la realidad en nuestra psique, sino que la “re-creamos”. En este acto de reconstrucción se agrega algo que no estaba en el registro original, ese algo es el sentido (Castoriadis, 2001). Más allá de pertenecer a un mundo sensible, esencialmente el ser humano pertenece a un mundo de sentido (Castoriadis, 1975). Las operaciones que el ser humano ejecuta en su praxis histórica las hace a partir del sentido que construye e interpreta de sí mismo, del mundo y del otro. De ahí que cabría afirmar:

1) Las experiencias como tal no pueden ser transmitidas en toda su especificidad, puesto que son radicalmente únicas, pero puede comunicarse en tanto que pueden ser expresadas en significados.

2) Los significados no son puramente creación de los sujetos hablantes, tienen contenido social y por tanto generalizable.

3) Si se estudian las significaciones, las experiencias de las que surgen son secundarias porque están enmarcadas dentro de un marco de interpretación que limita su sentido.

Se puede concluir que toda experiencia humana está atravesada por el sentido y no es simplemente una vivencia particular. Está atravesada por los significados desde el momento en que es comunicada, e incluso puede estarlo desde el momento en que se genera. Ello no quiere decir que los significados particulares sean necesariamente los mismos, sino que se pueden generalizar en un marco de interpretación general. Este marco general son las significaciones.

Las significaciones siempre estarán localizadas en los ecos, armonías polifonías de los discursos múltiples que circulan por la sociedad. No como entidades cerradas

deterministas, sino como posibilidades de la interpretación y de creación. En tanto poseen estas características es posible estudiarlas y abstraerlas a partir de toda entidad colectiva que tenga interacción con la realidad socialmente construida.

Finalmente, todo usuario joven de las vías de tránsito tendrá algo valioso que decir respecto a los accidentes y la seguridad vial. Pero para estudiar en rigor es necesario establecer una serie de delimitaciones a fin de acercar el estudio de las significaciones a las experiencias que pueden hacer resonar con más precisión los sentidos que se busca caracterizar en esta investigación.

## **9.2 Métodos para estudiar la complejidad desde la perspectiva del sentido social**

La disyuntiva de la complejidad consiste precisamente en renunciar al conocimiento disciplinario para dar paso a la multiplicidad de racionalidades que puedan dar cuenta de los fenómenos sin reducirlos ni recortarlos en torno a una racionalidad maestra unificadora (Morin, 2001). El caos, lo indeterminado y el desorden no pueden ser reducidos a sistemas lógicos, pero si pueden ser estudiados en su propia disgregación a partir de las trayectorias que trazan (Morin, 2001). Precisamente, el pedir integrar el orden y el desorden más allá de la dialéctica y la razón es lo que configura el pensamiento complejo. También la salud colectiva plantea la necesidad de abandonar el enfoque disciplinario para el estudio del proceso salud-enfermedad, pero al hacerlo no renuncia del todo a integrar su marco teórico epistémico a partir de un solo principio maestro organizador, en este caso el materialismo dialectico.

Estas condiciones para el estudio de la complejidad son ideales porque todavía no se ha logrado la integración del conocimiento humano en torno a la transdisciplina. El conocimiento sigue siendo esencialmente parcelario y muy pocas veces existen

planteamientos teórico-metodológicos que logren integrar perspectivas diferentes de manera eficiente.

Sin embargo, estrictamente hablando, muchas disciplinas se hayan en una fase posdisciplinaria. Por ejemplo, la psicología social se ha alimentado de la antropología, la biología, de la sociología. La salud colectiva no es una disciplina, sino un campo de conocimiento construido alrededor de la salud. No obstante, no es un cuerpo de conocimiento que renuncie al principio maestro organizador de la dialéctica materialista, por lo que no integra todavía racionalidades divergentes a sus niveles de explicación. Este tema ya ha sido tratado a profundidad durante el marco teórico.

La propuesta de esta investigación no pasa por cumplir los ideales de la transdisciplina y la pluralidad de racionalidades que propone Morín sino por construir un objeto de conocimiento complejo y por proponer a la complejidad como una unidad de análisis para los fenómenos sociales. Esto implica pasar de la complejidad pensada como una integración del conocimiento a pensarla como la integración de las dimensiones complejas de un objeto de estudio. Este cambio de perspectiva permite plantear una serie de cuestiones metodológicas que resulta útil resaltar.

Es cierto que la perspectiva desde la que se ha construido el objeto de estudio de esta investigación es la de la complejidad cuyos principios teóricos sustentan la necesidad de un análisis profundo, que intente recuperar la mayor cantidad de elementos significativos y sus relaciones. Sin embargo, podría entenderse también a la complejidad como una unidad de análisis, cuyas propiedades se encuentran en el mismo fenómeno que se estudia. Según Morin (2004), se requiere del pensamiento complejo porque la naturaleza esencial de la realidad es compleja en sí misma; luego entonces, necesariamente todos los objetos de la realidad son complejos. Y más aún, las unidades de observación de los objetos de estudio

también son complejos. Esto implica que existe un principio de no desagregación de la complejidad que esta presente en todos los niveles de anclaje (Samaja, 2004) y se enuncia a continuación:

- a) Si se hace un recorte a la realidad, el objeto construido resultante de ese recorte necesariamente es complejo.
- b) Si se hace un recorte a la realidad, no se desagrega complejidad a la misma, aun cuando sea referenciada sólo como contexto.
- c) Si se hace un recorte a la realidad, los elementos constituyentes del objeto construido resultante no pierden complejidad pese a que se tomen solo en las dimensiones que tienen que ver con el objeto de estudio (Morin, 2004).

Bajo esta mirada todos los objetos de la realidad tienen la cualidad de la complejidad, pero de maneras y grados diferentes, según su delimitación. Una organización compleja tiene en su conformación a elementos que a su vez son complejos. Son simples respecto a la organización que conforman, pero complejos en sí mismos. Por tanto, la complejidad de ese objeto es parte constituyente de la unidad de análisis. Esa parte constituyente se expresa en los elementos que conforman la complejidad.

Resumiendo, entenderemos por perspectiva compleja al estudio de la realidad que está fundado en un esfuerzo intelectual constante que intenta reconstruir la mayor cantidad de dimensiones significativas de un fenómeno o sistema. No se habla aquí solamente de las cuestiones empíricas, sino también de todo razonamiento fundamentado que pueda llegar a aportar nuevos elementos para la comprensión de los problemas de la realidad; que además permita intervenirlos de una mejor manera.



El pensamiento complejo no está como tal en contra de la simplificación, más bien, el riesgo que busca evitar el pensamiento complejo es el reduccionismo; entendido este último como la tentativa de explicar la totalidad de un fenómeno o sistema con tan sólo una parte de sus elementos, propiedades e interacciones. Es querer generalizar una explicación parcial a la totalidad de un fenómeno o sistema, ignorando el resto de su conformación y efectos (Morín, 2004). Y se busca evitar el reduccionismo precisamente porque un pensamiento reduccionista mutilado, necesariamente llevará a acciones mutiladas (Morín, 2004) que no serán capaces de transformar la realidad o que la transformarán de un modo fragmentario. Se requiere de un pensamiento complejo, porque la realidad es en su esencia, compleja (Morín, 2004). Tanto el sistema vial como la respuesta social organizada son por definición sistemas complejos, dadas las diversas dimensiones que interactúan en su conformación y dinámicas.

Ya se ha explicado por qué se ha utilizado la perspectiva de la complejidad para la construcción del objeto de estudio, pero no se ha aclarado porque se estudiará a través de las significaciones sociales imaginarias. Las significaciones sociales imaginarias permiten el estudio de los sentidos sociales en un sentido amplio. Es una teoría idealista que no remite únicamente a la función semiótica de las ideas, ni limita la capacidad de reflexión sólo a los aspectos ideológicos; porque además de permitir el estudio de las operaciones hermenéuticas del lenguaje también posibilita entender el papel que tienen las creaciones colectivas de sentido en la construcción de la realidad social.

El tema de los accidentes viales es un problema que ha sido estudiado ampliamente por una gran cantidad de enfoques teóricos desde diversas disciplinas. De ahí que se han construido muchas perspectivas al respecto. Con este cúmulo de información disponible se puede afirmar que se ha estudiado directa o indirectamente gran parte de las acciones vinculadas con el complejo vial y con la respuesta social organizada. Estrictamente hablando, muchos hechos y actos han

sido minuciosamente registrados y medidos, por lo que en el ámbito de investigación cuantitativa se sabe mucho acerca de los accidentes, pero muy poco acerca de sus determinaciones complejas.

De ahí que una investigación cualitativa tenga mucho sentido en este campo; ya que para aprehender la complejidad de este problema en particular es necesario no sólo conocer los hechos y sus dimensiones numéricas, sino también sus implicaciones en las significaciones. Con el uso de datos estadísticos se pueden estudiar ambos aspectos en esta investigación. Lo cual es perfectamente válido puesto que se considera que la realidad está compuesta de datos cuantitativos y cualitativos por igual, por lo que usar esos datos no implica ningún inconveniente. Se habla aquí del sentido de una manera pletórica, como un contenido que es intelectual y emocional al mismo tiempo.

Por otro lado, es posible notar que los estudios hechos exclusivamente desde una mirada sociológica son muy pocos y más escasos aún son los que intentan analizar más de una arista del problema. Esta investigación podría centrarse únicamente en los servicios de salud pública, o específicamente en el significado de los accidentes viales para los jóvenes. En lugar de ello, trata de estudiar toda la gama de procesos que sea posible captar (por medio de las ideas) con el dispositivo de intervención, desde sus implicaciones más generales y profundas.

Esto se hace de esta manera porque es una exigencia de la complejidad del objeto de estudio. Se trata de construir un conocimiento integrador en la medida de lo posible a través del ejercicio intelectual. El elemento integrador es la reflexión profunda y deliberante por medio del estudio de las significaciones (Castoriadis, 1996).

Teniendo en cuenta que la investigación presente es finita y que deben establecerse ciertos límites es que se pensó analizar todo desde la perspectiva del significado ya que de esta manera es posible abarcar una gran cantidad de dimensiones del problema. El trabajo de campo fue pensado para generar elementos para la reflexión general mediante caracterizaciones sociológicas. Es decir, para partir de una abstracción, contrastarla con elementos empíricos y para reelaborar desde ahí. No fue diseñada para demostrar teorías, ni para replicar otras investigaciones, ni para explorar o explicar cuestiones específicas referentes a los accidentes. En ese sentido ya hay una gran cantidad de trabajos realizados y constantemente se están produciendo nuevas investigaciones, las cuales se pueden retomar e integrar con relativa facilidad al marco general de la interpretación; por lo que, pese a que se trate de una investigación construida desde una cierta perspectiva teórica, no prescinde de la necesidad de integrar otros tipos de conocimiento.

La comprensión del presente fenómeno de estudio construido desde la complejidad no limita los recursos que se puedan integrar en ella; lo que si limita es el tiempo y las posibilidades del investigador. Por esa razón se dice que se empleó un dispositivo de intervención definido fundamentalmente por la lógica misma de la indagación. Pero que primordialmente significó que se hizo uso de todo cuanto se disponía para investigar el objeto de estudio.

Más concretamente, se define como dispositivo de intervención al mecanismo mismo de la intervención expresado en el conjunto de instrumentos que se usarán para indagar en el campo. El dispositivo no tiene una definición clara y se trata de una noción heurística (Salazar, 2004) que proyecta una disposición de procedimientos a aplicar sobre posibles escenarios y actores, pero que no se cierra a su aplicación rigurosa, sino que se mantiene abierto a las posibilidades mismas del campo.

No se le puede exigir al dispositivo la garantía (Salazar, 2004) de ser la mejor instrumentación metodológica para el problema estudiado, porque las dinámicas de la investigación en la realidad pueden requerir de ajustes, pueden necesitar de adecuaciones, incluso teóricas y metodológicas a mitad del recorrido.

No puede pensarse al dispositivo de intervención como la proyección de un camino seguro que habrá de transitarse sistemáticamente y que puede ser interpelado en su validez antes de mostrar sus productos. Se puede interrogar al dispositivo, sí, pero en tanto el diálogo que establece con la realidad. En tanto si mismo no puede ser garantía ni de la rigurosidad de la investigación, ni de sus alcances.

El dispositivo de intervención tiene como propósito final producir un retrato, un momento que se queda fijado en un cierto encuadre, bajo ciertas condiciones de luz y tomado desde la perspectiva del investigador (Salazar, 2004) teniendo como punto central el objeto de estudio. Hay retratos realistas, hay retratos abstractos, hay tiempos que se consolidan y reproducen, hay instantes que desaparecen. Sólo este texto observado desde un tiempo distinto podrá transmitir a través de la inconmensurabilidad de la escritura que clase de retrato se ha tomado.

### **9.3 Dispositivo de intervención. La proyección de la caja de herramientas**

Una vez que se ha construido teóricamente el objeto de la investigación es necesario traducirlo a elementos de la realidad. A diferencia del positivismo, que traduce sus objetos de investigación en parámetros o cualidades de objetos reales, las ciencias sociales críticas traducen sus objetos teóricos en campos problemáticos (Fernández, 1998). Se entiende por campo problemático al recorte de una parcela de la realidad que está conformado por una cierta cantidad de fenómenos empíricos relacionados entre sí y correspondientes al objeto de investigación (Minayo, 2015:125)

Desmenuzando al complejo vial tenemos que está formado por la infraestructura vial, flujos y dinámicas viales, medios de transporte y usuarios. También posee elementos simbólicos: reglamentos y normativas de tránsito, cultura vial, configuración de espacios viales, apropiación de espacios, distribución de los desplazamientos, intención de los desplazamientos. La respuesta social a los accidentes está conformada por instituciones de transporte, de seguridad vial, sistemas de salud y respuestas culturales. Estos elementos se estudiaron desde los procesos de significación, lo que quiere decir que se trató de captar el sentido general organizador del complejo vial y de la respuesta social organizada. Tanto el complejo vial como la respuesta social organizada se desarrollan en una gran cantidad escenarios y con una gran diversidad de actores sociales por lo que fue necesario realizar un primer recorte.

Los escenarios analizados fueron las vialidades de los espacios urbanos (excluyendo las autopistas, las carreteras rurales, entre otras formas de organización del complejo vial), la atención prehospitalaria y el área de urgencias. Se hace este recorte puesto que en las vialidades de los espacios urbanos es donde ocurre la mayor cantidad de accidentes (INEGI, 2016). Se analizó la atención prehospitalaria porque se considera que es una de las áreas más problemáticas de la atención (CENAPRA, 2011). Se estudió el área de urgencias, porque forma parte primordial del proceso de atención en caso de accidentes (STCONAPRA, 2015)

Los actores estudiados fueron las instituciones que tienen injerencia en la política pública de accidentes, los agentes concretos de la respuesta social y los usuarios jóvenes de las vías.

La elección de estos espacios y actores en particular obedece a la formulación del dispositivo de intervención que buscó aprehender las significaciones sociales imaginarias a través de los discursos y el habla. En ese sentido es necesario aclarar

que se está en desacuerdo con los postulados que Cuesta (2015) propone como básicos de la investigación cualitativa en salud:

1) En primer lugar, no necesariamente toda la investigación cualitativa se centra en la subjetividad únicamente. La presente investigación tiene como unidad de análisis a la complejidad vista desde las significaciones, pero su unidad de indagación son los sujetos.

2) Cuesta (2015) sugiere que toda caracterización de los participantes se deriva de una imitación de los principios positivistas. Lo cual no necesariamente puede ser así, puesto que una caracterización es importante para definir los parámetros de la significación, como ocurre en esta investigación que trata sobre sujetos jóvenes. En este caso, la caracterización es indispensable.

3) Además se afirma que toda indagación tiene que seleccionar forzosamente a informantes que hayan vivido una experiencia cercana con el tema. Respecto a ello, se debe decir que no todas las investigaciones deben estar basadas sobre experiencias directas, sobre todo porque se está estudiando el imaginario social y las proyecciones son importantes porque configuran posibilidades de acción social.

Los postulados de Cuesta (2015) se basan en una idea incompleta que no contempla la gama de posibilidades de las técnicas cualitativas. Esta postura se encuentra muy a menudo en el ámbito de la investigación cualitativa en salud y es por esa razón que aquí se debate. Esta autora sugiere que el único uso posible que tienen las técnicas es para estudiar sujetos en concreto, para indagar sobre sus experiencias directas y para documentar significados singulares y niega la posibilidad de generalizar teóricamente a partir de una caracterización sociológica construida a partir del decir de los entrevistados.

Sin embargo, el trasfondo histórico social de las técnicas cualitativas es mucho más profundo y no se limita al uso que algunos autores pueden concebir. Las técnicas de investigación cualitativa pueden clasificarse en tres grandes categorías: a) Las que están basadas en la observación; b) las entrevistas y c) el uso de documentos. Son acciones que remiten a las “tres acciones básicas que el hombre utiliza para analizar la realidad social que lo rodea: observar, preguntar, leer” (Corbetta, 2007:302). Es decir, los elementos básicos de la investigación cualitativa se gestan desde el momento mismo en el que el ser humano busca comprender su realidad social. De ahí que sus posibilidades no se limiten puramente a una interpretación teórica que algunos autores hacen de ellas. Para esta investigación, las técnicas por utilizar serán el análisis de textos, trabajo etnográfico (predominantemente observación participante) y para el resto de la indagación se utilizarán entrevistas.

La entrevista puede definirse como un encuentro con propósito, donde los roles de la comunicación están definidos (entrevistado y entrevistador); y cuyo intercambio de información se lleva a cabo principalmente mediante la comunicación verbal (Corbetta, 2007; Minayo, 2015; Acevedo y Florencia, 1986; Bleger, 1985). Como instrumento de investigación es la estrategia más usada durante el trabajo de campo. Bajo esta modalidad siempre se realiza por iniciativa del entrevistador y está enfocada en indagar sobre cuestiones pertinentes a un objeto de investigación y sus temas adyacentes (Minayo, 2015; Bleger, 1985).

Mucho se ha debatido respecto a la validez de la entrevista como instrumento de investigación. Los principales cuestionamientos señalan la excesiva variabilidad de datos que pueden llegar a obtenerse con esta técnica. Por ejemplo, lo que el entrevistado dice durante la entrevista puede cambiar si se cambia el entrevistador, si se le pregunta en otro momento, etc. No obstante, las posibles variaciones en el contenido de la entrevista deben considerarse como diversificaciones de una misma forma de subjetividad, no como una distorsión de una realidad fija (Bleger, 1985).

En otras palabras, si el contenido y la forma de las respuestas del entrevistado pueden cambiar con relación a las condiciones mismas de la entrevista es porque ésta última es capaz de reflejar las particularidades propias de la subjetividad y de los procesos sociales (Bleger, 1985). Aunque los resultados puedan ser incluso contradictorios, estos reflejan las discontinuidades, las reconfiguraciones, los quiebres, las pausas ya presentes en la subjetividad y en el mismo fenómeno social. En tanto se está interviniendo un campo problemático y no objetos de la realidad natural, estos varían según las condiciones mismas de la intervención (Bleger, 1985).

También se ha criticado el involucramiento subjetivo del entrevistador, sin embargo, se considera que esta condición en lugar de ser un problema que compromete la objetividad es una condición necesaria que permite profundizar en la relación con el entrevistado y aumentar su implicación en el tema (Bleger, 1985; Minayo, 2015). Por supuesto, es necesario determinar cuál es la distancia pertinente, para no caer en una sobre implicación que dificulte el análisis.

Toda entrevista requiere del establecimiento de condiciones necesarias para su realización. A todo este conjunto de condiciones concretas para la aplicación de la entrevista se le conoce como encuadre. Para la investigación cualitativa, el encuadre es el modo en que el investigador presenta y define el marco de la interacción de la entrevista. Se expresa explícitamente y de manera general los acuerdos obtenidos previamente con el entrevistado. El encuadre que se utilizará en términos generales es el siguiente:

1. Invitación a la entrevista: “Hola mi nombre es Hector Alemán Martínez soy estudiante del doctorado en ciencias en salud colectiva de la UAM Xochimilco. Estoy haciendo una entrevista sobre “jóvenes y accidentes”. La entrevista dura alrededor de 45 min a una hora y es básicamente preguntarte sobre tu experiencia, tu opinión sobre estos temas y algunos relacionados.



2. Antes de comenzar la entrevista: “Antes que nada agradezco tu participación en esta entrevista. El objetivo de esta es que me platiques cómo ha sido tu experiencia en la vía pública, así como tu opinión respecto a los accidentes viales y algunos otros temas relacionados con estos dos. Me interesa saber el modo particular en que tú lo has vivido y la manera específica en la que tú miras estos temas. Eres libre de decir lo que quieras y expresar abiertamente tu postura. El tratamiento de la información aquí obtenida será confidencial y anónimo. Puedes negarte a contestar una pregunta, puedes terminar la entrevista. ¿Aceptas estas condiciones?”

Hay que mencionar que el encuadre al igual que todas las proyecciones respecto al trabajo de campo son tentativas para la acción. Si al final las condiciones en las que se aplica la entrevista cambian, es necesario analizar todo aquello que se haya salido del encuadre (Bleger, 1985).

Para esta investigación se eligió el uso de entrevista del tipo semiestructurada y del tipo abierta. Se define como entrevista semiestructurada a aquella entrevista que está basada en un guion de temas o de preguntas. Este formato permite cambiar la manera en que se formulan las preguntas, el orden, e incluso permite agregar o quitar temas. Además, se puede ampliar la indagación totalmente fuera del guion preestablecido. La entrevista semiestructurada combina las ventajas de la entrevista estructurada y la entrevista abierta, ya que permite aplicar preguntas predefinidas y ajustarlas según requiera la indagación. Su principal ventaja es su flexibilidad, ya que permite preguntar sobre el tema de manera organizada sin atarse a un guion ya formulado, que bien podría no contemplar todas las vinculaciones importantes del tema (Minayo, 2015; Corbetta, 2007).

La entrevista abierta es una modalidad específica de indagación cuyas características enmarcan su dominio como modalidad de intervención

esencialmente cualitativa. La entrevista abierta implica un proceso de producción de significados, un proceso que no se efectúa de manera directiva por parte del investigador, sino que es flexible, pese a que se desarrolla bajo el control del entrevistador (Ruiz, 1999). “En las entrevistas abiertas, el orden de los temas tratados no obedece a una secuencia rígida, sino que es determinada frecuentemente por las propias preocupaciones, relevancias y énfasis que el entrevistado da al tema pautado” (Minayo; 2015:165).

Su carácter abierto también reside en que puede basarse únicamente en una consigna principal que se formula mediante una pregunta inicial. Es el entrevistado el que lleva la dinámica de la entrevista y el entrevistador va controlando el desarrollo de la entrevista, haciendo las preguntas pertinentes de acuerdo con lo que dice el entrevistado. La entrevista abierta también puede apoyarse en un temario construido previamente. Si se llega a utilizar, la guía de temas sólo funciona como referencia y orientación para el investigador y debe evitarse que conduzca o interrumpa el habla del entrevistado. En ambos casos es importante que el entrevistador aprenda a seguir la dinámica que establece el entrevistado, para así profundizar en los elementos que puedan ser relevantes para el tema de investigación (Corbetta, 2007; Minayo, 2015).

Con dicho formato de entrevista se efectuaron las entrevistas tanto colectivas como individuales, con la finalidad de encontrar consonancias y disonancias entre las voces colectivas y el proceso de enunciación de un habla particular (propio de la entrevista individual).

Para recuperar cuál es el sentido que los usuarios le otorgan a los accidentes y a la respuesta social organizada se efectuaron entrevistas abiertas a cada tipo de informante clave para conocer los significados asociados a estos temas. Se les preguntó también cuestiones referentes a las dinámicas del complejo vial y a la seguridad vial. Los tipos de informante clave seleccionados son:

Usuarios de las vías de tránsito y del espacio público: jóvenes peatones, ciclistas, motociclistas, automovilistas (automovilistas de auto particular), usuarios del transporte público.

- 1) Grupo de jóvenes de entre 13-29 años que hayan recibido alguna información preventiva sobre accidentes viales.
- 2) Grupo de personas jóvenes con mayor riesgo de sufrir (perfil: de entre 15 a 29 años, peatón, motociclista o ciclista) o provocar accidentes (perfil: de entre 18 y 21 años con acceso a vehículo de automotor) (INEGI, 2016).
- 3) Familiares o conocidos de una víctima de accidente joven (se tratará con aquellos que ya hayan vivido el proceso de duelo).

Con respecto a los agentes dedicados a la atención y prevención de accidentes se estudiará principalmente a los agentes de atención de urgencias y a los agentes de seguridad vial. Se realizaron dos entrevistas con personal médico encargado del área de urgencias. También se entrevistó a dos grupos de estudiantes de medicina y se obtuvo material para analizar a los agentes de la atención, como a los usuarios del complejo vial. También se entrevistó a un policía de seguridad pública. En ambos casos se estudió los procedimientos institucionales de las áreas de atención de las que referían ser los entrevistados y se compararon con los procedimientos llevados a cabo por ellos mismos.

Se pensó que para lograr una base mínima para la interpretación de resultados se requiere de por lo menos dos entrevistas de cada uno de los informantes, ya que se buscó la saturación horizontal y cruzada, es decir, se escudriñó la densidad de significado en todos los entrevistados sin hacer referencia a su caracterización particular. Este objetivo se cumplió casi en su totalidad, a excepción de una entrevista faltante a un policía de tránsito y a dos paramédicos. La primera carencia

fue subsanada por la abundante información proporcionada por el policía de seguridad. La segunda retomando las breves entrevistas hechas a los titulares de protección civil, quienes son paramédicos también.

A fin de analizar el discurso de las instituciones se identificó aquellas que tienen realmente injerencia en el tema de las lesiones y los accidentes. Se recopilaron los documentos oficiales que tienen que ver con el tema y que son vigentes. También se analizaron los reglamentos de tránsito actuales para el área metropolitana. Se hizo un monitoreo constante de la política pública sobre accidentes hasta el final de la investigación.

Para complementar la estrategia de indagación destinada a hacer un análisis de las instituciones públicas se realizó una etnografía breve. El investigador asumió el rol de un ciudadano preocupado por la seguridad vial que pregunta a las instituciones que tienen injerencia en la materia. Se esbozó un conjunto de preguntas basadas en las categorías más importantes respecto al ámbito de intervención de las instituciones según los documentos oficiales.

Se trató de una etnografía diseñada desde su lógica inicial en torno a las atribuciones de las entidades públicas de la ciudad de México, por lo que algunos actores estaban definidos de antemano y con ello parte de la indagación. No obstante, la búsqueda de instituciones responsables de la seguridad vial se modificó con los mismos hallazgos hallados en campo, por lo que en lo sustancial de los descubrimientos se puede observar en el esquema final resultante se describe las contradicciones entre discursos y procedimientos. Es por estas razones que no se considera que se haya aplicado una indagación funcionalista como tal. Estrictamente hablando se trató de una etnografía entendida solamente como método de indagación cualitativa sin hacer alusión a la discusión teórica filosófica en torno a la metodología etnográfica (Hammersley y Atkinson, 1994). Se realizó solamente con la finalidad de esclarecer algunas cuestiones referidas a la aplicación

de procedimientos por parte de las instituciones y los agentes directos de la atención y no se profundizó en un espacio institucional en particular y sus funciones, sino más bien, en comprender y retratar cierto tipo de significados que constituyen elementos valiosos en la práctica de las instituciones en sus intervenciones de campo.

Como actividad complementaria se analizó a profundidad los textos académicos que versan sobre juventud y accidentes que resultaron adecuados para integrarlos también como parte de los discursos sociales sobre el tema. Es importante señalar que un texto se puede analizar de forma cualitativa interpretándolo en su totalidad y desde el punto de vista del significado (Corbetta, 2007).

Para estudiar la infraestructura vial se realizaron dos intervenciones: observaciones en la vía pública y análisis de textos de las instituciones que se refieren a la normativa. Para las observaciones se eligió con ayuda de la base de datos del INEGI 5 alcaldías (Ciudad de México) y 5 municipios (Estado de México) lugares con alta accidentalidad y 5 con baja. Se cruzaron los datos Incidentes viales reportados por C5 del Gobierno de la Ciudad de México. Se observó desde una perspectiva cualitativa los procesos del complejo vial que posiblemente puedan desembocar en la ocurrencia de lesiones y accidentes poniendo especial atención en los siguientes elementos:

- a) Análisis de dinámicas viales.
- b) Interacciones entre los usuarios.
- c) Estado de las vialidades.
- d) Estado de los pasos peatonales, puentes y cruces.
- e) Infracciones de tránsito.

Finalmente se excluirán a los actores no formales que transforman el espacio urbano y las dinámicas viales, aunque puede hacerse referencia a ellos de forma indirecta. Estos son: grupos de franeleros, organizaciones vecinales, grupos delictivos, seguridad privada y otro tipo de organizaciones.

El tipo de observación que se efectuó fue la observación participante, basada en la teoría, con guía de observación y encuadre. Fue una observación discreta, puesto que no se informó a las autoridades del lugar ni a los vecinos de la presencia del investigador. Al mismo tiempo, el investigador fue un “observador total” (Corbetta, 2007) porque no se comunicó a los usuarios de las vías que se les estaba observando y en la mayoría de los casos no hubo interacciones directas con ellos.

Hablamos de investigación mediante observación participante cuando el investigador pretende estudiar una realidad de la que el mismo ha formado o forma parte.” (Corbetta, 2007:308). Es decir, el presente investigador ha participado como usuario del complejo vial del área metropolitana de la ciudad de México. Pero al mismo tiempo, no estuvo presente con anterioridad en los lugares concretos donde se realizó la observación. No obstante, estrictamente hablando no existe la observación en condiciones naturales, el observador siempre forma parte del campo que observa (Corbetta, 2007).

Respecto a la observación basada en teoría se hace esa precisión para señalar que la misma se basa en una guía con pre-categorías teóricas. Esto se hace con la finalidad de diferenciarla de la observación de corte funcionalista, que supone que el investigador puede captar los funcionamientos del espacio social que observa tan sólo con identificarlos como elementos que emergen de la misma interacción social (Minayo, 2015). Sin embargo, “teoría y observación deben venir juntas” (Minayo, 2015:181) siempre y para organizar la información resultante de la observación es necesario pre-categorizar. De otro modo se corre el riesgo de quedarse en el primer

nivel de observación, en el de las prenociones, donde las codificaciones son incompletas, porque no apelan al espacio social más amplio y denso.

Los usuarios del complejo vial circulan a través de él siguiendo las codificaciones del espacio y los usos de la cultura vial de facto. Esto significa que necesariamente cualquier usuario del complejo vial debe ser capaz de observar este primer nivel de concreción. Codificaciones, nociones del sentido común del ordenamiento de las vialidades, todos estos elementos se juegan en la conformación efectiva del complejo vial. Es indispensable comprender cómo actúan los usuarios a este nivel, pero también es necesario teorizar sobre las significaciones sociales que organizan al complejo vial de manera profunda y compleja.

El registro de la observación fue mediante notas y diario de campo. Se consideró improcedente realizar grabaciones en video, para analizar otros elementos, debido a la tensión que se genera en los usuarios del complejo vial al detectar una cámara.

Como se puede observar, se ha diseñado la estrategia metodológica siguiendo la construcción de los dos principales objetos teóricos de la investigación.

<b>Metodología</b>	
<i>Determinaciones del complejo vial</i>	<i>Respuesta social organizada</i>
Entrevista a familiar de víctima joven de accidente	Entrevista a familiar de víctima joven de accidente
Entrevistas a usuarios jóvenes del complejo vial	Entrevistas a agentes de la atención
Observaciones en la vía pública	Análisis de las instituciones

#### 9.4 ¿Qué estrategia de análisis se propone?

Dentro de la investigación cualitativa no existe de manera formal un sistema de técnicas comparables con el análisis estadístico de la investigación cuantitativa. Muchas veces, el material recopilado se analiza mediante criterios personales no formalizados en la que la sensibilidad subjetiva del investigador juega un papel importante. La imaginación sociológica del investigador y su capacidad particular para “relacionar acontecimientos y hacer generalizaciones a partir de la realidad observada” (Corbeta, 2007:302) son dos de los elementos centrales en el proceso de análisis.

Pese a ello, a nivel teórico existen elementos heurísticos que pueden servir para guiar de manera general las interpretaciones. Se considera que, para rescatar el sentido de la complejidad con la densidad de las significaciones, es necesario aplicar una estrategia de interpretación que permita “leer” en el habla de los sujetos, en los discursos institucionales, en los documentos y en los discursos particulares todo aquello que posea un sentido organizador de la actividad social, por ello se efectuó un análisis del discurso. El discurso es aquí entendido no sólo como su forma lingüística sino como una estratificación simbólica e imaginaria que construye realidad (Castoriadis, 2004). Con esta estrategia se pudo construir codificaciones, pre-categorías categorías y categorías generales que permitieron organizar, abstraer y generalizar los discursos particulares en un marco amplio de referencia, para así aproximarse a los sentidos sociales de las significaciones sociales (Castoriadis, 2004).

El discurso es siempre de autoría colectiva, y no se agota en lo que los sujetos puedan decir en particular sobre él porque es resultado de todo lo dicho a nivel colectivo. Es la síntesis del sentido general, creado y organizado a partir de todos los sentidos particulares. Se conforma mediante complejos procesos de poder, comunicación, subjetivación, colectivización e institucionalización. El discurso sirve



para pensar la realidad y organizarla y al mismo tiempo puede organizarse en torno a la realidad por lo que es una categoría flexible que hace hincapié en los procesos de creación de sentido de las sociedades. Y como ya se ha manifestado, con esta estrategia será posible encontrar el sentido general que organiza el complejo vial y a la respuesta social organizada porque es una estrategia que tiene hacia la abstracción-generalización a partir de particularidades.

De ahí que sea correcto afirmar que este tipo de investigación cualitativa no se ve limitada por el origen, ni la forma del discurso, porque pone énfasis en el contenido informativo del discurso y su relación con la construcción de la realidad social. Por tanto, no debe considerarse solamente como un compendio de experiencias individuales o grupales, sino como toda una nueva aproximación de la realidad, que pone el acento en los significados sociales, los cuales son los contenidos y las formas de los procesos **institucionales** de la sociedad.

La interpretación de las entrevistas se organizó en torno a los dos grandes objetos que están siendo tratados en el tema de investigación. Todo lo dicho por los entrevistados que implicaba directa o indirectamente condiciones que determinen la ocurrencia de accidentes, sirvió para estudiar las determinaciones del complejo vial. Todo lo dicho que expresó alguna reflexión para prevenir o evitar accidentes forma parte de la respuesta social organizada. Por estas categorías es posible englobar al trabajo mismo de investigación como parte de la respuesta social organizada.

Asimismo, resultó útil preguntarse por el significado del automóvil y los procesos de subjetivación que produce. Los usuarios de las vías públicas no son objetos de movilidad, son sujetos en el sentido pleno de la palabra y su manera de transitar tiene que ver con el sentido que le dan a su actividad al interior del complejo vial.

## 9.5 Respecto a la validez de la indagación basada en entrevistas

Las ideas de unas personas en concreto, en este caso las personas y grupos entrevistados para esta investigación ¿Qué tanto corresponden con la realidad que se intenta investigar? ¿Qué sentido tiene para una postura crítica de los procesos de alienación hablar de las ideas de unas personas en particular? La cuestión de la alienación o falsa conciencia tiene múltiples aristas e interpretaciones; desde la postura marxista que asume que la falsa conciencia sobre la realidad es un común denominador del conjunto social; hasta la postura culturalista psicoanalítica, que asume que las ideas conscientes sólo son una apariencia y que las auténticas motivaciones para nuestros actos son inconscientes. En ambas posturas se afirma que existe en todos los sujetos un grado de alienación, un grado de conciencia falsa depositaria de una estructura de ideas ajenas a la realidad.

La cuestión de fondo es: ¿lo que dicen los entrevistados corresponde con la realidad que tratan de describir y en qué grado? ¿Lo que dicen sobre sus actos es preciso? ¿Lo que dicen sobre las acciones de los demás es correcto? La sentencia sobre la alienación subjetiva-social en algunos enfoques teóricos es terminante: los seres humanos se representan a sí mismos y a su colectividad con una ideología que no corresponde con su accionar. Asunto descrito de manera magistral por Mandeville (1982) en su obra “La fábula de las abejas”.

Trasladando este problema a la cuestión metodológica y de validez, algunos investigadores cualitativos ante esta situación incluso apuntan a afirmar que las “primeras entrevistas” no sirven de nada, porque los entrevistados “mienten u ocultan cosas” o responden con el deber ser; o según sea el caso, contestan con lo que creen que el investigador-entrevistador quiere oír.

Primero, en esta investigación no se está estudiando las ideas de personas en concreto, sino que se rastrea en el hablar de los sujetos los ecos propios de las

significaciones sociales imaginarias. Las significaciones sociales imaginarias deben necesariamente estar presentes en la institución social, porque esta existe por medio de ellas.

Para comprender este asunto de una manera más simple primero hay que comprender la cuestión en un nivel funcional. Según Samaja (2004) las sociedades antiguas funcionaban por medio de la estructuración de las relaciones sociales (relaciones de poder) y el acto más que por procesos ideológicos. El mismo lenguaje surge por estos medios de acción, reacción, repetición de acciones en el conjunto social. Por el contrario, Castoriadis (2001) piensa que no es posible la existencia de una sociedad sin lenguaje como tal, que el lenguaje emerge como una nueva creación de las estratificaciones de la realidad. A partir de esta nueva emergencia es posible nuevas creaciones dentro del conjunto social. Con los procesos de comunicación propios del lenguaje las relaciones sociales se complejizan (no a la inversa) y dejan de estar al nivel de las acciones y reacciones. Si el lenguaje supera dialécticamente la pura estructuración de la naturaleza y la organización codificada de la realidad inmediata, es imposible que el lenguaje sea resultado únicamente de lo ya existente. Estos asuntos ya han sido tratados extensivamente en el marco teórico, pero ahora se aplicarán al problema metodológico específico de este tema de investigación.

Los sistemas funcionan mediante la transmisión de información, las entidades biológicas reaccionan al comportamiento de otros seres vivos y a las condiciones del medio ambiente. Los seres vivos en este nivel no necesitan una comprensión compleja de la naturaleza para adaptarse y sobrevivir. Las sociedades humanas son sustancialmente más complejas. Funcionan también por procesos de intercambio de información, pero las unidades comunicativas no son puramente los actos y las reacciones, las agrupaciones y las conformaciones, sino que funciona fundamentalmente por procesos comunicativos altamente complejos organizados y posibilitados por el lenguaje.

Cuando Castoriadis habla de las significaciones sociales imaginarias que animan las instituciones se refiere en un nivel de abstracción mayor a los procesos de transmisión de información propios de los sistemas sociales. En otras palabras, todos los sistemas para funcionar requieren de esos procesos de transmisión de información. En el mundo humano esa información son ideas, significaciones. Si el sistema social necesita para funcionar de una cierta cantidad de ideas circulando en el conjunto social, con mayor razón para *ser lo que es*.

¿Qué significa esto? Que para Castoriadis las ideas no sólo definen el funcionamiento básico de la sociedad, como en teorías de sistemas, sino *su ser en sí*. El conjunto institución e imaginario social son el *ontos* de la sociedad misma.

En otras palabras, lo que define las ideas de los sujetos, colectivos y sociedades no es si pertenecen o no al ámbito de la alienación. La alienación desde esta perspectiva es simplemente ruido captado o generado por los nodos del sistema (los sujetos). Lo que define la importancia de las ideas de una sociedad es cómo éstas definen a una sociedad en un sentido identitario y de cohesión.

Lo que se busca al entrevistar a un cierto grupo de personas es encontrar estos sentidos organizadores de la realidad social, no definir si sus ideas corresponden con la alienación o no. Esto cambia totalmente el problema de la validez y el problema metodológico y resuelve ampliamente cualquier posible crítica que se quiera hacer al estudio presente.

Segundo, sobre la pertinencia de realizar una sola entrevista hay que hacer unas breves observaciones. Estudiar profundamente en un sentido psicológico no revelará una verdad oculta sobre el conjunto social, porque lo que interesa es analizar los sentidos organizadores del colectivo, no profundizar en procesos psíquicos de personas en particular. Por otro lado, en ningún momento se observó intención alguna por parte de los entrevistados por hablar únicamente del deber ser.

En varias ocasiones se da el reconocimiento de que ellos mismos han incurrido en acciones riesgosas, e incluso se manifiesta la necesidad de cambiar su misma forma de pensar. En suma, la presente investigación no presenta ninguno de los bemoles señalados.

En este punto es posible afirmar que la exposición construida a partir de las entrevistas a usuarios del complejo vial una vez que ha sido analizada como corresponde puede abstraerse y generalizarse hasta cierto punto como el accionar de los actores del complejo vial. En otras palabras, estudiar las significaciones sociales imaginarias de los actores del complejo vial estrictamente no significa estudiar solamente las ideas de los usuarios del complejo vial.

## **10. Aspectos éticos**

Muchas de las decisiones que se toman durante el trabajo de campo no sólo tienen que ver con el diseño que el investigador ha proyectado sobre la intervención. También tienen relación con las negociaciones y “decisiones éticas sobre qué datos obtener y cómo hacerlo. Una práctica de calidad exige una reflexión ética.” (Minayo, 2015:888).

Es decir, en el campo problemático la subjetividad y la ética del investigador se ponen en juego, desde la manera en que se construyen las relaciones con los informantes, pasando por las condiciones concretas en las que el investigador sale del campo hasta la utilización de la información obtenida (Fernández, 1998).

Por ello, es indispensable comunicar a todos los sujetos los propósitos de la investigación, así como obtener plenamente su aprobación para participar en la investigación. En todas las entrevistas se obtuvo el consentimiento oral de los entrevistados, informándoles de todas las implicaciones directas de la información

que han suministrado. Se les indicó que el tratamiento de la información preservará su anonimato. Se especificó que el audio de las entrevistas sería grabado y el tratamiento de este material sería únicamente para los fines de la investigación. Durante el encuadre se especificó que el entrevistado podía negarse a responder cualquier pregunta y que podía terminar la entrevista en cualquier momento si así lo consideraba conveniente.

Para el caso de la entrevista con el familiar de una víctima de accidente se trató el tema una persona que ya había vivido el proceso de duelo y recuperación. Para evitar cualquier situación incómoda se usó un formato de entrevista abierta, para ceñirse lo más posible a lo que el entrevistado quisiera compartir de su experiencia con la finalidad de disminuir el impacto de la demanda que implica las preguntas del investigador.

Para las observaciones no se identificó a nadie ni en las notas ni en el análisis. En términos generales, no se difundirá material alguno del registro de campo y de hacerse, se protegerá la identidad de los que aparecen en él.

## **11. Descripción del trabajo de campo**

Los dispositivos de indagación son unos en la proyección de la caja de herramientas y se convierten en otros en su aplicación. Desde la imposibilidad de efectuar todas las entrevistas proyectadas, hasta la modificación e inclusión de algunas estrategias. Todo ello con la finalidad de cumplir con los objetivos de la investigación, pese a los bemoles que impone la práctica

Las variaciones más importantes respecto a la proyección de la caja de herramientas son las siguientes:

1. Debido a la huelga de la UAM que comenzó el 1 de febrero del 2019 y acabó el 5 de mayo del 2019, 92 días en total), no se pudo efectuar las entrevistas individuales a jóvenes usuarios del complejo vial. La intervención estaba diseñada para buscar entrevistados al interior de la UAM Xochimilco, por lo que esta parte de la intervención se tuvo que abandonar.

2. Al inicio de la indagación de las instituciones de la ciudad de México, se determinó que sería más relevante efectuar un trabajo etnográfico, para detectar con mayor detalle algunas características relevantes del quehacer institucional. El investigador asumió el rol de ciudadano participativo que pregunta por la injerencia de las instituciones en materia de seguridad vial.

3. El monitoreo de los documentos de las instituciones se enriqueció además con la consulta de noticias en medios de comunicación. Estas referencias permitieron encontrar bases de datos valiosas como los “datos abiertos de la Ciudad de México” donde se pudo consultar los “Incidentes viales reportados por C5” (ADIP, 2019a). Asimismo, la etnografía de las instituciones permitió obtener documentos relevantes, con el extra de haber sido proporcionados o referenciados por algún agente de las instituciones.

4. Gracias a la base de datos de los incidentes viales reportados por C5 se ha podido rediseñar todas las observaciones, permitiendo construir una mejor guía de observación dado que ahora se conoce a detalle el tipo de accidente y el lugar.

En un balance final se podría decir que se han cumplido todos los objetivos e incluso se han fortalecido algunas partes de la indagación. Pese al bemoal de haber perdido las entrevistas individuales a usuarios jóvenes del complejo vial, esto fue compensado por lo obtenido en las entrevistas grupales.

### 11.1 Sistematización de las observaciones en la vía pública

La necesidad de incluir observaciones en la vía pública surge por las características mismas del complejo vial. Las vialidades forman parte de nuestra cotidianidad y todos los días se reproducen los fenómenos asociados a la ocurrencia de accidentes. La forma en la que se organizan los espacios, la codificación de las vialidades son elementos que están presentes y pueden ser observados directamente bajo una cierta organización y esquemas determinados.

Es por ello por lo que fue importante determinar no sólo los espacios, sino los tiempos y lugares en donde se reproducen las condiciones del complejo vial que desembocan en la ocurrencia de los accidentes de tránsito.

Para ello se consultó la base de datos del INEGI (2018) para determinar de manera general, los lugares, los horarios, los días y los meses donde más frecuentemente ocurren las incidencias de tránsito. Se obtuvieron los resultados siguientes:

<b>Ciudad de México. Todo tipo de accidentes</b>	
<b>Alcaldía</b>	Cuauhtémoc
<b>Mes</b>	Octubre
<b>Días</b>	Viernes, sábado y miércoles.
<b>Hora:</b>	12 P.M., 3 P.M. Y 4 P.M.

<b>Estado de México. Todo tipo de accidentes</b>		
<b>Municipio</b>	Tlalnepantla	Ecatepec
<b>Mes</b>	Marzo	Octubre
<b>Días</b>	Sábado, viernes y jueves.	Sábado, domingo y viernes.
<b>Hora</b>	9:00 A.M.	12:00 A.M.

Fuente: INEGI Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas



Las observaciones en la vía pública del Estado de México fueron descartadas por ser inviables para los recursos con los que cuenta el investigador. Sin embargo, las observaciones en la Ciudad de México fueron factibles todas, por estar dentro de un horario accesible y a una distancia aceptable.

Una vez que se han ubicado estos datos aún quedaban muchas cuestiones por resolver. Primero, ¿cuáles serían los lugares específicos de ocurrencia de accidentes en la alcaldía Cuauhtémoc? Segundo, ¿qué tipos de accidentes y con qué frecuencia específica?

Al inicio de la investigación se intentó obtener acceso a la plataforma electrónica RAVMex (Registro de Accidentes Viales en México) con la finalidad de identificar los lugares con más accidentes en el área metropolitana. Para este fin se contactó vía correo electrónico con el Dr. Ricardo Pérez Núñez director de Prevención de Lesiones del STCONAPRA, quien a su vez refirió a la Dra. Laura Baas Briceño, directora de Información y Evidencias del STCONAPRA.

Al preguntar al respecto la respuesta fue que “la plataforma RAVMex es por ahora de uso interno por parte de las entidades federativas” (Baas, 2018).

Posteriormente se intentó obtener el acceso por medio del portal de transparencia del INAI (Ver anexo 1 “Respuesta de la CONAPRA” para más detalles). La réplica aporta cuestiones valiosas para el análisis final, que de momento no se tratarán, pero que sí se describirán.

Primero, algunos funcionarios de la STCONAPRA negaron el conocer a RAVMex, mientras que otros negaron que RAVMex estuviera controlado u organizado por la STCONAPRA, otros tantos que tuviera datos de geolocalización de los accidentes.

Segundo, se declaró que la STCONAPRA era usuaria y no generadora de datos.

En estas circunstancias se continuó con la búsqueda de bases de datos que contuvieran datos cercanos o similares a los requeridos. Durante la búsqueda se encontró con los datos de la página [sintrafico.com](http://sintrafico.com), en particular con dos entradas de su blog que se titulaban “Salamanca es la calle que más accidentes concentra en la CDMX” (Sintrafico, 2016) y “Las Calles de la Amargura” (Sintrafico, 2017).

Buscando más referencias que apoyaran a lo dicho en estos blogs, se encontró que estos artículos tuvieron difusión en algunos medios de comunicación electrónicos. Asimismo, se identificó que [sintrafico.com](http://sintrafico.com) era una entidad privada dedicada a la venta de datos electrónicos e información, enfocada en acciones coordinadas con el gobierno.

Debido a que estas referencias no eran suficientes para establecer la validez de los datos presentados y que además no se detallaba la fuente de los datos, la metodología, el procesamiento de datos y los tipos de incidencias viales, se decidió que lo más idóneo era contactar a los responsables de [sintrafico.com](http://sintrafico.com). No fue posible contactarlos por correo electrónico ni por teléfono, por lo que se acudió hasta sus oficinas ubicadas en Lago Meru 39, Granada, 11520 Ciudad de México. No se pudo acceder a las oficinas y, por el contrario, la persona encargada por medio del intercomunicador recomendó consultar por vía electrónica. Nuevamente se intentó contactar por medio del correo electrónico sin resultados.

Se decidió hacer unas observaciones piloto con los datos obtenidos por medio de [sin tráfico](http://sintrafico.com). Se eligieron las calles Fuente de Cibele, Río Mississippi y Salamanca, todas ellas ubicadas en la alcaldía Cuauhtémoc. Se eligieron estas calles porque como ya se ha indicado, según los datos del INEGI (2019) la mayoría de los accidentes ocurren en esa alcaldía.

Posteriormente la búsqueda de datos arrojó la existencia del portal de datos abiertos de la Ciudad de México donde se halló la base de datos titulada “Incidentes viales reportados por C5” (ADIP, 2019a). La base de datos resultó ser muy completa y detallada, incluyendo los sitios con geolocalización en donde fueron reportados accidentes.

La metodología para elegir las calles fue mediante la definición de ciertos criterios:

- 1.- Todos los años. Toda la ciudad. Todo tipo de accidentes.
- 2.- Todos los años. Toda la ciudad. Accidente-choque sin lesionados.
- 3.- Todos los años. Toda la ciudad. Accidente-choque con lesionados.
- 4.- Todos los años. Toda la ciudad. Accidente lesionado-atropellado.
- 5.- Todos los años. Toda la ciudad. Accidente-motociclista.
- 6.- Todos los años. Toda la ciudad. Cadáver-atropellado.
- 7.- Todos los años. Toda la ciudad. Cadáver-accidente.

La tipología del accidente se repitió para cada una de las otras categorías

A) Año del 2014 al 2019.

B) Tres primeras delegaciones con más incidencias de tránsito.

Por lo que al final se revisaron 172 combinaciones totales tomando como referencia los mapas y así definiendo las zonas con más accidentes según C5 CDMX.

Posteriormente con el documento resultante de esta revisión, se analizó con Atlas ti para obtener a partir de la nube de palabras los nombres de calles más frecuentes:

**esq** **con** **de** **accidente-choque** **lesionados**  
**av** **la** **ciudad** **toda** **insurgentes** **calz** **datos** **accidentes**  
**accidente** **cadáver-accidente** **cadáver-atropellado**  
**lesionado-atropellado** **sin** **tipo** **todo** **accidente-motociclista**  
**determinar** **puede** **se** **dispersos** **san** **zaragoza** **hasta** **periférico** **reform**  
**juan** **circuito** **interior** **desde** **norte** **ticomán** **ermita** **hidalgo** **los** **aragón** **avenida** **rio**  
**calle** **cárdenas** **chapultepec** **eduardo** **hay** **iztapalapa** **lázaro** **molina** **todos** **viaducto** **años**  
**ferrocarril** **intersección** **tláhuac** **gustavo** **madero** **sociales** **trabajadores** **canal** **cuauhtemoc**  
**gómez** **revolución** **rojo** **torres** **antonio** **arcos** **belén** **dr** **glorieta** **las** **melchor** **montevideo** **ocamp**  
**bucareli** **circunvalación** **cuauhtémoc** **del** **euskaro** **ignacio** **jalisco** **luis** **marina** **méndez** **nacional**  
**piEDAD** **agua** **anillo** **balderas** **balmis** **consulado** **doctor** **eje** **en** **esquina** **florencia** **guelatao** **javier** **lieja**  
**lópez** **manuel** **más** **monterrey** **pino** **prolongación** **rayón** **revisión** **salto** **segunda** **sullivan** **agustín**  
**albino** **alemán** **alzate** **ángel** **aranda** **autopista** **bernand** **bodet** **boturini** **brasil** **c5** **calles** **carmelo** **caso**  
**cazadora** **central** **claudio** **congreso** **constituyentes** **corzo** **cozumel** **cuicláhuac** **diana** **doblado** **durán**  
**ecatepec** **eulalia** **febrero** **fes** **fray** **frente** **general** **guadalupe** **guzmán** **independencia** **izazaga**  
**iztaccíhuatl** **leyes** **lorenzo** **losa** **loza** **marruecos** **médico** **méxico** **mier** **miguel** **militar** **misisipi** **naucalpar**  
**obrero** **oceanía** **pablo** **particularmente** **patriotismo** **pérez** **poniente** **remedios** **reportes** **republica**  
**república** **según** **servando** **sinaloa** **sobre** **suarez** **suárez** **sur** **tacuba** **teresa** **tíber** **tlalpan** **unión** **vallejo**  
**varsovia** **venezuela** **vertiz** **vertíz** **villalongín** **yáñez** **zonas**

Una vez definida la nube de palabras se seleccionaron las 5 calles más repetidas. Posteriormente con el buscador de palabras se identificaron los lugares específicos que más veces se repitieron para esas calles y se combinaron con las categorías iniciales resultando lo siguiente:

## 1. Insurgentes

- *Todo tipo de accidentes y choque con lesionados:* insurgentes esq. con Reforma.
- *Accidente-motociclista:* Insurgentes esq. Circuito interior.
- *Choque con lesionados:* Insurgentes esq. Eulalia Guzmán.
- *Todo tipo de accidentes, sin lesionados, con lesionados, Lesionado-Atropellado:* Insurgentes esq. Ticomán.
- *Cadáver-Atropellado:* Insurgentes esq. con Alzate

- *Cadáver-Atropellado*: Insurgentes esq. Hidalgo.
- *Accidente-motociclista*: Insurgentes esq. Cuitláhuac.
- *Todo tipo de accidentes*: Motociclista Glorieta de Insurgentes.
- *Todo tipo de accidentes*: Choque sin lesionados Insurgentes esq. Euskaro.

## 2. Zaragoza

- *Cadáver-Atropellado*: Zaragoza desde calle 47 hasta viaducto rio piedad
- *Cadáver-accidente*: Zaragoza desde Ermita hasta Carmelo Pérez.
- *Todo tipo de accidentes*: Zaragoza desde Rio Piedad hasta Av. Central.
- *Choque sin lesionados*: Frente a FES Zaragoza
- *Cadáver-atropellado*: Zaragoza desde Calle 47 hasta Viaducto Rio Piedad
- *Cadáver-Accidente*: Calz. Zaragoza desde Canal de San Juan hasta Av. Iztaccíhuatl Calz. Zaragoza desde Canal de San Juan hasta Av. Iztaccíhuatl

## 3. Periférico

- *Todo tipo de accidentes, Accidente-choque con lesionados, Accidente lesionado-atropellado*: Periférico intersección con Av. Tláhuac.
- *Accidente-choque sin lesionados, Todo tipo de accidentes*: Periférico norte esq. con San Antonio.
- *Lesionado- atropellado, Accidente-choque con lesionados, Todo tipo de accidentes*: Periférico Canal de San Juan esq. Luis Méndez.

#### 4. Reforma

- *Todo tipo de accidentes*: Reforma desde Melchor Ocampo hasta Caso. Particularmente en Esquina con Melchor Ocampo. Chapultepec desde Melchor Ocampo hasta Avenida Hidalgo.
- *Cadáver-atropellado*: Reforma esq. con Lázaro Cárdenas. Anillo de Circunvalación
- *Accidente-choque con lesionados, Todo tipo de accidentes*: Av. Insurgentes intersección con Reforma.
- *Accidente lesionado-atropellado, Cadáver atropellado*: Reforma con López Rayón Segunda revisión Salto del agua esquina arcos de Belén.

#### 5. Circuito interior

- *Accidente-motociclista*: Circuito interior esq. con Insurgentes.
- *Accidente-motociclista*: Accidente-choque sin lesionados: Circuito Interior esq. con Av. Marina Nacional, esq. calz. Manuel Villalongín, esq. Rio Tíber.
- *Todo tipo de accidentes, Choque sin lesionados, Accidente-choque con lesionados*: Circuito interior y trabajadores sociales
- *Cadáver-accidente*: Avenida Consulado Circuito interior
- *Accidente-choque sin lesionados*: Av. Circuito interior esq. av. Ferrocarril Hidalgo.

Una vez determinadas las 5 calles con más incidencias viales, se procedió a elegir 9 lugares teniendo en cuenta que se debía abarcar todos los tipos de accidentes, a excepción de choque sin lesionados, debido a que según los datos de ADIP (2019a) se encontró que las incidencias viales de Fuente de Cibele, Rio Mississippi y Salamanca corresponden únicamente a ese tipo de incidencia vial.

- **Choque con lesionados:** Insurgentes esq. Reforma.
- Periférico esq. Av. Tláhuac
- **Accidente motociclista:** Insurgentes esq. Circuito interior
- Insurgentes esq. Cuitláhuac
- **Lesionado-atropellado:** Periférico esq. Av. Tláhuac
- Zaragoza desde Calle 47 hasta Viaducto Rio Piedad
- **Cadáver-atropellado:**
- Zaragoza desde calle 47 hasta viaducto Rio Piedad
- **Cadáver-accidente:**
- Avenida Consulado esq. Circuito interior
- Zaragoza desde Ermita hasta Carmelo Pérez

Se programó una observación de mínimo 30 minutos siguiendo la guía de observación ya especificada. En todos los casos se registraron los eventos notables.

## 11.2 Detalles sobre las entrevistas

Las entrevistas individuales y colectivas son parte medular de la presente indagación. La manera en la que se obtuvieron fue diversa.

Las entrevistas individuales a usuarios jóvenes del complejo vial fueron suprimidas debido a las razones ya expuestas. Sin embargo, resulta relevante especificar el mecanismo establecido para captar entrevistados. Se solicitó el apoyo de la oficina del Programa de Atención Personalizada y Tutorías de la UAM Xochimilco (PAPyT) actualmente nombrado ATAA (Acompañamiento a trayectorias Académicas de Alumnos de la UAM). Se ofreció dar conferencias referentes al tema de salud y juventud para de ese modo captar alumnos interesados en el tema. Al final de la conferencia se invitaba a los asistentes a participar en las entrevistas. No se obtuvo ningún participante de esta manera, todos rehusaron la entrevista. Se determinó entonces captar entrevistados de manera directa en los espacios de la universidad, pero ya no se pudo realizar ese plan.

En total se realizaron 8 entrevistas colectivas a jóvenes estudiantes, todas obtenidas por la vía institucional. Cabe mencionar que se requirió de mucho tiempo para concretarlas, desde los primeros acercamientos hasta el cumplimiento de los requisitos establecidos por los responsables: en promedio mes y medio de tiempo por cada institución donde se solicitó el ingreso. A cada institución se le pidieron 2 entrevistas, de 16 alumnos cada una (8 hombres y 8 mujeres). A continuación, se detallan algunas características de las instituciones escolares donde se llevaron a cabo.

Las primeras 2 entrevistas colectivas se realizaron en la Preparatoria Oficial Núm. 30 ubicada en Chalco de Díaz Covarrubias en la Zona oriente del Área Metropolitana. Se eligió por tratarse de un lugar con baja accidentalidad. Se trata de un Bachillerato de modalidad General, al cual se accede por medio del concurso de



asignación a la educación media superior. El responsable, en este caso el subdirector solicitó una carta de presentación de la directora del doctorado, así como el guion de preguntas. Esta intervención se concretó en poco tiempo y sin muchas dificultades. Hubo errores de logística en el sonido, debido a que el presente investigador controlaba tanto la aplicación de la entrevista como la grabación del audio. Pese a ello, el audio obtenido fue de buena calidad.

Las siguientes 2 entrevistas colectivas se efectuaron en la Preparatoria Anexa a la normal de Chalco ubicada en Chalco de Diaz Covarrubias en la Zona oriente del Área Metropolitana. Se eligió por tratarse de un lugar con baja accidentalidad. Se trata de un Bachillerato de modalidad General, al cual se accede por medio del concurso de asignación a la educación media superior. Los responsables, en este caso el director solicitó una carta de presentación de la directora del doctorado, así como el guion de preguntas sellado. Como requisito final se pidió una carta de la directora de tesis. Esta intervención se demoró mucho tiempo en concretarse debido a que el director solicitó aprobación por parte de la supervisión de la zona. Al final las entrevistas si se aplicaron. No hubo errores de logística ni en la aplicación de las entrevistas.

Otras 2 entrevistas colectivas se aplicaron en la Vocacional núm. 5 ubicada en Alcaldía Cuauhtémoc en la zona centro de la ciudad de México. Se eligió por tratarse de un lugar con alta accidentalidad. Se trata de un Bachillerato tecnológico, al cual se accede por medio del concurso de asignación a la educación media superior. Los responsables, en este caso el coordinador académico solicitó una carta de presentación de la directora del doctorado, así como el guion de preguntas.

Las últimas 2 entrevistas colectivas se realizaron en FES Iztacala ubicada en Tlanepantla en la zona norte del Área Metropolitana. Se eligió por tratarse de un lugar con alta accidentalidad, además de que los alumnos se ubican dentro del

rango de edad de mayor riesgo. Se trata de una Facultad de Estudios Superiores de la UNAM. Se logró el acceso por mediación del Dr. Gilberto Hernández Zinzún.

<b>Detalles de las entrevistas</b>			
<b>Institución</b>	<b>Relevancia</b>	<b>Requisito para aplicar las entrevistas</b>	<b>Lugar</b>
Preparatoria Oficial Núm. 30	a) Dentro del área metropolitana b) Lugar de baja accidentalidad	a) Carta de presentación b) Guion de preguntas sellado	Chalco, Estado de México
Preparatoria Anexa a la normal de Chalco	a) Dentro del área metropolitana. a) Lugar de baja accidentalidad	a) Carta de presentación b) Guion de preguntas sellado c) Carta de la directora de tesis	Chalco, Estado de México
FES Iztacala	a) Dentro de área metropolitana b) Lugar de altísima accidentalidad c)Entrevistados dentro del rango de edad de más riesgo	Por mediación del Dr. Gilberto Hernández Zinzún	Tlanepantla, Estado de México
CEyT núm.5 Benito Juárez García	a) Dentro de la Ciudad de México b) Lugar de altísima accidentalidad	a) Carta de presentación b) Guion de preguntas sellado c)A condición de autoselección de los participantes	Alcaldía Cuauhtémoc

4 entrevistas se aplicaron en lugares de alta accidentalidad y 4 en lugares de baja accidentalidad. Se tenía proyectado el aplicar 4 entrevistas en la ciudad de México

y 4 en el Estado de México, sin embargo, se consideró que era más conveniente aplicar una entrevista más en el Estado de México, debido a que los jóvenes de ese lugar transitan en toda la zona metropolitana, a diferencia de los de la Ciudad de México, que transitan casi exclusivamente al interior de la ciudad.

Con relación a las entrevistas a los agentes de la atención, se proyectó aplicar 2 entrevistas por cada tipo de agente identificado. En este caso se trataba de 2 entrevistas a policías de tránsito, paramédicos y médicos del área de urgencias.

Respecto a los médicos de urgencias, se cumplió con el objetivo proyectado. Se entrevistaron a dos médicos, ambos laboran en el Estado de México. Estas entrevistas se obtuvieron por medio de contactos personales. Uno de los médicos trabajaba en el Hospital General de Chimalhuacán y el otro en diversas instituciones públicas y privadas no especificadas, pero la entrevista se aplicó en la UMF 193 del IMSS.

Sólo se aplicó una entrevista a un policía de seguridad pública que labora en la ciudad de México. Igualmente, esta entrevista se obtuvo por medio de contactos personales. En este caso en particular se sustituyó una de las entrevistas a los policías de tránsito, debido a que los policías de seguridad pública realizan muchas tareas relacionadas con los procesos de atención y prevención de accidentes viales. Este último dato se ha corroborado por los otros medios de indagación.

No fue posible entrevistar a ningún paramédico, debido a que no se encontró a ninguno por medio de contactos personales. Pese a ello, se incluyó las respuestas de los paramédicos de protección civil obtenidos por medio de la etnografía como sustitución de esta parte de la indagación

Finalmente, respecto a la entrevista a una víctima de accidente o a familiares de una víctima de accidente, de este tipo se efectuó una. Por medio de contactos personales se localizó a un familiar de una víctima de accidente de tránsito ocurrido de manera reciente. El accidente sucedió el 23 de febrero del 2018 alrededor de las 10:00 am, en el kilómetro 25 de la carretera México-Puebla. Se trató de un choque de una camioneta del transporte público de la ruta 98 Chalco-Metro Boulevard puerto Aéreo. En este accidente fallecieron 3 personas al instante, mientras que 19 resultaron lesionadas. Específicamente se entrevistó a la madre de uno de los lesionados. Los datos citados pueden referenciar al joven afectado, por lo que se recomienda la discreción del lector. Se colocan con el único propósito de contextualizar la indagación.

### **11.3 Etnografía de las instituciones**

La etnografía se realizó como un complemento para el análisis de las instituciones, que, a juicio de la problematización actual, quedaba incompleto si sólo se centraba en un análisis documental

La pregunta de trasfondo es, estrictamente hablando ¿las instituciones operan como marcan la documentación referente a sus actividades? ¿Es posible trasladar del papel a la realidad, las pautas, los procedimientos ya establecidos?

Una etnografía de las instituciones federales fue el primer paso. Tomando la figura de un postulante para un puesto de la STCONAPRA el investigador obtuvo los documentos fundamentales de la política nacional de seguridad vial. Al tratarse de un concurso de oposición abierto, de carácter público, que proporcionó documentos oficiales de difusión pública no existe ningún inconveniente en usarlos en la investigación. Todo ello asumiendo que se tratan de documentos oficiales seleccionados específicamente como los más importantes para definir los lineamientos generales de la política nacional de seguridad vial.

Posteriormente, siguiendo en el ámbito de las instituciones nacionales, el INSP organizó videoconferencias donde se trataría el tema de las lesiones de tránsito. El investigador asumió el papel de alumno y participó en tres de ellas, obteniendo de dos de ellas el chat donde destacados participantes del ámbito de las instituciones de salud (entre los que se encuentra directores de los consejos estatales para la prevención de accidentes, personal del IMSS y del ISSSTE) vertieron sus opiniones de manera libre y sabiendo que el chat se exponía de manera pública. Al tratarse de una videoconferencia para público en general, transmitida por medios electrónicos, no existe ningún impedimento para usar el material obtenido. Además, se reitera que los participantes sabían que el chat era público, tenían la opción de hacer comentarios privados y existía un moderador.

Una vez abandonada la figura de postulante para un puesto de trabajo de la STCONAPRA y el de alumno se asumió el rol de ciudadano que quiere informarse sobre una problemática. Así fue como se intentó hacer preguntas a la STCONAPRA por medio de su portal de transparencia. La consulta hecha fue tomada, pero fue referida al INAI. Algo similar sucedió en la Secretaría de Salud, por lo que se abandonó este tipo de indagación para las instituciones federales. Se continuó con la investigación documental y además mandando requerimientos de información por medio del INAI.

Se decidió hacer la consulta al INAI. Las preguntas para la SEP, STC, PGR IMSS, ISSSTE, DIF, SSP (todas ellas instituciones pertenecientes al Consejo de la CONAPRA) fueron las siguientes:

- ¿Qué atribuciones y/o responsabilidades tienen en materia de atención y/o prevención de accidentes viales?

- ¿Qué programas o acciones institucionales tienen en activo, en materia de atención y/o prevención de accidentes viales?
- ¿Qué planes de trabajo, acciones y acuerdos CON metas e indicadores han llevado a cabo con otras instituciones, en particular con la STCONAPRA con motivo de la atención y prevención de accidentes?
- ¿Qué presupuesto han asignado para la prevención y atención de accidentes viales cada año, desde el 2010 a la fecha?
- ¿Tienen datos estadísticos referidos a la atención y/o prevención de accidentes? ¿Cuáles?
- ¿Qué acciones han llevado a cabo con motivo de la estrategia nacional de seguridad vial promulgada en el diario oficial de la federación el primero de marzo del 2010 (aún vigente)?
- ¿Qué planes de trabajo CON metas e indicadores han llevado a cabo con otras instituciones, en particular con la STCONAPRA con motivo de la Estrategia Nacional de Seguridad Vial?

Las respuestas no llegaron al término de la fecha de la consulta. Al ir a la página del INAI se indicaba que la consulta se había contestado, lo cual no era correcto, puesto que no se había recibido una respuesta. Entonces se interpuso un recurso de inconformidad a lo cual la Secretaría de Comunicaciones y Transportes manifestó que ya había respondido el requerimiento ciudadano y que la queja estaba fuera de tiempo (Ver anexo 2, “Respuesta SCT”)

Posteriormente se decidió que era viable continuar con la etnografía, pero con las instituciones de la ciudad de México. Nuevamente se asumió el papel de ciudadano interesado en una problemática que pregunta a las instituciones por su labor. Las preguntas básicas fueron las siguientes:

- ¿Qué acciones, injerencia o atribuciones tienen en materia de atención y prevención de accidentes de tránsito?
- ¿Tienen datos estadísticos en esa materia?
- Manual de procedimientos en esa materia
- ¿Qué otra institución tendría injerencia en el tema? ¿Por qué?
- Después de un accidente, ¿qué institución se debe presentar y por qué?  
¿Cuál es el procedimiento?

Se proyectó que la pregunta más importante sería preguntar acerca de su labor, sin embargo, durante la indagación se volvió más importante señalar a las otras instituciones que tienen injerencia en el tema, de esta manera se generó un mapa de responsabilidad de las instituciones en caso de accidentes de tránsito, que es sustancialmente distinto al expuesto en la documentación oficial. Esto se analizará a detalle en el capítulo correspondiente, pues el objetivo de este apartado es explicar cómo se obtuvo el material del trabajo de campo únicamente.

Para el caso del Estado de México resultó inviable efectuar etnografía al nivel estatal debido a que todas las instituciones se encuentran en Toluca. Se realizaron algunas

indagaciones en Chalco Estado de México, en particular con 2 entidades: Secretaría de Movilidad Edomex y Secretaría de movilidad municipal de Chalco.

En la secretaría de Movilidad de Edomex se preguntó respecto a los requisitos para tener una licencia. En la secretaría de movilidad de Chalco, se preguntó por el programa de protección al peatón, obteniéndose un volante con recomendaciones para el peatón (Ver anexo 4 “Volante para peatones”). Se observó además que los voluntarios de Secretaría de Movilidad y empleados realizaban controles de tránsito y regulación de vialidades, de manera similar a como lo hace un policía de tránsito. Asimismo, Secretaría de Movilidad ejecuta un programa de protección a Estudiantes en la Zona escolar del municipio. Este programa restringe los sentidos de la circulación de los vehículos de motor en las horas en las que los estudiantes salen de las escuelas.

#### **11.4 Análisis documental de la organización de las instituciones**

Los documentos que se usaron en el análisis fueron escogidos siguiendo algunos criterios de relevancia. No se ha seleccionado simplemente cualquier documento de las instituciones que versara sobre accidentes de tránsito, sino que se ha accedido directamente a los documentos que están en el centro de la discusión actual y que han sido proporcionados o referidos por las mismas instituciones.

A continuación, se presenta una breve relación de los documentos más importantes que se usaron en el análisis documental, especificando su origen, relevancia y ámbito de aplicación.



Documentos más relevantes				
Título del documento	Origen	Relevancia	Ámbito de aplicación	Institución que emite
Sistema Nacional de Capacitación de Promotores en Seguridad Vial	Entregado como parte de la Bibliografía básica del concurso de oposición para la plaza de subcoordinador de enlace estatal del STCONAPRA	Muy alta	Nacional	CONAPRA
DECRETO por el que se crea el Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes, con objeto de proponer las acciones en materia de prevención y control de accidentes	Entregado como parte de la Bibliografía básica del concurso de oposición para la plaza de subcoordinador de enlace estatal del STCONAPRA	Muy alta	Nacional	Ejecutivo Federal
Reglamento Interior del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes	Entregado como parte de la Bibliografía básica del concurso de oposición para la plaza de subcoordinador de enlace estatal del STCONAPRA	Muy alta	Institucional	CONAPRA
Reglamento Interior de la Secretaría de Salud	Entregado como parte de la Bibliografía básica del concurso de oposición para la plaza de subcoordinador de enlace estatal del STCONAPRA	Alta	Institucional	Legislativo Federal
Prevención de Lesiones causadas por el tránsito	Entregado como parte de la Bibliografía básica del concurso de oposición para la plaza de subcoordinador de enlace estatal del STCONAPRA	Media	Internacional (regional).	OPS
Estrategia nacional de seguridad vial 2011-2020	Entregado como parte de la Bibliografía básica del concurso de oposición para la plaza de director del departamento de lesiones del STCONAPRA	Muy alta	Nacional	SSA y SCT (Ejecutivo Federal)
Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial	Entregado como parte de la Bibliografía básica del concurso de oposición para la plaza de director del departamento de lesiones del STCONAPRA	Muy alta	Internacional	ONU
Programa Sectorial de Salud 2013-2018	Entregado como parte de la Bibliografía básica del concurso de oposición para la plaza de director del departamento de lesiones del STCONAPRA	Alta	Nacional	SSA
Las lesiones por causa externa en México. Lecciones aprendidas y desafíos para el Sistema Nacional de Salud. Primera edición 2010. Instituto Nacional de Salud	Entregado como parte de la Bibliografía básica del concurso de oposición para la plaza de director del departamento de lesiones del STCONAPRA	Alta	Institucional	SSA y INSP
Informe mundial sobre la prevención de lesiones en los niños. Organización Mundial de la Salud, 2012	Entregado como parte de la Bibliografía básica del concurso de oposición para la plaza de director del departamento de lesiones del STCONAPRA	Alta	Internacional	OMS
Rendición de Cuentas en Salud 2012. Primera edición 2013. Secretaría de Salud.	Entregado como parte de la Bibliografía básica del concurso de oposición para la plaza de director del departamento de lesiones del STCONAPRA	Alta	Nacional	SSA (Ejecutivo Federal)

Estrategia quinquenal de la OMS para la prevención de lesiones por accidentes de tráfico. Organización Mundial de la Salud, 2002	Entregado como parte de la Bibliografía básica del concurso de oposición para la plaza de director del departamento de lesiones del STCONAPRA	Muy alta	Internacional (Regional)	OPS y OMS
La memoria de IMESEVI. Esto no es un accidente	Entregado como parte de la Bibliografía básica del concurso de oposición para la plaza de director del departamento de lesiones del STCONAPRA	Alta	Nacional (Regional)	CONAPRA y CENAPRA
Tercer informe sobre la situación de la seguridad vial, México 2013	Entregado como parte de la Bibliografía básica del concurso de oposición para la plaza de director del departamento de lesiones del STCONAPRA	Alta	Nacional	SSA, CONAPRA y CENAPRA
Ley de movilidad del Distrito Federal	Entregado por el encargado de las oficinas de atención ciudadana de SEMOVI	Alta	Ciudad de México	Asamblea Legislativa del Distrito Federal
Manual administrativo Secretaría de Movilidad	Entregado por el encargado de las oficinas de atención ciudadana de SEMOVI	Media alta	Institucional	SEMOVI
Reglamento interior de la Secretaría de Seguridad Pública del Distrito Federal	Entregado por el encargado de las oficinas de atención ciudadana de SEMOVI	Alta	Ciudad de México	Gobierno del Distrito Federal
Las 13 reglas básicas de Seguridad vial para peatones	Entregado por agente de Secretaría de movilidad municipal de Chalco	Media baja	Municipio de Chalco de Díaz Covarrubias	Secretaría de movilidad municipal de Chalco

## **12. Niveles de análisis**

En este capítulo se desarrollan los niveles de análisis que se aplicaron al material de campo. El fundamento para usar diferentes niveles de análisis está en la construcción misma del objeto de estudio complejo.

Preguntarse por los procesos sociales que determinan la ocurrencia de accidentes es también preguntarse cómo está estructurada la realidad en tanto sus determinaciones más esenciales. Aunque el azar esté presente, en cómo se estructuran los procesos de movilidad están configuradas las condiciones para que un accidente ocurra.

En los análisis hechos desde la perspectiva de la salud pública los accidentes son causados por los errores de los usuarios, pero esa aseveración es imprecisa. No hay relación directa entre el accidente y la falla de una parte del sistema. Determinar todos los factores que confluyen en un accidente es muy difícil. Las causas de los accidentes no son sólo las inmediatas, ya que existen causas previas que no son vistas y se suele investigar solamente la escena del accidente y los momentos previos (Espinoza, 2007).

### **12.1 ¿Por qué son necesarios varios niveles de análisis?**

Los procesos del complejo vial que convergen en la ocurrencia de accidentes de tránsito estrictamente hablando no son procesos perturbadores como tal de los procesos de movilidad. En lo real-aparente no hay contradicción alguna entre la ocurrencia episódica, lineal, inmediata, disruptiva de los accidentes y los procesos de movilidad. En otro nivel de análisis, los procesos de movilidad tal y como se ejecutan son un elemento que, en un cierto grado, producen accidentes de tránsito. Por ello es necesario visibilizar las contradicciones y los conflictos que emergen de los procesos de movilidad en la interacción entre usuarios y espacios físicos. Y

aunque pueda argumentarse que existen algunas propiedades del complejo vial que se pueden conceptualizar e intervenir de manera simple aun así entrarían en contradicción con los procesos de movilidad. Por ejemplo, en la literatura especializada se acepta que la reducción general de los límites de la velocidad resultaría benéfica para la reducción de accidentes, pero que al mismo tiempo perjudicaría los procesos de movilidad (Espinoza, 2007).

En toda investigación siempre existe un desarrollo desigual y combinado de diferentes esquemas de investigación y a su vez; toda investigación se desarrolla en una estructura jerárquica de objetos (Samaja, 1992). Asimismo, en toda investigación existen mínimo 3 matrices de datos que se relacionan como estratos de una jerarquía (Samaja, 1992):

1.- Matriz central o nivel de anclaje. El objeto de estudio.

2.- Matriz sub unitaria, compuesta por las partes del nivel de anclaje.

3.- Matriz supraunitaria. El contexto (Samaja, 1992).

Las variables del nivel inferior pueden servir para construir indicadores que permitan conocer valores de las variables de nivel superior inmediato. Y algunos comportamientos de las variables de nivel inferior pueden aparecer en el nivel superior. Por ejemplo, la variable “velocidad” aparece en los niveles inferiores y en los niveles superiores de la organización del sistema vial. Los niveles superiores tienen el carácter de contexto de los inferiores (Samaja, 1992).

Esto corresponde con la complejidad dado que la totalidad compleja fue originariamente una unidad simple y fue en el transcurso de este proceso de génesis cuando fueron emergiendo sus partes.

<b>Estructura jerárquica</b>	
<b>Nivel de anclaje</b>	Accidentes de tránsito
<b>Nivel inferior</b>	Causas inmediatas de los accidentes de tránsito
<b>Nivel superior</b>	Determinaciones del complejo vial

Siguiendo la argumentación de Samaja (1992) tenemos que los tres fundamentos del principio de concreción dialéctica precisan la relación del nivel de anclaje con los otros niveles mediante la descripción de sus propiedades y como las propiedades conforma sistemas y subsistemas:

- *Principio de individuación.* El nivel elemental está concentrado en el nivel de anclaje. Es la entidad que se estudiará, en sus características.
- *Principio de partición.* El nivel elemental puede ser descompuesto en unidades inferiores para medir. Son las partes de la unidad de análisis.
- *Principio de participación.* El sistema principal, siempre supone un sistema superior.

Se puede concluir, entonces, que un indicador analítico es el resultado de un cambio de nivel por el cual una variable absoluta (la velocidad) de un nivel subunitario es empleada como dimensión para construir un indicador del nivel unitario (accidentes de tránsito) (Samaja, 1992).

También hay una relación entre los tipos de variables, la clasificación de indicadores y los grados de conexión entre variables con el método de ascenso de lo concreto a lo abstracto de la dialéctica (Samaja, 1992).

Por ejemplo, la dureza del hierro.

- *Variable absoluta.* Enunciado “el hierro es duro”: La dureza es parte del hierro, de su “ser en sí”.
- *Variable relacional.* Puede ser conceptualizada como variable relacional “el hierro es más duro que el plomo”, “ser para los otros”.
- *Variable contextual o abstracta:* “El hierro está en segundo lugar en la escala de durezas” (Samaja, 1992).

Aplicando este razonamiento tenemos que:

<b>Principio de concreción</b>	
<i>Variable absoluta</i>	La velocidad es la magnitud física vectorial que expresa desplazamiento y tiempo
<i>Variable relacional</i>	La velocidad es distinta de la rapidez
<i>Variable contextual o abstracta</i>	Las altas velocidades se relacionan con los accidentes

El indicador velocidad aparece en todos los niveles. E incluso se construyen las vialidades teniendo en cuenta los límites de velocidad. Eso no implica que no sean necesarios los niveles de análisis, sino todo lo contrario.

Hay que resaltar que con una causa “simple” se ha demostrado la necesidad de múltiples niveles de análisis y no a la inversa, como suele ser la argumentación

positivista, que las causas reducen la complejidad del fenómeno y descartan la necesidad de niveles de análisis.

## **12.2 Nivel empírico lógico-relacional**

Este es el nivel de lo real aparente y las relaciones causales (y de correlación). Por ejemplo, la relación entre accidentes y exceso de velocidad, entre accidentes y consumo de alcohol. Son los datos que emergen directamente de la ocurrencia de accidentes a un nivel fenoménico.

En este nivel se sitúa el positivismo, pero desde un determinismo mecanicista naturalista: Se estudia la realidad como si se tratase de una entidad segmentada (dividida en causas), tendiente a lo regular (leyes naturales). Los factores se estudian sin jerarquía debido a que su reduccionismo metodológico es también un reduccionismo ontológico.

Esta visión estudia los problemas de salud sólo en el plano físico, químico y biológico y en el mejor de los casos lo social aparece como un factor más. Su reduccionismo metodológico se fundamenta en una simple ampliación de procesos de menor a mayor complejidad, basándose únicamente en las propiedades funcionales del sistema. Cada elemento del sistema tiene una posible interpretación y las relaciones causales son las de máxima jerarquía.

Para comprender el análisis causal del complejo vial es necesario estudiar la inmensa cantidad de variables presentes en los procesos de movilidad que convergen en la ocurrencia de accidentes.

Los análisis de la salud pública se construyen con base a este enfoque causalista y como ya se ha mencionado también se diseña la política con respecto a este enfoque.

Igualmente, la mayor parte de los indicadores sobre accidentalidad se elaboran con esta visión causalista. A continuación, se expondrán los principales indicadores de accidentalidad usados en los documentos oficiales. A su vez se discutirán sus fundamentos analíticos al tiempo que se propondrá la necesidad de construir e incluir otros.

Algunos de los principales indicadores de accidentalidad son:

- Número de accidentes (país, estado, región).
- Número de accidentes fatales (país, estado, región).
- Número de accidentes solo daños (país, estado, región).
- Número de defunciones por accidente de tránsito (país, estado, región).
- Número de accidentes con aliento alcohólico.
- Número de accidentes fatales con aliento alcohólico.
- Número de accidentes sólo daños con aliento alcohólico.
- Número de accidentes y uso de cinturón de seguridad.
- Ingreso hospitalario por lesión de tránsito.
- Egreso hospitalario por lesión de tránsito (los números de ingreso y egreso son diferentes en las estadísticas).
- Tipo de víctima (peatón, ciclista, motociclista, automovilista).
- Tipo de accidente (choque, volcadura, colisión con objeto).
- Edad del conductor responsable.
- Sexo del conductor responsable.
- Tipo de vehículo.
- Índice de motorización: Número de vehículos por 100 mil habitantes.



Estos indicadores son apenas descriptivos y en su mayoría sirven para dimensionar la problemática. A partir de ellos no se pueden construir perfiles detallados de las víctimas de accidente y sólo se establecen unas cuantas relaciones causales. Por ejemplo, la relación entre accidentes y aliento alcohólico y entre accidentes y edad del conductor responsable.

Los indicadores que no reportan los documentos oficiales y que ayudarían a mejorar el diagnóstico del problema son:

- Número de lesionados (no existe un registro del total de lesionados).
- Número de lesionados con daño permanente.
- Número de lesionados que egresan del hospital como defunción.
- Edad de lesionados.
- Número de defunciones por accidente (promedio).
- Uso de cinturón de seguridad y carga de lesiones (total de lesiones por número total de personas que reportan uso de cinturón de seguridad).
- Velocidad máxima promedio por número de accidentes.
- Velocidad máxima promedio por número de accidentes fatales.
- Índice de accidentalidad: Número de accidentes por 100 mil habitantes.
- Índice de accidentalidad fatal: Número de accidentes fatales por 100 mil habitantes.
- Índice de letalidad: Número de accidentes fatales por cada mil accidentes.

Para comprender como opera el razonamiento causalista en el análisis de la problemática de accidentes de tránsito se usará el indicador llamado “índice de motorización”. Se ha encontrado que existe una relación entre el índice de motorización y la cantidad de accidentes totales, es decir, en los lugares donde hay mayor número de vehículos por habitante, a su vez hay mayor cantidad de

accidentes (Hidalgo, 2018). Sin embargo, esta relación no es consistente, ya que existen países con índice de motorización alto y poca accidentalidad (ONU, 2011), lo que demuestra que no es una causa consistente, sino una correlación.

El índice promedio de motorización del país durante los años 2010-2017 es de 316 vehículos por mil habitantes. Los vehículos de motor han aumentado a un ritmo de un 13% promedio anual durante este mismo periodo. La mayor parte de los vehículos son particulares, pues el índice de motorización es de 213 autos particulares por mil habitantes. El índice de motorización de la ciudad de México durante el año 2017 fue de 621 vehículos por cada mil habitantes, un número mayor al registrado en todo el país. Por su parte, en el Estado de México durante el año 2017 fue de 422 vehículos por cada mil habitantes (CONAPO, 2020; INEGI, 2019; 2020). En esta comparación el índice de motorización si funciona para establecer una relación entre el número de vehículos por habitante y número de accidentes, puesto que en el Estado de México hay menos accidentes que en la Ciudad de México. Sin embargo, esta correlación no siempre es consistente, particularmente cuando se compara una misma región a lo largo del tiempo (no parece haber relación entre el aumento del parque vehicular y el aumento de accidentes) o en comparaciones entre países (ONU, 2011).

Usando el índice de accidentalidad se puede determinar en qué lugar hubo más cantidad de accidentes en un cierto periodo. El índice de accidentalidad del país (número de accidentes por cada 100 mil habitantes) es de 324, durante los años 2010-2017. Durante ese mismo periodo el índice de accidentalidad fatal (número de accidentes fatales por cada cien mil habitantes) es de 4 (CONAPO, 2020; INEGI, 2019; 2020).

En el Estado de México el índice de accidentalidad fatal es de 2 durante ese mismo periodo. El índice de accidentalidad es de 78 accidentes por cada 100 mil habitantes durante el 2017. Para el caso de la Ciudad de México el índice de accidentalidad es

de 158 accidentes por 100 mil habitantes durante los años 2010-2017. En ese mismo lapso el índice de accidentalidad fatal fue de 3 por cien mil habitantes (CONAPO, 2020; INEGI, 2019; 2020).

Estos datos indican que en la ciudad de México hay más accidentes y más accidentes fatales que en el Estado de México. En particular la accidentalidad fatal es cercana al promedio nacional, al tiempo que los accidentes en general son casi el doble que los ocurridos en el Estado de México.

Por su parte, el índice de fatalidad (números de accidentes fatales por accidente) en el país es de 12 por cada mil accidentes. En el estado de México es de 16 y en la ciudad de México es de 19, todos ellos durante los años 2010-2017. La ciudad de México y el Estado de México superan el promedio nacional, lo que demuestra que los accidentes presentan mayor letalidad en estas entidades (CONAPO, 2020; INEGI, 2019; 2020). La diferencia de tres puntos no corresponde con las diferentes proporciones registradas en el índice de motorización entre la Ciudad de México y el Estado de México, pero la mayor motorización si tiene correlación con una mayor cantidad de accidentes, en concreto, cuando el parque vehicular es de uso privado (a mayor parque vehicular particular, mayor cantidad de accidentes), aunque de nuevo, esta relación no siempre se encuentra.

Por su parte, el índice de fatalidad no parece ser afectado significativamente por el índice de motorización, por lo que se debe asumir que tan sólo se ha encontrado una variable de correlación que tiene un relativo peso en las defunciones y lesiones de tránsito.

Siguiendo el modelo causalista en el análisis de accidentes de tránsito las variables comienzan a aparecer de acuerdo con la multiplicidad de escenarios posibles y sólo establecen correlaciones relativas, no propiamente causales. Es incomprensible que partiendo de un análisis como este se concluya que la accidentalidad del

complejo vial se puede explicar basándose en causas simples (SS/STCONAPRA, 2016; 2017; 2018) si como ya se ha demostrado, una sola variable implica a muchas otras en una red de relaciones complejas. La conclusión de un estudio positivista riguroso de “causas” es que este modelo no puede agotar la cuestión primordial de la accidentalidad producida por el sistema vial: su irreductibilidad a explicaciones simples. Tal y cómo ya se ha demostrado en este capítulo con tan sólo un indicador; ya que si se explorasen todos los indicadores mencionados aquí y sus variaciones la situación se complejizaría exponencialmente.

### **12.3 Nivel crítico**

En este nivel se problematiza el trasfondo de las determinaciones que configuran la organización del complejo vial y los procesos de movilidad. Por ejemplo, la configuración público-privada del complejo vial, los significados culturales de los procesos de movilidad y la desigualdad entre usuarios del complejo vial.

El área metropolitana de la Ciudad de México es una conformación mixta urbana-suburbana basada en el modelo de centralización (Suárez y Delgado, 2010). Aunque la centralización es una característica común a los entornos urbanos, lo ideal para mejorar los procesos de movilidad y el desarrollo económico de la región es la generación de diversos subcentros urbanos que redistribuyan la centralización de actividades económicas y servicios públicos en un mayor espacio geográfico.

Todas las ciudades en sus comienzos parten del modelo monocéntrico y eventualmente desarrollan una estructura policéntrica. Aunque en la ciudad de México comienzan a surgir subcentros todavía no se consolidan como tal. Diversos estudios apoyan la idea de que la mayor parte de la actividad económica (así como la mayor cantidad de empleos) de la ciudad de México se concentra en lo que se conoce como el antiguo centro histórico de la ciudad (Suárez y Delgado, 2010). A su vez, la ciudad de México es el centro indiscutible de la zona metropolitana, pues

incluso la infraestructura existente refleja la enorme demanda de viajes por parte de la población.

La distribución del socioterritorio igualmente refleja esta estructuración centralizada. Paulatinamente las personas con mayores ingresos comienzan a ocupar los lugares más cercanos al centro de la ciudad, al mismo tiempo que las personas de menores recursos son expulsadas a la periferia. Este proceso de gentrificación confirma la estructura centralizada de la ciudad de México (Suárez y Delgado, 2010).

La conformación de la periferia urbana produce un efecto secundario sobre la movilidad. Las personas de escasos recursos están cada vez más lejos del centro y los subcentros de la ciudad, lo que aumenta directamente sus tiempos de traslado, así como su tiempo de exposición a los riesgos en la vía pública. Por supuesto que esta situación es relativa, ya que la ciudad se organiza en torno a capas, subcapas y periferias. Sin embargo, es posible afirmar que las personas de escasos recursos son a su vez las que más tiempos de traslado ocupan para llegar a su empleo (o centro educativo); o a los lugares donde solicitan servicios o efectúan interacciones socialmente valiosas.

La ciudad ha pasado por un relativo proceso de descentralización (FIMEVIC, 2017) que no ha terminado de consolidarse del todo, puesto que su organización sigue siendo centralizada tanto en sus flujos viales como en el conjunto de actividades que se llevan a cabo en su interior. La mayoría de los viajes se realizan en el interior de la ciudad y entre delegaciones. Y gran parte de estos son viajes hacia la zona central de la ciudad. Por su parte, los viajes metropolitanos (entre la ciudad de México y el Estado de México) sólo representan un 22 % del total (FIMEVIC, 2017).

La creciente demanda de viajes no ha podido ser soportada por la infraestructura de la ciudad de México (FIMEVIC, 2017) por lo que se ha requerido invertir cada vez más recursos en ella. El principal problema radica en que la infraestructura de

la ciudad de México le da prioridad al transporte privado. Al mismo tiempo existe una cultura de tránsito que privilegia el uso de vehículos de motor privado (Muñúzuri y Rodríguez, 2019).

En contradicción, la columna vertebral de los sistemas de movilidad de la ciudad de México es el transporte público concesionado a particulares, ya que en él se realizan entre el 55 y el 60 por ciento de los viajes-persona (FIMEVIC, 2017; ONU-Hábitat, 2016). Los análisis respecto al funcionamiento del transporte público han demostrado una relativa desorganización que dificulta su integración como un sistema único de movilidad. Además de la organización deficiente del transporte público también existe una fragmentación (FIMEVIC, 2017) entre los subsistemas de transporte que ha propiciado la creación de subcentros de organización dispersos (paraderos o paradas con mucha afluencia) que dificultan todavía más los procesos de movilidad al obstaculizar aún más los traslados. Los centros de organización del transporte público idealmente deberían estar integrados para así evitar flujos peatonales y viales secundarios durante los traslados.

Con respecto a la administración del transporte colectivo las autoridades “otorgan concesiones individuales (a personas que pueden ser dueñas de varias unidades, esquema conocido como hombre-camión) que se organizan en torno a la ganancia diaria del dueño (cuenta) o sueldo del conductor. Este sistema se caracteriza por una competencia feroz por el pasaje, inseguridad (en un 43% de las 1,023 muertes por atropellamiento ocurridas en 2011 en la Ciudad de México, están involucrados microbuses (Díaz, 2014), sobrecupo, nula interconectividad, paradas discrecionales y repentinas para el ascenso y descenso de pasaje, invasión de rutas, bajas velocidades, conductores improvisados e invasión y deterioro del espacio público” (ONU-Hábitat, 2016:34).

Por otro lado, el metro de la ciudad de México es uno de los proyectos más ambiciosos en términos de movilidad. Aunque su cobertura parece amplia en

realidad solamente soporta el 20% de los viajes-persona (FIMEVIC, 2017) una cantidad significativa, pero al mismo tiempo, insuficiente para los requerimientos de la ciudad y área metropolitana.

La desigualdad en la movilidad es un tema que tiene que ser tratado con cierta rigurosidad para desmontar las opiniones poco críticas de las autoridades y la población en general con respecto al esquema automotor privado. Sólo 16 % de los viajes-persona por día se realizan en auto particular. Al mismo tiempo son el tipo de transporte que predomina en la vía pública puesto que constituyen un 72% del parque vehicular (FIMEVIC, 2017). Contradictoriamente un 80% de los viajes-vehículo son realizados por automóviles particulares (Padilla, 2009). La desigualdad es bastante significativa, pues tan sólo un 16% de las personas ocupan el 80% del espacio vial.

En adición, es escandalosa la cantidad de recursos públicos que se destinan para mantener el esquema privado automotor. La organización de los procesos de movilidad en el área metropolitana de la ciudad de México se caracteriza por la conformación de un complejo vial organizado a partir de una alta dependencia al automóvil privado. Un 74% del presupuesto designado a la movilidad y transporte se destinó para ampliar y mantener la infraestructura vial, un 11% para el espacio público en general, 10% en el transporte público, 4% en infraestructura peatonal y sólo un 1% en infraestructura ciclista. En consonancia con ese dato, en un estudio realizado en 10 áreas metropolitanas del país se concluyó que se había utilizado un 77% del presupuesto en movilidad para construir infraestructura con la única finalidad de mejorar el flujo de automóviles particulares (ONU-Hábitat, 2016).

Aunque se pueda argumentar que el transporte público también usa la infraestructura, en esa afirmación no se contempla que si no existiese el parque vehicular privado las congestiones viales serían casi inexistentes, dando como resultado directo una menor necesidad de construir infraestructura enfocada en

optimizar el tránsito de vehículos particulares. Los pasos a desnivel, los puentes vehiculares, los distribuidores viales son obras destinadas a agilizar la circulación vial privada. En resumen, con una organización vial distinta para el complejo vial se requeriría de una menor infraestructura. (ONU-Hábitat, 2016). Y al mismo tiempo, la necesidad de gestionar obras destinadas a aliviar los embotellamientos y obstrucciones viales sería más espaciada.

Los datos demuestran que las ciudades y áreas metropolitanas que más problemas de congestionamiento vial tienen son las que han apostado al transporte motorizado privado. Gran parte de los esfuerzos en materia de movilidad en ese tipo de estructuras urbanas se ha orientado en la construcción de obras que tratan de resolver precisamente el problema del embotellamiento y las “bajas velocidades promedio” de circulación en las horas pico. Situación que prevalece pese al constante y cada vez más frecuente incremento de inversiones en infraestructura. “Presentan igualmente una concentración desorganizada de las personas, que se exagera en las grandes zonas metropolitanas; por su parte, las ciudades intermedias y pequeñas reproducen a su escala las mismas situaciones, enfrentando las problemáticas similares, pero con menores recursos financieros y técnicos” (ONU-Hábitat, 2016:42).

#### **12.4 Nivel complejo**

En el nivel complejo se integran todos los elementos aparentemente contradictorios resultantes de los anteriores análisis. La construcción del conocimiento está ideológicamente determinada en un cierto grado. En tanto la salud pública tradicional busca responsabilizar al individuo por la ocurrencia de accidentes y busca aumentar la autogestión y la autorregulación individual; la salud colectiva problematiza las determinaciones políticas y sociales que organizan al complejo vial (y a los procesos de atención) y busca mejorar la atención del Estado y la organización colectiva. Ambas perspectivas niegan la importancia de algunos



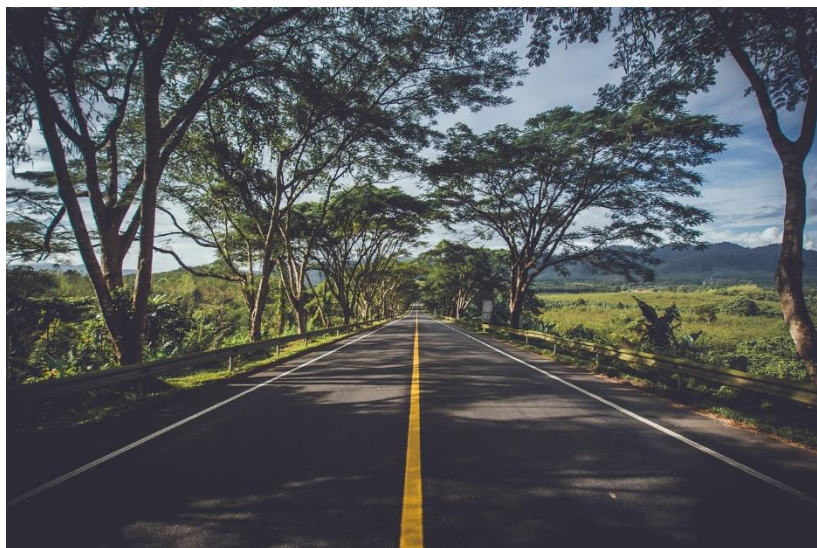
elementos en detrimento de otros. La complejidad rescata ambas visiones eliminando la contradicción aparente e integrándola en la densidad del fenómeno.

La complejidad es una unidad de análisis teórico-epistémico. Está en oposición al reduccionismo por conformación ontológica. Los sistemas complejos son capaces de producir estratificaciones y nuevos órdenes de realidad. Esto ocurre porque todos los sistemas son abiertos e incompletos, aun cuando operen como un sistema cerrado.

La analogía más adecuada para representar este aumento de funciones y nuevas estratificaciones es mediante la analogía máquina simple en transición a la máquina compuesta. Desde la conformación de la máquina simple hasta el aumento de funciones se producen las estratificaciones que aumentan la densidad de los procesos del sistema complejo.

Aplicando esto a la infraestructura del complejo vial tenemos que:

Sistema simple



*Pexels 2017*

## Sistema compuesto



Pexels 2016

El aumento de acciones y funciones produce por sí mismo una mayor complejidad y densidad. Al mismo tiempo aumenta la necesidad de regulación o implica necesariamente regulaciones más elaboradas. El aumento de funciones del sistema dificulta su comprensión por lo que es necesario recurrir a resaltar unos

elementos por encima de otros. E incluso, omitir algunos elementos para que la comprensión general del sistema no se obstaculice por el ruido o la ambigüedad.

De nuevo, el problema de la objetividad no es si se ha sido lo suficientemente objetivo o no en el análisis de un sistema complejo, sino que cosas han sido omitidas para inducir una cierta comprensión. Entonces, en lugar de discutir en términos de objetividad se puede discutir en términos de complejidad. Se puede disertar acerca de qué elementos han sido omitidos y por qué. Además, se puede analizar si las omisiones han resultado en que la realidad que se ha estudiado ha sido mutilada para validar una postura ideológica.

Invirtiendo la afirmación anterior tenemos que las posturas ideológicas para sostenerse tienen, que negar *a priori* ciertos aspectos de la realidad para validarse como posturas políticas. Acusarlas de falta de objetividad, es entrar en un laberinto sin salida, puesto que se escapa de esa acusación presentando “datos”. Omitiendo por supuesto que los datos pueden ser contruidos e interpretados ideológicamente también. Por ello es importante entender la lógica de la categorización y las maneras específicas en las que se construye el dato.

De ahí que cabe preguntarse ¿quiénes o qué determinan esencialmente las dinámicas del complejo vial? ¿Son los gobiernos y sus instituciones? ¿O los usuarios del complejo vial? Estrictamente hablando, según Castoriadis (1975) todos participan de la creación de la realidad social, eso sí en grados y maneras diferentes.

De igual forma todos, desde los responsables de las vías y la regulación, pasando por todos los usuarios del complejo vial participan de él y determinan las condiciones que producen los accidentes. Esta creación de condiciones no existe solamente en la inmediatez, sino de trasfondo y en esta cuestión radica una de las cuestiones más importantes referidas a la complejidad del sistema vial.

Algunos análisis sociológicos tienen a pensar la determinación social como resultado del accionar de una hegemonía toda creadora de la realidad, que diseña a conveniencia y sin ninguna restricción los pilares fundamentales de la actividad humana. El poder no “diseña” toda la realidad social, sino que tiene la capacidad de asimilar significaciones sociales de toda la sociedad e incorporarlas en su estructura. Puede hacerlas funcionar para sus propósitos y quitarles el sentido original.

Los actos “performativos” de los usuarios, constructores, reguladores y administradores del complejo vial son resultado de la complejidad de la creación social. No se debe confundir la complejidad de la creación con un efecto del poder. La creación social es multi-origen, multi-destino y multi-performance.

## **12.5 Orden de la exposición**

A continuación, se detalla el orden de exposición de los capítulos finales, así como su correspondencia con los dos principales objetos teóricos de la salud colectiva.

<b>Capítulos resultantes del análisis del material de campo</b>	
<i>Determinaciones del complejo vial</i>	<i>Respuesta social organizada</i>
12. El complejo vial y su dimensión histórica social	14. Caracterización de la respuesta social organizada a los accidentes de vehículo de motor de la juventud
13. Procesos de sentido del complejo vial que desembocan en la ocurrencia de accidentes	

### **13. El complejo vial y su dimensión histórico social**

Las aproximaciones al estudio del sistema vial han hecho hincapié únicamente en sus aspectos fenoménicos inmediatos. Se estudian únicamente los espacios físicos y las dinámicas viales como si fueran esos los únicos elementos presentes en el sistema. Los usuarios del complejo vial son representados de manera abstracta como nodos del sistema, que tienen un propósito definido (llegar a un destino) y que actúan de la manera más racionalmente posible dentro del sistema para concluir la tarea de transportarse. Esta visión del sistema vial es una abstracción que tiene limitaciones para comprender las condiciones en las que los accidentes viales ocurren.

De hecho, el sistema vial es pensado por los mismos diseñadores de espacios urbanos como un espacio por donde transitan usuarios que, según esos supuestos, deben “comportarse” de la manera más racional posible para que todo funcione. Cualquier accidente, o incidencia vial producirá una perturbación en el sistema. E incluso existen vialidades que apelan directamente a la racionalidad y pericia de los que transitan por ella, contradiciendo con ello las recomendaciones internacionales sobre seguridad vial, que indican que las vialidades deben adaptarse a las capacidades de los usuarios (ONU. 2011).

La paradoja del sistema vial es que los usuarios del complejo vial no se comportan necesariamente como nodos “racionales” y el sistema aun así tiene un nivel alto de funcionalidad. Si se analizan las motivaciones de los usuarios del complejo vial se puede observar que hay más que “razones” para transportarse. Las motivaciones son de lo más diversas, y están fundadas en medio de la tensión entre lo subjetivo y social, entre lo racional y lo “irracional” (emocional). En otras palabras, los usuarios del complejo vial no se comportan como nodos racionales al ingresar a la vía pública, no se despojan de su subjetividad ni de sus ideas preconstruidas acerca de las vialidades y las dinámicas viales, sino que, por el contrario, las escenifican y las ponen en acción en actos concretos.

La visión mecanicista-materialista de los procesos del complejo vial ha ignorado por sus propias limitaciones conceptuales la construcción histórico social de la realidad cultural en la que los usuarios del complejo vial fundan sus motivaciones y, en consecuencia, sus acciones dentro del complejo. Los flujos viales recrean constantemente de maneras complejas y variadas el sentido histórico-cultural-subjetivo de “transportarse”, tener un “destino”, “viajar”. Pese a la espontaneidad, variabilidad e inmediatez orgánica que puedan sugerir los flujos y dinámicas viales, desde un punto de vista abstracto, están organizados por significaciones sociales imaginarias.

Que los “comportamientos de riesgo” también estén significados socialmente es algo que puede resultar incomprendible desde ciertas perspectivas naturalistas y funcionalistas. Un error común en los estudios sobre la regulación de los procesos y prácticas sociales es considerar que, si algo no está regulado directamente de manera formal en la cultura o en lo institucional, entonces se rige por los “impulsos naturales” o “psicológicos” de cada sujeto en particular. Esta idea suele aplicarse con respecto a los comportamientos de riesgo en las vialidades en los que incurren algunos individuos: se piensa que esos actos tienen lugar porque no existe una

cultura vial. Por el contrario, existe una cultura vial, que privilegia los procesos de movilidad sin tener en cuenta explícitamente la seguridad vial.

Nuevamente hay que recalcar que lo que ocurre en el sistema vial no corresponde únicamente con el funcionamiento de un sistema organizado en espacios físicos concretos y dinámicas fenoménicas inmediatas con un único propósito definido. Tampoco nuestros actos como sujetos parten de una sociedad ni sus procesos de movilidad surgen únicamente de manera espontánea. Si bien es cierto que el funcionamiento del complejo vial está naturalizado en nuestros entornos urbanos hasta el punto de que los mismos accidentes tienen un grado de normalización, ello no implica que las acciones de los usuarios del complejo vial sean “naturales” o puramente reacciones orgánicas o inconscientes. Sin embargo, su conformación material, fenomenológica y sociológica, organización y pautas a través de las cuales se modifica tiene un fundamento histórico-social.

Por otro lado, tampoco es suficiente con estudiar la determinación histórica y material de la infraestructura vial y los procesos económicos asociados al transporte y la movilidad para comprender en un sentido complejo las condiciones en las que los accidentes ocurren. Es necesario rescatar el aspecto fenomenológico-subjetivo-social de los procesos de movilidad para comprender los actos concretos que desembocan en la ocurrencia de accidentes y que no necesariamente se reducen a la enunciación de “factores de riesgo” o “comportamientos de riesgo”.

Asimismo, estudiar lo subjetivo no implica necesariamente estudiar únicamente a los individuos y sus “comportamientos de riesgo”. Reducir la complejidad de relaciones sociales a eventos episódicos, fortuitos, lineales y realizados puramente entre individuos implica negar su densidad histórico social. El conjunto de relaciones sociales desde la más inmediata hasta la más formal, tienen densidad histórico-cultural y se crean, producen y reproducen en distintos escenarios, también determinados histórica y socialmente.

La emergencia de las sociedades modernas a finales del siglo XIX y a principios del siglo XX movilizadas por los combustibles fósiles está intrínsecamente ligada con la reconfiguración posterior de los espacios urbanos y el desarrollo de zonas metropolitanas alrededor de las ciudades importantes. Es a partir del paulatino aumento en la eficiencia de los vehículos de motor en términos de la economía del tiempo (tan importante para los procesos económicos), que los espacios urbanos comienzan a transformarse: las vialidades, los medios de transporte se organizan sobre todo tomándolos como base. La organización del espacio cambia con respecto a las antiguas ciudades y se hace necesario transformar el espacio público priorizando la movilidad de los vehículos de motor.

En un cierto sentido, se puede afirmar que específicamente el automóvil particular fue un actor fundamental durante el siglo XX y que lo seguirá siendo todavía durante muchos años más. Es un medio de transporte tan importante que incluso las estructuras urbanas se modificaron a partir de su llegada (Padilla, 2009).

De un modo general los procesos de movilidad basados en los vehículos de motor llegan a tener una importancia central en la primera mitad del siglo XX. Las distancias y los ritmos de las actividades humanas se convierten y la organización socioespacial del territorio se transforma, así como las actividades económicas y la manera en que las periferias de las ciudades se organizan. El surgimiento de las áreas metropolitanas está intrínsecamente ligado con la modernización de los procesos de movilidad de las ciudades más importantes. El socio territorio adquiere nuevas características al interior de las áreas metropolitanas: se da una mezcla entre espacios urbanos, suburbanos y rurales.

A diferencia de las antiguas ciudades que buscan esencialmente su centralización, los procesos de movilidad organizados por el capitalismo consolidado impulsa la necesidad de ampliar las vialidades para establecer vínculos comerciales entre ciudades y regiones. Los procesos de movilidad automotor son fundamentales para

los procesos de producción y consumo se extiendan y se desarrollen a grandes escalas.

El vínculo indisoluble entre velocidad y tiempo de traslado aparece desde las primeras manifestaciones del esquema de movilidad basado en vehículos de motor. En sus inicios, los automóviles no eran muy eficientes en términos de velocidad, pues había vehículos que apenas desarrollaban velocidades de 40 km por hora. Cuando los vehículos de motor logran desarrollar mayores velocidades es que su expansión como medio de transporte comienza de manera generalizada. Las mejoras en la velocidad surgen mucho antes de cualquier medida formal de seguridad vial. Claramente la prioridad es economizar el tiempo de traslado, además de que las distancias se transforman como resultado de estos nuevos medios de transporte.

El primer automóvil aparece en la ciudad de México en el año de 1906. En aquel entonces se le consideró un concepto revolucionario (SCT, 2018), pese a las obvias limitaciones propias de sus inicios. No se pensó todavía en transformar los caminos para adaptarlos a la nueva forma de transporte debido a que su eficiencia en términos de economía del tiempo y potencia todavía era cuestionable. El traslado de mercancías y pasajeros aún se realizaba por medio del ferrocarril, el cual era el medio de transporte más eficiente en ese momento.

El 11 de enero de 1917 Venustiano Carranza funda la Dirección de Caminos y Puentes, entidad destinada a realizar las obras públicas necesarias para la expansión de las vialidades. Los primeros objetivos en la construcción de caminos consisten en conectar las ciudades principales entre sí. Entre 1925 y 1930 se construye la primera red carretera en el país. Los camiones de pasajeros aparecen hasta finales de 1930 (SCT, 2018).



En la primera mitad del siglo XX en nuestro país comienza formalmente una constante expansión de las vialidades para conectar las principales ciudades. Las ventajas del transporte de vehículos de motor son considerables: los tiempos de traslado son significativamente menores, los costos y los riesgos de traslado disminuyen drásticamente. Es así como la construcción de vialidades para transporte automotor se convierte en el modelo dominante dentro de los medios de transporte y de los esquemas de movilidad debido a que favorece significativamente el desarrollo económico del país (SCT, 2018).

Este esquema de movilidad y de organización del espacio se reprodujo también al interior de las ciudades. Con el crecimiento y expansión de la Ciudad de México y la paulatina conformación de la zona metropolitana las vialidades se diversifican y complejizan. Pese a los posteriores intentos de inclusión de nuevos esquemas de movilidad en la ciudad de México, el esquema automotor, particularmente el privado sigue siendo todavía el dominante.

Un rasgo que define su dominio es el porcentaje del espacio público que ocupa. Las ciclovías apenas si están presentes en la ciudad y estrictamente hablando no existen como un espacio propio como tal, sino que son espacios viales adaptados, que están en su mayoría supeditados indirectamente al reconocimiento de los conductores de vehículos de motor, quienes deben respetar esos espacios por conciencia y voluntad. Las motopistas no existen en absoluto. Como ya se ha mencionado, los espacios peatonales, particularmente las banquetas no reciben el mantenimiento ni la inversión que las vialidades reciben. Asimismo, las grandes obras que contemplaban medios de transporte alternativo como algunas líneas del Metro se hicieron inicialmente por vía subterránea pensando en no afectar la movilidad de los vehículos motores, pese a que estos últimos poseen entre el 60 y el 80 del espacio público (ONU-Hábitat, 2016).

Retomando lo anteriormente dicho se tiene que los procesos de movilidad tienen un significado específico; en palabras del secretario de Movilidad de la Ciudad de México: “todos tenemos prisa”; y se gestan como resultado de la transformación de las dinámicas urbanas determinadas sobre todo por la nueva organización de los procesos económicos y políticos. No se trata de que los conductores de vehículos automotor a título individual quieran simplemente circular a exceso de velocidad, sino que las significaciones sociales imaginarias que organizan los procesos de movilidad están fuertemente ligadas con la velocidad y la economía del tiempo. Esta significación está totalmente cristalizada y aparece en todos los significados vinculados con los procesos de movilidad, por ellos es que se considera que tiene una alta densidad histórica-cultural.

El esquema automotor privado basado en el uso de automóviles es a su vez el dominante dentro del esquema de vehículos de motor en general. El parque vehicular del país está conformado en su mayoría por automóviles particulares, los cuales representan el 74 % del total (INEGI, 2019). Esta cuestión tiene implicaciones importantes en la toma de decisiones referente a la construcción de caminos y vialidades al interior de las ciudades. Un parque vehicular tan amplio de vehículos particulares produce que las vialidades se congestionen con facilidad, sobre todo en las llamadas “horas pico”; haciendo necesario la renovación y ampliación constante de la infraestructura del complejo vial (ONU-Hábitat, 2006).

En otras palabras, como ya se ha observado en la conformación de complejos viales de otros países un esquema de movilidad privado conlleva la necesidad constante de construir nuevas vías. Esto en consonancia con el cuantioso negocio privado que implica la construcción de nuevas vías al interior y en la periferia de la ciudad.

El automóvil es la primera causa de problemas de movilidad y al mismo tiempo es el principal medio de transporte en el país. En el esquema automotor privado se requieren de 30 autos, que utilizan una superficie de rodamiento de 500 metros

cuadrados para trasladar a 35 personas en promedio, esto debido a que la tasa de ocupación por auto es de 1.2 personas por vehículo. En comparación con un autobús que requiere únicamente de 30 metros cuadrados para transportar a la misma cantidad de personas. En ese mismo sentido también hay que considerar que el automóvil privado genera costos en energía y emisiones contaminantes (ONU-Habitad, 2016).

Los altísimos costos de inversión en infraestructura al interior de las ciudades que son necesarios para mantener el esquema automotor privado son una cuestión que permanece relativamente oculta a los ojos de la opinión pública; que a su vez califica de manera muy positiva el poseer un auto particular como fue observado en las entrevistas realizadas. Pese a que se argumente que los esquemas de financiamiento están completamente resueltos por las alianzas público-privadas y por el cobro de peaje que se requieren para transitar por estas vías especiales, en esta conformación institucional se vicia de manera indirecta el derecho al libre tránsito.

El espacio público dominado por la dinámica propia de los procesos de movilidad basados en los vehículos de motor privados genera una pseudo privatización de este. Con el automóvil privado se vende comodidad y libertad, además de que se refuerza la pertenencia a un cierto estrato social. Asimismo, con las vialidades “privadas” se vende menores tiempos de traslado, caminos con trazos más simples, mayor seguridad, además de una carretera en mejor estado, producto del constante mantenimiento. Elementos que idealmente deberían estar integrados en las vialidades libres de peaje construidas por el gobierno, por lo menos en un cierto porcentaje. Cabe mencionar que el área metropolitana de la ciudad de México tiene integradas en su dinámica vial algunas autopistas y caminos libres. Sin embargo, al interior de la ciudad también se construyen vialidades privadas con las mismas características que las autopistas de cobro.

Confirmando lo anterior tenemos entonces que hay vialidades de primera, con mejores trazos viales, mejores tiempos de traslado, elementos de seguridad y asistencia vial; y que para transitar por ellas se tiene que pagar. Al mismo tiempo existe caminos de segunda, financiados por el gobierno, con escaso mantenimiento y seguridad.

Al parecer los costos de la seguridad vial comienzan desde que el gobierno no asume completamente su responsabilidad en la construcción de infraestructura adecuada. No se trata simplemente de cumplir con construir caminos, sino que además se trata de construir las mejores vialidades posibles en términos de su utilidad y también de acuerdo con las normas mínimas de seguridad.

Los procesos de movilidad determinados en su mayor parte por el esquema de vehículos de motor privados son los que establecen a grandes rasgos la conformación misma de los procesos del complejo vial. Se trata de componentes centrales que están enmarcados en uso y la apropiación privada del espacio público. Todas estas determinaciones conforman las determinaciones generales sobre las que se asienta *los actos performativos* de los usuarios del complejo vial.

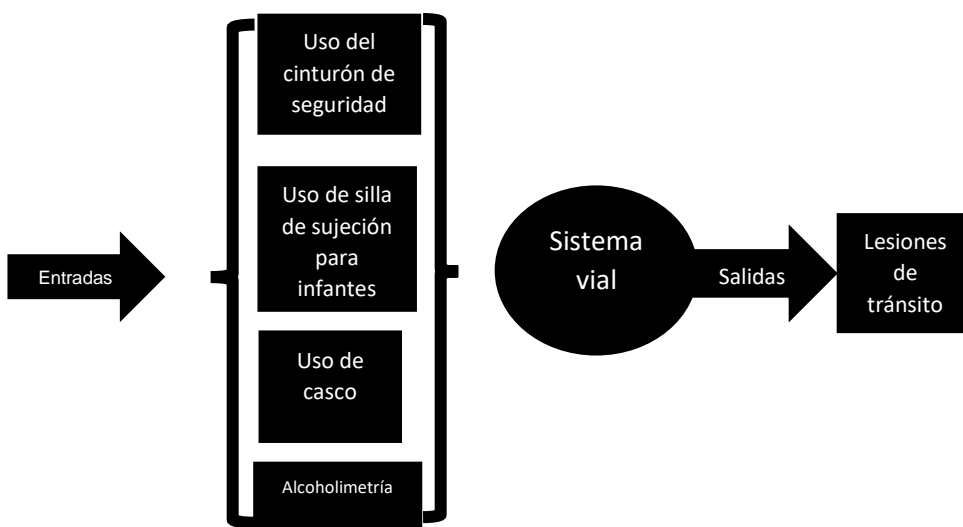
En ese mismo sentido, tendría que considerarse que los usuarios del complejo vial son tales tan sólo en un primer nivel de abstracción. Estrictamente hablando al portar y accionar significados culturales e institucionales y ejercerlos en el complejo vial, al asumir su papel en el uso y apropiación del espacio público se convierten en actores colectivos como tal. Actores colectivos que tienen un cierto tipo de relaciones entre sí, atravesadas por los procesos anteriormente descritos. Y al mismo tiempo fundan un cierto tipo de dinámicas que no pueden ser analizadas o descritas si no se apela al aspecto subjetivo-social.

### 13.1 Ley de conservación del complejo vial

Los sistemas complejos existen como una unidad de procesos divergentes y convergentes, como interioridad cohesionada y como exterioridad de otros sistemas. Necesariamente en tanto cada sistema complejo es diferente de otros sistemas complejos tiene inputs (entradas o elementos exteriores que intervienen en el sistema) y outputs (salidas o elementos exteriores que son el resultado de los procesos internos del sistema). Una de las características del sistema es la conservación de sus elementos, en este caso, tanto los elementos internos como las salidas mantienen una cierta proporción constante.



Para el caso del complejo vial, el número de fallecimientos es subproducto o salida del sistema que mantiene una estabilidad constante. Esto tiene una demostración concreta: ante la aplicación de medidas de seguridad sobre ciertos indicadores no disminuyen las defunciones, sino que el sistema las mantiene en la misma proporción. Por tanto, se entiende por ley de conservación del complejo vial a todos los procesos que mantienen una proporción de las características del sistema o de sus salidas.



Para explicar esta aparente estabilidad en los resultados del sistema se han monitoreado en los informes sobre seguridad vial los resultados de la “Estrategia nacional de seguridad vial 2011”. Los objetivos principales planteados en el documento fueron la estabilización de la cantidad de defunciones, para que posteriormente comenzara una progresiva disminución de muertes (DOF, 2011). Según el informe del 2014 y 2016 se logró la estabilización y una ligera disminución en las defunciones, sin embargo, estas afirmaciones son inexactas. Tomando como referencia las estadísticas se logra relativamente la estabilización hasta el 2014 para un posterior incremento progresivo para el 2016. Por otro lado, según los indicadores, la disminución de defunciones fue principalmente para ocupantes de automóviles sin que el resto de los usuarios se vieran beneficiados. Para el informe del 2017 la estabilización se pierde y comienzan a aumentar levemente las defunciones. En el año 2016 hubo 16185, el 2015 hubo 16039 defunciones, en comparación con las 15886 del 2013 (SS/STCONAPRA, 2014; 2016; 2017, 2018). Esto significa que las intervenciones causalistas planteadas por el STCONAPRA están llegando a sus límites de aplicación y por tanto han comenzado a fallar en sus proyecciones.

En otro sentido cabe apuntar que los accidentes no son una cuestión del azar. Las salidas de los sistemas donde el azar es determinante no aumentan el número de casos de manera constante por periodos. El subproducto “defunciones” del complejo vial aumenta (en caso de intervención se conserva) porque lo que produce ese resultado son elementos regulares del sistema.

En este capítulo se estudiará lo que significa la ley de conservación del sistema vial a partir de las estadísticas disponibles. Se analizarán algunos indicadores de la seguridad vial y se contrastarán con el aumento o mantenimiento del número de defunciones. De esta forma se constatará que las intervenciones logran disminuir un indicador (número de accidentes relacionados con el alcohol, por ejemplo) y pese a ello, el número de defunciones generales se mantiene.

### **13.1.1 El sistema vial es un sistema complejo**

La crítica a toda noción causalista que subyace en el fondo de esta tesis no es una crítica superficial al positivismo y sus postulados, por el contrario, precisamente porque el concepto de causa es incluso más amplio que el reduccionismo que implica afirmar que los accidentes en su mayoría son simplemente resultados de “comportamientos de riesgo”. No necesariamente todo lo que apunta a causas específicas tiene que ser obligatoriamente reduccionista, todo depende de que si la causa constituye realmente una explicación mínimamente suficiente para el fenómeno que se quiere explicar. Si se quisiese hablar de las causas trascendentales para los accidentes de tránsito desde una perspectiva compleja el resultado sería como a continuación se expone.

La velocidad, base "física mecánica" de los fenómenos de desplazamiento automotor, está en contradicción con los umbrales de resistencia del cuerpo humano. Esto no significa que viajar a altas velocidades en sí mismo cause daños, sino que la condición mínima de posibilidad para la ocurrencia de los accidentes viales está presente desde el origen de la organización del sistema vial, incluso sin ningún comportamiento de riesgo. Más aun, esa contradicción está en el centro de todo sistema vial y esta característica parece sugerir que su diseño no considera la vulnerabilidad del cuerpo y el posible error humano (ONU, 2011).

Una segunda causa que se puede identificar es la conformación misma de la infraestructura viaria, que, o no está construida pensando a detalle en la seguridad de los usuarios, o las consideraciones al respecto son mínimas (ONU, 2011). Una tercera causa se haya en la existencia de una cultura vial que no está centrada en la seguridad vial, sino en la lógica de la economía del tiempo de los desplazamientos.

Por ello es necesario cambiar el enfoque mismo de todo el sistema vial, para así cambiar sus resultados y eso es justamente una parte de las propuestas impulsadas por organismos internacionales: "el enfoque sobre un «sistema seguro», que pretende desarrollar un sistema de transporte vial mejor adaptado al error humano y que tome en consideración la vulnerabilidad del cuerpo humano [...] El enfoque considera que las limitaciones humanas —la energía cinética que el cuerpo humano puede resistir —constituyen una base importante para diseñar el sistema de transporte vial, y que los demás aspectos del sistema vial, tales como el desarrollo del entorno vial y del vehículo, deben armonizarse en función de tales limitaciones." (ONU, 2011:9-10).

Quizás en el futuro se logren diseñar nuevas tecnologías que logren resolver las contradicciones fundamentales del sistema vial de formas novedosas, que además sean aplicables como soluciones integrales al problema de las colisiones de tránsito. De momento es indispensable que, en materia de seguridad vial, se introduzca un balance entre las necesidades de desplazamiento y las limitaciones humanas desde su misma base con la aplicación estricta de controles de velocidad, la reconfiguración progresiva de las vialidades y el establecimiento de una nueva cultura de seguridad vial. Si se tuviese que elegir la más importante de todas estas intervenciones se tendría que elegir los controles estrictos de velocidad, eso sí, teniendo un mapeado actualizado de los flujos viales y de las vialidades con los límites de velocidad recomendados. De hecho, "los países que han logrado reducir el número de muertes por accidente de tránsito, lo han conseguido dando prioridad a la seguridad en la gestión de la velocidad" (ONU, 2015:6). Incluso podrían proponerse medidas más estrictas como limitar "físicamente" la velocidad de los vehículos de motor impidiendo directamente que alcancen ciertas velocidades que son peligrosas para el usuario común y que requieren de habilidades avanzadas de manejo.



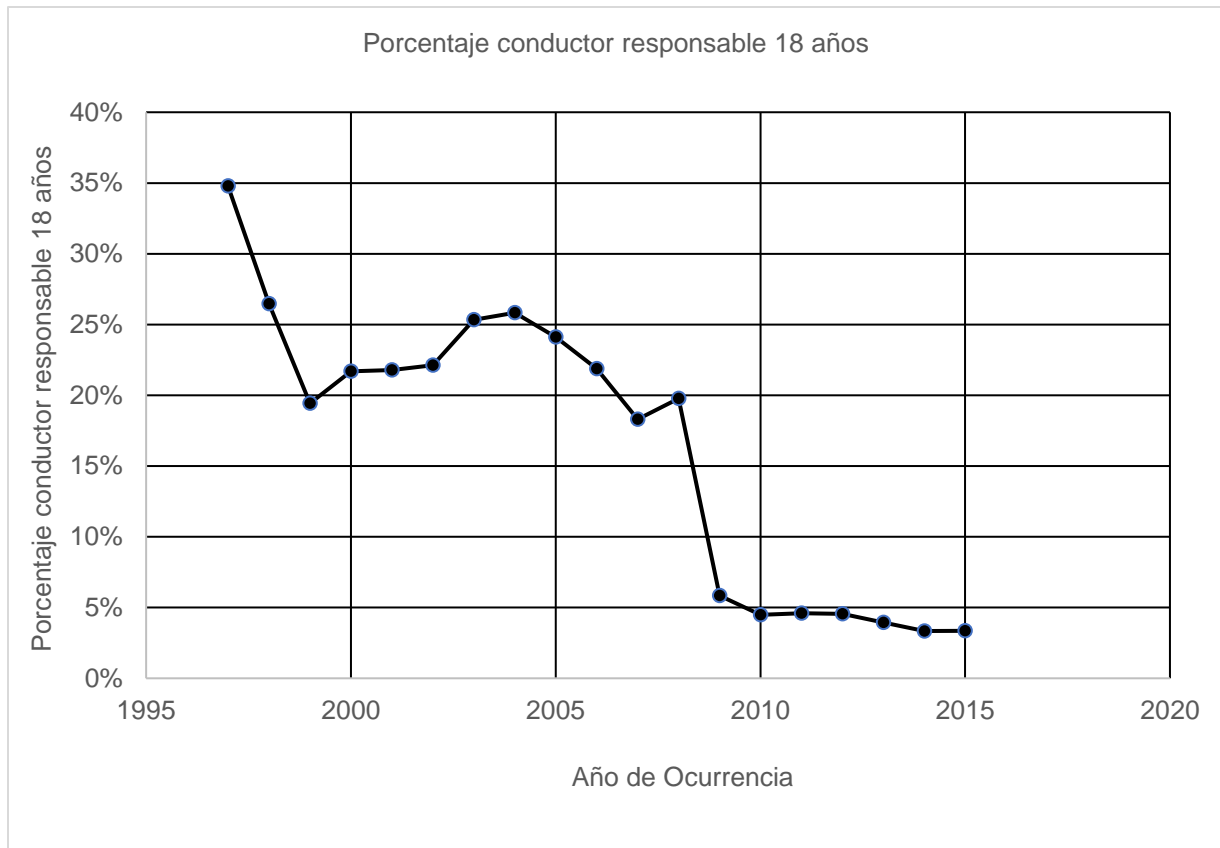
Aun estas intervenciones causalistas pensadas desde una visión más amplia, seguirían siendo insuficientes si se aplicasen con estrategias específicas, puesto que todo sistema vial posee una altísima complejidad que involucra numerosos elementos como son los diversos tipos de vehículos, las vialidades, los usuarios, todos estos interactuando en ambientes físicos, socioeconómicos y culturales determinados (SS, 2014b). Para lograr establecer una seguridad vial sostenible y constante es necesario recurrir al enfoque sistémico, que concibe al sistema vial como un todo, donde todos sus componentes interactúan en conjunto, no de manera aislada (SS, 2014b).

#### **13.1.1.1 Ley de conservación del complejo vial: ejemplos de indicadores**

Se sabe que "los conductores jóvenes e inexpertos presentan las mayores tasas de participación en colisiones" (OPS, 2008:71). Según los datos disponibles, específicamente los conductores de 18 años son los que en todos los años han causado más accidentes que el resto de los grupos de edad. Pese a ello, ha habido un decremento muy significativo en su participación pasando de un 34% en 1997 a un 3% en 2014 (ver gráfica 1).

De tratarse de un fenómeno causal-lineal no hay razón alguna para que este descenso en el indicador no se refleje de manera directa en el total de accidentes. Sin embargo, no ocurre así, sino que el sistema se estabiliza y compensa esa disminución de tal manera que los conductores responsables de accidentes se redistribuyen entre otras edades. En otras palabras, hay una proporción distinta entre el descenso de la participación de jóvenes conductores de 18 años en los accidentes (10 veces menos participación) y el descenso de ocurrencia de accidentes en general (ver gráfica 2).

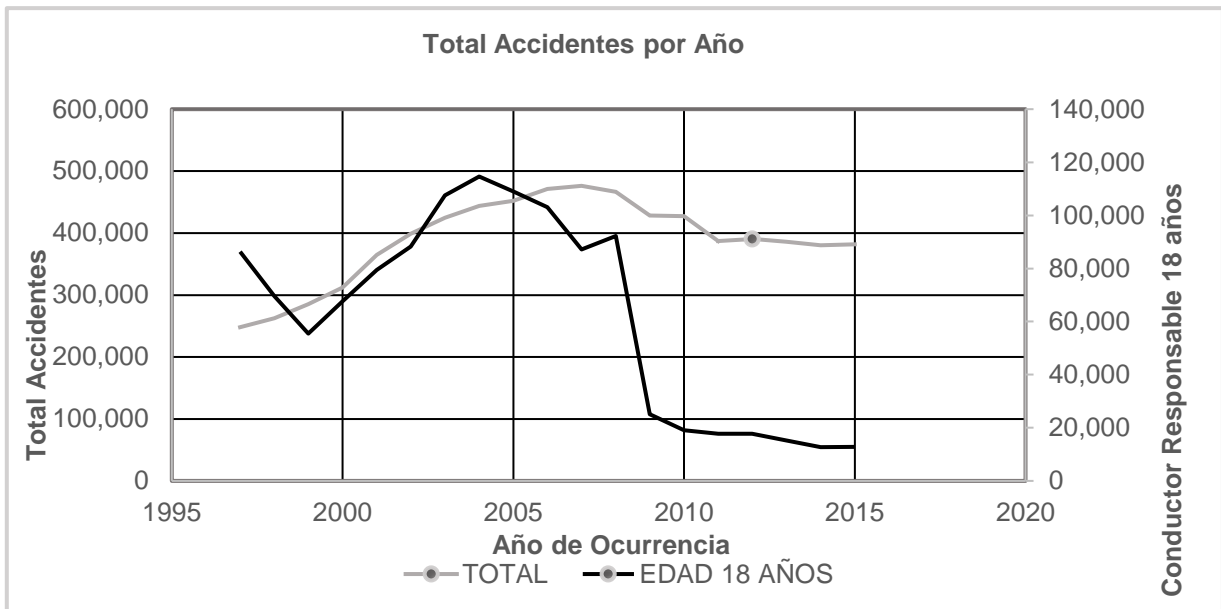
**Gráfica 1**



Fuente: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas INEGI 2017a.

Otro ejemplo de un producto del sistema vial que se estabiliza, en lugar de disminuir linealmente, como ocurriría de tratarse de un fenómeno causal, se tiene en las estadísticas de condición de aliento alcohólico y accidentes. Como resultado de la aplicación de los controles de alcoholimetría desde el 2009 (STCONAPRA, 2010), los accidentes vinculados con el alcohol han disminuido significativamente, en tanto que la proporción de accidentes sin aliento alcohólico se han incrementado. Es decir, cada vez hay más accidentes que no tienen que ver con el alcohol y la cantidad total de accidentes sólo se ha estabilizado (ver gráfica 3).

**Gráfica 2**



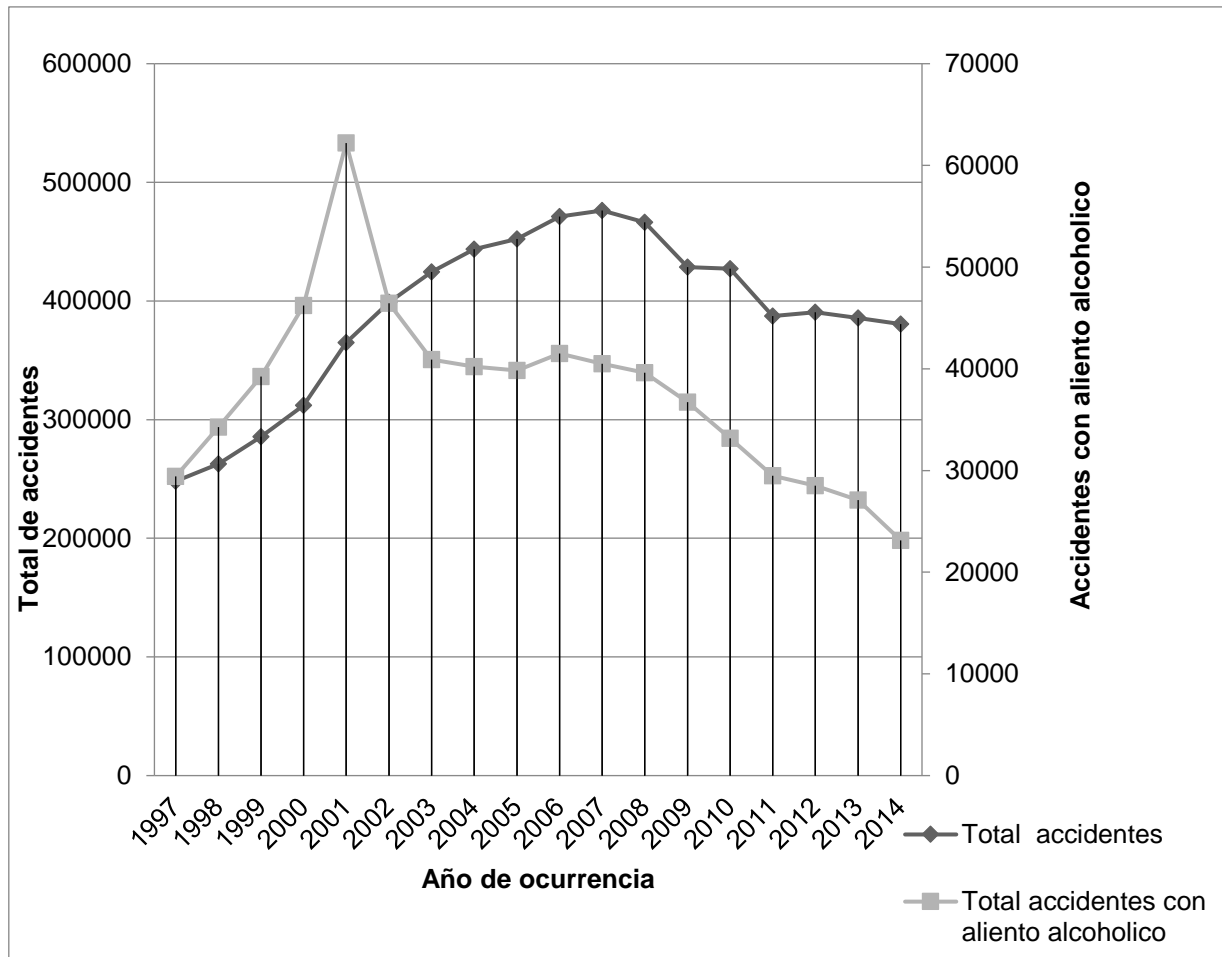
Fuente: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas INEGI 2017a.

La relación entre alcohol y accidentes de tránsito se estudiará a detalle en el siguiente capítulo; pese a ello, era necesario plantearla también aquí para compararla con los otros indicadores.

Otra evidencia de que se está lidiando con un problema sistémico son las estadísticas de accidentes del Estado de México. El Estado de México es una de las entidades que registra una accidentalidad baja y además ha disminuido considerablemente su accidentalidad (SS/STCONAPRA, 2016). Sin embargo, **con muchos menos accidentes sigue habiendo casi la misma cantidad de defunciones** ¿Por qué ocurre esto? Al parecer este sistema también tiende a la estabilización, no a la disminución lineal y de alguna manera se compensa el número de defunciones. Eso significa que por cada accidente que ocurre en el Estado de México, hay más defunciones que antes. La lógica lineal haría suponer que, a menor cantidad de accidentes, menor cantidad de defunciones habría y en

este caso no ocurre así. De tratarse de un asunto causal lineal, las cifras simplemente disminuirían, no hay motivo racional para que se estabilicen, deberían simple y llanamente disminuir (ver gráfica 4).

**Gráfica 3**

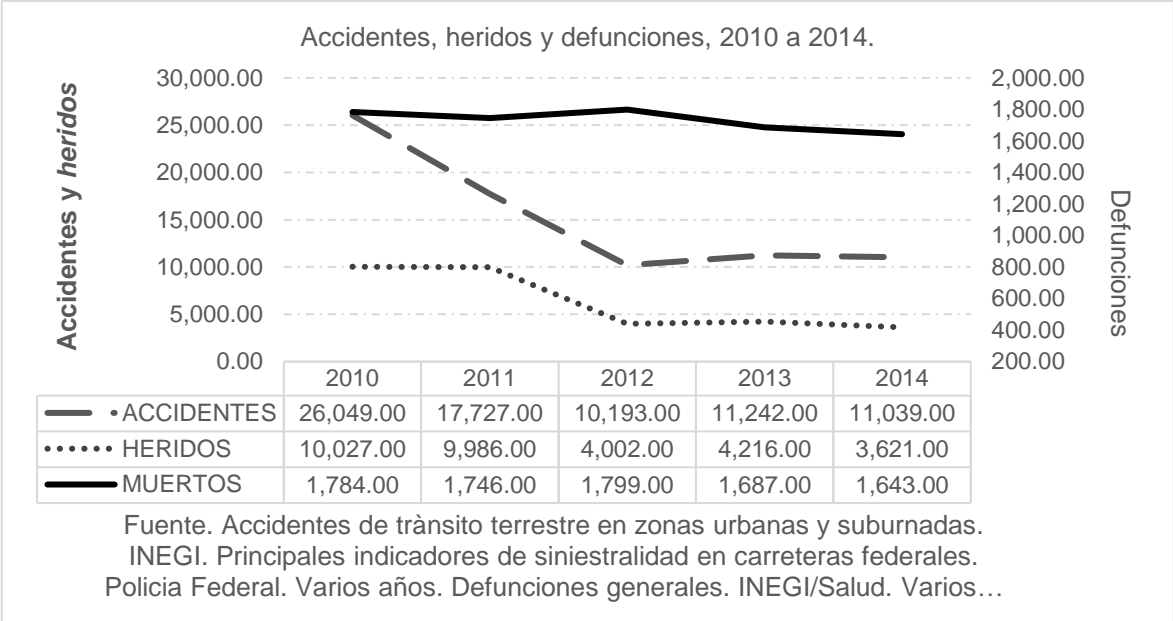


Fuente: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas INEGI 2017a.

Este fenómeno también nos permite reflexionar acerca de la precisión analítica con la que debemos observar la realidad. Por insólito que parezca, reducir la cantidad de accidentes no necesariamente disminuirá la cantidad de defunciones; situación

que agrega aún más complejidad a la problemática. Para resolver esta cuestión se tendría que destinar acciones encaminadas a disminuir tanto la accidentalidad, como las lesiones.

**Gráfica 4**



Fuente: Gráfica tomada del Informe sobre la situación de la seguridad vial, México 2015 SS/STCONAPRA.

Es posible encontrar más ejemplos como estos en los datos disponibles y todos son consistentes con una visión compleja. Se presentan estos en particular por ser especialmente ilustrativos.

**13.1.2 Indicadores: Relación entre accidentes de vehículo de motor y alcohol en jóvenes según las estadísticas del INEGI**

Como ya se ha argumentado los accidentes de vehículo de motor son una causa importante de decesos en la población juvenil. Esta problemática suele asociarse

con mayor frecuencia con el consumo de sustancias toxicológicas, particularmente con el consumo de alcohol (Silva, 2009; Casanova et al, 2001). En cuanto a sustancias que producen alteraciones en la percepción, se sabe que el alcohol es la sustancia más consumida y con mayor aceptación social (CONAPO, 2010). Por esa razón se analizará la relación entre accidentes de vehículo de motor y alcohol para establecer si esa consideración es consistente con las estadísticas disponibles en el INEGI.

La siguiente revisión de estadísticas se efectuó mediante las herramientas disponibles en la dirección electrónica del INEGI en la consulta interactiva de datos. En las “Estadísticas de accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas” están disponibles un conjunto de filtros que permiten analizar a detalle los datos en bruto referentes a las variables registradas con respecto a los accidentes de vehículo de motor.

La consulta se efectuó revisando las siguientes variables.

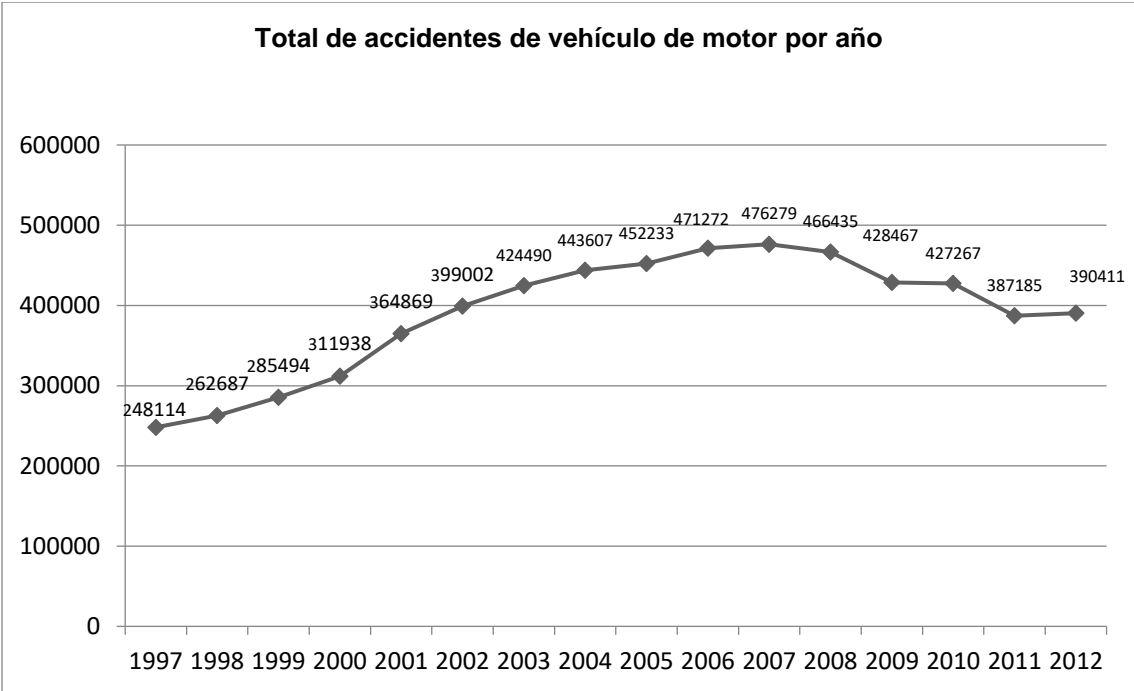
- Edad del conductor responsable.
- Condición de aliento alcohólico del conductor responsable.
- Tipo de accidente (Fatal, no fatal, sólo daños).
- Clase de víctima (muertos, heridos).
- Año de ocurrencia.

Se recuperó el archivo de datos en bruto y se procesó en un software estadístico para elaborar y analizar los porcentajes. Asimismo, se revisaron otros datos referentes a la morbimortalidad de los accidentes de vehículo de motor para el caso de los jóvenes provenientes del SINAIS y el SINAVE, con la finalidad de comparar los datos con los mostrados por el INEGI y establecer comparaciones.

A continuación, se presentarán los resultados principales de la revisión organizando los datos en gráficas con su respectivo comentario. Se analizan asimismo los datos de todas las edades en general para establecer una comparación con respecto a

los datos específicos de los jóvenes. Todas las estadísticas corresponden con los totales de todo el país.

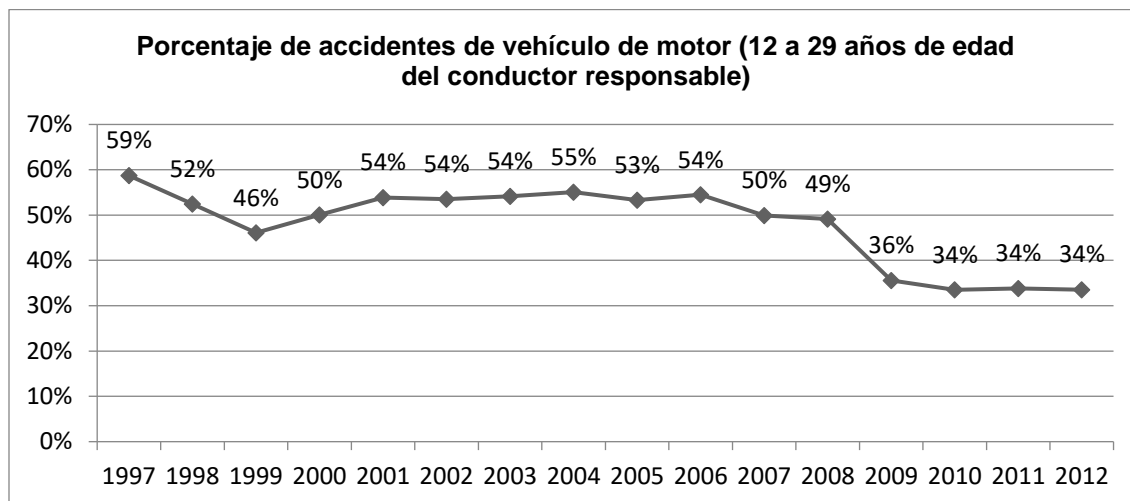
**Gráfica 1**



Fuente: INEGI Estadística de accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas.

En la gráfica uno se analiza el total de accidentes de vehículo de motor para todas las edades del conductor responsable. Como puede observarse, el total de accidentes por año ha tenido un incremento significativo en este intervalo de años hasta el 2007; finalmente en el 2012 los casos bajan un 19 % respecto a su cifra más alta alcanzada en el 2007. Los accidentes de vehículo de motor en general han ido en aumento, para luego disminuir durante el 2009 y estabilizarse durante este periodo hasta el 2012.

**Gráfica 2**



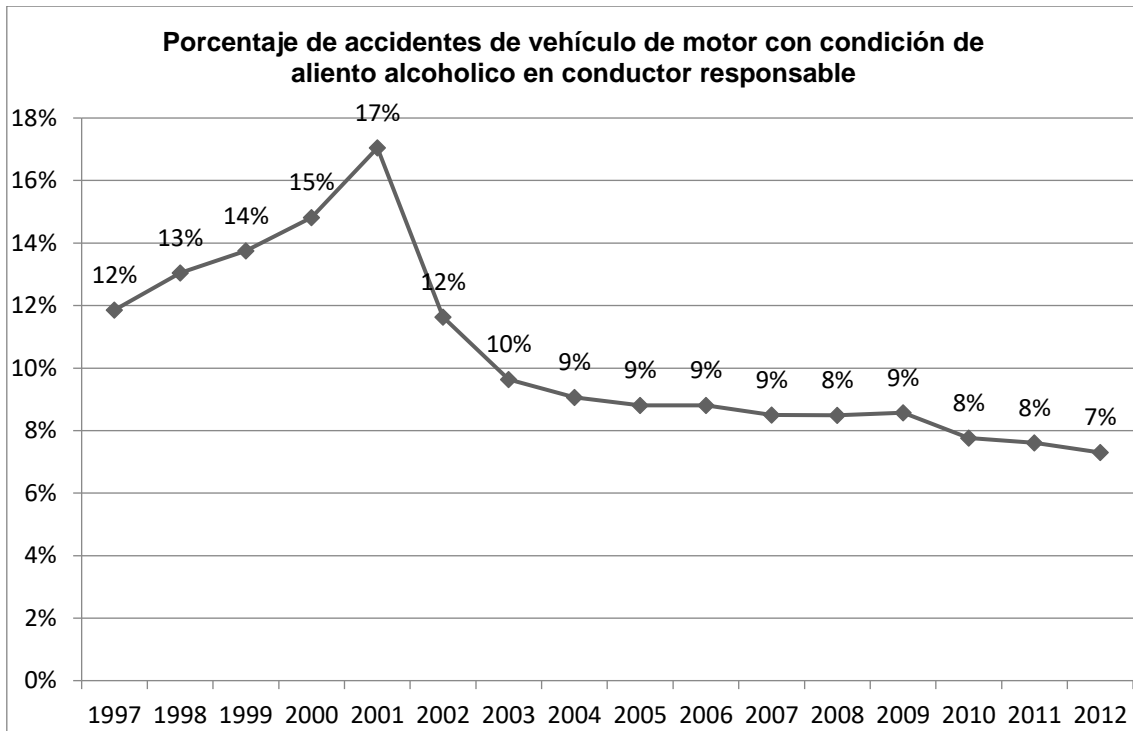
Fuente: INEGI Estadística de accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas.

En la gráfica dos se analiza el porcentaje de accidentes con conductores responsables de entre 12 y 29 años. En este intervalo de edad es cuando los jóvenes son responsables de casi la mitad de los accidentes de vehículo de motor, especialmente a los 18 años (INEGI, 2013). En el 2010 hay un descenso de 29 puntos porcentuales respecto a 1997, que es cuando alcanza su cifra más alta. A partir del 2009 según muestran las estadísticas, los responsables de los accidentes se distribuyen en el intervalo de edad 18-32 años, pero siempre teniendo especial predominancia los accidentes causados por conductores de 18 años específicamente (INEGI, 2013).

Los conductores de otras edades no producen en comparación la misma cantidad de accidentes que los de 18 años, produciendo éstos de 3 a 4 veces más accidentes que cualquier otro grupo de edad (INEGI, 2013). Gran parte del porcentaje de conductores responsables de accidentes de vehículo de motor en el intervalo de 12 a 29 años provienen de los conductores de 18 y 21 años, un dato que se repite con regularidad en todos los años analizados (INEGI, 2013).



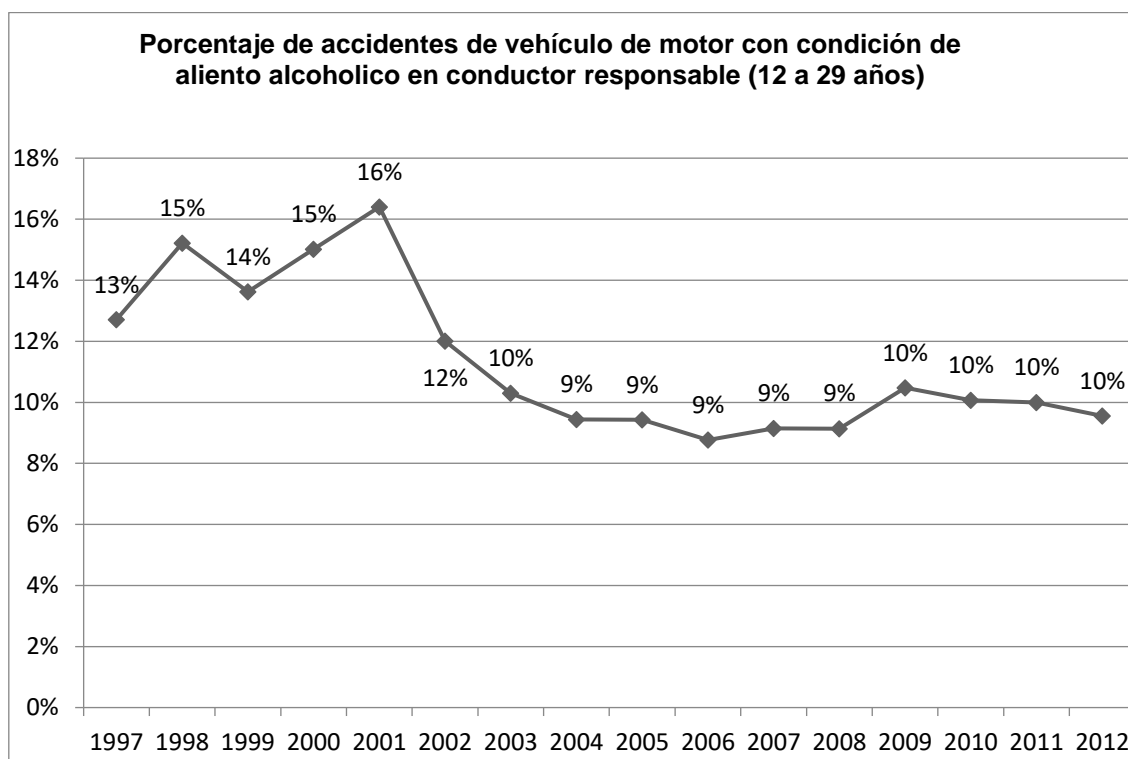
**Gráfica 3**



Fuente: INEGI Estadística de accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas.

En la gráfica tres se analiza la relación entre accidentes de vehículo de motor en general y aliento alcohólico en la variable “conductor responsable” de todas las edades. Como se puede observar dicha relación llega al 17 % en su punto más alto durante el 2001. Durante los años observados la relación promedio entre accidentes y aliento alcohólico es de 10%. Hay que tomar en cuenta algunas cuestiones, puesto que en algunos casos no fue posible establecer la condición de aliento alcohólico por razones diversas, entre las que se incluye que el conductor responsable huyó del lugar. Entre el 28 y 31 por ciento de los accidentes no se pudo determinar si había aliento alcohólico o no (INEGI, 2013).

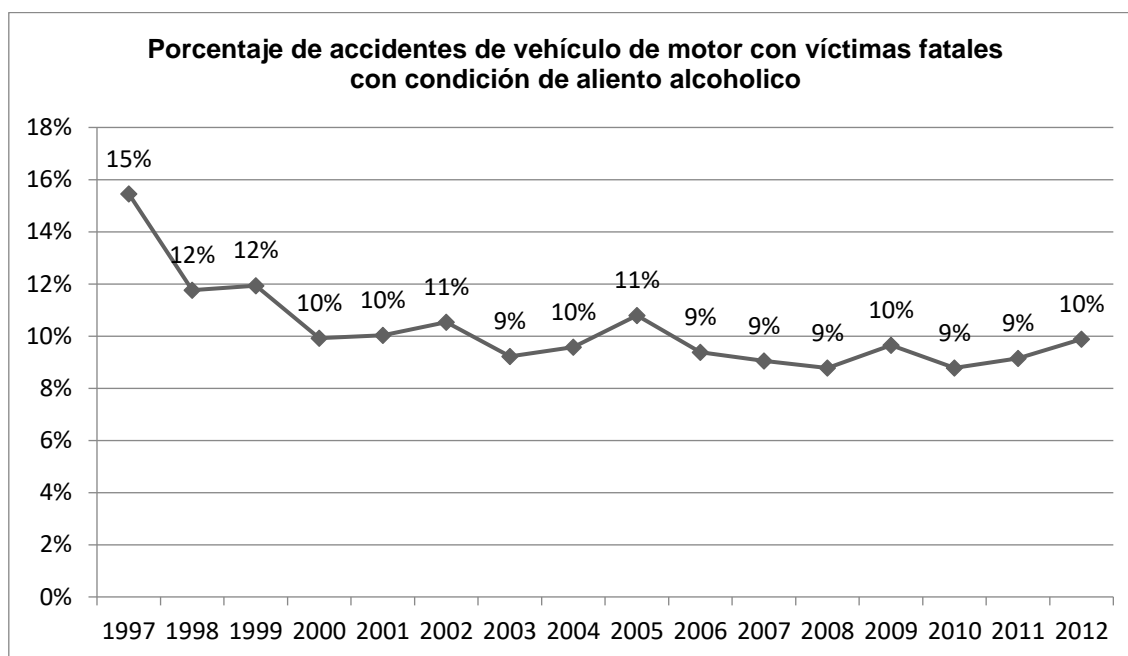
**Gráfica 4**



Fuente: INEGI Estadística de accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas.

En la gráfica cuatro se analiza la relación entre accidentes de vehículo de motor y aliento alcohólico para el caso específico de los conductores responsables entre 12 y 29 años. Se mantiene una proporción similar al de todas las edades, sólo que, con mayores fluctuaciones, el punto más alto se alcanza durante el 2001 con un 16%, teniendo como promedio un 11% durante los años reportados (INEGI, 2013). Si se comparan estos datos con los de la gráfica uno y tres, aparece que los accidentes de vehículo de motor han ido en aumento, en tanto que los relacionados con el aliento alcohólico disminuyen, particularmente los de este grupo de edad. Igualmente, los accidentes que reportan víctimas fatales han aumentado en ese periodo.

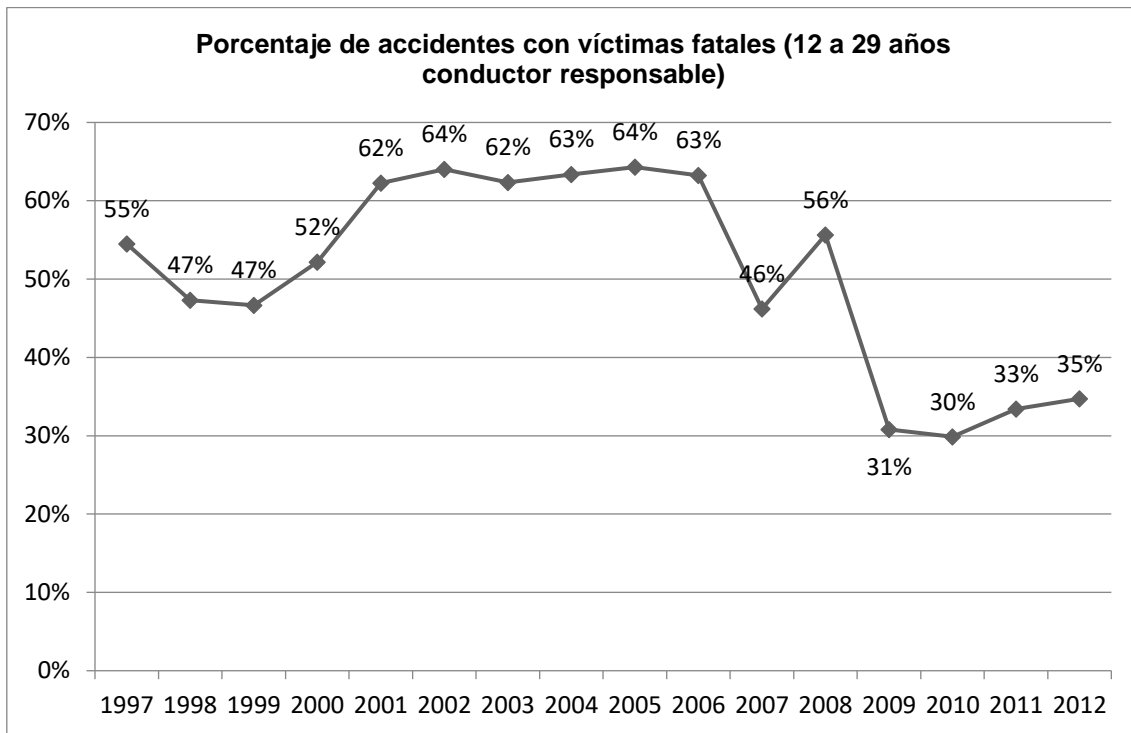
**Gráfica 5**



Fuente: INEGI Estadística de accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas.

En la gráfica cinco se analiza la relación entre accidentes de vehículo de motor con víctimas fatales y condición de aliento alcohólico para todas las edades. Esta relación sigue en términos generales la misma proporción que la de los accidentes en general. El porcentaje más grande se da durante 1997 con una relación de un 15%, para un promedio general de 10% durante los años citados. Asimismo, en estos datos nos encontramos con la misma dificultad de la gráfica 3, puesto que por diversas razones no se pudo establecer la condición de aliento alcohólico entre un 20 y 30 por ciento de los casos aproximadamente (INEGI, 2013). No obstante, aún con las deficiencias mencionadas, suponiendo que los casos no analizados hayan dado positivo en aliento alcohólico y sumando los casos en los que no se pudo establecer la condición de aliento alcohólico con los que sí, los porcentajes no superan el 40 % en los años reportados.

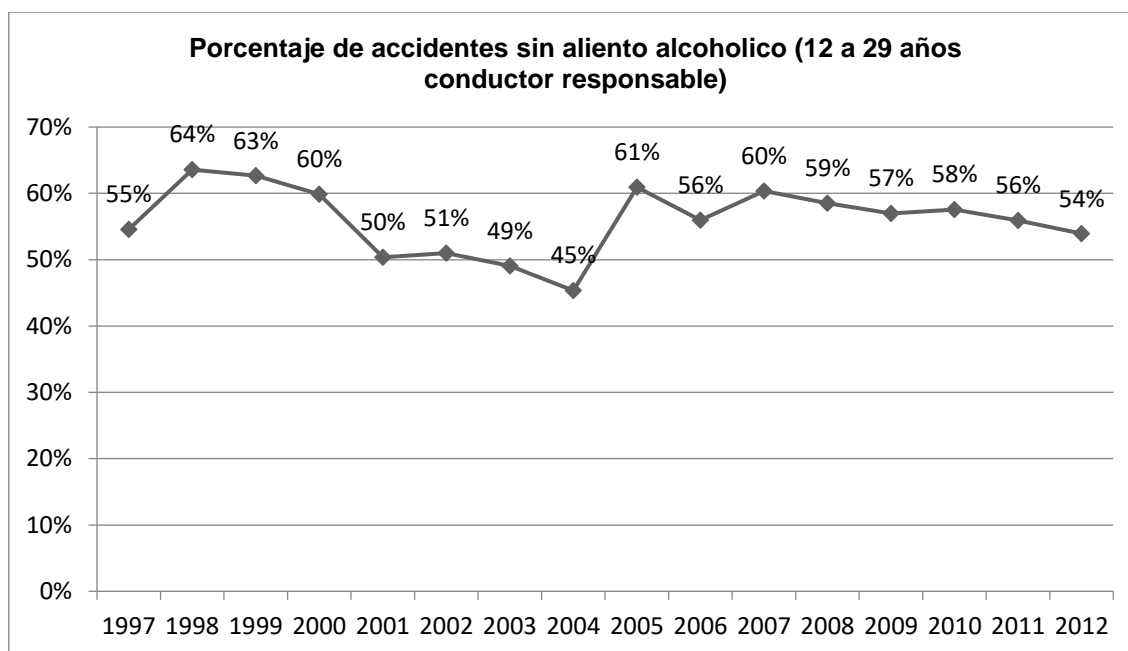
**Gráfica 6**



Fuente: INEGI Estadística de accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas.

En la gráfica 6 se analiza los porcentajes de accidentes con víctimas fatales que tienen a un conductor responsable entre los 12 y 29 años. Como puede observarse durante este intervalo de edad los conductores son responsables de entre 30 y 64 % de accidentes fatales, para un promedio de 50% en los años reportados. Especialmente los conductores de 18 años ocupan el primer lugar en este porcentaje. Aquí ocurre algo similar que en la gráfica 2, a partir del 2009 los conductores responsables de accidentes fatales comienzan a dispersarse en un intervalo mayor de edad, pese a que los conductores de 18 años siguen siendo responsables de la mayor cantidad de accidentes fatales (INEGI, 2013). Por ejemplo, durante el 2004 los conductores de 18 años fueron responsables de 1830 accidentes con víctimas fatales, lo que corresponde con un 41% del total de accidentes fatales reportados ese año, que fueron en total 4439 (INEGI, 2013).

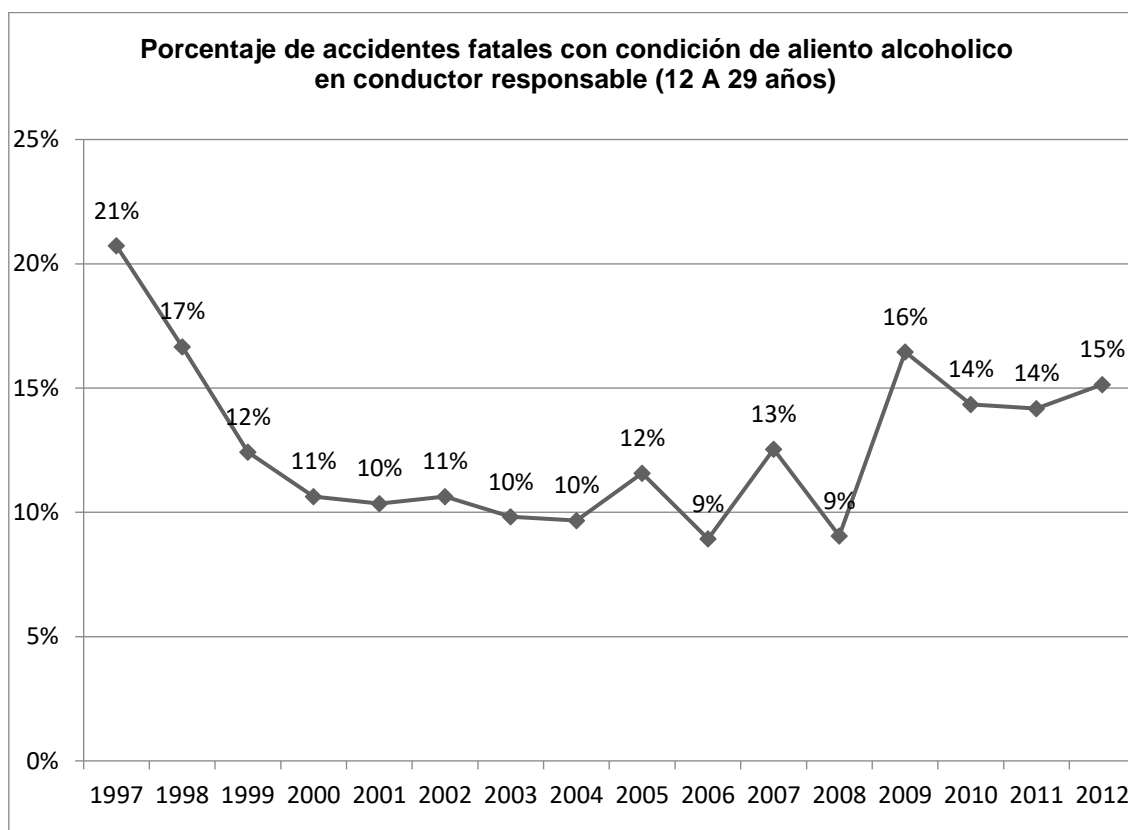
**Gráfica 7**



Fuente: INEGI Estadística de accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas.

En la gráfica 7 se analiza el porcentaje de accidentes en general sin aliento alcohólico, teniendo como responsable a un conductor de entre 12 y 29 años. Como se puede observar la mayoría de los accidentes ocurren sin condición de aliento alcohólico durante este intervalo de edad, teniendo en el año 1998 su porcentaje más alto, un 64 por ciento. Según los datos disponibles en el INEGI, se ha establecido que un 60 % de los accidentes en general no tienen que ver con la condición de aliento alcohólico. Durante el 2012 para los conductores de 18 años responsables de accidentes, sólo se reportaron 1564 casos en los que se había detectado aliento alcohólico de un total de 17 785, correspondiendo a un 8% de ese total (INEGI, 2013).

**Gráfica 8**

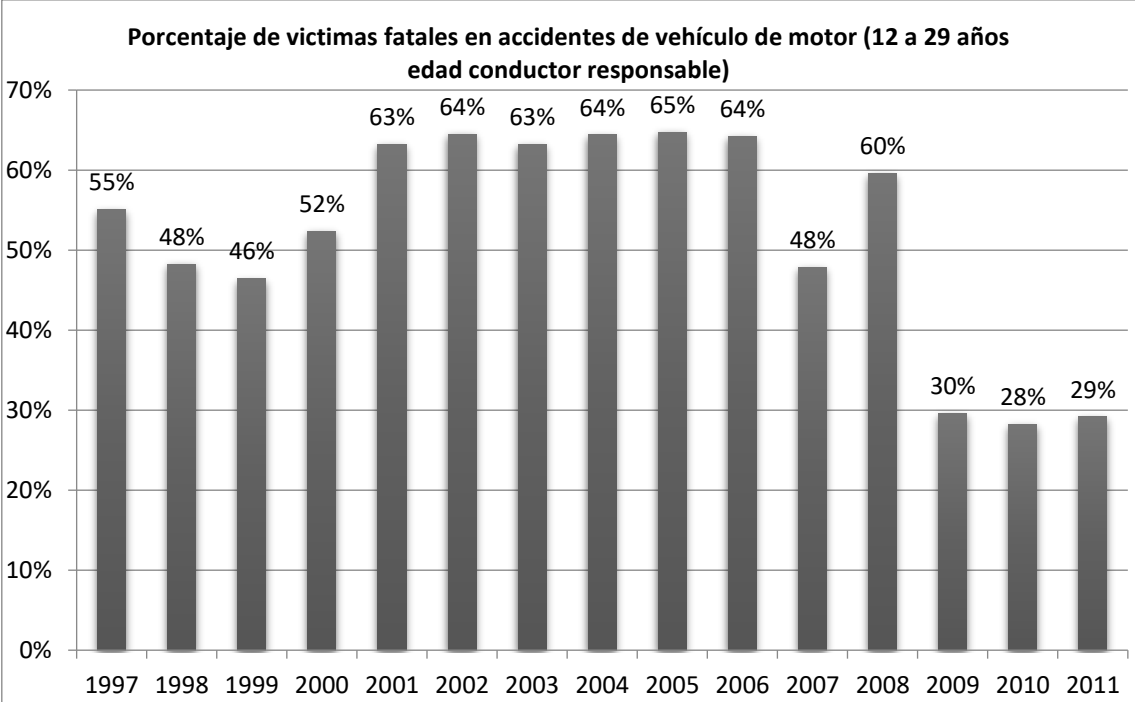


Fuente: INEGI Estadística de accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas.

En la gráfica 8 se analiza la relación entre accidentes fatales y condición de aliento alcohólico en conductor responsable para el intervalo de 12 a 29 años. En esta gráfica se puede notar que en el año 1997 la relación obtuvo su punto más alto 21%. Esto significa que es posible que en años anteriores la relación entre accidentes fatales y aliento alcohólico para este intervalo de edad fuese más significativa que hoy en día. No obstante, estas estadísticas están lejos de las estimaciones que colocan la relación entre alcohol y accidentes fatales en un 60% (Silva, 2009). El porcentaje promedio para la relación entre accidentes con víctimas fatales y alcohol en este intervalo de años es de 13%, recordando nuevamente, las deficiencias ya mencionadas, respecto a los casos que no pudieron ser comprobados. En el año

1997 hubo un total de 1834 accidentes con víctimas fatales teniendo a un conductor de 18 años como responsable, de los cuales 714 ocurrieron sin condición de aliento alcohólico correspondiendo esta cantidad a un 38 %. En esos mismos datos se encuentra que en un 40% de los accidentes no se pudo establecer si existía condición de aliento alcohólico. A riesgo de especular enormemente, si se advirtiese que parte de ese porcentaje en el que no se pudo determinar la condición de aliento alcohólico resultara positivo, ese sería el único dato que avala relativamente una relación significativa entre alcohol y accidentes fatales, pero siendo muy específica de los conductores de 18 años y sólo en ese año en concreto (INEGI, 2013).

**Gráfica 9**



Fuente: INEGI Estadística de accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas.

En la gráfica nueve se establece la relación entre porcentaje de víctimas fatales y la edad del conductor responsable. Se tiene que los conductores de entre 12 y 29 años

han sido responsables de entre un 28 y 65% de los casos de víctimas fatales de todas las edades derivados de un accidente. Se trató de establecer con los mismos datos del INEGI la proporción entre conductores responsables y víctimas de entre 12 y 29 años, no obstante, no fue posible, puesto que sólo está disponible la edad de conductor responsable y no la de la víctima. Por esta razón se tuvo que recurrir a los datos del SINAVE y SINAIS para establecer comparaciones generales a reserva de las posibles variaciones que puedan existir por tratarse de compendios de datos diferentes.

Durante el 2007 se presentaron un total de 1570 defunciones de jóvenes de entre 15 y 19 años (SINAIS, 2007). Durante ese mismo periodo el INEGI registró un total de 1781 defunciones que tenían como responsable a un conductor de entre 15 y 19 años. Por cada accidente que son responsables en ese intervalo de edad se corresponde en promedio 1.1 víctimas fatales, manteniendo una relación estrecha entre conductores responsables y víctimas, sin que esto signifique que efectivamente sean responsables sólo de sus propios decesos, puesto que para establecer dicha relación se requieren de los datos específicos de las víctimas.

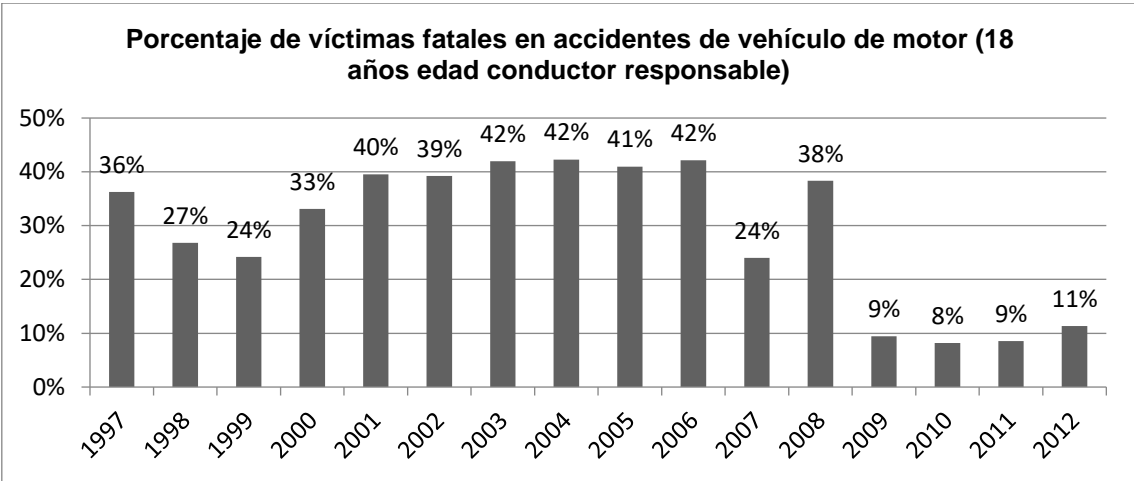
Durante el 2008 el SINAVE (2011a) reportó un total de 4028 defunciones de jóvenes entre 15 y 24 años. Durante ese mismo periodo y con ese mismo intervalo de edad para los conductores responsables el INEGI (2013) reportó un total de 1573 defunciones. En este caso los jóvenes fueron 2.5 veces más víctimas que responsables de accidentes, igualmente las defunciones de jóvenes entre 15 y 24 años corresponden a un 53 % del total de defunciones reportadas ese año por el INEGI (2013).

Con respecto a la morbilidad asociada por esta causa se encontró que durante el 2009 en el intervalo de edad de entre 15 y 24 años hubo 25616 casos de egreso hospitalario debidos a lesiones causadas por accidentes de vehículo de motor, que corresponden con el 17 % del total de reportados por el INEGI (2013) para todas las edades ese mismo año. En comparación, los conductores responsables de ese



mismo intervalo de edad produjeron un total de 38 828 heridos en accidente. Por cada accidente de los que son responsables se corresponde con un 1.5 heridos, de estos siendo 13 212 no pertenecientes a ese intervalo de edad (INEGI, 2013). Esto significa que son levemente más conductores responsables que víctimas en los accidentes que involucran lesiones.

**Gráfica 10**



Fuente: INEGI Estadística de accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas.

Finalmente, en la gráfica 10 se puede observar que los conductores de 18 años producen entre el 8 y el 42 % de víctimas fatales (todas las edades) reportadas durante estos años. Al mismo tiempo son los mayores responsables de accidentes en general y de accidentes con víctimas fatales durante los años reportados (INEGI, 2013).

Como muestran los datos disponibles, los accidentes de vehículo de motor han ido en aumento en los años revisados hasta llegar a una relativa estabilidad a partir del 2009, pese a que la cifra de accidentes siga siendo más alta que la reportada en años anteriores. Los datos muestran también que los accidentes son más

frecuentes en entornos urbanos, lo que coincide con toda la argumentación de la presente tesis respecto a la gran complejidad de condiciones a los escenarios posibles en los que ocurren estos.

Los jóvenes de 12 a 29 años son responsables de hasta un 50% de los accidentes, dato que resulta de suma relevancia, sobre todo cuando se tiene en cuenta que los conductores de 18 años tienen el primer lugar en todos los años como conductores responsables. Resulta por tanto imperioso intervenir con una estrategia efectiva, que se dedique a atacar todas las causas de los accidentes y no sólo las que son visibles a partir de los indicadores construidos desde una mirada tradicional del problema. A la edad de 18 años se adquiere la mayoría de edad legal, al mismo tiempo a esa edad una gran cantidad de jóvenes desertan o salen de la educación formal (CONAPO, 2010). Al mismo tiempo dejan de estar bajo la tutela de los padres de forma directa.

La relación entre accidentes de vehículo de motor y alcohol no es tan consistente como suele mostrarse en la literatura especializada. En su cifra más alta, los accidentes de vehículo de motor con condición de aliento alcohólico tan sólo alcanzan un 17%. Cabe mencionar que al respecto quedan vacíos por llenar, pero se tiene identificado que por lo menos la mitad de los accidentes no tienen que ver con la ingesta de alcohol. Es poco probable que los otros accidentes se deban al consumo de sustancias psicoactivas, debido a que estas tienen registrado un consumo mucho menor al alcohol (CONAPO, 2010; SINAVE, 2011d). Por tanto, los accidentes y de manera especial los que tienen que ver con jóvenes no debe ni pueden ser atribuidos tan sólo al consumo de alcohol o sustancias psicoactivas.

Asimismo, se considera que reducir todos los problemas de salud de los jóvenes, incluidos los accidentes de vehículo de motor a las adicciones es un error de apreciación. Los datos muestran una imperiosa necesidad de atender al problema en su dimensión real y no de reducirlo a un factor que tan sólo forma parte del problema y que como se muestra aquí, no es su causa principal. E incluso podría

afirmarse que son problemas diferentes, que ciertamente tienen algunas convergencias que hay que estudiar a profundidad y en su verdadera dimensión.

En todas las comparaciones de datos de todas las edades con las específicas de 12 a 29 años llama la atención que se mantienen relativamente las mismas proporciones en todas las variables, con la particularidad de que en la de los jóvenes hay fluctuaciones más marcadas en determinados años.

Otra cuestión preocupante es que año con año los accidentes en general han ido en aumento, al mismo tiempo que los relacionados con el alcohol disminuyen en porcentaje. Consideramos que es un acierto que se combata los accidentes asociados con el alcohol, pero es un desacierto reducir las causas de los accidentes al consumo de alcohol. La relación entre accidentes de vehículo motor fatales y alcohol sigue más o menos una proporción parecida a la de los accidentes en general, lo que indica que tampoco son especialmente debidos al consumo de alcohol. También en los accidentes fatales se observa esta tendencia a la disminución de los accidentes de vehículo de motor asociados con condición de aliento alcohólico con su respectivo aumento en cantidad. No obstante, hay que aclarar que en el año 1997 si se detectó una relación importante entre accidentes de vehículo de motor y alcohol, pero fue exclusiva de los conductores responsables de 18 años y sólo durante ese año.

Los accidentes en general con conductor responsable de entre 12 y 29 años sin condición de aliento alcohólico son entre el 50 y el 60 por ciento. Se trata de una cifra lo suficientemente elevada como para comenzar a discernir esas otras causas de los accidentes.

La mayoría de los accidentes de vehículo motor no se explican principalmente por el consumo de alcohol en ninguna de las edades, ni años tomados como referencia, ni, aunque se les sumara el porcentaje de los casos que no pudieron ser

determinados. También hay un aumento de accidentes fatales con una sucesiva disminución de los asociados a estos con el aliento alcohólico en todas las edades.

Respecto a la morbimortalidad generada por los accidentes se tiene que los conductores de entre 12 y 29 años han producido entre un 28 y 65% de los casos de víctimas fatales (de todas las edades) derivados de un accidente. No fue posible conocer los datos específicos de las víctimas en esta estadística. La comparación con los otros datos disponibles sugiere que los jóvenes a esa edad son más víctimas fatales que responsables de accidentes fatales y para el caso de morbilidad fueron ligeramente lo opuesto, son más conductores responsables de lesiones que lesionados.

Estos datos son preocupantes pues indican que las defunciones de los jóvenes no tienen relación directa con los accidentes que provocan y a la inversa, que sus accidentes provocan más lesionados de otras edades en proporción de 1.4. Hay que tener en cuenta que estas apreciaciones son relativas, puesto que la cantidad posible de escenarios de un accidente de vehículo de motor es inmensa y estos datos sólo sirven para establecer una comparación con los datos generales disponibles.

La relación entre accidentes de vehículo de motor y alcohol no es tan importante como se piensa, lo que implica que el consumo de alcohol es sólo una causa más de accidentes, no es la causa predominante en ninguna de las estadísticas revisadas.

Es imperioso que los registros de accidentes se hagan con mayor rigurosidad y además añadan más causas posibles para estos. Igualmente, es importante que la población tome conciencia de que existen más causas para los accidentes de vehículo de motor que el consumo de alcohol, para que no se tenga una falsa idea de seguridad que incentive otras conductas inapropiadas en el volante. También hay que abandonar la idea de que los accidentes de vehículo de motor ocurren en

su mayoría como contingencias azarosas, puesto que se desarrollan en condiciones concretas de riesgo producidas por las determinaciones del complejo vial.

Los jóvenes de 18 años son los principales causantes de accidentes de vehículo de motor, lo cual indica que en ellos se concentran ciertas condiciones que deben estudiarse en específico.

Asimismo, como demuestran estas estadísticas en donde se examina un solo indicador es imperioso continuar analizando de manera exhaustiva las condiciones en las que los accidentes de vehículo de motor ocurren, para así diseñar estrategias de intervención que respondan a toda la pluralidad de causas de estos, para evitar todo orden de reduccionismos monocausales que en términos generales obstaculizan el entendimiento de esta problemática.

Como se ha podido observar un solo indicador contiene una gran cantidad de variaciones y es muy complicado de analizar por toda la suma de aristas involucradas en el fenómeno. Y este análisis es el más simple pues está situado en el primer nivel (lógico relacional). A pesar de ello ya aparecen una enorme multiplicidad de matices que ni siquiera son contemplados en los diagnósticos oficiales de la salud pública.

### **13.2 Análisis de los actores del complejo vial**

En un primer nivel de análisis se puede observar que las acciones al interior del complejo vial parecen responder a motivaciones puramente individuales inmersas en un escenario más general sobre el que se despliegan todo tipo de incidencias fenoménicas diversas. En un segundo nivel de análisis se puede afirmar que se actúa sobre la realidad “objetiva” según las condiciones concretas que permite el actuar, que están determinadas por procesos económicos, políticos y sociales, propios de la institución complejo vial. En un tercer nivel de análisis aparecen todos

los actores sociales ordenados en jerarquías creando la realidad social en torno al complejo vial con su accionar performativo.

Los actores del complejo vial no obran neutramente dentro de él. Sus acciones son de mutua afectación: la manera en la que circula un automóvil sobre el espacio vial implica su preponderancia sobre los otros usuarios. El transporte público también se “apropia” del espacio vial por su dominio de facto que ejerce sobre las vialidades: las acciones hostiles frecuentemente descritas por los entrevistados enmarcan no solamente la necesidad de terminar en el menor tiempo posible los traslados para cumplir con la cuenta como algunos argumentos simplistas apuntan. También implica las ideas, los sentidos que tiene los choferes de tránsito respecto a su circular sobre las vialidades. ¿Por qué todos los usuarios del complejo vial deben adaptarse a la necesidad del chofer de transporte público de circular a exceso de velocidad sólo porque tiene que entregar la cuenta a su patrón? Más aún, ¿por qué el chofer piensa que ese actuar agresivo y poco prudente debe ser tolerado? Siguiendo en esa misma línea de cuestionamiento ¿por qué todos los usuarios del complejo vial deben soportar su manera de conducir, mientras que él no es capaz de negociar mejores condiciones con su patrón? ¿por qué es más sencillo manejar de manera imprudente antes que organizarse para exigir mejoras en sus condiciones de trabajo?

Tenemos entonces que el complejo vial y los usuarios no desarrollan su actividad como entidades independientes o abstractas, con objetivos racionales de movilidad, sino que por el mismo espacio público que comparten establecen un cierto tipo de relaciones entre ellos que no son únicamente de mutuo reconocimiento y respeto, sino que también pueden ser desiguales y conflictivas.

El primer modelo de movilidad, donde las relaciones entre los usuarios no son conflictivas sería semejante a líneas paralelas que desarrollan trayectorias lineales respetando su espacio sin jamás tocarse. Por el contrario, las trayectorias de los

usuarios no son líneas paralelas, sino rutas con las más diversas formas. Las intersecciones suelen ser los lugares más problemáticos para el tránsito vial, lugares donde se combinan flujos y dinámicas viales, además de diversos usuarios del complejo vial. Los cruces son problemáticos incluso en los modelos de sistema simple lineales. La cuestión subyacente siempre tiene que ver con quien tiene derecho de paso sobre quien: en otras palabras, quien pasa primero, según las condiciones concretas del cruce.

Esto significa que en un sentido abstracto toda jerarquía de movilidad está basada en quien tiene primero el paso. Esto no impide el sistema de turnos que proporcionan los diversos tipos de semáforos funcione efectivamente. En esta investigación se encontró que los semáforos organizaban en gran parte la codificación del espacio vial y regulaban de manera más o menos eficaz todo el tránsito y los pasos peatonales en cruces conflictivos.

Para los procesos de movilidad basados en la economía del tiempo, el derecho a pasar primero se convierte en una cuestión fundamental. Muchos de los conflictos viales y las colisiones entre entidades del complejo vial tienen que ver con ese derecho de paso. Los entrevistados a menudo plantean cuestiones como la posibilidad de que un conductor quede libre de responsabilidad por atropellar a un peatón, porque este último se cruzó en un turno que no le correspondía. No es lo mismo que un peatón cruce imprudentemente por un flujo vial de alta velocidad donde los vehículos automotores están completamente inmersos en su lógica, a que un conductor acelere y no frene al ver a un peatón sólo porque el semáforo está en verde.

Es éticamente inaceptable e injustificable que un conductor accione de esa manera, el derecho de paso no debe estar por encima del derecho a la protección a la vida y a la integridad de las personas. Es inaudito que existan vehículos que permitan esos comportamientos hostiles, pues algunos están diseñados para alcanzar

grandes velocidades en corto tiempo por su capacidad de aceleración. Durante las mediciones de velocidad en las vialidades que se realizaron para propósitos de esta investigación se detectó que la mayoría de los vehículos eran capaces de alcanzar los 80 kilómetros por hora después de tres segundos de aceleración. Esta medida se obtuvo en intersecciones donde había semáforos, de tal manera que algunos autos ya circulaban a una velocidad considerable al llegar al cruce.

Los promotores de la seguridad vial han insistido en que se deben “adecuar las vialidades de tal forma que el menos apto de los conductores no peligre ni ponga en peligro la integridad de otros usuarios de las vías” (Espinoza, 2007:167). Sin embargo, esto sería insuficiente porque los otros conductores y usuarios al circular por la vía pública generan un conjunto de exigencias para el espacio vial en general. Es decir, los conductores no se adecuan necesariamente al resto de los usuarios y su funcionamiento en el sistema vial implica un nivel de exigencia mayor, particularmente para los usuarios vulnerables.

Para concluir este apartado se harán unas reflexiones finales que retoman elementos centrales de la exposición e introducen la secuencia de los siguientes capítulos. Primero, la clasificación clásica de los usuarios del complejo vial abstrae a las personas que están detrás de esa etiqueta. Los usuarios del complejo vial no abandonan su subjetividad al entrar a las vialidades, ni se convierten solamente en nodos del sistema cuya única función es completar una movilización. Por el contrario, los sujetos, ejecutan en la vialidad la tensión entre su subjetividad y los procesos culturales que organizan de fondo a los procesos de movilidad. El complejo vial tiene una organización racional y sólo puede operar si los usuarios siguen esa organización, aunque sea relativamente. Sin embargo, el margen para las conductas agresivas y de riesgo es muy amplio.

Segundo, el complejo vial también es una creación social; si las relaciones conflictivas existen en la sociedad, también deben de existir dentro del mismo. Los



usuarios del complejo vial tienen relaciones conflictivas porque la sociedad tiene a su vez, esas relaciones conflictivas. La organización racional-inmediatista de los procesos de movilidad mediada por la participación de máquinas produce la ilusión de que el complejo vial es tan sólo un sistema de transporte con nodos predefinidos en sus propósitos y metas simples y explícitas.

Tercero, se ha insistido en considerar a las relaciones conflictivas como una categoría central para comprender los procesos del complejo vial que desembocan en la ocurrencia de accidentes. Hay accidentes en un primer término porque las relaciones entre los usuarios del complejo vial son conflictivas y desiguales. En el discurso de los entrevistados se encontraron mecanismos que tenía como único propósito invisibilizar la evidente desigualdad entre los usuarios de las vías.

Cuarto, en ese mismo tenor, en todos los entrevistados fue posible rastrear una idea de tradición liberal aplicada de manera falaz e imprecisa a los usuarios del complejo vial: se insistía recurrentemente en considerar como iguales a un peatón y a un conductor de automóvil en un conflicto por el derecho de paso, siendo que el conductor en el peor de los casos simplemente se retrasaría unos segundos por dejar pasar al peatón, mientras que el peatón podría hasta perder su vida o su integridad si colisiona con el auto. Es completamente irracional e inmoral considerar al peatón y al conductor de automóvil como iguales en la jerarquía de movilidad, cuando son profundamente desiguales en todos los términos posibles.

Al preguntar a los entrevistados respecto a su experiencia en la vía pública gran parte de la narrativa se centró en describir los conflictos que han tenido con otros usuarios del complejo vial. La insistencia en lo conflictivo de las interacciones en el complejo vial no es artificial, ni una interpretación forzada, por el contrario, es la manera en la que los relatos que emergieron de los entrevistados se organizaron. En los capítulos siguientes se describen estas relaciones conflictivas desde la perspectiva de cada actor vial. Es decir, cada actor vial habló predominantemente

de sus conflictos de los demás actores viales, siendo ese el hilo conductor que organizó la mayor parte del discurso.

### 13.2.1 Peatón

Los peatones son sin duda los usuarios más vulnerables del complejo vial esto debido a que en los conflictos de circulación con cualquier otro tipo de usuario vial tienen más probabilidades de sufrir daños en su integridad. Si bien es cierto que ser peatón no es un rol fijo o inamovible y todos los usuarios del complejo vial pueden ser en algún momento peatones, aun así, los esquemas de movilidad de un conductor de automóvil habitual son distintos. En ese mismo sentido no se debe asumir que porque todos los usuarios del complejo vial han sido peatones eso necesariamente implica una sensibilización hacia ese tipo de usuario.

Esto último es importante señalarlo porque a menudo los conductores de vehículos automotor dicen estar sensibilizados con las dificultades que tienen los peatones al transitar por la vía pública cuando en realidad tienen actitudes y pensamientos hostiles hacia ellos.

*Entrevistado 1A: ... Luego voy manejando tranquilamente... no estoy empezando, ya llevo algo de práctica, pero más que nada la imprudencia de los demás. Y me ha tocado caso que, voy en el carril pegado al pabellón y hay gente (peatones) que casi se quiere cruzar, o sea, casi me la llevo...*

El estudiante entrevistado es conductor de automóvil y durante la entrevista hizo numerosas veces referencia a la *imprudencia de la gente*, que quería cruzar la calle mientras él circulaba. Jamás reconoció que los peatones tuvieran derecho a cruzar en algún momento, sino que consideraba que su necesidad de cruzar la calle era una eventualidad que se tenía que resolver a su favor, necesariamente él tenía que

seguir circulando sin detenerse porque él tiene el derecho de paso. No existe la más mínima intención de frenar y ceder el paso. Las calles a las que hizo referencia no permiten circular a altas velocidades, por lo que es preocupante que afirme que “casi atropella a alguien”, debido a que si iba circulando dentro de los límites de velocidad es posible frenar en relativamente poco espacio.

Es paradójico que los automovilistas consideren que deben circular sin obstáculos ni esperas cuando transitan en uno de los medios de transporte más rápidos. Por lo general quieren el derecho al paso primero y así lo ejercen casi siempre según los entrevistados y las observaciones realizadas en la vía pública. Esto es más acentuado en zonas donde no existen semáforos ni regulación del tránsito directa. La significación “los automovilistas debe circular continuamente sin detenerse o ceder el paso” estuvo presente en muchas partes de las entrevistas. Casi nunca se expresaba de manera directa, pero las afirmaciones formuladas llevaban a esa conclusión. Esta situación no tiene necesariamente que ver con los embotellamientos porque los automovilistas se comportan de manera similar en los lugares donde no existen estos y en horas donde no se producen. Tiene más que ver con completar el viaje en el menor tiempo posible.

La frase “la imprudencia de los demás” y “la imprudencia de la gente” apareció muchas veces en todas las entrevistas realizadas. Casi siempre que surgía era para referirse a los peatones y al modo en el que estos circulan en la vía pública. De esas referencias se obtuvo el significado “los peatones son imprudentes” y las acciones más frecuentes por las cuales fueron calificados de ese modo son:

- Peatón que cruza en luz verde del semáforo.
- Peatón que cruza poco antes que termine el semáforo rojo.
- Peatón que cruza en una calle sin semáforo antes que el automóvil.
- Peatón que cruza por debajo de un puente peatonal.
- Peatón que camina debajo de la banqueta.

- Peatón que cruza a media calle fuera de las cebras peatonales.

Los peatones serán calificados de imprudentes siempre que no respeten el derecho de paso de los vehículos de motor. Si un peatón se comporta de manera similar a un conductor (cruzándose para que lo dejen pasar) entonces está poniendo en riesgo su vida. Una maniobra que si es efectuada por otro automovilista no es percibida como una temeridad, sino como parte de las estrategias de vialidad para *ganar espacio*. Esto quiere decir que hasta este momento los peatones no tienen el reconocimiento de los automovilistas para transitar por la vía pública. Todavía son percibidos como estorbos, inconvenientes, imprudentes.

El peatón que cruza en verde y es visto por los conductores no debe ser omitido y atropellado por su “falta”. El respeto a la vida y a la integridad deben prevalecer. La imprudencia del peatón sólo debe ser considerada tal cuando el conductor no pueda ejercer ninguna acción para evitar la colisión. Pero arrancar a toda velocidad e ir de 0 a 80 km x por hora en un cruce después de que el semáforo se pone verde teniendo un peatón enfrente es una irresponsabilidad. El derecho al paso y al libre tránsito no justifica tal acción. Lo mismo se puede aplicar al peatón que cruza cuando acaba casi el rojo.

La regla general es que, en los lugares con población, incluso en avenidas principales sin semáforos el peatón tiene preferencia en el derecho de paso según los diversos reglamentos de tránsito. No tiene sentido que algunos automovilistas reclamen transitar sin interrupciones en estos espacios, porque lógicamente se encontrarán con peatones y otros usuarios en su camino.

El problema de los puentes peatonales es mucho más complicado de lo que parece. Algunos de los entrevistados apuntan a que no se usan los puentes peatonales por múltiples situaciones entre las que se encuentran:

- Flojera.
- Comodidad.
- Prisa.
- El puente está en mal estado.
- Inseguridad en el puente.
- Puente peatonal alejado del destino.

Por lo general el no uso de puentes peatonales se asocia con la flojera, la comodidad, la prisa y la imprudencia. Resulta curioso que el único usuario vial que tiene que hacer un esfuerzo extra para circular por un camino confinado es el peatón. Los demás usuarios no requieren de esfuerzo físico extra. Esto significa que de manera indirecta se le da preferencia al tránsito automotor y que se considera que los peatones de alguna manera obstaculizan la circulación.

Los puentes peatonales existen porque se privilegia un tránsito de vehículos de motor ininterrumpido. El ritmo y las dinámicas de los peatones se perciben como perturbaciones al ritmo de desplazamiento de los vehículos de motor. Los puentes peatonales son la expresión en infraestructura del significado anteriormente mencionado “(en algunos lugares) los vehículos deben circular sin interrupciones”. No es que objetivamente existan “vías primarias que requieren de una circulación veloz”, sino que así se establece por los procesos de movilidad. Ningún espacio físico al interior de las ciudades obliga a circular a mayor velocidad objetivamente hablando. Son los usuarios del complejo vial y la codificación cultural de ese espacio los que producen esa exigencia.

Está “permitido” que los automovilistas atropellen a alguien por su derecho de paso porque tienen prisa (teniendo en la mayoría de los casos consecuencias legales que estrictamente hablando no subsanan el daño que provocan) pero es muy mal visto que un peatón cruce por debajo del puente por la misma razón. Si existe una avenida de alta velocidad con un considerable flujo vial que coincide con algún importante paso peatonal no se les pide a los automovilistas que disminuyan su velocidad, sino que se pone un puente peatonal. Son los otros usuarios los que se tienen que adaptar siempre a las dinámicas viales de los vehículos de motor.

Si la “imprudencia” del peatón tiene como resultado un accidente casi siempre se culpabiliza al peatón. Es como si el peatón que se arriesga se estuviera enfrentando a sabiendas a una fuerza de la naturaleza (el flujo vial). No se cuestiona porque en los hechos los vehículos de motor casi nunca tienen que modificar sus dinámicas viales y los peatones sí tienen que transformar su manera de transitar por la vía pública. En realidad, los autos que circula al interior de los poblados sin tener en cuenta los límites de velocidad también son imprudentes, pero únicamente se señala a los peatones.

Una razón muy importante para no usar el puente peatonal es que esté en mal estado. Durante la investigación se corroboró la existencia de puentes peatonales con barandales bajos, que vibran e incluso se mueven al transitar a través de ellos, con huecos, pegados a cables de alta tensión, con escalones en mal estado.

También se encontraron puentes mal colocados, alejados de los flujos de circulación peatonal, lo que sugiere que fueron construidos en un tiempo anterior en el que esos cruces eran relevantes. O en su defecto, que habían sido colocados sin tomar en cuenta las condiciones del lugar. Esta falta de planeación revela una problemática más profunda: es inconcebible que exista un puente vial que caiga en desuso

precisamente porque la organización previa para su construcción debe ser mucho más elaborada y precisa. Un puente peatonal en desuso sólo puede ser resultado de un error de proyección debido a un escaso entendimiento de la dinámica peatonal.

Una cuestión importante para mencionar es que la mayoría de ellos estaban colocados en lugares donde el flujo vial era denso y se desplazaba a grandes velocidades. Nuevamente esto confirma que los puentes peatonales fueron contruidos pensando en no obstaculizar el flujo vial. Cuestión contrastante que debe ser analizada a detalle, puesto que esas avenidas tienen un máximo de velocidad de 50 kilómetros por hora (ADIP, 2019b), una velocidad bastante alejada de las mediciones realizadas en las que se detectaron velocidades de 80 kilómetros por hora. Un puente peatonal en una avenida concurrida en donde circulan vehículos a más de 50 kilómetros por hora es comprensible, no así con los límites de velocidad. Es decir, los mismos puentes peatonales son signo de que los límites de velocidad no son respetados.

En los puentes peatonales también se cometen actos delictivos de diversa índole entre los que se encuentran los asaltos. Los entrevistados identificaron muchos puentes peatonales donde la misma altura del puente era usada como una “arma” más por parte de los delincuentes.

Como ya se ha argumentado, hay muchas más razones que la “flojera” y la imprudencia para no usar un puente peatonal. Pero esas razones aparecen invisibilizadas y se resaltan constantemente las antes mencionadas. Esto se debe a que ideológicamente se quiere culpar a los usuarios vulnerables por los hechos de tránsito en los que se ven envueltos.

Algo similar sucede cuando los peatones caminan por debajo de la banqueta. Existen muchas razones para ello, pero ideológicamente se suele resaltar únicamente la “irresponsabilidad” del acto. Las razones expresadas por los entrevistados fueron las siguientes:

- Banqueta en mal estado.
- Banqueta ocupada por puestos ambulantes.
- Banqueta ocupada por jardineras.
- Banqueta ocupada por automóviles.
- Banqueta ocupada por transporte público.
- Banqueta ocupada por motocicletas estacionadas.
- Banqueta con coladeras abiertas.
- Banqueta con muchos peatones.
- Banqueta con materiales de construcción. Ejemplo:

*Entrevistada 5C: A mí me pasó algo que... dejan sus materiales de construcción en la banqueta y no puedes pasar ni por la calle porque pasan los carros y si te subes por su material a veces se enojan (risas generales) se molestan las personas. ¿Bueno y entonces por donde voy a pasar yo? Si la banqueta es para pasar.*

- Calles sin banqueta.
- Comodidad (por banqueta en mal estado).
- Banqueta con rampa de salida para auto.
- Banqueta cerrada por los vecinos del lugar.
- Porque va a cruzar al otro lado.
- Sin motivo aparente.

De todas las causas para ir por debajo de la banqueta la única que parece injustificada es la que indica que se hace sin ningún motivo en particular. Todos los



demás motivos son válidos. Los espacios peatonales a menudo son espacios reducidos, son escasos los sitios públicos con banquetas amplias.

*Entrevistada 6D: Y también me bajo de la banqueta no me gusta mucho caminar por la banqueta porque hay mucha gente cuando salgo de aquí de la prepa.*

Durante la observación de las vialidades se comprobó la presencia constante de los vendedores ambulantes que a menudo ocupan una gran parte de la banqueta, de igual manera fue confirmado por los entrevistados.

*Entrevistado 1D: Igual como peatón luego los puestos están así en la banqueta...*

*Entrevistada 5D: En la banqueta*

*Entrevistada 2D: Sí y no te dejan pasar.*

*Entrevistada 4D: Y tú te tienes que bajar de la banqueta*

*Entrevistada 5D: Te cruzas a la mitad de la calle...*

*Entrevistado 3C: También sería que **las personas son muy imprudentes**. Se supone que las banquetas son para que vayan sobre de ellas. Pero los de la secundaria o los que estudian pues les vale y van así en medio de la calle y también como que es parte de su culpa porque se supone que las banquetas son hechas para eso, para los peatones.*

*Entrevistada 1C: **Pero las utilizan para poner cosas...***

*Entrevistada 3C: **Sus puestos...***

*Entrevistada 4C: Hasta se enoja la señora...*

*Entrevistada 1C: **Hasta las raíces de los árboles levantan las banquetas y es como ¡oh!***

*Entrevistada 4C: Parece montaña ahí...*

*Entrevistado 1C: Es que no puedes pasar por ahí, porque aparte de que cierran la banquetta, los carros están estacionados, te tienes que meter más...*

*Entrevistada 4C: Están estacionados en doble fila, entonces te tienes que arriesgar más.*

También se corroboró la costumbre de estacionar automóviles, transporte público y motocicletas en las banquetas. En contraste los usuarios de vehículos de motor suelen manifestar mucha molestia porque los peatones ocupen sus vías cuando la costumbre por parte de estos de invadir los espacios peatonales es muy común, con el agravante además de que ya ocupan gran parte de la vía pública.

La molestia de los usuarios de vehículos de motor es injustificada, debido a que los pasos peatonales frecuentemente están obstruidos, son pequeños, no tienen mantenimiento, además de que son ocupados por los mismos vehículos de motor. E incluso hay lugares donde ni siquiera existen las banquetas.

Respecto a la cuestión de que los peatones se cruzan en medio de la calle lejos de las líneas peatonales se manifestaron las razones siguientes:

- La calle es amplia y el cruce está lejos.
- Los autos no respetan las cebras peatonales y los peatones prefieren cruzar en medio de la calle entre los autos.
- El lugar a donde van está a media calle.

Las medidas de seguridad para los peatones no están diseñadas tomando en cuenta sus dinámicas de movilidad. Al ser el peatón el que más esfuerzo físico efectúa al transitar por la vía pública es normal que quiera seguir el camino más

corto. Si el lugar a donde se dirige está lejos del cruce es normal que decida pasar la calle a media calle, lejos del cruce peatonal.

*Entrevistado 3C: Respetar los cruces, pasar por donde son los cruces peatonales. Por ejemplo, hay señoras que para llegar rápido de una calle a otra se cruza así donde no hay, al ay se va. No se esperan hasta llegar a un puente o a un cruce peatonal.*

Otra cuestión que fue manifestada por los entrevistados y que también fue corroborada en las observaciones es que los conductores con mucha frecuencia no respetan los cruces peatonales. Esto obliga al peatón a caminar entre los autos o cerca del cruce contrario.

Al mismo tiempo, los peatones han desarrollado una estrategia para cruzar con más seguridad avenidas concurridas: cruzan en medio de los vehículos para que los autos no puedan avanzar porque tienen otro vehículo de motor adelante. Los conductores suelen tener más precaución de no impactarse con otro vehículo. El problema de esta estrategia es que no contempla que los vehículos pueden ir en reversa y atropellarlos.

Las dinámicas peatonales incorporan a sus lógicas los lugares idóneos para los cruces peatonales según su misma organización de desplazamientos. Si un lugar importante para el flujo peatonal está a “media calle” ahí se hará un flujo peatonal sin importar si existe un flujo vial denso y veloz o no. Ese dato fue también constatado durante las observaciones realizadas.

*Entrevistada 1G: En mi caso pues yo soy como mi compañera, me vale que venga el carro y así se tienen que para y ya, paso. Donde yo me bajo para venir a la escuela el puente más cerca está muy lejos y la combi nos deja*

*aquí. Y en la mañana siempre hay unos chavos y ellos utiliza como unas lamparitas para hacer que los carros se paren y unas banderitas. Y así cruzamos todos y es como más fácil. Pero hay veces que los carros... O sea que ven que ya todos estamos pasando como en bolita y los carros se siguen y nos empiezan a decir un buen de groserías. Y es así como que “bueno, pero tenemos que pasar”.*

Los flujos peatonales hacen sus propios trazos sobre la vialidad e incluso los mismos peatones desarrollan estrategias según lo expresado por una entrevistada. Cerca del centro educativo donde estudia durante las horas pico (7:00 am) hay un grupo de personas que se organizan para llevar banderas y tubos de neón para abrir un paso peatonal en una avenida transitada. Ese paso peatonal fue inaugurado por las dinámicas peatonales del lugar y tiene que ver con el tránsito hacia una institución escolar. Los automovilistas reaccionan con molestia y algunos con hostilidad por tratarse de un cruce organizado a media calle en un lugar muy concurrido. Asimismo, los entrevistados expresaron que cuando las personas que les ayudan a cruzar no están presentes tienen muchas dificultades para transitar esa avenida.

Las actitudes hostiles de los otros usuarios del complejo vial hacia los peatones son generalizadas y las acciones son de lo más variadas. Entre las que se encuentra **circular en sentido contrario:**

*Entrevistada 2G: Bueno a mí me ha tocado que cuando voy (caminando) para mi casa, digamos que yo voy en una calle que es de un solo lado, de un solo sentido. Y a veces hay autos, unas bicis o también motocicletas que se pasan por el sentido contrario. Entonces tú te vienes cuidando de un solo lado, porque se supone que sólo es de ese lado sin embargo no esperas que vengan del otro lado. Yo creo que eso es un problema.*

Según lo narrado por la entrevistada, en una determinada calle ella ha observado que algunos usuarios han circulado en sentido contrario, siendo esta una acción que pone en riesgo su integridad, porque ella se va cuidando de los autos, motos y ciclistas que viene en un lado y de repente pueden aparecer en el otro. En este caso, el peatón si puede afirmar que los vehículos aparecen repentinamente porque la velocidad a la que se desplazan es mucho mayor a la velocidad con la que camina el peatón. Es ilógico que un conductor use ese argumento, cuando la velocidad con la que circula por el espacio vial es responsabilidad de él, no del peatón.

Es el conductor el que debe moderar su velocidad para poder detenerse si es necesario al transitar en poblado. Ya se ha expresado que hay numerosos indicios que aparecieron a lo largo del trabajo de campo que indican con consistencia que los automovilistas y conductores en general no respetan en absoluto los límites de velocidad. E incluso cuestionan explícitamente dichos límites y se resisten abiertamente a que se les apliquen las sanciones correspondientes por circular a exceso de velocidad.

También los conductores de vehículos de motor han sido señalados **por “aventar” los automóviles**, acción con múltiples variantes de ejecución que básicamente consiste en no detenerse al ver a un peatón cruzar o incluso acelerar.

*Entrevistada 1D: También que las personas que van conduciendo que tuvieran más consideración de los peatones hay veces que se avientan a lo menso no se fijan que vas cruzando. Aun así, tengan espacios prohibidos no los respetan ni los semáforos.*

*Entrevistada 1A: Incluso, bueno no sé si conocen el cruce de semáforos aquí en ODAPAS, se siente medio peligroso cruzar ahí. Yo venía con mi*

*compañera y estaba el semáforo en rojo, íbamos pasando y una señora con una camioneta nos chifló y nos aventó la camioneta.*

*Entrevistada 2C: Te avientan los carros, igual y estás pasando. Estuvo así de atropellarme un camión, ya tiene tiempo (...)*

*Entrevistada 2C: De hecho, son pocos los automovilistas que ceden el paso. En especial con los estudiantes se pasan o les avientan el carro o a veces hasta nos mientan la madre*

*Entrevistada 3C: Te gritan hasta de lo que te vas a morir.*

Los conductores de vehículos de motor, sobre todo los del transporte público y los automovilistas suelen usar la velocidad para ganar el paso a los peatones e intimidarlos. En algunas ocasiones esta acción deriva en conatos de accidente.

*Entrevistado 3A: Porque ya me ha tocado en varias ocasiones **que han pasado frente a mí rozándome y atrás de mí**. En una ocasión iba caminando en una bola de personas para cruzar la calle. **Y una camioneta pasó muy rápido y yo creí que se iba a esperar porque iba pasando mucha gente**. Me pasó a rozar con las llantas esta parte del tobillo **entonces yo sí me espanté y creí que me iba a atropellar y se fue**. No quise tener ningún problema con él. Y en otras ocasiones me ha tocado que me han mentado la madre porque yo siempre espero a que me den el paso. Cuando van los carros despacio creo que tiene un límite de 10 km por hora en las vías públicas. **Yo me espero a que me digan que pase y cuando no me quedo parado y hay conductores obviamente que aceleran** y yo me quedo parado y se frenan entonces es cuando me dicen "pasa". Pero se enojan porque no me paso cuando ellos están avanzando. Y es ahí cuando surge la problemática de que me empiezan a decir de cosas. Entonces creo también que depende de la prudencia de las personas al manejar y creo también la edad a la que las personas manejan.*

Como se puede observar, otras de las manifestaciones de hostilidad hacia los peatones fueron **exigir que los peatones crucen rápido, esperar que pasen sin**

**que el auto se detenga y agresiones verbales.** Los peatones son tratados como si fueran obstáculos para la movilidad. Al ser el actor vial que más lento se mueve en el espacio público genera contradicciones con un sistema basado en la economía del tiempo. Además, se confirma que los conductores desean circular sin detenerse ni pensar en el derecho de paso del resto de los usuarios.

También los motociclistas tienen conflictos con los peatones. Los accidentes de atropellamiento de moto son más comunes de lo que se suele pensar. Las características del vehículo les permiten a los motociclistas andar por caminos cerrados o pasos estrechos, lo que los convierte en un peligro potencial para los peatones que descienden de vehículos y del transporte público. Además de que avanzan entre vehículos detenidos. También han sido señalados por no respetar los semáforos y circular a exceso de velocidad.

*Entrevistador: ¿A alguno lo ha golpeado algo, una motocicleta, una bicicleta o...?*

*Entrevistado 5A: Una moto, se me subió... (silencio).*

*Entrevistador: ¿Se te subió y ¿cómo saliste de esa situación?*

*Entrevistado 5A: Pues nada más así.*

*Entrevistador: ¿No fuiste al hospital?*

*Entrevistado 5A: No. Me pasó por los pies.*

*Entrevistador: ¿Alguien más?*

*Entrevistada 5A: Yo, fue una moto. Pero no iba acelerando creo que el chico perdió el control. Yo ni siquiera estaba viendo. No fue aquí. Cuando iba en la secundaria iba saliendo y luego se hacen bolitas en los raspados. La verdad nunca vi al... eran dos chavos y tuvieron problemas... yo cuando noté ya estaba en el piso y mi mamá estaba bien alterada preguntado si me había pasado algo...*

*Entrevistado 2D: Bueno es que a mí sí me pegó una moto (risas generales).*

*Entrevistador: Platícanos.*

*Entrevistado 2D: Es que venía camino a la escuela y por la calle de aquí al lado por artes y oficios. Bueno yo iba pues corriendo, la verdad si iba corriendo Ósea no para cruzarme la calle y una moto se dio la vuelta y no me chocó directo, pero sí me pegó con el volante. Y ya conocen pues obviamente me tiré y la moto se siguió derecho (risas generales). No fui yo el culpable me sigo y me quedé un ratito ahí.*

Como se puede notar, las hostilidades hacia los peatones provienen de todos los usuarios del complejo vial: los peatones tienen conflictos con ciclistas, motociclistas, unidades del transporte público y automovilistas. Todas las acciones descritas implican que los peatones no son reconocidos cabalmente como usuarios con pleno derecho transitar siguiendo sus propias dinámicas al ir por la vía pública. Los peatones a menudo tienen que adaptarse a los esquemas de movilidad de los otros usuarios, pero a los otros usuarios les causa molestia ajustarse a los ritmos y dinámicas peatonales. También se identificó que los usuarios no peatones invaden constantemente los espacios peatonales, reduciendo aún más el escaso lugar destinado a ellos.

La infraestructura vial tampoco refleja las necesidades peatonales. Desde puentes sin mantenimiento y planeación adecuada, pasos mal trazados, borrados, confusos. Banquetas descuidadas, pequeñas, en mal estado, obstruidas.

Todo este conjunto de condiciones físicas y simbólicas conforman el marco de riesgo profundo (Breilh, 2010) en la que los peatones están inmersos en su vida cotidiana al caminar por el espacio público. Los accidentes viales, en específico los atropellamientos no ocurren por azar o por “descuido individual”. Las condiciones en las que opera el complejo vial son propias de un sistema basado en la velocidad y el ímpetu por ganar el paso. El espacio público está codificado para funcionar privilegiando el tránsito motor, dejando un pequeño espacio a los peatones, espacio que es constantemente invadido por los otros usuarios.



Las actitudes hostiles de los otros usuarios del complejo en detrimento de los peatones son manifestaciones tanto afirmativas de una cultura vial pragmatista; como de la conformación de actos performativos-educativos que buscan perpetuar las significaciones que dan sentido y forma a las condiciones producidas por un cierto tipo de procesos de movilidad basada en el esquema privado.

Todos los usuarios del complejo vial generan exigencias para el resto de los usuarios. Las necesidades de desplazamiento de los peatones son más o menos toleradas en general, excepto cuando son percibidas como perturbaciones para el funcionamiento general del sistema. En esos casos los otros usuarios aplican medidas correctivas contra el peatón o toma el derecho al paso de manera provocadora e incluso amenazante. Estas acciones son inaceptables y reflejan una constante necesidad de validar la predominancia y el dominio del sistema de vehículos de motor que se impone mediante acciones concretas efectuadas desde condiciones claramente desiguales. La relación entre los usuarios de vehículos de motor y los peatones es profundamente desigual y así se manifiesta abiertamente en el tránsito.

No es lo mismo decir que no todos los usuarios del complejo vial transitan exactamente de la misma manera a negar que no existen regularidades identificables dentro de las dinámicas de tránsito motor. Los hay quienes desde su misma perspectiva asumen riesgos “necesarios” al conducir a exceso de velocidad; los hay quienes son considerados por otros como una carga por circular a velocidad lenta.

Aunque el accionar de los peatones en la vía pública pueda caracterizarse con respecto a las interacciones con los otros usuarios y por los actos concretos que efectúan, no puede decirse que ese es el sentido completo de sus actos. Analizar las motivaciones que llevan a un peatón a cometer un acto de “imprudencia” es al

mismo tiempo comprender porque algunos de ellos en determinado momento cruzan la calle sin mirar, escuchando música o durante el semáforo en rojo.

Y reflexionar por qué los espacios viales son tan hostiles a los esquemas de movilidad peatonal es fundamental para comprender porque un error de un peatón tiene una connotación muy negativa por ser considerado únicamente un fallo de su autocuidado. No se analiza la incompatibilidad del sistema vial con las necesidades de movilidad de los peatones, lo cual es primordial para comprender las condiciones en las que los accidentes ocurren.

El complejo vial tiene muy poca tolerancia con los “errores” de los peatones, sobre todo con las faltas que son consideradas irracionalidades o imprudencias. Se requiere de una reconfiguración de la cultura vial que sea más tolerante con las fallas de los peatones. De esta manera se construirá un mejor sistema vial generará de manera eficiente procesos protectores para preservar la vida y la integridad de los peatones.

### **13.2.2 Ciclista**

Uno de los procesos colectivos más importantes que se ha gestado en la ciudad de México es el movimiento político vinculado con la movilidad basada en la bicicleta. Son muchas las personas que ven en el desplazamiento en bicicleta un esquema de movilidad sustentable y ecológico para viajes cortos y medianos. A imitación de modelos similares en otros países, se han logrado poco a poco que los desplazamientos en bicicleta ocupen un lugar relativamente importante en los esquemas de movilidad de la ciudad hasta el punto de que hoy en día existen las ciclovías, en otras palabras, existe un reconocimiento de que los desplazamientos en bicicleta requieren de su propio espacio en la vía pública.

El análisis de los resultados se centra nuevamente en describir las eventualidades que los ciclistas enfrentan en sus desplazamientos por la vía pública. Asimismo, se describirá las situaciones que se producen por la interacción de los ciclistas con los conductores de vehículos de motor, puesto que la modificación de algunos espacios viales para adecuarlos para la circulación de bicicletas ha transformado de manera importante la codificación de ciertos espacios viales. En particular es notable las estrategias reaccionarias que los conductores en general han desarrollado en detrimento de las ciclovías; esos lugares que frecuentemente no son respetados por los conductores, pues cuando pueden ocupan y circulan por esos carriles exclusivos.

A diferencia de los peatones los ciclistas no circulan en un camino confinado, separado del resto de los usuarios, pues comparten en gran medida espacios con los conductores y los motociclistas. Si las banquetas que tienen algunos elementos físicos y simbólicos que las enmarcan como espacios separados de las vialidades son invadidas por el resto de los usuarios; las ciclovías que tiene elementos puramente simbólicos (superficies pintadas) con mayor razón son constantemente ocupadas de manera irregular por vehículos de motor. Durante las observaciones en la vía pública este hecho fue constatado de las más diversas maneras. Desde automovilistas que se orillaban a la ciclovía para estacionarse sobre ella, hasta vehículos que maniobraban para luego volverse a incorporar al flujo vial. Puede decirse propiamente que los automovilistas y demás conductores se resisten a que existan lugares en las vialidades destinados a otros usuarios. El siguiente relato expresa una manifestación extrema de esa significación **“el espacio vial es para los vehículos de motor”**:

*Entrevistado 2A: Pero por el tipo de experiencia... allí en una ciudad, en Neza donde vive mi abuelita **siempre había un lugar donde las personas podía estacionar sus bicis porque en esa calle hay mucha gente que va en***

***bici.** En las mañanas ponía una tipo como base. Ese lugar **lo quitaron los mismos conductores porque decían que no servía de nada.** Desde ese momento hubo unos accidentes ahí porque se paraban las bicis y ya una vez a un señor se lo llevaron cuando se detuvo. Pensó que no se iba a parar y ¡zas!*

*Entrevistador: Platícame más de ese lugar ¿cómo era ese lugar?*

*Entrevistado 2A: ¿Dónde estaban las bicis?*

*Entrevistador: Sí, ajá.*

*Entrevistado 2A: **Era así como un lugar reservado, pero en este caso los automovilistas pidieron que se quitara y ellos mismos lo quitaron.** Y entonces la gente pensando que todavía era un área reservada donde podían estacionar, pues ahí ponían las bicis o se paraban inclusive. Entonces una vez un conductor pues se siguió. Salió y cuando sale se llevó al señor.*

Aunque no se trata de una ciclovía de lo que se habla en el relato lo que se quiere resaltar es cómo los automovilistas luchan abiertamente por apropiarse del espacio público, incluso cuando el espacio ya ha sido destinado de manera oficial para otro uso, algo semejante a lo que ocurre con las ciclovías. Las medidas descritas en el relato fueron extremas y tuvieron consecuencias fatales. La mayoría de los usuarios del esquema automotor reaccionan de la misma manera ante lo que ellos consideran una perturbación a sus procesos de movilidad. La medida correctiva consistió en eliminar el espacio reservado y restablecer la lógica original del flujo vial. Llama la atención que se refieran a lugar reservado como algo que “no sirve para nada”.

Igualmente, las ciclovías son vistas por algunos ocupantes de vehículos como **estorbos, espacios mal ocupados, “espacios inventados por el gobierno para satisfacer a fanáticos del ecologismo (sic.)” y para “fanáticos del ejercicio”.** Las connotaciones negativas con respecto a la existencia de ciclovías al interior de la ciudad de México, en particular sobre avenidas muy transitadas fue constante. Los automovilistas en particular consideran que tienen derecho a estacionarse o circular por cualquier lugar cuando “nada más es por un ratito” y creen que las

normas de tránsito son exageradas en ese sentido. Por lo que en la práctica declararon que ejecutaban esa creencia cuando les era posible. Teniendo en cuenta estas declaraciones se puede afirmar que es muy difícil que los automovilistas y conductores en general respeten los espacios confinados que están únicamente enmarcados simbólicamente. Asumiendo la escasa aplicabilidad del reglamento de tránsito se tiene que los espacios para ciclistas están en riesgo constante de ser intervenidos por las dinámicas viales de los vehículos, lo cual constituye una situación de riesgo profundo que aumenta las posibilidades de sufrir un accidente.

Los cruces entre calles suelen ser los lugares más problemáticos porque en ellos se concentran múltiples interacciones que puede constituir el marco general que configura la ocurrencia de un accidente. En un cruce necesariamente interactúan distintos usuarios del complejo vial y es en ese lugar donde la codificación del espacio vial puede ser lo más confusa posible. Sin embargo, las vías de circulación también puede ser problemáticas si son compartidas por distintos tipos de usuarios. Aquí se considera que no es idóneo que las bicicletas circulen por el mismo carril que el trolebús, debido a que las dinámicas y las velocidades son totalmente diferentes. Si los ciclistas no pueden ir en la bicicleta sobre la banqueta es porque se aumenta considerablemente la posibilidad de una colisión, de la misma manera los ciclistas no tienen que ir sobre el carril del trolebús.

Que los carriles del trolebús sean a su vez considerados como ciclistas es un error de análisis. Las dinámicas de desplazamiento del transporte público concesionado siguen siendo las de un vehículo de motor. De nuevo se están privilegiando la circulación automotora al incluir pragmáticamente a los ciclistas en carriles confinados que en realidad no están destinados a su uso, en lugar de construir ciclistas confinadas.

Por otro lado, en las entrevistas se encontró que el Metrobús es considerado por los ciclistas y peatones como un medio de transporte que induce una cierta confusión en los cruces y en la circulación, porque transita según su propia lógica ignorando la codificación específica de los espacios viales. También se encontró referencias a accidentes en los que el Metrobús atropelló a ciclistas y peatones. Las referencias que surgieron respecto a ello en las entrevistas son anecdóticas y no tiene muchos detalles, pero sugieren que los ciclistas y peatones tienen problemas relativamente importantes con el Metrobús. Igualmente pese a que los ciclistas usan el carril confinado del Metrobús para mayor “seguridad” (pese a que esté prohibido en el reglamento), idealmente no deberían compartir vías de circulación. Preocupa además la respuesta del gobierno de la ciudad que abiertamente niega la responsabilidad del Metrobús en los accidentes y busca elementos con los cuales culpar a las víctimas del accidente. Estas cuestiones pueden ser motivo de un análisis más profundo en las conclusiones, pero es evidente que no se quieren asumir los costos políticos de reconocer un error en los esquemas de movilidad, pero de no hacerse el número de víctimas continuará aumentando. Se reitera nuevamente que es de suma importancia que las bicicletas circulen sobre espacios separados y diferenciados de los destinados a los vehículos de motor y no verse en la necesidad de querer usar el carril del Metrobús o trolebús.

La opinión generalizada de los ciclistas respecto a la vía pública fue que era peligrosa porque tanto los automovilistas como el transporte público no tenían consideración hacia ellos. A menudo era tratados con severidad ante sus titubeos o errores, indiferencia ante sus solicitudes para incorporarse, falta de respeto y agresividad cuando había que definir el derecho a pasar primero. Asimismo, es notable que los accidentes de los ciclistas fueran más frecuentes e intensos que los narrados por los peatones.

*Entrevistada 2D: Hace como medio año si no es que menos fui a la casa de mis primos (voz tensa y suspiro) a hacer algunas cosas allá y nos mandaron a traer algo. Entonces como el lugar a donde nos mandaron estaba lejos*

*decidimos ir en bicicleta mi primo y yo para no gastar en pasaje y cuando íbamos por (voz tensa y suspiro) bueno, no sé si ubican portales, bueno la avenida, veníamos por la avenida pues como que yo soy medio mensita para andar en bici **siempre voy superlento porque sé que me voy a caer.** Entonces yo iba en la orilla e iba lento **Y de la nada sentí como un coche... primero me dio un golpe, así como leve. Y yo dije: “ah pues no sé, equis, a lo mejor aceleró de más” y yo seguí avanzando. Entonces el coche se fue para adelante y luego retrocedió y me dio un golpe y me sacó de la avenida y yo me terminé cayendo en la banqueta, me disloqué el hombro y me lastimé la rodilla.** Y pues creo que fue... estuvo súper chistoso porque al principio lo tomé como un juego porque creí que había sido un accidente el hecho de que haya pisado el acelerador de más. Ya cuando vi que aceleró, me vio y se detuvo y me aventó, pues ya fue cuando me quedé así como de “ay que tranza”. Y al caerme yo creí que el tipo este se iba a bajar y únicamente pues frenó, asomó su cabeza a ver si seguía viva y luego se fue.*

Las actitudes y acciones adversas en contra los ciclistas fueron constantemente referidas por los entrevistados. Muchas de estas prácticas eran agresiones de baja a media intensidad que tenía el propósito esencial de “corregir” y “educar” a los ciclistas para que “comprendieran” la velocidad a la que deben ir y los lugares por donde deben circular; además de establecer quien tiene el derecho de paso de facto. En especial el acontecimiento narrado es una de esas correcciones violentas donde el mensaje es que la ciclista “iba estorbando y demasiado despacio”. El automovilista haciendo uso desmedido de la fuerza ejerce violencia sobre la ciclista, no solamente por una emoción negativa, sino porque quiere hacerle sentir lo que él sintió al ir detrás de ella y no poder pasar porque iba lento. Cabe mencionar que los automovilistas son los que más ejercen este tipo de acciones violentas junto con los conductores del transporte público.

Todo aquello que es percibido como un estorbo y como una entidad que se mueve “lento” es objeto de la molestia de los usuarios de vehículos de motor. Siendo este nuevamente el mismo significado atribuido a los peatones, como ya se ha detallado en el capítulo anterior. Por lo que esta significación tiene confirmación completa,

además de que se vincula con la significación central del complejo vial relacionada estrechamente con la velocidad y la economía del tiempo. Asimismo, se repite la cuestión del derecho de paso:

*Entrevistada 1D: Bueno directamente no (ha tenido un accidente). Fue una experiencia que yo tuve. En la mañana yo venía para la escuela en carro de mi papá. Entonces lo que pasó fue que hay un cruce entre el pueblo donde vivo y una unidad. **Entonces en ese cruce cada quien cede el paso a quien quiera. En este caso iba un ciclista a lado de nosotros y entonces intentó pasar primero. Y lo que pasó fue que un carro al tratar de pasar a meterse a la autopista lo aventó en la bici.** Entonces nos detuvimos y lo ayudamos. Pero yo creo que también es eso. Tener también la cultura de tener respeto a los demás y no poner en riesgo nuestra vida y tampoco la de las demás porque ninguno lo merece.*

Durante las observaciones en la vía pública se pudo observar que los cruces donde no existen semáforos ni policías regulando el tránsito son lugares conflictivos donde impera el desorden y se manifiesta con mayor fuerza la cuestión de los derechos de paso. Nuevamente se encuentra que muchos conflictos viales tienen que ver con quien debe pasar primero y los automovilistas suele tomarse ese derecho de facto. Y este significado se comprueba nuevamente para el caso de los ciclistas.

El reconocimiento de que los ciclistas tienen derecho a usar el espacio público debe ir más allá de “ser amables y comprensivos” con los ciclistas: un derecho no se mendiga o suplica a otros. En un cierto sentido, el mismo complejo vial y los procesos de movilidad deben cambiar, no sólo para permitir la circulación de bicicletas sino para incorporar sus lógicas de desplazamiento y un grado de tolerancia al error humano. Justificar las lesiones graves que sufren los ciclistas sólo porque no usan el equipo adecuado es un despropósito que no centra los esfuerzos en el verdadero problema, que es el dominio absoluto de los vehículos de motor en las vialidades.



*Entrevistado 2B: Respecto a la vía pública, bueno, yo como ciclista es lo mismo que digo, hasta que no lo vives no lo entiendes. Entonces como ciclista también tienes obligaciones. Una de tus obligaciones es el uso del casco, cosa que aquí en Chalco lo vemos como raro hasta cierto punto ver a alguien con casco, algo así. Cuando, bueno, es una obligación que todos tenemos por seguridad, más que por comodidad, por seguridad. Y bien, también cuando estás del lado del conductor del lado del que maneja pues entiendes. sabes cómo se siente esa persona cuando está de ciclista. Sabes que es lo que... esa sensación de que los demás no te respetan. Entonces el gobierno tendría que implementar esa parte. He estado viendo algunos programas que tienen con los conductores de transporte público en donde los concilian a ponerlos como ciclistas en una hora determinada para que ellos tengan esa sensibilidad con los ciclistas también. Entonces creo que como ciudadanos el gobierno debería de obligarnos a algo así, tanto como peatones, ciclistas ponernos del papel de todos para poder entendernos.*

Según los entrevistados, los ciclistas ocasionales y regulares muy pocas veces compran equipo de seguridad (casco, rodilleras y coderas). Las razones para esta omisión fueron diversas, desde el costo elevado del equipo adecuado, hasta el descuido y la irresponsabilidad. Si bien es cierto que las medidas de seguridad para los ciclistas son un elemento importante para la seguridad vial y una práctica de autocuidado sumamente valiosa, lo que les pasa a los ciclistas en el complejo vial están más allá de ello. Que los ciclistas, según los entrevistados, tengan que pensar sus recorridos para prevenir de antemano posibles accidentes, además de que circulen muchas veces con miedo o incomodidad por la vía pública implica mucho más que acciones de cuidado estrictamente individuales.

La responsabilidad individual no es suficiente para prevenir accidentes como erróneamente lo afirma el enfoque de conductas de riesgo de las corrientes teóricas de la salud pública. Es necesario transformar las dinámicas de movilidad del mismo complejo vial e incluir procesos protectores para la vida. Mecanismos sociales que necesariamente requieren no solo de sensibilización, sino del pleno reconocimiento de todas las necesidades de movilidad. Además, es necesario que el espacio

público en su diseño refleje las demandas ciudadanas y no se decante únicamente por maximizar la velocidad de desplazamiento de los vehículos de motor.

### 13.2.3 Motociclista

*Entrevistado 3A: Yo creo que, no sé si compartan la idea, pero en una moto es como de más personalidad y estilo. Y la diversión, yo lo vería así, disfrutas más como que el aire. Si llueve, así como que te mojas, una experiencia única que en el carro no (puedes tener) no lo vas a vivir.*

Como ya se ha indicado, los accidentes de motociclistas han tenido un aumento considerable durante los últimos años. La masificación de este tipo de vehículo de motor no ha venido acompañada de una cultura vial que remarque la necesidad de usar accesorios de seguridad. La falta de uso de los implementos básicos para prevenir lesiones ha repercutido en un incremento de la mortalidad y secuelas severas en este tipo de usuario.

En ese mismo sentido, los motociclistas son los usuarios que mayores daños a la salud pueden presentar en una colisión o volcadura, porque son los que presenta mayor exposición al mismo tiempo que la energía de un posible impacto la reciben directamente. Casi todos los accidentes de motociclistas se consideran de alta energía y sus consecuencias suelen ser de gravedad. La lesión más severa que llegan a presentar es traumatismo craneoencefálico, lesión que a su vez es de las más peligrosas, mortales y con mayor posibilidad de dejar secuelas permanentes. Todas estas observaciones están basadas en lo mencionado los dos médicos del área de urgencias que fueron entrevistados. En todos los puntos expresados hubo consenso explícito.

Al tratarse de vehículos de bajo costo que pueden adquirirse con diversas facilidades al alcance de cualquier persona se han masificado. A su vez, la percepción generalizada de que un cierto sentido son casi como un automóvil en términos de velocidad ha propiciado que aumente su popularidad al interior de las áreas urbanas. Hay entrevistados que consideraron a las motocicletas como más rápidas para transitar la ciudad debido a que pueden circular entre los automóviles y escapar a los embotellamientos. Además de que se adaptan mejor a calles y lugares estrechos, por lo que aumenta las posibilidades de movilidad. La principal razón para tener una motocicleta según los entrevistados fue por la practicidad, por el poco espacio que ocupa y por la velocidad.

*Entrevistada 2A: Yo si tengo una moto, bueno, es de mi hermano y sí a veces salgo en ella. El fin de semana me voy en ella y si es como que más responsabilidad porque un carro va en su carril, o sea un carro va en un carril y la moto puede pasar entre los carriles. Entonces tú decides si vas pasando entre los carriles o te arriesgas a que un carro se mueva y te llegue a aventar. O tú también decides si te unes a la fila de los carriles y como se va en moto y puedes ir tranquilamente.*

*Entrevistador ¿Qué más sobre las motos?*

*Entrevistada 2A: Se siente muy bonito... manejarla y así. Y como puedes pasar entre los carros le metes y...*

*Entrevistador: Pero ¿qué sería lo bonito?*

*Entrevistada 2A: Que puedes pasar rápido.*

Pese a estas ideas positivas, los entrevistados manifestaron que manejar una motocicleta implica una responsabilidad mayor a la de conducir un auto, en el sentido del autocuidado; pues se asumía que un motociclista por el simple hecho

de serlo automáticamente estaba poniendo en riesgo su vida. Esto debido a que las motocicletas son sin lugar a duda el vehículo de motor más peligroso de todos. Las razones expresadas por los entrevistados son similares a las expresadas por los médicos: En la motocicleta el motociclista va expuesto, recibe el impacto directo de las colisiones y las velocidades que desarrolla son peligrosas. Además, se consideró que para manejar una motocicleta eran necesarias habilidades avanzadas de manejo. En ese mismo sentido se recalcó en contraste que los motociclistas actuaban de manera imprudente, circulando a exceso de velocidad, ignorando los semáforos y planeando entre los vehículos. E igualmente la cuestión ya señalada de falta de uso de implementos de seguridad, o en su defecto, falta de uso de cascos con la calidad adecuada. Los implementos de seguridad con la calidad necesaria suelen ser costosos y se tienen que reemplazar cada cierto tiempo.

*Entrevistado 6B: Luego hasta he visto hasta motociclistas con audífonos, se supone que el oído es lo importante ahí.*

Es decir, mientras que se considera que los motociclistas eran los usuarios más expuestos al peligro al mismo tiempo se cree que son los que más tienen conductas de riesgo. Lo que convierte la acción de transitar la vía pública con motocicleta como imprudente y peligrosa en sí misma. Es necesario analizar estas cuestiones más a fondo, puesto que estos significados implicarían que se trata del usuario del complejo vial con mayor riesgo.

*Entrevistado 3A: Yo pienso que sería mucha más responsabilidad que la de un coche porque como dice él vas más expuesto a un accidente. De igual manera hay muchos conductores de moto que no tiene educación vial y provocan accidentes o ellos mismos se accidentan.*

Los motociclistas suelen ser vistos por los demás usuarios del complejo vial como problemáticos. Al mismo tiempo la dificultad de regular sus comportamientos en las vialidades hace que los demás usuarios los vean como los usuarios con más comportamientos de riesgo. A diferencia de la imagen ideologizada que suele presentarse de los motociclistas; gran parte de ellos no circula por las calles con motocicletas de alta velocidad en medio de los automóviles. La mayoría de los motociclistas involucrados en accidentes por lo general tienen vehículos de bajo costo y velocidad media y suelen moverse en viajes medianos y cortos. Es decir, si bien es cierto que en un sentido usar una motocicleta implica un peligro intrínseco este peligro no es suficiente para explicar toda la gama de tipos de accidente que sufren los motociclistas, que tienen más que ver con los conflictos que tienen con otros usuarios del complejo vial, particularmente con los automovilistas.

No hay que considerar que los motociclistas son absolutamente responsables de los accidentes que les ocurren. Esa no es una afirmación científica, sino ideológica. Necesariamente como somos seres que vivimos en sociedad, por definición es imposible que todo lo que ocurre pueda reducirse a una responsabilidad individual. Ese análisis recortado de la realidad ignora la complejidad de la realidad social para favorecer una cierta configuración de relaciones de poder que perpetua y facilita posiciones de dominación. Hacer completamente responsables a los usuarios vulnerables de los accidentes que sufren, cuando hay un conflicto de trasfondo es negar las verdaderas determinaciones que producen los accidentes.

Como en el caso de los peatones y los ciclistas, también los motociclistas sienten que no son respetados por los automovilistas y conductores del transporte público.

*Entrevistada 1D: Algunos carros también no respetan mucho a las personas que van en las motos. O sea, hay algunas motos que si se pasan, pero hay otras que no y los carros se avientan hacia ellos...*

En las entrevistas también se mencionó que algunos automovilistas tenían la costumbre de abrir la puerta del automóvil mientras un motociclista pasaba entre los vehículos mientras estos estaban detenidos. Esa acción en particular vuelve a enmarcarse en los conflictos por el derecho al paso y por el uso del espacio vial. Hasta el momento la mayoría de los conflictos entre los usuarios tienen que ver con el derecho de paso, la velocidad y el uso del espacio y esto viene confirmándose constantemente en todo el análisis. Además, los motociclistas también tienen dificultades significativas con los peatones y los ciclistas por estas mismas razones. Como ya se ha mencionado muchas veces los cruces son problemáticos, incluso con la presencia de semáforos.

*Entrevistada 2C: Hay mucha inseguridad, por ejemplo, en las mañanas cuando vas a pasar las carreteras para llegar a la escuela o a cualquier lugar ya no respetan los altos, se pasan y si hay mucho riesgo de que te atropellen. O no respetan el área del paso peatonal. Los motociclistas en general, ahí ellos definitivamente no respetan el alto, se pasan así, aunque vean que gente va a pasar la calle.*

Durante las observaciones en la vía pública se registró una maniobra de los motociclistas que consiste en ponerse sobre el paso peatonal y cruzar inmediatamente ignorando el semáforo en rojo. Esta acción sólo se registró 3 veces, pero los entrevistados la han observado de manera frecuente. Evidentemente se trata de un acto de riesgo, pues en algunas situaciones pueden llegar a atropellar a un peatón, sobre todo porque pueden aparecer repentinamente entre los vehículos en alto sin haber sido vistos. Nuevamente la prisa y el deseo de transitar a la mayor velocidad posible, en el menor espacio posible vuelve a ser la meta-causa.

Los motociclistas no son usuarios totalmente diferentes a los automovilistas y otros conductores. También son ocupantes de vehículo de motor y como tales en algunos casos actúan de manera similar. La creencia muy asentada de que los vehículos de motor deben arrancar y acelerar después del alto sin tener mayor consideración que

dar un vistazo rápido también está presente en los motociclistas. Este evento se registró muchas veces durante las observaciones y fue un comportamiento generalizado de parte de todos los usuarios de vehículos de motor. Los cruces merecen una atención especial por parte de los usuarios del complejo vial y siempre se debe decidir con base a la jerarquía de movilidad propia del reglamento de tránsito. Sin embargo, no son pocos los motociclistas que, incurriendo en este tipo de acciones a su vez, manifiesten molestia por la falta de prudencia de los otros usuarios del complejo vial. Pareciera que sólo los vehículos de motor tienen derecho a realizar maniobras temerarias y los usuarios vulnerables tuvieran que tolerar esos comportamientos.

También los motociclistas tienen conflictos con los peatones por el derecho de paso y la velocidad. El testimonio siguiente tiene que ver con el derecho al paso en un cruce organizado por un semáforo.

*Entrevistado 3C: El chiste es que yo en Chalco salgo mucho con la moto y tanto que los accidentes no son tanto causados por los que manejan, sino que también hay veces que es por **la imprudencia de la gente**. Bueno ese día yo iba en la tarde, iba con mi hermano. Por así decirlo iba una señora y estaba en verde y pues **yo iba un poco rápido** y la señora como que le valió. Se paso el (...) Para que ella pasara se tenía que esperar y le valió. Por no pegarle decidí darme la vuelta y **como iba muy rápido choqué con uno que vende ollas de barro**. Y salí en realidad perdiendo yo, primero, pues yo me lastimé y rompí ollas y también lo de la moto. O sea, no es tanto como que la culpa de los mismos conductores, sino también la imprudencia de la gente.*

Los usuarios de vehículos de motor constantemente insisten en perpetuar sus esquemas de movilidad en detrimento de los derechos de paso del resto de los actores. Los límites de velocidad establecidos para autos y motocicletas están pensados para permitir un frenado en relativamente poco espacio y tiempo. Circular a exceso de velocidad, por más que el semáforo se encuentre en verde es una

acción de riesgo. Nuevamente, la necesidad de circular por la vía a una velocidad determinada transforma el espacio vial y aumenta las exigencias del tránsito local.

Existen espacios viales que están codificados de manera diversa, con reglas implícitas propias. Por ejemplo, fueron detectados lugares donde los vehículos solo usaba un carril, en una calle de dos carriles. También se detectó lugares de cruce creados de manera espontánea por los usuarios habituales de ese espacio vial. Si existen lugares donde los peatones cruzan de manera adelantada o atrasada el semáforo, en algunas ocasiones los usuarios de ese espacio vial conocen esa situación y manejan con menor velocidad teniendo esa eventualidad en mente. Es probable que el peatón del testimonio narrado obrara teniendo como referencia la codificación de ese espacio vial en particular y que el motociclista no tuviera presente.

Durante las observaciones se constató la existencia de esas codificaciones informales del espacio vial construido por los usuarios habituales. Cuando surgían conductores que transgredían las reglas del espacio vial en específico surgían conflictos especiales. Por ejemplo, fue observado que la calle en la que se usaba un solo carril, cuando un automóvil que no conocía las reglas de ese espacio vial trató de circular por el carril libre se topó con diversas dificultades, desde automóviles que arrancaban en ese momento y no le permitieron pasar libremente, hasta peatones que se interponían en su camino. Ese carril libre tenía una razón de ser.

Igualmente, durante las observaciones se comprobó que los motociclistas eran de los que más transgredían las codificaciones del espacio vial, tanto las formales indicadas por el reglamento de tránsito y la señalización; como las informales, específicas de ciertos espacios viales. Estas acciones les producían conflictos con los otros usuarios, siendo los más difíciles los derivados del uso del espacio vial.



Constantes que ya forman parte de las categorías principales de los procesos de movilidad de todos los usuarios.

Un ejemplo de ello es una acción propia de los motociclistas de avanzar velozmente por la lateral de los vehículos teniendo el semáforo en naranja, con la intención de cruzar antes del cambio al rojo. Asimismo, en los cruces sin semáforo, pasan por la lateral de los vehículos cuando estos se detienen sin disminuir su velocidad y con la intención de cruzar a toda velocidad. En otras palabras, la facilidad que tiene la motocicleta para circular por espacios estrechos se usa en detrimento de la seguridad de los peatones y ciclistas.

No obstante, como ya se ha mencionado, los motociclistas son usuarios vulnerables del complejo vial. Los conatos de accidente que sufren implican situaciones de riesgo más complicadas que las de otros usuarios, ya que al ir expuestos pueden sufrir lesiones graves al ir a menor velocidad.

*Entrevistado 1D: Yo si tengo una experiencia más o menos mala yo conducía una moto. Entonces en la entrada del pueblo que es una carretera grande, iba entrando también un tráiler, pero apenas iba llegando ni siquiera había dado la vuelta. Y ya estaba por dar la vuelta. **Acelera el tráiler y casi me lleva, nada más me aventé así a lado del camino.** Pero sí, no hay consideración a motociclistas y eso se ve en todo.*

Nuevamente se trata de un conflicto por el derecho de paso. Y nuevamente se trata de una acción violenta para eliminar de la vialidad un nodo que producía una perturbación al “estorbar”.

La situación de los motociclistas como actores del complejo vial es complicada en términos de seguridad. Si bien es cierto que el hecho de usar una moto implica un riesgo por sí mismo, también es verdad que la mayoría de los accidentes en los que

se ven envueltos tiene que ver primordialmente con conflictos con los otros usuarios. Ante el riesgo que implican sus acciones para el resto de los usuarios vulnerables se vuelve necesario regular más profundamente sus prácticas de movilidad.

Al mismo tiempo, es necesario que posean un espacio vial propio, que les permita desarrollar sus esquemas de movilidad y contenga su “necesidad” de maniobrar de manera peligrosa en las vialidades. Las motopistas deben ser una realidad y dedicar una parte del espacio vial a las motocicletas puede aliviar una cierta cantidad de conflictos con los otros usuarios. Sin embargo, los cruces, donde debería idealmente imperar los valores de respeto a la vida y la integridad siguen siendo el problema principal porque la única cuestión que se planea en esos espacios es “de quien es el turno de pasar”.

#### **13.2.4 Transporte público**

Uno de los actores más importantes del complejo vial es el transporte público. Aunque existen varios tipos de unidades de transporte público algunas incluso no automotores, los entrevistados hicieron referencia sobre todo a los autobuses, microbuses y furgonetas (combis). Se trata del actor vial con mayor cantidad de narraciones negativas respecto a su accionar en la vía pública. Algunas críticas al respecto de sus actos en la vía pública ya han sido expresadas al principio de este capítulo, en esta sección simplemente se especificarán a detalle algunas cuestiones expresadas por los entrevistados.

Los choferes del transporte público son usuarios importantes del complejo vial tanto por el servicio que llevan a cabo como por sus comportamientos agresivos y de riesgo. Se considera que los conductores del transporte público son los que más transgreden las normativas de tránsito, además de que ejercen con sus transgresiones un cierto tipo de dominio del espacio público que abarca una gran

cantidad de acciones u omisiones que tienen un patrón consistente. No es lo mismo afirmar que todos los choferes del transporte público ejercen algún tipo de violencia al circular por la vía pública a describir que existe un esquema de movilidad persistente que se repiten en muchos de ellos, sin importar el vehículo que conduzcan, el lugar por el que conduzcan o la ruta a la que pertenezcan.

Estos rasgos son identificables por los usuarios e incluye una gama de comportamientos entre los que se encuentran:

- Conducir a exceso de velocidad.

*Entrevistador: ¿Qué problema hay con el transporte público?*

*Entrevistado 2: Podría ser el exceso de velocidad.*

*Entrevistada 3: Y también hay unos camiones que salen por ahí donde vivo y esos camiones se hacen como media hora en llegar hasta Pantitlán, de aquí hasta allá. O sea, es porque van a exceso de velocidad y ya llegando a Peñón viejo y todas las de la línea café está muy fea la carretera de los laterales. Es muy peligroso pasar por ahí pero aun así van muy rápido hay algunos como baches cuando pasan por ahí, como pasan muy rápido se siente como que se va a voltear el camión. Siempre son así, siempre van muy rápido. Puede haber accidentes y luego por eso también se provoca el tráfico.*

*Entrevistada 2: Igual en la combi los choferes van un poco locos y luego ha habido varios choques.*

- Saltarse semáforos.

*Entrevistada 2: Bueno, a mí en una experiencia que me pasó es que se pasan los semáforos y pues como no es su turno casi chocan.*

*Entrevistada 1: Allá por la óptica hay un semáforo se supone que todos los de transporte público tiene la vuelta prohibida y vas pasando y se van aventando todas las combis aun así teniendo el alto. Entonces como que si molesta porque está el policía ahí dando la vialidad y también les piden permiso y les dicen “sí, pásate” como que sí da coraje ¿no?*

- Intentar saltarse semáforos.

*Entrevistada 3: O algunos, luego van con sueño o intentan pasar rápido el cambio, la verdad es que van conduciendo e intentan llegar hasta enfrente e incluso llegan a saltarse el cambio (de luces del semáforo).*

*Entrevistada 3: Cuando el de la combi va manejando y quieren pasar antes que el semáforo se ponga en rojo y le aceleran. A mí una vez me pasó. E iba la combi, venía en la parte de atrás, quería pasar el semáforo antes de que se cambiara a rojo, entonces como no pudo frenó de golpe y si nos quedamos como qué onda porque el de la combi no nos dijo nada.*

- Acelerar para intentar ganarle el paso a cualquier otro usuario.
- “Aventar” el vehículo a cualquier otro usuario.
- Manejar usando el celular.
- Pelearse por el pasaje con otras unidades del transporte y como consecuencia iniciar una carrera.

*Entrevistada 2: Pienso que un problema que si se da mucho son las peleas que se da entre el transporte público...*

*Entrevistada 6: En mi caso he estado involucrada en un semi choque porque Venían echando carreritas Bueno me pasa mucho que vienen como correteándose Y ganándose el pasaje. En esta ocasión iba peleándose con la combi de al lado y no vio al carro pasó a chocar. Después se fue a pelear con el señor del auto rojo, Pero realmente fue el de la combi el culpable. Lo único que pasó fue que nos dijo no pues tomen otra combi.*

*Entrevistada 3: Es que la mayoría de los choques surgen porque son como carreritas Yo también he venido en combis y se vienen carrereando con el de al lado. Entonces a lo mejor no es un choque, pero sí.*

- “Bajar” al pasaje en lugares inadecuados.

*Entrevistador ¿En qué más se vería la irresponsabilidad de los choferes del transporte público?*

*Entrevistado 3: Como que al bajar pasaje luego te dejan en medio de los carriles y así como “a ver pásate, crúzate”.*

- “Bajar” al pasaje con el vehículo en movimiento.
- Estacionarse sobre pasos peatonales.
- Parar sobre pasos peatonales.
- Estacionarse sobre banquetas.
- Ir a exceso de velocidad cambiando de carriles (“zigzagueando”).
- No completar la ruta.
- Cambiar las rutas a su conveniencia.
- Cerrar el paso a otros usuarios.
- “Meterse” en el paso de otros usuarios

*Entrevistada 5: Pues más que nada yo he tenido incidentes porque como vengo de combi luego se pasa la combi y el otro que no se puede esperar se quiere a fuerzas meter y qué un tipo choque o como tipo incidente de choque.*

- No dar el paso a peatones y ciclistas.
- Ignorar cruces peatonales.
- Ignorar semáforos preventivos.
- Frenar súbitamente.
- Hacer vueltas súbitas a toda velocidad (coletazos).
- Ir en sentido contrario.
- Subir pasaje en lugares prohibidos.
- Subir pasajes en paradas suprimidas.
- Subir pasaje en doble fila.
- Hacer base donde no hay base.
- Ir en reversa repentinamente.
- Manejar distraído por ir platicando.
- No bajar el pasaje cuando se le indica.
- No circular por el carril lateral.
- No indicar con las direccionales.

*Entrevistada 3: Es la forma en la que conducen las personas porque el otro día mi familia y yo íbamos en el coche hacia Ayotla y las combis se paran, pero no prendía las direccionales para avanzar. O sea, solo prenden las intermitentes cuando se detienen a bajar a alguien y ya no prenden las direccionales para meterse otra vez en la carretera.*

- Incorporarse al carril a exceso de velocidad.

*Entrevistada 3: ...Entonces ya se estaba metiendo una combi, cuando apenas alcanzamos a frenar, porque ya nos faltaba poquito para chocar con la combi, o sea, casi chocamos con la combi.*

- Bajarse de vehículo cuando este está encendido.
- Cambiar de chofer a medio camino.
- Bajar a los pasajeros para que se pasen a otro vehículo sin razón justificada.

Los comportamientos descritos están enmarcados dentro una forma específica de significar el tránsito por las vías públicas, que tiene que ver con todo lo antes mencionado: **circular a la mayor velocidad posible, apropiarse del espacio vial;** y además para este actor en particular no solo se trata de ganar el paso, **sino de suprimir en la medida de lo posible el derecho de paso del resto de los usuarios.**

Este último significado en particular no sólo se estructura en tanto obtener el paso primero, sino, además, generar de manera directa o indirecta, que el derecho de paso siempre sea primero para el conductor del transporte público. Durante las observaciones se registró que continuamente eran las unidades del transporte público los vehículos que más repetidamente se encontraban adelante en los cruces con semáforo y maniobraban para que fuera así. Al mismo tiempo se registró que poco antes del cambio del semáforo en rojo, los vehículos del transporte público era los últimos en cruzar. Con estas estrategias se adueñaban arbitrariamente del espacio vial y sus hábitos de cambiar de carril para “abrirse camino” acérrimamente son bien conocidos por el resto de los usuarios.

Este rasgo fue observado únicamente en este actor vial, y sus expresiones eran muy específicas. El manejar a exceso de velocidad no era únicamente expresión de adelantar a todos los otros usuarios en la medida de lo posible, sino que, además, de establecer interacciones de dominio con los otros usuarios, de manera tal que se perpetuara su manera de conducir en la vía al ser actividades ya reconocibles y

asumidas por el resto de los usuarios. Las quejas de los otros usuarios respecto al transporte público eran expresadas con ira y al mismo tiempo con resignación.

La imagen pública del transporte colectivo organizado en rutas está muy deteriorada por sus acciones de tránsito. A decir de los entrevistados circulan como “si fueran los únicos en la calle”, “no asumen cabalmente su responsabilidad al conducir” y se “niegan a aceptar sus errores”. Cuando los usuarios manifiestan su molestia a los choferes estos por lo general responden de manera agresiva y niegan su responsabilidad.

Al mismo tiempo fueron detectadas situaciones que podrían complicar la profesionalización del oficio del chofer del transporte público. Los colectivos de las rutas constituyen una fuerza electoral y política en la ciudad de México y en el Estado de México. En muchas ocasiones medidas de seguridad han sido rechazadas por estos colectivos y los gobiernos han cedido a medidas regresivas por ganarse el favor electoral y político de estas asociaciones. A su vez, existe un pacto implícito de impunidad que se expresa en múltiples niveles que favorece a los choferes del transporte público de manera directa e indirecta. Sólo mediante la presión mediática y ante el escándalo, los choferes del transporte público han sido responsabilizados por sus acciones, en específico, por la gran cantidad de accidentes que provocan. Pero por lo general no tienen casi ninguna responsabilidad. Las narraciones de casos en los que los choferes eluden todo tipo de sanción fue una constante durante las entrevistas.

También es del dominio público la reticencia de los jueces a aplicar medidas en contra de los responsables de accidentes en general, aplicando estrategias como retrasar el proceso hasta que los demandantes desistan; esto último fue referido por varios entrevistados. Al parecer la palabra “accidente” definida “como un suceso azaroso y contingente donde no hay intención de causar daño” oscurece por



completo la cuestión hasta resultar en una nula responsabilidad para los causantes de accidentes. Cuestión extraña puesto que en los otros tipos de homicidios imprudenciales tampoco hay intención de causar daño y aun así es mucho más frecuente que los imputados por este delito si reciban pena. La no intencionalidad y que el medio por el cual se causan lesiones sea un vehículo no es suficiente para declarar la no responsabilidad de los hechos imputados.

Estas cuestiones favorecen de manera directa el comportamiento agresivo de los conductores del transporte público, pues circulan de esa manera porque saben que sus acciones serán relativamente toleradas por las autoridades y la población en general. Su dominio sobre las vialidades está gestado desde un dominio político, que es estrictamente hablando, exterior al complejo vial, pero que aun así tiene efectos sobre este. Esto no significa que no existan choferes que no hayan sido sancionados por su actuar en la vía pública, sino que sus acciones en general son toleradas. Hay que comprender bien el alcance de las afirmaciones anteriores para establecer de manera adecuada en qué consisten los procesos propios de este actor vial. Además de que se ve beneficiado por su nivel medio en la jerarquía de movilidad, cuestión que le permite eludir de manera eficiente una gran cantidad de conflictos viales.

Es indispensable que el transporte público se profesionalice y para ello es necesario cambiar las condiciones en las que los choferes del transporte público operan los vehículos. A su vez es necesario que asuman cabalmente su responsabilidad como choferes de vehículos de pasajeros y además como actores del complejo vial. Los choferes del transporte público son los usuarios con la mayor responsabilidad en el espacio público, puesto que son responsables de muchas vidas y de la salud de muchas personas. No pueden desarrollar su labor de manera precaria, ni deberían hacer que la carga de sus malas condiciones de trabajo se traslade a la sociedad. Tampoco deben perpetuar su dominio sobre las vías de manera arbitraria e irresponsable.

*Entrevistada 2: Una responsabilidad, o sea llevas tanto tu propia vida como puede llevar pasajeros y si ocasionas un accidente pues es responsabilidad tuya...*

No sólo se trata de transformar las condiciones materiales de los choferes del transporte público para que estos ejerzan con responsabilidad su actividad, sino que además es necesario establecer y aplicar regulaciones efectivas para eliminar sus comportamientos de riesgo y agresividad en general. Para ello es necesario hacer que reconozca plenamente su responsabilidad y que no enfoquen su actividad como un mero negocio. Tienen la tarea ineludible de reconocer los derechos de los otros usuarios del complejo vial y a su vez, reconocer la responsabilidad que tienen como proveedores de un servicio público.

*Entrevistada 2: Yo digo que también deberían tener consideración por ahí hay un dicho que dice “hoy por mí, mañana por ti” y a lo mejor su familia no tiene carro particular, tiene que utilizar transporte público. Un chofer también se tiene que poner a pensar que el día de mañana le pueden marcar que a su familia le paso eso también por ser un chofer imprudente como él. Entonces no creo que a él quisiera que a su familiar le pasara lo que él está haciendo con personas que no conoce.*

*Entrevistada 4: Al igual que los choferes, muchos llevan a su familia, muchos llevan a sus esposas. Decir “oye tranquilo, esa no es la manera de manejar. Tú tienes una responsabilidad, cuídate”. Pero hay otros que hasta se van riendo con ellos y así como que sí da coraje.*

*Entrevistada 4: Yo creo que las personas que trabajan en eso deberían tener... bueno es una gran responsabilidad porque aparte de su vida llevan la de todos los demás. Aparte llevan algunas veces a sus esposas ahí adelante en sus combis. Entonces yo digo que al momento que te den ese trabajo también tienes que sentir una gran responsabilidad por parte de tu familia, tu vida y la de los demás.*

El reconocimiento del otro que circula por las vías, del otro que va viajando en el vehículo que manejan debe ir más allá de una simple sensibilización y un reconocimiento superficial de la situación. Pues es hasta que se comprenda cabalmente las implicaciones de su actividad es que se podrá establecer un comienzo de una nueva organización. Resistir a la realidad “creada” no natural de lo social parece una labor impensable para aquellos que sólo la piensan desde su aspecto material sin tener en cuenta que muchos de los cimientos de nuestra civilización que están fraguados en la base son ideas y no entidades o cosas concretas de la naturaleza.

*Entrevistado 1: Más que nada también radica en la forma que piensan es como de “yo tengo que estar bien, yo tengo que ganar tanto dinero”. Y luego también eso de que rebasan combis con tal de ganar más pasaje.*

Como se ha podido constatar, el transporte público organizado en rutas concesionadas está profundamente asociado con connotaciones negativas en general. Fue el actor vial sobre el que más quejas se realizaron por parte de todos los usuarios entrevistados. Las cargas emocionales negativas asociadas con su responsabilidad en los accidentes de tránsito, así como su relativa impunidad fueron motivos de molestia y resignación por parte de los que vivieron o tuvieron conocimiento de un accidente en específico. Se deben establecer los procedimientos institucionales adecuados para que no eludan su responsabilidad todos los implicados, incluyendo los patrones que les exigen circular a exceso de velocidad para cubrir tiempos y cuotas. Además, al tratarse de un servicio público deben instaurarse las condiciones para que los choferes del transporte público ejerzan su actividad adecuadamente.

No obstante, estos cambios no serían suficientes; debe suprimirse también el amplio margen de tolerancia hacia sus faltas que han ganado mediante acciones políticas:

los choferes del transporte público pueden cometer faltas abiertamente mientras que los peatones a la más mínima falta peligran su vida y su integridad. A su vez las medidas administrativas no serían suficientes en tanto la actual conformación del complejo vial siga operando: de otra manera y por otras razones el transporte público seguirá operando a exceso de velocidad en tanto se siga valorando positivamente la actual conformación de los procesos de movilidad basados en la economía del tiempo.

### **13.2.5 Automovilistas**

Como ya se ha analizado a profundidad la actual organización del complejo vial está fundamentada no únicamente, pero si principalmente en el tránsito de vehículos particulares. Esa conformación de los procesos de movilidad tiene implicaciones importantes y es posible rastrearla en hechos sociales concretos. Por ejemplo, las más grandes inversiones en infraestructura al interior de las ciudades están vinculadas en su mayoría con la construcción de obras para mejorar las vialidades con la finalidad de soportar el creciente tránsito de automóviles particulares. El crecimiento exponencial del complejo vial no es visto críticamente por las autoridades ni por la población en general, sino todo lo contrario suele verse positivamente porque constituye una válvula de escape momentánea a los problemas de movilidad. Pero todas esas soluciones solamente son necesarias en complejos viales basados primordialmente en el uso del automóvil particular. Un esquema de movilidad diferente no necesitaría de constantes renovaciones del espacio público para construir nuevas vialidades y pasos.

Pese a la valoración positiva que tiene los esquemas de movilidad privados por parte de la sociedad en general es imperioso poner un límite al constante crecimiento de la infraestructura vial para mantener la sustentabilidad del espacio público, tanto en términos de factibilidad como en términos de continuidad. Los esquemas de financiamiento público-privados y el cobro de cuotas por caminos

cortos y seguros constituyen un negocio que crece sin control y sin las regulaciones adecuadas y suelen verse como consecuencias naturales de la urbanización.

De la misma forma, el automóvil como medio de transporte tiene valoraciones muy positivas e incluso se considera por muchos como el medio de transporte ideal. Las personas que adquieren un automóvil sienten que sus esquemas de movilidad mejoran. A su vez, el automóvil está fuertemente asociado a la libertad, la comodidad y mejores tiempos de transporte.

*Entrevistador: ¿Qué creen que signifique tener un auto?*

*Entrevistado 1: Pues yo creo que primero, si la persona es muy retenida por sus papás yo creo que la primera **sería la libertad. De que ya tienes carro y puedes ir a un lado y a otro. Una, libertad** y que pues luego también yo siento que algunas personas se creen dueñas de la calle. Y que pueden y que son, que hacen y deshacen nada más por tener el carro. Son esas, la libertad y que se siente más que los que van caminando.*

El uso del automóvil como medio de transporte no está asociado únicamente con la posibilidad de mejorar los esquemas de movilidad, sino que también está relacionado con la posibilidad de circular a través de la vía pública de una manera diferente. Después de los choferes del transporte público, los automovilistas son el segundo actor vial que más trasgrede el reglamento de tránsito, el que más exige el derecho de paso y el que acumula más quejas por conductas agresivas y de riesgo. Su manera de comportarse es levemente diferente a los choferes del transporte público: los automovilistas se comportan como si fueran dueños de las vialidades, pero no porque hayan conquistado algún grado de tolerancia hacia sus prácticas de dominio sobre el espacio público, sino porque lo han “ganado” por méritos propios. Con su esfuerzo han logrado comprar un automóvil, ahora son dignos merecedores de mayor comodidad y libertad para circular.

*Entrevistador: ¿Qué significaría para ustedes tener un automóvil?*

*Entrevistado 3: También podría ser como un logro porque es difícil conseguir un coche, bueno tener el poder adquisitivo de comprarlo y mantenerlo*

*Entrevistado 1: Pues en mi caso sería un poco de sacrificio y de popularidad relacionándolo con lo que él dice. **Sacrificio porque ya teniendo un carro... primero el sacrificio de tenerlo, el segundo el sacrificio de tener la economía de echarle gasolina, tener como repararlo y en segundo la popularidad pues según en la sociedad es visto que quien tiene carro tiene más dinero.** Las situaciones son diferentes, es como aquí, si lo traes a la escuela no falta el que dice "mira él trae carro". O sea, te ven de otra manera...*

Es interesante que se considere que se tienen que hacer sacrificios para tener un automóvil. Esto muestra la importancia en términos de valoración social que posee el automóvil como un objeto valioso tanto simbólica como materialmente. Además, demuestra la importancia de tener un auto para personas que en realidad no tienen el poder adquisitivo para comprarlo y tienen que recurrir a esquemas de financiamiento basadas en deudas con altos intereses. Esto significa que el valor del automóvil es generalizado y es un objeto de deseo para la sociedad en general, sin distinguir estratos socioeconómicos.

A su vez, poseer un automóvil está muy bien valorado socialmente en el sentido del estatus social. Las personas que poseen un automóvil sienten que han cumplido con un logro indispensable para su desarrollo económico y social. Han ascendido en la escala social por poseer una forma de movilidad más práctica y eficiente que el transporte público. Estos significados se presentaron constantemente en todas las entrevistas y era poco probable que el uso del automóvil privado se viera de manera crítica, pese a que se trata de un medio de transporte poco viable para los espesos esquemas de movilidad de las ciudades actuales afectadas por la densidad poblacional.

No existió ninguna visión crítica hacia el uso del automóvil por parte de los entrevistados. La cuestión se centró en definir su mal uso y las conductas asociadas con la apropiación del espacio público. Ya se han señalado algunas de ellas, que consisten precisamente en una apropiación del espacio público basada en el mérito.

*Entrevistador ¿Quiénes se sentiría los dueños de la calle?*

*Entrevistado 1: Los que traen el carro se siente más que los que van caminando. Sienten que pueden hacer y deshacer porque van con el carro.*

*Entrevistado 3: Bueno, pues yo también creo que en el caso de los automovilistas respetar las cebras, las líneas, el espacio que tiene los peatones. Bueno ahora en el Distrito que ya tienen su espacio exclusivo las motos y las bicis. Respetar ciertos metros, ciertos lineamientos que también te marcan y que están bien marcados ahí en el pavimento. Bueno, también respetar eso.*

*Entrevistador: ¿Alguno de ustedes tiene acceso a un automóvil? ¿Cómo ha sido su experiencia como conductores?*

*Entrevistado 1: Pues más que nada pues las señales de tránsito no las respetan, que se pasan los semáforos o te rebasan. O se van por el carril contrario con tal de rebasarte pues más que nada no respetan las señales de tránsito.*

Las acciones negativas por las que fueron señalados son las siguientes:

- Estacionarse en lugares reservados.
- Estacionarse en lugares prohibidos.
- “Aventar” el auto.
- Exigir que los peatones crucen con el auto en movimiento.
- Exigir que los peatones crucen rápido.
- Saltarse el semáforo.

- Rebasar por la derecha.
- Estacionarse y parar todo el tránsito a media calle.
- Invadir la ciclovía.
- Estacionarse en banquetas.
- Subirse a las banquetas.
- Insultar a los peatones.
- No dar el paso a peatones, ciclistas ni motociclistas.
- Abrir las puertas del auto sin cerciorarse que un peatón, ciclista o motociclista vaya a pasar.
- Mal uso de los carriles de alta velocidad.
- Conducir a exceso de velocidad.
- Acelerar repentinamente en los cruces después del semáforo.
- Actuar con mucha agresividad y violencia en todos los conflictos viales.
- Escalar los conflictos viales hasta la violencia.
- Ignorar las señales de tránsito.
- Incorporarse a exceso de velocidad al carril.
- Parar sobre las rayas peatonales.
- Parar a media intersección de calle para cruzar más rápido (coloquialmente sacar la trompa).
- Ir a altas velocidades sin una verdadera justificación.
- Invadir el carril del Metrobús y el Mexibús.
- Huir del lugar si han atropellado a alguien.
- No asumir sus responsabilidades por sus faltas de tránsito.
- Tratar de eludir las regulaciones de tránsito.
- Ignorar a los policías de tránsito.
- Negar su responsabilidad en las multas.
- Negar que han incurrido en faltas de tránsito.
- Culpar al peatón, ciclista y motociclista de todos los conflictos de paso.
- Resistirse abiertamente a todo intento de regulación de velocidad.
- Resistirse a toda modificación del espacio vial que no les beneficie.



- Molestarse cuando les indican sus faltas de tránsito.
- Agredir cuando les indican sus faltas de tránsito.
- Creer que siempre tienen la razón en todos los conflictos de tránsito.
- Justificar y normalizar sus acciones agresivas e imprudentes al volante.
- Aumentar la velocidad de los espacios viales.
- Aumentar la exigencia a peatones, ciclistas y motociclistas al circular de manera imprudente.
- Creer que son dueños de la calle y pensar que los derechos del resto de los usuarios son cosa nada más de “amabilidad y civismo”.
- Quejarse constantemente de la imprudencia de la gente (los otros usuarios).
- Expresarse del resto de los usuarios del complejo vial como estorbos u obstáculos.
- Aconsejar a los peatones que “anden a las vivas”.
- Recordarle al resto de los usuarios “que ellos van primero”.
- Quejarse por los automovilistas que circulan lento.
- Reaccionar a los vehículos que circulan lento.
- Ir muy cerca del vehículo de enfrente (ir pegado).

Todas estas acciones fueron las descritas por los entrevistados. Si bien es cierto que algunas se repiten con respecto a los choferes del transporte público su sentido es ligeramente diferente en este caso. Al igual que en todos los casos anteriores la mayoría de los conflictos se derivan por la velocidad, por el uso del espacio vial y por el derecho de paso. Sin embargo, en el caso de los automovilistas su sentido de apropiación tiene un matiz específico: se sienten dueños de la vialidad por derecho propio, de manera natural, no por el uso de la fuerza (como en el caso del transporte público o el transporte de carga).

El complejo vial basado en el esquema privado de movilidad soporta esa idea de fondo. Teniendo además la carga positiva de ser visto como el medio de transporte

más versátil y flexible. Sobra decir que los mismos jóvenes ven de manera muy positiva el tener un automóvil.

*Entrevistado 2: Creo que comparto lo que dice el compañero, creo que a la vez sería diversión y a la vez experiencia porque como dice **creo que a esta edad todos quisiéramos tener un carro** y llegar a la escuela y estacionarlos y que nos vean manejar el carro, bueno, eso es lo que yo creo. Y pues también sería como experiencia porque en ese momento estás viviendo una etapa de la vida tanto como una persona social normal que baja del carro tanto como cuando sube pues llevas detrás responsabilidad, no solamente tu vida, sino las de los demás y las de los peatones y pues creo que eso sería para mí.*

Los significados propios de la juventud a través de los cuales se producen parte de sus procesos de subjetividad tienen directamente que ver con la adquisición de experiencia y con la diversión. Ambos significados fueron atribuidos completamente a los automóviles en varias referencias durante las entrevistas. Esto quiere decir que el automóvil también tiene una valoración muy positiva entre la juventud

*Entrevistado 4: Creo que para mí significaría un poco de libertinaje y diversión porque pues el tenerlo pues te puedes desplazar. En esta edad pues te influencias de tus compañeros y amigos y entonces pues implica un poco de libertad y si vas con tus amigos pues más.*

*Entrevistada 2: ... No sé, siento que al tener coche tienes la libertad de viajar en el momento que tú lo requieras donde tú desees. Y son menos gastos económicos, así lo veo yo que mis familiares tiene coche y gastan muchísimo menos de lo que gasto yo en transporte.*

Mientras que circular con una motocicleta es una experiencia más personal, para el caso del automóvil es una experiencia de grupos de amigos. Los significados de la libertad son los mismos que la sociedad en general le atribuye al automóvil, pero aquí tiene un matiz: no sólo permiten mejorar los esquemas de movilidad y los tiempos; también permite divertirse mejor y permite ir a cualquier lugar donde haya

diversión. Más aún permite viajar de manera divertida. Estos significados se repitieron en todas las entrevistas.

Las quejas de los automovilistas fueron principalmente hacia los peatones, particularmente porque manifestaron que la mayoría de los conflictos los tenía con ellos. Al mismo tiempo los conflictos con automovilistas, motociclistas y ciclistas eran menos frecuentes, pero más graves cuando ocurrían.

*Entrevistada 2: No siempre son los que manejan los que se sienten dueños de la **calle a veces también los peatones sienten que por no traer coche pues tiene que respetarlos y si se quieren bajar pues ellos se tienen que detener forzosamente porque son peatones y no tiene coche.** Entonces creo que esa parte de que los que conducen se sienten dueños de la calle no es tan así también los peatones se han sentido de esa manera. Lo he visto, algunas veces lo he hecho.*

Este tipo de discursos se estructuran tomando como base la idea liberal de la igualdad ante la ley lo cual es una sobre simplificación de la realidad. Ese argumento está estructurado de la manera siguiente:

- El peatón y el automovilista tienen los mismos derechos.
- El peatón y el automovilista tienen el mismo derecho de paso.
- En un conflicto del uso del espacio vial y del derecho de paso el peatón y el automovilista son exactamente iguales.
- En un accidente el único responsable es el peatón porque era su responsabilidad ejercer el derecho de paso de manera adecuada en su turno.
- Cuando tiene derecho de paso el conductor no debe respetar a los peatones porque ambos tienen el mismo derecho de paso y la vulnerabilidad de estos últimos están por debajo de los derechos de paso igualitarios.
- Respetar al peatón imprudente implica renunciar al derecho de paso.

No se puede tratar de manera igual a entidades que son desiguales de base: las diferencias son “materiales” y evidentes. El peatón circula totalmente expuesto y en una colisión tiene más que perder: exigir que se les respete es exigir respeto por su vida e integridad. Este tipo de usuarios no se mueven a la misma velocidad, no ocupan la misma cantidad de espacio vial. Finalmente, el derecho de paso no suprime el derecho a la vida y a la integridad: en otras palabras, no se puede suprimir la jerarquía de movilidad porque el automovilista no puede pasar, aunque el semáforo esté en verde si hay un peatón.

No se puede circular sobre la vía pensando sólo en los derechos de paso propios. Y como ya se ha mencionado, la “necesidad” de circular a cierta velocidad no justifica ningún atropellamiento. Un automovilista sólo puede quedar libre de responsabilidad si el atropellamiento es resultado de una acción deliberada del peatón en donde no se puede ejercer ninguna contramedida: cruzar con prisa antes del semáforo no califica como acción por la cual se “pueda” atropellar a un peatón. Si un automovilista cae en transgresiones por tener prisa es juzgado con menos severidad que si lo hace un peatón, porque se considera que es imprudente por poner su vida en peligro, cuando en realidad no lo hace: sólo tiene prisa y su acción no pone en riesgo la vida de los otros. En cambio, los conductores que tienen prisa si se ponen en riesgo a sí mismos y a los demás, porque las velocidades con las que circulan son enteramente su responsabilidad, no la de los demás.

Particularmente los automovilistas fueron los usuarios más inclinados a culpar a los usuarios vulnerables cuando estos tenían accidentes. También fueron los más inclinados a hablar de la “igualdad” entre los usuarios del complejo vial, cuando de facto ejercían acciones que manifestaban su dominio sobre el espacio público. Esta insistencia en la “igualdad” entre los usuarios en un esquema de movilidad “desigual” indica una consolidación de su influencia sobre el espacio público, que además está presente en su codificación y organización. Sus victorias ideológicas y políticas han sido menos llamativas y directas que las de los otros actores sociales

que pugnan por el uso del espacio público. Sin embargo, tienen procesos económicos (Industria automotriz, constructoras) e ideológicos (ideología liberal, ideología individualista) que sostiene su uso de las vialidades bajo ciertos principios organizadores.

Los testimonios de los entrevistados, las observaciones, el material documental y audiovisual y las estadísticas disponibles soportan todo lo anteriormente dicho acerca de las conductas agresivas e “imprudentes” de los automovilistas. Siendo el actor vial con mayor impacto negativo en materia de accidentes de tránsito tanto como responsables de accidentes, como por número de víctimas.

### **13.3 Jerarquía de movilidad y codificación del espacio vial**

Una vez que se ha establecido que los conflictos entre usuarios del complejo vial conforman la base fenomenológica de los procesos que desembocan en la ocurrencia de accidentes es necesario estudiar específicamente las implicaciones de la jerarquía de movilidad de facto que se expresa actualmente en las vialidades. La jerarquía de movilidad que se ejecuta en el complejo vial es inversa a la que el reglamento de tránsito establece. Pese a los esfuerzos del gobierno y sociedad organizada, no ha sido posible transformar de manera contundente el funcionamiento de la jerarquía de movilidad. El automóvil en un sentido general está en la cima de los procesos de movilidad y sigue estableciendo las pautas y codificando los espacios y los flujos viales. La jerarquía de movilidad reconstruida a partir de lo obtenido en la investigación es la siguiente:

1. Vehículos que puedan imponerse mediante la fuerza (según la circunstancia).
2. Automovilistas.
3. Transporte público.

4. Transporte de carga.
5. Motociclistas.
6. Ciclistas.
7. Peatones.

Esta jerarquía se construyó definiendo quienes se apropiaban más del espacio vial, quienes ganaban el derecho al paso y quienes podían circular a mayor velocidad tanto a partir de las entrevistas como también a través de las observaciones. Respecto al número uno de la jerarquía de movilidad es circunstancial y por lo general se trata de cualquier vehículo de motor que pueda ganar el derecho a paso a la fuerza a los otros usuarios: desde el transporte de carga hasta automovilistas.

Esta jerarquía de movilidad que se aplica de facto a pesar de las regulaciones en la materia es la expresión máxima de los conflictos en la vialidad. Es la representación de la configuración actual de los procesos de movilidad expresada de manera abstracta. Los esfuerzos institucionales para hacer operar la auténtica jerarquía de movilidad establecida por los reglamentos de tránsito no han sido suficientes y por lo general se deja a la población decidir acerca de aquello invitándolos a ser “amables y prudentes”. Pese a la accidentalidad creciente el complejo vial es funcional, por lo que la resiliencia de cada actor vial ha sido clave para lograr el funcionamiento de los procesos de movilidad en esas condiciones. **Es necesario aclarar que no todo lo que sucede en el complejo vial es conflictivo, pero todo lo que tiene que ver con la ocurrencia de accidentes viales necesariamente viene del conflicto**, particularmente los problemas descritos a lo largo de este capítulo. De ahí la importancia de resaltar las dimensiones y aristas del conflicto vial en esta investigación, porque se trata de una investigación sobre accidentes, no únicamente un estudio del funcionamiento del complejo vial.

Reiterando lo anteriormente expresado la mayoría de las interacciones entre usuarios del complejo vial son en algún grado problemáticas, pero todas las interacciones previas a un accidente necesariamente son enteramente conflictivas. Las condiciones subjetivas y sociales de base que configuran la aparición de un accidente yacen latentes en la jerarquía de movilidad que se ejecuta de facto.

Ya se ha analizado la cuestión de los sentidos sociales que organizan los conflictos viales. Ahora es necesario estudiar cómo la significación y codificación de los espacios físicos también tiene que ver con la manera específica en la que se organiza el complejo vial y qué de esta organización tiene que ver con la ocurrencia de accidentes.

A grandes rasgos se puede decir que gran parte del complejo vial se organiza desde un “afuera”, por medio de los procesos de movilidad culturales. Éstos se viven como “exterioridad” porque estrictamente hablando, en los hechos los desplazamientos se ejecutan con base a codificaciones del espacio público. Las señales de tránsito, los semáforos, los mensajes de los otros conductores son codificaciones más o menos concretas. Salvo una eventualidad o circunstancia específica, la mayoría de los desplazamientos se basan en la codificación y la fuerza comunicativa de las palabras no tienen lugar, a condición de que se interrumpa el desplazamiento. En la interacción entre los usuarios, a no ser que exista un conflicto vial por lo general no median muchas palabras. “Sacar la trompa”, “amarrarse”, son expresiones posteriores a los actos que representan esas palabras.

Así como existe una semiología de la danza, también existe una semiología de los flujos viales y de los espacios viales: son dos procesos que se desarrollan en paralelo al interior del complejo vial. Cabe aclarar que los espacios físicos no agotan el sentido de los flujos viales, ni los flujos viales en la inmediatez tampoco determinan el uso del espacio. Pero aun así el trayecto, definido como el espacio

intermedio entre el punto de partida y el destino tiene una lógica propia que no se agota en lo que delimitan los espacios físicos. Incluso los flujos viales en abstracto y con un cierto proceso histórico pueden modificar los espacios físicos y los procesos de territorialidad. Los flujos viales no son únicamente la ejecución directa de la intención de los desplazamientos, sino constantes abstractas que tienen la capacidad de modificar la vía pública.

Se puede pensar el funcionamiento de los flujos viales como si se tratasen de entes fenomenológicos que crean y recrea en las acciones de los actores viales la lógica de los procesos de movilidad. Puede entenderse el sentido de lo social como el resultado de interacciones complejas entre los actores del complejo vial.

Tenemos entonces que son los procesos de movilidad manifestados en flujos viales concretos los que codifican el espacio vial. Hay que asumir entonces que cada espacio vial tiene una codificación general y una codificación particular que se puede estudiar analizando las dinámicas específicas que ocurren en ese lugar en determinado tiempo. Esta codificación no es puramente abstracta ni solamente referida a las señalizaciones del lugar, sino que es interacción social en su estado real y directo (Espinoza, 2007).

Las vías públicas se diseñan teniendo en cuenta un cierto ordenamiento racional, pero al mismo tiempo conviven con un nivel de desorden propio de los espacios constituidos en torno a los procesos de territorialidad. Las vías en específico se organizan en un cierto nivel de distribución al mismo tiempo que los procesos de territorialidad confirman y niegan esa misma organización. El accionar de los usuarios viales sobre los espacios de la vía pública introduce una nueva interpretación del espacio vial, que es del tipo "líquido", circunstancial, inmediato, pero que al mismo tiempo está organizado desde fuera en los procesos de movilidad culturales.



Algunas de las organizaciones más o menos racionales que se pueden observar en el complejo vial que se repiten con cierta regularidad en la accidentalidad son (Novoa, 2007):

- A mayor espacio en la vialidad, mayor velocidad del transporte, menor densidad de usuarios.
- A mayor densidad vehicular, mayor cantidad de accidentes.
- A mayor densidad vehicular, menor velocidad.
- A mayor velocidad, mayor letalidad.

En las observaciones realizadas se pudo concluir que había partes del sistema vial que estaban funcionando con alta densidad y altas velocidades. Eso significa que están dadas las condiciones mínimas para una alta letalidad y accidentalidad por igual. En otras palabras, muchos accidentes, por la densidad y muchos del tipo fatal y con heridos, por las velocidades.

Con la finalidad de verificar esta última cuestión se realizaron mediciones de velocidad en la vía pública con la aplicación para teléfono celular “speed gun”. La aplicación se calibró para captar a un área aproximada de 20 metros en escala para la pantalla del celular. El margen de error de la aplicación con esa configuración a esa distancia es de 10 km por hora; puesto que su funcionamiento óptimo es a los 50 metros.

Las mediciones se realizaron de manera discreta debido a que la presencia de una persona grabando con teléfono celular es considerada sospechosa. Para comprobar la precisión se registró primero la velocidad de las bicicletas para verificar que la aplicación estuviera bien calibrada, tomando como base la velocidad

promedio a la que los ciclistas circulan que es de 10-12 km por hora. Las mediciones se realizaron en los lugares, las horas y días con más accidentes según los datos ya especificados en los capítulos anteriores. Se realizaron 5 mediciones exitosas en cada lugar. El resto de los datos fueron desechados por ser poco consistentes. Los resultados se muestran a continuación.

<b>Medición de velocidad en Av. Chapultepec en cruce con Calle Salamanca</b>		
Tipo de vehículo	Velocidad	Observaciones
Automóvil	80 km por hora	Adquirió esa velocidad después de 3 segundos de acelerar en el cambio del semáforo a verde en Av. Chapultepec. El cálculo se verificó varias veces con otros autos
Automóvil	62 km por hora	Se midió esta velocidad durante el cruce sobre calle Salamanca
Ciclista	9 km por hora	Se midió esa velocidad durante el cruce sobre calle Salamanca
Motociclista	60 km por hora	Después del semáforo rojo sobre Av. Chapultepec
Camioneta	64 km por hora	Se midió esa velocidad durante el cruce sobre Av. Chapultepec
<b>Medición de velocidad en rotonda de Fuente de Cibele</b>		
Automóvil	16 km por hora	Circulando sobre la rotonda
Automóvil	22 km por hora	Circulando sobre la rotonda
Automóvil	35 km por hora	Circulando sobre la rotonda
Ciclista	9 km por hora	Circulando sobre la rotonda
Automóvil	40 km por hora	Circulando sobre la rotonda. Se presentó esa medida 4 veces.
<b>Medición de velocidad en Av. Rio Misisipi (rotonda de la Diana Cazadora)</b>		
Automóvil	20 km por hora	Después del semáforo en la rotonda
Automóvil	25 km por hora	Después del semáforo incorporándose a Reforma
Automóvil	40 km por hora	Saliendo de la Rotonda incorporándose a Sevilla
Automóvil	48 km por hora	Sobre la rotonda (medida con margen de error amplio)
Automóvil	30 kilómetros por hora	Sobre Misisipi antes del semáforo

Las mediciones indican que la combinación alta densidad de vehículos y altas velocidades están presentes en muchos puntos del complejo vial. Las rotondas cumplen su propósito teórico de resolver un cruce de vialidades complicado, acomodan al tránsito y producen una disminución de la velocidad (Elvik y Vaa, 2006). Sin embargo, en las dos rotondas observadas se han registrado de una gran cantidad de accidentes de sólo daños (ADIP, 2019).

En esos lugares la densidad de vehículos es muy alta en ciertas horas del día combinando con una leve alza de las velocidades registradas son lugares propicios para accidentes de este tipo. Para corroborar esta cuestión se realizaron unas observaciones complementarias en días diferentes a los indicados en las estadísticas. Mientras que las primeras observaciones indicaron que, a menor tráfico, mayor velocidad, las segundas indicaron lo inverso a mayor tráfico, menor velocidad. En algunos momentos esta generalización no se cumplía pues las velocidades comenzaban a aumentar aún con el tráfico y a pesar de la rotonda.

La avenida Chapultepec es otra cuestión. En ese lugar se combinaban altas velocidades con alta densidad de vehículos de manera consistente, lo que resulta incompatible con los límites de velocidad de 50 km por hora que tiene esta arteria principal (ADIP, 2019b). También se verificó que en esa parte de la vía no había radar de velocidad (ADIP, 2019c).

Para el caso de los accidentes registrados al interior de las áreas urbanas se debe considerar que la relación entre tráfico y velocidad es altamente relevante. La ciudad de México combina ambas: altas velocidades en avenidas muy concurridas. La regla general es que a mayor tráfico se circule a menor velocidad. Sin embargo, todos los vehículos aceleraban y eran obligados a acelerar por los otros porque la distancia entre automóviles era mínima, particularmente antes y después de la intersección

de vías. Esto producía un fenómeno altamente peligroso: **grandes cantidades de tránsito circulando a altas velocidades.**

A partir de este dato se deduce que los accidentes se producen en una tensión entre tráfico (densidad) y velocidad (movimiento). Cuando la tensión se desequilibra se producen las condiciones de un accidente por ejemplo cuando la velocidad rebasa las condiciones que exige la densidad. Siendo estos dos indicadores dinámicos, es decir, el sistema vial está en movimiento y las condiciones de velocidad y densidad cambian constantemente y de manera casi instantánea. Aun así, el flujo vial no se reduce a la inmediatez, puesto que la codificación del espacio vial existe de manera abstracta: los conductores reconocen las avenidas e identifican las dinámicas viales de cada espacio vial e incluso conocen las variaciones generales del complejo vial.

El análisis espacial de los accidentes es importante, pero no debe reducirse a ello la apreciación sobre los accidentes. Atacar únicamente los puntos negros (lugares donde se producen los accidentes) es atender síntomas y no el problema. (Espinoza, 2007). El complejo vial suele adecuar su funcionamiento a los controles de velocidad, desplazando los flujos viales a vialidades paralelas o transversales para conservar las velocidades deseables para los procesos de movilidad. Cuando esto ocurre, los puntos problemáticos se dispersan y diversifican.

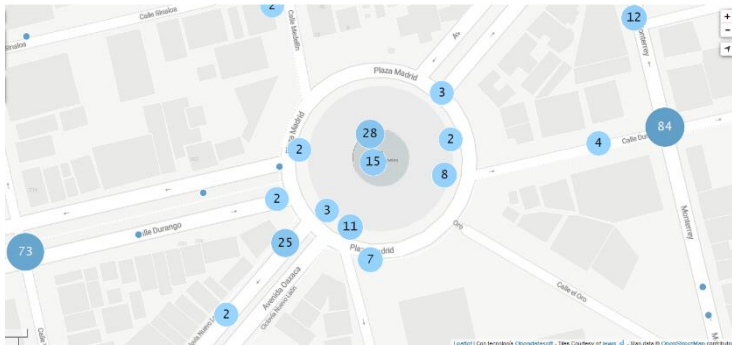
No sólo la velocidad es un indicador importante, también el derecho de paso, como ya se ha expresado. La codificación de las vialidades en los cruces está basada en los semáforos. Gran parte del flujo vial, los turnos de pasar y la prioridad de los cruces están definidos por el semáforo. El semáforo es el principal organizador de los pasos en los cruces. Respecto a este punto no hay nada más que agregar, el semáforo es en sí mismo la señal de tránsito que organiza la codificación del espacio vial en los cruces.

Cuando falta el semáforo en lugares concurridos el desorden vial aumenta considerablemente. Estos fenómenos ocurren cuando avenidas poco concurridas de repente comienzan a tener flujo vial importante. A partir de ese momento el tránsito no puede autorregularse de manera consistente y necesita que la vialidad sea dirigida por un sistema de turnos propio del semáforo. Se puede decir que el semáforo por sí mismo ha resuelto muchos problemas de movilidad y accidentalidad. Cuestión importante, pues como ya se ha visto, la mayoría de los accidentes ocurren en las intersecciones entre vías (Elvik y Vaa, 2006). Las estimaciones indican que el 70% de los siniestros viales que ocurren al interior de las ciudades son en las intersecciones (ONU-hábitat, 2016).

Sobre las avenidas, en las curvas y en las rotondas el derecho de paso tiene una lógica diferente y no está organizada de manera formal como tal. En la práctica observamos que los camiones pesados de carga circulan por carriles de alta velocidad, rebasan a los autos y arrebatan el derecho de paso en los cruces. Los automovilistas rebasan por la derecha, presionan a los ciclistas y motociclistas, cambian bruscamente de carril. En todos estos casos, la jerarquía de movilidad no pasa de ser una sugerencia, precisamente porque es muy difícil organizar los procesos de movilidad a ese nivel.

Como ya se ha mencionado las rotondas se usan para resolver cruces difíciles. Particularmente la fuente de Cibeles es una rotonda donde se interceptan 4 avenidas: Av. Oaxaca, Av. Durango, Av. Medellín y Av. El Oro. Como ya se ha afirmado en el resto del mundo las rotondas se usan como solución para los accidentes (Elvik y Vaa, 2006) y en este caso en esta rotonda ocurren accidentes. E incluso en el cruce antes de la rotonda se omite la presencia de semáforos precisamente porque en teoría, la rotonda debería resolver la movilidad del lugar. Esto demuestra que los propósitos con los que ha sido construido un lugar pueden ser modificados en un sentido disfuncional de acuerdo con la particularidad de la codificación del espacio vial que se funda en el lugar con respecto a los procesos

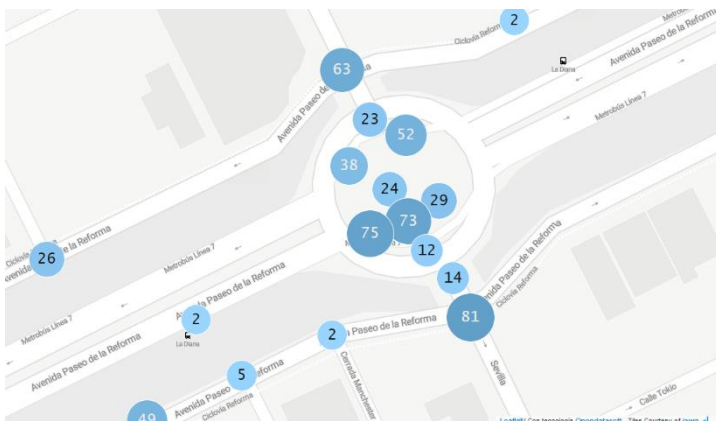
de movilidad específicos. Se observó que la mayoría de los accidentes ocurrían al interior de la rotonda como se muestra en el siguiente mapa.



Fuente: Incidentes viales reportados por C5

Algo semejante ocurre en la rotonda de la Diana Cazadora. Está concebida para resolver el complicado cruce con Av. Reforma. Pero la mayoría de los accidentes ocurren en la rotonda, en su parte interna. A diferencia de la rotonda de fuente de Cibeles si hay semáforos antes de la incorporación a la rotonda.

Fuente: Incidentes viales reportados por C5



En la fuente de la Diana Cazadora la mayoría de los accidentes se concentraban poco después del paso peatonal, al interior de la rotonda en su salida hacia reforma y en la intersección del carril del Metrobús línea 7. Lugares que nuevamente comprueban lo dicho sobre los conflictos sobre el derecho de paso: la mayoría de los accidentes en este caso no ocurren simplemente sobre intersecciones, sino sobre las intersecciones conflictivas.

En ambas rotondas los accidentes ocurren en el interior y en la salida hacia las vías. Se puede suponer que los automovilistas buscan recorrer la menor cantidad de camino posible, por ello se concentran en la parte interior de la rotonda, excepto si se van a incorporar a Avenida Reforma. Esto significa que querer circular por el camino más corto también produce conflictos viales. Esta codificación del espacio también estuvo presente durante las observaciones: los automóviles luchaban por obtener el cruce más breve en las calles que estaban dispuestas, se ponían del lado del cruce donde podían cambiar rápidamente hacia la otra vía. En suma, buscar el camino más corto posible incluso cuando se trata de metros y segundos produjo concentraciones en ciertos lugares y fue motivo de conflictos viales.

Resumiendo, entonces tenemos que la codificación del espacio vial se construye tomando como referencia los usos posibles de la vialidad de acuerdo con los procesos de movilidad. Los espacios y los flujos viales se afectan mutuamente. Pese a esta última afirmación, son los flujos viales los que establecen dinámicas operativas sobre el espacio vial. Los lugares pueden estar diseñados pensando en un cierto tipo de flujo vial, en una cierta cantidad de rutas y destinos. Sin embargo, los flujos viales modifican la codificación del espacio vial de manera determinante de tal forma que establecen nuevos códigos sobre el espacio vial.

No todas las codificaciones del espacio vial son conflictivas o necesariamente niegan a la jerarquía de movilidad ideal establecida en el reglamento de tránsito. Pero en su funcionamiento ideal actual sólo organizan el paso de los cruces, en este caso, el semáforo organiza con un alto nivel de efectividad.

Como ya se ha mencionado el sentido de los procesos de movilidad no se agota en la codificación del espacio y de los flujos viales, ya que también existen un conjunto de procesos socioculturales que organizan al complejo vial de fondo. Los procesos socioculturales de movilidad son una constante, en el sentido que conglomeran

significados que se repiten, resignifican y refuerzan como una externalidad que opera al interior del complejo vial. A su vez estos procesos son atravesados por otro orden de procesos políticos y económicos que también tienen su determinación al interior del complejo vial.

Hay que insistir nuevamente en que idealmente la infraestructura vial debería responder a las necesidades de movilidad de todos los tipos de usuarios del complejo vial. La realidad es que responde en su mayoría a los esquemas de movilidad propios del automóvil particular el cual mantiene un negocio multimillonario, tanto de venta de autos, como de construcción de caminos y puentes. No existen como tal, carriles confinados para motocicletas y bicicletas; el espacio peatonal está precarizado. Las inversiones destinadas a ampliar carreteras son mucho mayores a las destinadas a los otros usuarios del complejo vial. El mantenimiento de las vías de tránsito es realizado con mayor frecuencia que el realizado a las banquetas y puentes peatonales. Algunas ciclovías son espacios adaptados y las motocicletas no tienen vías propias.

Concluyendo este apartado hay que reiterar que la codificación del espacio público debe estar formulada desde la planeación de las vías de tránsito. Construir pensando en un uso adecuado e incluyente de la vía de tránsito, adaptarla a los nuevos usos propios de otros esquemas de movilidad debe ser prioridad. También es importante resaltar que el estado y diseño de las vialidades deben coincidir con el uso que se les da. Si existe una vialidad con uso de principal, dicha vialidad debe tener características de vialidad principal (Espinoza, 2007). Se debe abandonar toda improvisación en la organización de los espacios públicos y a su vez se debe adecuar toda la codificación de la señalización de tránsito acorde con los ritmos en los que los flujos viales cambian.



#### **14. Procesos de sentido del complejo vial que determinan la ocurrencia de accidentes**

En los anteriores capítulos se ha abordado la cuestión de los procesos del complejo vial que determinan la ocurrencia de accidentes desde la perspectiva de los procesos de movilidad y la interacción entre los usuarios. En este capítulo se abordarán esos otros procesos que no tienen que ver directamente con los procesos de movilidad pero que también están presentes en esta problemática.

La actual cultura vial de facto no privilegia la defensa de la vida y la integridad por encima de la actual configuración de los procesos de movilidad. No es que los procesos de movilidad deban estancarse, es que deben modificarse para dar espacio a una defensa activa de valores que protejan la vida y la integridad de las personas.

Una gran parte de las preocupaciones respecto a la vía pública de los entrevistados estaban relacionadas con la delincuencia e incluso se consideró muchas veces que los accidentes tenían una importancia periférica. No obstante, esa percepción no coincidía con lo que las estadísticas reflejaban, pues en ese entonces cuando se aplicaron las entrevistas tenían relativamente la misma importancia. La no intencionalidad de los accidentes y su vinculación con la idea de azar ha producido que se normalicen de múltiples maneras. Es decir, la normalización de los accidentes producía una invisibilización automática de las condiciones que los producen.

Aun así, los entrevistados consideraron que los accidentes eran un problema importante por los daños a la salud que producían, por los gastos de rehabilitación que pueden llegar a generar y por las cargas emocionales que producen en las víctimas y en sus familiares. Los accidentes de tránsito están significados como

eventualidades complejas que pueden producir una gama de consecuencias imprevistas y difíciles de resolver. Todos los accidentes generan gasto, desde los accidentes de solo daños, hasta donde existen defunciones. Por el contrario, los connatos de accidente no generan gastos, ni daños. Un connato de accidente se define como una posible colisión o empuje en donde no se completa la transmisión de energía de impacto por alguna razón. Muchos accidentes se consideran erróneamente connatos de accidente por una interpretación equivocada: un connato de accidente no es un accidente de baja energía. En todos los accidentes se completa la colisión o empuje y la fuerza de impacto se transmite completamente de acuerdo con el ángulo de impacto y la dirección de la fuerza. En los accidentes de baja energía también se completa el impacto y hay transmisión de energía; en un connato de accidente no.

Esta precisión se hace debido a que los entrevistados declararon haber sufrido un connato de accidente, pero en realidad habían sufrido un accidente de baja o media energía. Es importante hacer esa diferenciación porque en algunos contextos la frase “connato de accidente” se usa igualmente de manera equivocada. También hay que considerar que si el accidente genera daños leves o no genera daños mientras se complete la transmisión de energía y la colisión, sigue siendo un accidente.

Los entrevistados sin haber leído nunca un manual de seguridad vial, sin haber recibido ningún curso o plática formal afirmaron que los accidentes se podían prevenir, además de asociar fuertemente la ocurrencia de accidentes con la imprudencia. Este significado apareció con gran consistencia en todas las entrevistas lo que implica unas cuestiones importantes que hay que revisar.

La primera cuestión es la asociación automática de los accidentes con azar, lo que contradice a primera vista la idea de responsabilidad individual sobre los accidentes.

Ambas ideas parecían coexistir sin ningún problema en el discurso de los entrevistados sin que hubiese una aparente contradicción. En última instancia los accidentes fueron atribuidos en su mayoría a “la irresponsabilidad, la imprudencia, el descuido de la gente” lo que los desvinculó completamente de la idea del azar.

Pese a ello hubo una variación de esta cuestión. Cuando los mismos jóvenes entrevistados reflexionaban acerca de conducir a exceso de velocidad afirmaron que “no les iba a pasar nada” y si ocurría algo sería por “mala suerte”. En otras reflexiones surgió la duda ante la cuestión de que, si una acción era de alto riesgo, por lo que no estaban seguros si llegarían a hacerlo o no. Es decir, el considerar la posibilidad de que algo ocurra o no bajo ciertas condiciones de riesgo es considerar al azar como la determinación última que produce accidentes.

También se halló que los entrevistados en general juzgaban de diferente manera la situación dependiendo si ellos la llevaban a cabo o si eran otros los que la hacían. Si ellos conducían a exceso de velocidad sería cosa del azar si llegaban a tener un accidente. Por el contrario, si eran otros los que tenía el accidente por conducir a exceso de velocidad lo ocurrido habría sido por irresponsabilidad. Asimismo, siempre afirmaron que la acción de riesgo se ejecutaría con un control racional de la situación y con precaución. Esto significa que tomar algunas acciones de riesgo tiene de trasfondo algún razonamiento y siempre se consideró que se tendrían motivos “legítimos” para hacerlo. En otras palabras, se sigue creyendo que el azar es determinante en la ocurrencia de accidentes.

Asimismo se observó que una acción de riesgo tenía una connotación diferente antes y después de llevarla a cabo. Por ejemplo, cuando un entrevistado manifestó que en algunas ocasiones como peatón cruzaba a mitad de la calle corriendo aseveró que antes de hacerlo pensó que no era tan peligroso y en una reflexión posterior llegó a la conclusión de que si lo era. Pese a ello, afirmó que continuaría

haciéndolo. Esto significa que los usuarios del complejo vial en general evalúan con menor riesgo cualquier acción antes de efectuarla, no importando ningún otro dato de la realidad o razonamiento; esto incluso cuando la acción tiene alguna consecuencia negativa menor.

La segunda cuestión es la confirmación de la circulación informal de discursos formales creados por las instituciones que se reproducen efectivamente fuera de sus canales de comunicación habituales. Muchos de los entrevistados manifestaron conocer algunas medidas de seguridad vial, pero nunca identificaron la entidad gubernamental emisora de esas regulaciones. Por el contrario, afirmaron conocer esas regulaciones por medio de consejos de familiares y amigos. Cabe resaltar que la difusión de los discursos gubernamentales no depende necesariamente de los medios o canales por los que circula la información, sino con la relevancia que esa misma información tiene en términos subjetivos.

Tercero la idea de prevención de accidentes es una idea de vanguardia incluso hoy en día dentro de la literatura especializada. Probablemente la idea de la responsabilidad individual proveniente de la tradición liberal produce una inflexión respecto a la idea de accidentes relacionada con el azar. Los accidentes no les ocurren solamente a “personas imprudentes” que no toman medidas de seguridad. Tampoco todas las personas “irresponsables” sufren accidentes y en caso de sufrirlos no siempre reciben daños a la salud.

Afirmar que seguir un conjunto de medidas preventivas basadas en la prevención de conductas de riesgo prevendrá casi todos los accidentes (STCONAPRA, 2016) es una aseveración reduccionista e imprecisa. Con esa aseveración se omiten datos de la realidad de los accidentes que son de suma importancia como:

- El responsable de un accidente no siempre sufre daños en su salud, pero siempre causa daños en otros.
- Las víctimas de un accidente no siempre son responsables por el accidente.
- El que una persona siga todas las normas de seguridad no impide que otros la conviertan en víctima de un accidente. Es posible que una víctima de accidente siga las reglas de seguridad vial y no tenga conductas de riesgo.
- No seguir las normas de seguridad no necesariamente implica que se recibirán daños. Hay muchos ejemplos de conductores alcoholizados que causan un gran daño y ellos reciben daños menores.
- Seguir las normas de seguridad no impide que se dañe a otros. Ponerse un cinturón de seguridad no evita que un automovilista atropelle a un peatón, por ejemplo.
- Provocar daños no implica que se recibirán daños.
- Recibir daños no implica que se ha causado daños. Por ejemplo, en un choque automovilístico se reciben y se dan daños, pero en un atropellamiento sólo el peatón recibe daño.
- Ser prudente y responsable no implica que otros lo serán. Respetar los límites de velocidad y conducir con decoro no hace que otros no cambien de carril repentinamente (por ejemplo).

En suma, no hay una relación causal directa entre las medidas de seguridad vial basadas en conductas de riesgo y estar protegido contra los accidentes y lesiones como tal. Ese modelo de explicación falla porque es causalista, simplificador e ignora las complejas interacciones entre actores del complejo vial. Al seguir de manera ideológica y al pie de la letra la ideología liberalista se incurre en muchos pseudorazonamientos que no dan cuenta de la cualidad “relacional” del complejo vial. El complejo vial no se ejecuta como una suma de entidades individuales circulando sobre las vías, sino como un sistema complejo de relaciones e interacciones en muchos niveles de interpretación. En un modelo así es imposible que los accidentes ocurran por mera irresponsabilidad individual, ya que todo lo

explican las relaciones, sus jerarquías y las maneras específicamente históricas y concretamente culturales que se expresan en los procesos de movilidad en abstracto, en los flujos viales en concreto.

En suma, se puede concluir que cualquier acción de riesgo en el complejo vial tiene un efecto relacional. Circular por la vía pública a exceso de velocidad no necesariamente tendrá solamente un efecto para el conductor que maneja de esa forma (incluso puede que no lo afecte en absoluto), sino que el efecto es para todo el espacio vial por donde circula. En otras palabras, el que transita a exceso de velocidad pone en riesgo a todos aquellos con los que tiene alguna interacción en el complejo vial. Todas las acciones de riesgo de los actores del complejo vial tienen un significado vinculatorio y producen efectos inmediatos sobre los flujos viales y sobre las áreas por las que se circula.

Muchas acciones de riesgo ya han sido descritas en el capítulo anterior. En esa ocasión se revisarán las motivaciones cristalizadas en significados que impulsa más frecuentemente su ocurrencia.

El significado que más comúnmente se encontró con referencia a los conflictos de paso fue: **yo soy primero**→ **yo voy primero**→ **yo paso primero**→ **yo paso antes que tú**. Éste se convertía en **yo iba primero** si no se lograba ganar el derecho de paso. Este sentido antecedió a toda situación vial concreta, por lo que se pensaba en ejecutarlo sin importar el contexto, la situación específica o la jerarquía de movilidad. Ya en la situación concreta, se pensaba en razones específicas para justificar esa motivación, pero nunca al revés, pues no existen objetivamente hablando argumentos que haga válido que absolutamente todos los usuarios del complejo vial piensen al mismo tiempo que todos tienen derecho a pasar primero en todas o en la mayoría de las situaciones. Este significado no se ve afectado si las condiciones físicas impiden su ejecución, dado que se reformula de múltiples

maneras y según las circunstancias, porque es un significado muy abstracto. A veces puede significar simplemente adelantar a un automovilista en particular, en otras el querer ir lo más rápido posible dejando a muchos otros vehículos atrás. La variabilidad de interpretaciones era inmensa y pese a ello lo medular de su sentido se mantenía.

Muchos conflictos de paso ocurren por medio de ese sentido social, que lógicamente está basado también en la ideología individualista que no concibe ningún ordenamiento social más allá del que se organiza de espontáneo por medio del interés individual y la competencia. El pasar primero no sólo tiene relación con completar el recorrido en el menor tiempo posible, sino que se relaciona con un cierto nivel de reconocimiento del derecho a transitar libremente, como si un momentáneo “retraso” lo pusiese en entredicho.

Querer ser el primero no es simplemente una cuestión de instintos pues tiene significados culturales diversos, muchos de ellos independientes de los procesos de movilidad como tal. El hacer uso efectivo del espacio vial como un derecho de apropiación implica el defender por diversas cuestiones abstractas y concretas la idea de que todos y cada uno busquen por su propio beneficio “adelantar a los demás” en el camino.

El querer ser el primero en el derecho de paso también implicaba el tener poca consideración por el otro. Frecuentemente este significado, esta motivación estaba abiertamente manifiesta en muchos conflictos entre peatones y automovilistas, entre motociclistas y automovilistas. Es el fundamento por el cual se saltan semáforos, se “avientan los carros”, se acelera antes de que el semáforo cambie. En suma, todos los usuarios de alguna manera piensan que tienen que pasar primero que alguien, algunos con motivaciones puramente emocionales e incluso narcisistas, otros por motivos racionales e incluso políticos. De nuevo se reitera que

ese significado era previo a cualquier razonamiento o situación específica y que estaba directamente vinculado con el derecho de paso estrictamente validado por la ideología individualista y de libre competencia. No es simplemente **tengo derecho a pasar, sino tengo derecho a pasar antes que**. Este mismo significado iba acompañado de otro que le secundaba y le permitía completar la información **los demás se tienen que esperar porque yo estoy pasando**. En esta última afirmación se omite de manera indirecta la jerarquía de movilidad, porque para darle sentido a esa afirmación se tendría que preguntar ¿Quiénes se tienen que esperar y en qué situaciones específicas porque yo estoy pasando? Hacer la pregunta permite salir de los efectos alienantes de esas cristalizaciones de sentido, pero son preguntas que se formulan posteriormente, cuando ya se tienen “argumentos” que justifican el actuar de acuerdo con ese significado.

En ese sentido es frecuente que todos los usuarios del complejo vial sientan que sus acciones tienen motivaciones válidas y que se expresen la mayoría de las ocasiones mediante sesgos de confirmación favorables a su actuar cuando existe alguna situación que les compromete a asumir algún tipo de responsabilidad. A este tipo de postura infalseable se le conoce coloquialmente como “querer tener siempre la razón”. Como ya se ha mencionado anteriormente los automovilistas fueron el tipo de usuario que más tenían incorporado ese significado en su accionar.

La postura de “querer tener siempre la razón” se mantenía incluso cuando se trataba de justificar acciones incorrectas. En primer lugar, se descalificaba la autoridad de quien pretendía señalar la falta con el significado: **tú no eres quien para decirme que no lo haga**→ **tú no eres autoridad**→ **¿en qué te afecta a ti?** También se solía apelar a un consenso implícito que permitía cometer la falta con el significado: **si él lo hace (todos lo hacen) entonces yo también puedo hacerlo**. Ejemplos de estas pseudo argumentaciones aparecieron frecuentemente a lo largo de las entrevistas. Por ejemplo, cuando se llegó a cuestionar a los automovilistas por estacionar sus



vehículos sobre la banqueta aparecieron esos significados. Lo mismo cuando se le cuestionó a un automovilista por cruzar un semáforo casi en rojo.

También se encontró el siguiente significado tomando como referencia a los policías de tránsito: **tú no tienes autoridad porque eres policía y por tanto eres corrupto. Cualquier falta que yo cometa es menor a las que tú has cometido.** Estrictamente hablando la corrupción de la policía no habilita a nadie a cometer acciones que ameritan sanciones porque el mal comportamiento de los policías no justifica otras acciones malas. E incluso un mal policía puede aplicar bien el reglamento y las sanciones. A este razonamiento se le conoce como la cadena de complicidad asumida y se expresa de diversas maneras. Uno de los significados derivados es: **me dejas hacer, yo te dejo hacer** y se puede participar de él tanto activa como pasivamente.

La policía de tránsito será analizada con mayor detalle en un capítulo posterior. Se menciona aquí este significado porque forma parte de los sentidos organizadores de la cultura vial de facto que actualmente se ejecuta en muchos espacios viales en nuestro país.

Retomando el tema principal cabe señalar que son los automovilistas los que más frecuentemente crean estrategias para eludir regulaciones. Por ejemplo, son los automovilistas los que se organizan en redes sociales para avisar de la posición de alcoholímetros y operativos de seguridad vial. También es de dominio público que los conductores quieren conocer la posición de los radares de velocidad precisamente para eludir las regulaciones de tránsito al respecto.

Las acciones viales de riesgo y hostiles están tan naturalizadas que prácticamente se piensa que se puede hacer cualquier cosa permitida por la cultura vial de facto.

Los valores de esa cultura se centran en prácticas estrictamente individualistas, competitivas y basadas en la velocidad. No sólo se pueden ejecutar, sino que además se deben justificar incluso en contra de las regulaciones establecidas por la autoridad e instituciones. La normalización de las acciones de riesgo viales pasa necesariamente por una validación de estas. Porque se tiene prisa se justifica manejar a excesos de velocidad, por ejemplo. En otras palabras, lo que es incorrecto desde la perspectiva de las regulaciones es lo correcto desde la perspectiva de la cultura vial de facto.

Esta es una razón de fondo para que los conductores en general no acepten amonestaciones o correcciones. Desde su lógica ellos han hecho lo que tenían que hacer para transitar por la vía pública: pensar únicamente en sus objetivos, ignorar los derechos de los demás y ejercer el propio a través del dominio. Desconocer las necesidades del resto de los usuarios, tener una actitud hostil basada en la frase coloquial “si me respetas, yo te respeto; si tú me haces, yo te hago”, ha exacerbado la conflictividad vial. Mientras se sigan organizando desplazamientos viales en los cuales domina la prisa y el arrebato y en nombre de estos dos se circule por la vía pública buscando únicamente realizar objetivos estrictamente personales sin tomar en cuenta las interacciones con el resto de los usuarios seguirá existiendo el conflicto en las vialidades.

Por ello es imperioso transformar las significaciones sociales imaginarias que conforman la actual cultura vial de facto, para que a partir de una comprensión cabal del derecho de los demás a transitar por la vía pública se dé un auténtico reconocimiento del otro con el que se interactúa y se establece un cierto tipo de relación; que, aunque momentánea e inmediata en apariencia, en realidad es una relación más profunda basada en sentidos sociales. Eso sin tomar en cuenta el posible resultado de las relaciones conflictivas, que pueden derivar hasta daños a la salud e incluso la muerte.

### **14.1 La juventud como un actor vial específico**

Los estudios sobre la juventud con relación a los accidentes de tránsito se basan principalmente en analizar las maneras de pensar de los jóvenes para crear estrategias de intervención que impulsen una toma de conciencia que modifique sus conductas de riesgo. La teoría coincide en señalar que los jóvenes no evalúan bien el riesgo y que incluso tienden a buscarlo. Esto unido a su poca experiencia en la conducción conforma las causales básicas de los accidentes.

A esta perspectiva basada en la toma de conciencia y en la modificación de conductas de riesgo le faltan muchos matices, sobre todo en su caracterización de las víctimas de accidentes de tránsito. En los países desarrollados con alto índice de motorización es más probable que los jóvenes tengan acceso al automóvil particular y que comenzar a circular con automóvil en la vía pública forme parte de sus procesos de aprendizaje. Sin embargo, en nuestro país la mayor parte de las víctimas jóvenes son peatones de bajos recursos. La complejidad del problema supera por mucho las apreciaciones que se hacen desde la mirada de las conductas de riesgo.

Hacer estudios pensando únicamente en las conductas de riesgo de jóvenes conductores de automóvil no es estudiar el riesgo que los jóvenes tienen de sufrir un accidente, mucho menos en un país como el nuestro donde la tipología de víctimas es más diversa y compleja. Además, estudiar el fenómeno de los accidentes de tránsito es sustancialmente diferente si se hace tomando como referencia a los responsables del accidente que si se hace desde la tipología de las víctimas.

Es decir, la relación entre el accionar propio de la juventud y los accidentes de tránsito es transversal no causal, pero no por ello irrelevante. En otras palabras, las

acciones de riesgo propias de la juventud no necesariamente definen la posibilidad de sufrir un accidente, pero sí de causarlo. Es por ello por lo que en esta tesis más que analizar las conductas-acciones de riesgo de la juventud como si se tratasen de “cosas” o hechos concretos en una cadena de determinaciones; se estudia a la juventud como un actor vial más con todas sus implicaciones sociales y políticas.

Con esta perspectiva se abandona la clásica visión adultocéntrica que se dedica a “analizar” y “evaluar” a la juventud con el propósito de caracterizarla e intervenirla con estrategias que no resuelven el problema de fondo con respecto a los jóvenes como usuarios de las vías de tránsito.

En otro sentido se encuentran esas caracterizaciones que presentan a la juventud como un interlocutor indiferente que no toma en cuenta la información en materia de prevención de accidentes de tránsito. Si bien es cierto que esto es una realidad que se mantiene presente en algunos grupos y estratos de la sociedad actual no necesariamente las descripciones de su ocurrencia y emergencia son precisas. Lo que sucede más bien tiene que ver con que la juventud tiene información respecto a las conductas de riesgo viales, pero que pese a ello en su vida cotidiana no modifica su accionar. Aparentemente los jóvenes obedecen más a sus impulsos y a su necesidad de experimentar para adquirir experiencia y es por ello por lo que no necesariamente modifican su accionar como resultado de recibir información sobre riesgos.

Los discursos adultocentristas que definen al joven como “futuro adulto” contribuyen a la aparición de significados alienantes respecto a los procesos educativos (Aleman, 2013) y esto también podría ocurrir respecto a la educación vial. El sujeto joven es pensado como alguien que aún no ha completado su desarrollo, que todavía no ha madurado y se le asocia en automático con conductas impulsivas, irracionales y peligrosas (Soto, 2002). Pensar a la juventud como un proceso propio

de la biología que se enmarca en un cierto intervalo de edad ha sido una constante dentro de los estudios de corte biomédico. Se consideraba que el joven se encontraba dominado por sus impulsos, en un estado entre la naturaleza y la cultura (Castro, 2011).

Los estudios antropológicos demostraron que los procesos de juventud no eran únicamente biológicos ni en su forma ni en sus manifestaciones. Incluso se llegó a descubrir sociedades donde ni siquiera existía la juventud como tal, ya que se pasaba directamente de la niñez a la adultez (Urteaga, 2011). A partir de los resultados de estos estudios se fueron abriendo paso en las ciencias sociales las teorías que definían a la juventud desde una perspectiva sociocultural. La juventud ya no sería entendida solamente como un proceso biológico universal, sino que sería un proceso cultural determinado por la sociedad y el tiempo en el que tuviese lugar (Nateras, 2003; Valenzuela, 1997).

Precisamente porque los procesos de juventud se crean socialmente, las “juventudes” son múltiples y heterogéneas (Urteaga, 2011), pero al mismo tiempo forman parte de un mismo proceso social de transición, que contiene elementos comunes (Alemán, 2013). La juventud se define también como el proceso resultante de las relaciones de poder entre las generaciones (Brito, 1998).

Parte del proceso de aprendizaje de la juventud está vinculada con la salida a la vida pública. Los procesos de juventud están organizados en torno a un conglomerado de significados que organizan el accionar de los jóvenes. Estos significados no desaparecen al ser usuarios del complejo vial. En esa intersección se producen algunas condiciones específicas que son potencialmente peligrosas. Los jóvenes en su doble rol de víctima-responsable de accidentes de tránsito ejecutan una serie de actos específicos que configuran una tipología de riesgo en un sentido profundo.

En otras palabras, es la juventud como actor vital y el lugar socialmente construido de ser joven lo que produce las condiciones específicas de las prácticas de riesgo. No es directamente la biología y los impulsos, porque los actos de riesgo están significados socialmente y tienen propósitos definidos que no corresponden directamente con la satisfacción de impulsos.

Durante las entrevistas se identificaron algunas acciones de riesgo que, si bien no todas son exclusivas de los jóvenes, se consideró que ellos eran más propensos a efectuarlas.

Primero, en el caso de tener un automóvil no sólo se reflexionó sobre los significados relacionados con la libertad, también se relacionó al automóvil con la diversión y la adquisición de experiencia, dos de los procesos propios de la juventud. Lo divertido es una sofisticación del juego infantil, que incluye elementos lúdicos, pero que posee elementos propios y reta la seriedad del mundo adulto. La diversión consiste en hacer las cosas de manera diferente a la formal o a la racional. Es por ello por lo que los entrevistados consideraron que los jóvenes en general tomarían a juego el poseer un automóvil. ¿Qué significa tomarlo a juego? Usarlo para divertirse ignorando todas las responsabilidades y asumiendo una cierta cantidad de riesgos de facto sin comprenderlos del todo.

*Entrevistado 2A: ...Y pues sí, a veces los jóvenes tomamos en juego el tener un carro una moto en nuestras manos (...) pero yo si siento que sería por adrenalina otra razón por la que yo como persona llegaría a acelerar en un carro o en una moto.*

Al mismo tiempo se confirmó que el automóvil es un objeto de deseo para los jóvenes y que están relacionado con salir a divertirse con los amigos.

*Entrevistado 2: Creo que comparto lo que dice el compañero, creo que a la vez sería diversión y a la vez experiencia porque como dice **creo que a esta edad** todos quisiéramos tener un carro y llegar a la escuela y estacionarlos y que nos vean manejar el carro, bueno, eso es lo que yo creo. Y pues también sería como experiencia porque en ese momento estás viviendo una etapa de la vida tanto como una persona social normal que baja del carro tanto como cuando sube pues llevas detrás responsabilidad, no solamente tu vida, sino las de los demás y las de los peatones y pues creo que eso sería para mí.*

En esa asociación también apareció la diversión en centros nocturnos donde se consume alcohol. En este esquema de desplazamientos proyectados, manejar alcoholizado aparecía de manera automática sin ningún tipo de asociación artificial o forzada. Tener un auto implica usarlo para divertirse, parte de la diversión consiste en salir a centros nocturnos a beber alcohol.

*Entrevistado 1: Pues un día fui como un evento. Bueno, mis amigos acabaron todos desechos por el alcohol y yo como que más o menos iba así. Y pues me dijeron: “pues tómale” y ya empezó a... bueno, veníamos 8, pues ya nos repartimos en 2 coches. Un taxista me dijo: “unas carreras”. “Pues a ver, órale” (risas generales). Después de acelerar como que recapacité, si pasa algo sería mi culpa porque podrían fallecer mis amigos. Y dije “no, sabes qué, vete. Mátate tú”*

Precisamente la experiencia narrada por el entrevistado termina por asentar que no es cuestión de impulsos y mucho menos del tipo biológico los que inducen a los jóvenes a cometer acciones de riesgo. En el ejemplo descrito el joven estaba alcoholizado y aun así pudo recapacitar y no ejecutar la acción propuesta. Lo único que lo detuvo fue tener realmente en consideración a los demás acompañantes. Lo que demuestra que estrictamente hablando no hay errores propios de la cognición a esa edad, no hay mala evaluación de los riesgos como tal. Lo que hay es una serie de valores psico-culturales de la juventud que les impulsa con un sentido a cometer una acción divertida (es divertido manejar a altas velocidades).

Toda acción tiene un sentido psicosocial y no pertenece meramente a los impulsos. En un cierto nivel la estructuración de la psique humana está basada en ideas con carga emocional, en ese sentido el sujeto no es capaz de diferenciar estrictamente los impulsos “naturales” de los “creados socialmente”. En la medida que son contenidos significantes para la acción son equivalentes.

Insistir en que los actos impulsivos provienen del instinto o que son sólo irracionalidades sin explicación es insistir en normalizarlos y dejarlos desregulados. En lugar de proponer nuevas reflexiones sobre el accionar humano muchas teorías se quedan estancadas en describir procesos innatos, inconscientes a su vez que declaran que no se pueden modificar: *la inevitabilidad de la falta*. Lo cierto es que el testimonio del joven demuestra lo contrario, un proceso supuestamente cercano a la inevitabilidad fue detenido por una reflexión acerca del bienestar de los otros. Lo que debe de hacerse es comprender cabalmente el sentido de las acciones de riesgo (en lugar de simplemente describirlas) y proponer intervenciones con sentido subjetivo-social. A decir de Castoriadis brindar sentidos para el accionar social que sustituyan otros sentidos que existen de facto en situaciones similares a la descrita.

*Entrevistada 2A: Bueno, yo tuve una experiencia similar a la que dicen ellos. **Si es como joven como que agarramos la adrenalina de ir rápido en un automóvil.** En este caso yo tuve una experiencia iba con unos amigos míos Y como eran más o menos las doce de la noche, no había autos en las calles, bueno ya estaba todo vacío por así decirlo. Pero nosotros no sabemos quién viene de su trabajo, quien viene cansado y a lo mejor manejando con precaución. **Y pues yo creo que aquella ocasión iba algo rápido porque no había coches y nos sentíamos dueños de toda la carretera.** Y entonces como en una avenida venía un coche y al tratar de ir hacia esa dirección **pues casi chocábamos.** Y pues el señor sí nos gritó unas cosas y*



*yo creo que sí nos las merecíamos porque el venía tranquilo de su trabajo, con toda la calma del mundo y nosotros ahí como locos. Entonces no creo que esté bien pues a lo mejor ir a esa velocidad sea la hora que sea y más en calles. Pues a lo mejor en una autopista sí puedes ir rápido. Pero en una calle hay cruces y no sabes en qué momento va a salir un carro de un lado.*

En este relato aparecen cuestiones que ya fueron abordadas en anteriores capítulos por lo que resta únicamente el vincularlos con los procesos de juventud. Nuevamente aparecen los significados “manejar un auto es divertido, manejar a altas velocidades lo es todavía más”. El vínculo entre diversión y altas velocidades aparece constantemente a lo largo de las entrevistas. Manejar lento, es manejar aburrido, es manejar “como un viejo”. Los jóvenes tienen prisa, pero no es únicamente una prisa por llegar a un lugar, tienen prisa por experimentar. En estas significaciones también se confirman otras cuestiones ya analizadas respecto a la apropiación de la vía pública: quien maneja sin considerar a los demás lo hace porque se “cree” dueño de la calle, aquí expresado en un ejemplo concreto.

Parece que en el diseño de esta investigación sin existir ningún tipo de muestreo matemático la proporción de la tipología del responsable del accidente se cumple cabalmente y así también lo reflejan las estadísticas disponibles: que sería más fácil encontrar entrevistados automovilistas que narraran testimonios de potenciales conductas de riesgo que podrían causar daños a otros y a sí mismos que cualquier otro tipo de perfil de responsable de accidente. Como ya se ha mencionado los jóvenes de entre 18 y 21 años conductores son los principales responsables de accidentes (INEGI, 2016). Nuevamente hay que recordar que la tipología de las víctimas jóvenes es más compleja.

Sin embargo, la mayoría de los entrevistados afirmaron que no tenían acceso a un automóvil y los que si tenían era porque se trataba del vehículo familiar y no podían

hacer todo lo que quisieran con él. En caso de tener acceso a un automóvil familiar, los jóvenes lo cuidaban por los posibles costos de reparación derivados de un mal uso.

*Entrevistado 1A: Pues mi caso el automóvil no porque es más mi preocupación de que, o sea, como tal obviamente no es mío, es de mi papá y más por la precaución de que a veces voy con ellos y yo estoy a cargo de mi familia o de los que van conmigo. En segunda porque si destrozo el automóvil mi papá me lo cobra.*

Retomando la cuestión de la simplificación propia del enfoque de conductas de riesgo cabe constatar que los entrevistados coinciden parcialmente con la tipología de joven conductor con conductas de riesgo. Sin embargo, la tipología dominante es la de víctima de accidente ya que la mayoría de ellos han tenido conatos de accidente y accidentes de baja energía siendo peatones, ciclistas y motociclistas lo que coincide con las estadísticas en general.

Siguiendo esa discusión acerca de la tipología de los responsables de accidentes se encontró que los entrevistados creían que los jóvenes en general son los conductores más peligrosos del complejo vial, porque no suelen pensar en los riesgos. Algunos apuntaron a que este comportamiento se debía a que los jóvenes se sienten capacitados para asumir los riesgos, sin realmente estarlo.

Pese a ello, lo que se encontró es que los jóvenes entrevistados si gestionaban adecuadamente los riesgos, lo que sucedía es que creían tal vez equivocadamente que podían asumir o disminuir el riesgo. Por ejemplo, cuando un joven circulaba en automóvil por la calle a alta velocidad pensó que podría frenar fácilmente sin consecuencias. Sabía que estaba incurriendo en una acción de riesgo, sin embargo,

creyó que podría asumirlo o controlarlo. La diferencia del joven con una persona “madura” sería que este último no tomaría ese riesgo y menos solamente para divertirse.

La imprudencia y la inmadurez de los jóvenes estuvo directamente relacionada con esta cuestión: **asumir riesgos elevados por diversión o para experimentar cosas nuevas**. Como se trata de motivaciones no puramente racionales son cuestionables en la medida en que poner en riesgo la vida no se ve compensado solamente por la diversión o experiencia adquirida.

Idénticamente salir a la vía pública fue identificado como una actividad potencialmente divertida. Salir a la calle e incluso permanecer en el espacio público era visto de manera positiva, pese al peligro constante al cual dijeron sentirse expuestos. Respecto a lo último se expresó que los jóvenes salen a la calle en estado de alerta constante debido a la delincuencia.

*Entrevistado 1A: A mí en este caso la vía pública salgo a distraerme, ya sea sólo o con amigos, pero siempre voy de alguna manera con el temor de ir fijándome en mi entorno de quien me va siguiendo o quien se me hace sospechoso.*

Incorporando esta última cuestión tenemos que los procesos de juventud tienen relación con el espacio público en general. Las actividades divertidas de los jóvenes en su mayoría se llevan a cabo fuera de sus casas. A su vez, los jóvenes son el grupo de edad que más sale a la vía pública con la finalidad de divertirse. Lo que aumenta su exposición al riesgo de sufrir accidentes viales, así lo demuestra la tabla de defunciones por edad, donde las causas de muerte vinculadas con salir a la vía pública aumentan considerablemente durante la juventud y disminuye en la entrada de la edad madura (INEGI, 2016).

En su mayoría los entrevistados declararon que gran parte de sus recorridos los realizaban como usuarios del transporte público y como peatones. Como usuarios del transporte público no pueden ejercer acciones de riesgo como tal. Hay que analizar entonces cómo son los desplazamientos peatonales y si tiene alguna característica propia.

Respecto al comportamiento peatonal, también se afirmó que los jóvenes incurrierán en diversas acciones de riesgo entre las que destaca pasar por debajo de los puentes peatonales, pasar a media calle, pasar corriendo en medio del tránsito. En esta tesis se considera que formular acciones de riesgo para los peatones no tiene mucho sentido considerando que lo que hacen no es estrictamente de riesgo, más bien es el funcionamiento del complejo vial el que pone en riesgo a los peatones.

*Entrevistada 2: Pues voy caminando y soy muy desesperada porque no me dejan pasar y pasan muchísimos coches y si no me dejan pasar después de dos minutos estoy "es que no avanzan, no me dejan pasar" entonces me aviento sin pensar en lo que me pueda pasar. O igual, cuando veo que van bicicletas y yo voy caminando me paso. Y estoy así de "ah pues se tienen que esperar porque estoy pasando". Creo que son las únicas veces que he dicho eso.*

*Entrevistada 6: Pues yo en las cosas que he hecho y sé que estoy mal, pero lo sigo haciendo. Siempre cuando voy caminando por la calle cuando voy pasando no me fijo, no soy mucho de voltear si en la calle va a pasar, va a salir un carro. Y si me han llegado a pitar porque me paso y no me fijo. También como ella dice a veces soy muy aventada y digo "no, todavía alcanzo el tiempo". Y apenas si paso la calle cuando el carro ya está así a centímetros de arrollarme. Y también me bajo de la banqueta no me gusta mucho caminar por la banqueta porque hay mucha gente cuando salgo de aquí de la prepa.*

*Entrevistada 1: De hecho, aquí en el de la óptica pues todos se pasan por abajo (del puente peatonal), pero hay veces que arriba ves que están asaltando y dices “no pues mejor me voy por abajo” y todos nos pasamos en bolita para que no nos pase nada.*

Es el peatón el que supuestamente se “pone en riesgo” cuando incurre en acciones como las descritas, pero el resto de los usuarios de vehículos de motor con sus acciones “imprudentes” se ponen en riesgo no sólo a sí mismos sino a todos los demás. Es por ello por lo que es imperioso fundar una nueva valoración respecto al accionar de los peatones, que fomente una mayor tolerancia hacia sus errores y que comprenda el sentido de sus acciones. Sobre de esta cuestión ya se ha hablado, sólo queda agregar que estas acciones en particular son cometidas por los peatones en general sin que impliquen necesariamente los procesos de juventud.

En otro sentido, lo que si constituye una acción de riesgo deliberada es caminar alcoholizado por la vía pública.

*Entrevistada 3A: Sí, salí de una fiesta muy tomada y me crucé la calle y no me fijé y bueno yo venía... bueno mi hermano me recogió. Pero me dijo que me iba a atropellar y que empecé a gritar en la calle y la gente como que se empezaba a acercar. O sea, él me dijo que había gente. Su expresión, su rostro que estaba como preocupado, pero estaba también... dice que como que se acercaron a querer agarrar todo...*

*Entrevistado 2A: Una vez salí un poco ebrio y pues tuve una como una discusión con una persona que ni conocía. Pero como se me quedó viendo, me valió y me peleé... y pues al otro chavo casi lo atropellan y pues como yo me alcancé a quitar pues...*

*Entrevistado 5: De hecho, yo sí he ido caminando por la calle medio mareadito por haber tomado una o dos cervecitas, pero así, todo a las vivas porque sí me sentí de la patada ese día.*

Transitar por la vía pública alcoholizado si es una acción de riesgo vinculada con la juventud. Esto no quiere decir que sean los jóvenes los únicos que la llevan a cabo, sino que tiene una relación específica con la idea de diversión y experiencia. Los jóvenes de escasos recursos van a fiestas a pie y posiblemente en el transporte público y regresan de la misma forma. Igualmente ingieren alcohol, pero al no contar con medios de transporte particulares naturalmente tienen que transitar como peatones en la vía pública. Es posible que también aborden el transporte público en estado etílico, lo cual no sería ninguna sorpresa puesto que simplemente están usando los medios con los que cuentan desde su esquema de movilidad. La cuestión importante aquí es que consideran como un riesgo aceptable andar por la vía pública en estado etílico durante la tarde-noche solo por diversión.

La diversión y la necesidad de experimentar aparecen en todos los casos descritos. Lo mismo ocurre con la relación entre velocidad y motocicletas.

*Entrevistado 1A: Y en tercera en lo que si me gusta ir rápido es en la moto, pero pues a veces sí me han como querido... o sea, casi no propicio, pero... bueno, a la vez sí. Bueno algunas veces estuve cerca de que me pasara algún accidente, pero no, pero al momento de ir rápido si se siente bien de alguna manera. Nada más, no sé, no sabría explicar por qué, pero soy un conductor imprudente.*

Algunos entrevistados declararon que la motocicleta era un medio de transporte más divertido que el automóvil. Más personal, individualizado, con la posibilidad de “vivir” el ambiente circundante: sentir la lluvia, el viento, la velocidad de manera directa. La manera cuasi romántica de describir la experiencia en motocicleta indica que es una cuestión muy pensada y poco espontánea. El que se manifieste que se maneja una moto porque se siente bien no implica que su uso se reduzca a ese sentimiento de manera lineal.

*Entrevistado 3: Yo creo que, no sé si compartan la idea, pero en una moto es como de más personalidad y estilo. Y la diversión, yo lo vería así, disfrutas más como que el aire. Si llueve, así como que te mojas, una experiencia única que en el carro no (puedes tener) no lo vas a vivir.*

En suma, la experiencia en una motocicleta es más divertida, no solamente por la personalización de la experiencia (no se tiene que pensar en otros ocupantes en la mayoría de los casos) sino que además también está fuertemente vinculada con la velocidad. La motocicleta es más divertida porque en ella se experimenta mejor la velocidad.

*Entrevistado 2A: Bueno, yo no tengo moto, tampoco tengo carro, pero hace poco tuve la oportunidad de que uno de mis tíos que tiene una moto de carreras me la prestara. Entonces de alguna manera como dice mi compañero de alguna manera, aunque no era mía me aloqué tantito. Y pues obviamente en el lugar que estoy, que es Neza hay avenidas largas y avenidas cortas. **No me iba a pasar nada**, pero, así como que usted dice, se siente la adrenalina. Y pues sí, a veces los jóvenes tomamos en juego el tener un carro una moto en nuestras manos (...) pero yo sí siento que sería por adrenalina otra razón por la que yo como persona llegaría a acelerar en un carro o en una moto.*

La frase “no me iba a pasar nada” tiene un razonamiento previo que no es expresado directamente que tiene que ver con el tipo de avenidas por las que el joven entrevistado circuló. Después de reflexionar llega a la conclusión de que los riesgos eran aceptables, eso se trata de una evaluación del riesgo. El problema aquí es que la afirmación correcta es “no me pasó nada” y se desplaza a “no me iba a pasar nada” que tiene un sentido totalmente diferente. Ese desplazamiento de sentido también tiene que ver con la evaluación de riesgos, que se generaliza para un grupo de acciones determinadas a partir de las cuales no se puede concluir que no hay peligro en absoluto. De que se lleve a cabo una acción de riesgo sin ninguna consecuencia no se puede concluir que no hay riesgo y que no va a haber riesgo la próxima vez que se ejecute. Este tipo de error de cognición se llama “falsa generalización”.

*Entrevistada 3: Bueno, pues yo agarro la moto y no es como algo que me den permiso. Uno de mis primos tuvo un accidente muy fuerte y ya desde ahí dijeron que no iba a haber moto, pero pues vimos cómo y la conseguimos. Y pues no nos permiten como estar mucho ahí. Es que nosotros sentimos por así decirlo, adrenalina y es lo que nos gusta.*

Desobedecer a la autoridad para hacer algo entretenido (como andar en motocicleta cuando está prohibido) es a su vez también divertido. Sentir la adrenalina es “jovial”, lo que es festivo, gusta. Sentir, experimentar, vivir afectaciones novedosas todo el tiempo. Esa estructuración lúdica-performativa-educativa forma parte de los procesos de juventud.

Resumiendo, tenemos que la juventud desarrolla la mayor parte de su accionar tomando como referencia la adquisición de conocimientos mediante la experiencia directa, el performance de lo divertido y lo novedoso de experimentar-sentir cosas nuevas. Todas sus actividades incluyendo todas sus facetas como usuarios del complejo vial tienen ese matiz. La característica primordial es que esas actividades los llevan a tomar riesgos o a evaluarlos en una escala equivocada por lo que acaban asumiendo más peligros de los que pueden asimilar-resolver. Esta cuestión se encuentra presente en todas las acciones de riesgo descritas.

Sin embargo, ello no explica del todo la tipología de las víctimas de tránsito de la juventud, puesto que como ya se ha mencionado no todas las víctimas jóvenes de lesiones de tránsito incurrieron en comportamientos de riesgo. Un ejemplo concreto de eso se encuentra en el *caso del joven estudiante víctima de accidente de tránsito*<sup>11</sup> que se presentará en esta investigación. El caso es significativo porque

---

<sup>11</sup> El *caso del joven estudiante víctima de accidente de tránsito* es un ejemplo paradigmático que ilustra de manera concisa muchos de los bemoles de la atención pre e intrahospitalaria. Fue obtenido por medio de una entrevista y la información proporcionada por el familiar fue corroborada mediante numerosos documentos que indican diversos aspectos entre los que se encuentran ingresos, egresos hospitalarios, descripción de lesiones, diagnósticos, pagos por servicios. Estos documentos



no sigue ninguna de las tipologías de riesgo más comunes. El accidente narrado por un familiar no ocurre ni se deriva de ninguna de las acciones del joven, sino que es resultado de la mala conducción del chofer del transporte público donde él se trasladaba. Las consecuencias para la integridad y la salud del joven y para su familia son catastróficas. Hay que insistir en que todo ello sucedió sin que el joven hubiera incurrido en ninguna acción de riesgo. El accidente le ocurre de camino a su universidad donde iba a tomar clase, no de noche por haber salido a una fiesta.

Este caso rompe de manera paradigmática y casi irrefutable el modelo de prevención de accidentes basado en las conductas de riesgo, porque el joven no puede tomar ninguna medida para evitar ser víctima, ni a la inversa, el joven no es responsable de su propio accidente de ninguna forma. Dejando sin ningún valor teórico gran parte de las afirmaciones referidas a la prevención de las conductas de riesgo de los jóvenes y trasladando el problema a las auténticas causas: la relación conflictiva entre los usuarios del complejo vial, la responsabilidad ineludible de todos los usuarios de vehículos de motor en la seguridad vial y la omisión de parte de la autoridad que no analiza a profundidad este tipo de casos y no propone ningún mecanismo efectivo para resolverlos.

Como se verá más adelante en el capítulo siguiente se estudiará a fondo la opacidad de la que es objeto la complejidad de los accidentes de tránsito en los análisis simplistas que se han propuesto en casi toda la literatura especializada. Para el caso de los accidentes viales vinculados con la juventud la situación está aún más simplificada. A partir de esos análisis no se puede proponer una verdadera intervención transformadora de la realidad cuando a partir de esas construcciones teóricas ni siquiera se puede construir una tipología correcta de las víctimas. En esos enfoques se suele confundir indistintamente y de manera artificial los roles de

---

al contener información sensible no se pueden presentar aquí, e incluso con los datos proporcionados es posible identificar al joven estudiante, por lo que se recomienda discreción. Por esa misma razón no se expondrá todo el caso de manera directa, sino que será citado de manera dispersa a lo largo del texto para fortalecer argumentos en específico.

víctima con responsable de accidente. Cuestiones que deben ser analizadas por separado, precisamente para no causar más ambigüedad en el estudio de los accidentes de tránsito. A continuación, se construye una breve tipología para aclarar la cuestión de una manera más precisa.

- **Enfoque de conductas de riesgo para prevenir lesiones**
  - El responsable del accidente es por lo general también víctima del accidente.
  - El responsable del accidente es el accidentado más perjudicado en términos de salud.
  - Idea principal: los accidentes son causados por la imprudencia de la gente. El responsable del accidente por lo general es el más afectado.
  - Una víctima de accidente que no toma medidas de seguridad para prevenir lesiones es también responsable.
  - Una víctima de accidente que no usa cinturón de seguridad es responsable de las lesiones que sufre por no haberlo usado.
  - En general la víctima de accidente es también responsable por la lesión debido a que no tomó medidas de seguridad.
- Conclusión: el lesionado siempre es responsable directo o indirecto de su lesión por no tomar medidas de seguridad.
  
- **Enfoque complejo para la prevención de accidentes y lesiones (propuesto en esta tesis)**
  - El responsable de un accidente no siempre es víctima del mismo accidente que genera.
  - No siempre el responsable del accidente es el más perjudicado en términos de salud.
  - Puede haber más de un responsable directo o indirecto del accidente operando a diversos niveles, de diferentes maneras.

- Idea principal: Los accidentes son ocasionados por la complejidad del sistema vial y su funcionamiento específico. Las víctimas del accidente siempre son las más afectadas especialmente si son usuarios vulnerables de escasos recursos.
- Una víctima que no toma medidas de seguridad sigue siendo una víctima, excepto si es a su vez responsable por causar directamente el accidente.
- Una víctima que no cuenta con los medios necesarios para llevar a cabo las medidas de seguridad necesarias sigue siendo víctima.
- Una víctima que no conoce las medidas de seguridad y no puede aplicarlas en consecuencia sigue siendo víctima.
- Una víctima que no puede llevar a cabo medidas de seguridad alguna por la situación es una víctima vulnerada.
- Una víctima que lleva a cabo todas las medidas de seguridad no necesariamente puede contener o eludir el daño.
- Una víctima que es un usuario vulnerable y comete un error sigue siendo víctima.
- Una víctima que es usuario vulnerable y comete una falta, sigue siendo víctima.
- Conclusión una víctima de accidente siempre es una víctima y su tipología es mucho más compleja que la que se contempla desde el enfoque de conductas de riesgo individuales.

Con este pequeño ejercicio se ha puesto de manifiesto que la tipología de víctima/responsable del accidente basado en el enfoque de conductas de riesgo no sólo es sobre simplificador e insuficiente, sino también alienante e ideológico. Parcelas completas de la realidad quedan fuera de ese enfoque sólo para mantener una visión ideológica que valida hasta la extrema incongruencia una cierta idea de responsabilidad individual que no es aplicable para los procesos del complejo vial que generan accidentes.

Por su parte, a partir de la visión compleja del problema (aún en construcción) se han formulado tan sólo las mínimas variaciones necesarias para describir los fenómenos que fueron encontrados durante las entrevistas. Puede que existan una mayor variedad de fenómenos y variaciones de estos. Al mismo tiempo la tipología presentada basada en la complejidad todavía puede diversificarse y ampliarse hasta incluir procesos más densos y diversos. Lo cierto es que todas estas cuestiones terminan por confirmar la necesidad de enfocar esta problemática desde la complejidad.

### **15. Caracterización de la respuesta social organizada a los accidentes de vehículo de motor de la juventud**

Estrictamente hablando, hasta el cierre de esta investigación no existe una estrategia de atención y prevención de accidentes viales dirigida específicamente a la juventud en nuestro país. Se ha identificado el problema y se han realizado algunas acciones puntuales, pero por alguna razón no se ha integrado dentro de la agenda problemática del país el problema específico como tal.

En el tema de los accidentes de tránsito la respuesta social organizada se ha articulado en torno al accionar institucional del Estado-gobierno, pero no es esa su única expresión. Se define como respuesta social organizada a los accidentes de vehículo de motor a toda acción coordinada destinada a prevenir, resolver, contener y erradicar los daños causados por estos.

Por supuesto la respuesta del gobierno y su conjunto de instituciones suele ser la más visible y la más importante, pero no es la única. También está presente la respuesta de la sociedad civil (organizada o no en instituciones) a distintos niveles y regiones, la del voluntariado, las respuestas culturales, las respuestas familiares

y finalmente, la iniciativa privada. Todas estas entidades intervienen en la respuesta social organizada y forman parte de los procesos colectivos construidos en torno a la preservación de la salud y la integridad en las vialidades.

Si bien es cierto que el gobierno y su conjunto de instituciones son la vanguardia en regulación e intervención en materia de accidentes de tránsito (en teoría), también es cierto que la sociedad y sus instancias colectivas producen sus propios procesos protectores donde se desarrollan procedimientos y estrategias tanto formales como no formales que producen algún tipo de procesos protectores. E incluso, como lo es el caso de las instancias familiares, muchas veces contribuyen activamente en la resolución de problemas vinculados con los accidentes de tránsito y su participación es destacada.

No hay que pensar a la concentración de poderes de la sociedad como un ente totalmente centralizado, cerrado y ajeno a cualquier otro proceso de la sociedad. Lo cierto es que la respuesta social organizada se nutre constantemente de las contribuciones que todas las entidades participantes proveen para prevenir y atender los problemas. Durante la investigación se encontró a nivel prehospitalario una mezcla de atención operativa donde tanto el voluntariado, como miembros de la sociedad civil y la ciudadanía coordinaban con las instituciones de gobierno labores de rescate y traslado de víctimas de accidentes de tránsito. Una organización semejante que, aunque regional es impensable si se considera al Estado como ese ente total, absoluto y cerrado en sus dinámicas.

Por esta y por muchas otras razones se tiene que considerar a todas las entidades que participan en la respuesta social organizada a todos los niveles. De otra forma se incurriría en un reduccionismo “gubernamentalista” o “estatista” que no reconoce la capacidad de la sociedad para conformar respuestas a las problemáticas que surgen dentro del accionar cotidiano.

Cuestión aparte son las contradicciones subyacentes a los procesos de prevención y atención que emergen incluso al interior de las mismas instituciones del gobierno y que son reflejo de las contradicciones de la sociedad en general respecto al tema de los accidentes de tránsito. E incluso es posible observar que tanto al interior de las instituciones como en la vanguardia intelectual en materia de atención y prevención de accidentes siguen presentes significados simplificadores y alienantes que producen diseños de intervención operativos, pero parcialmente eficientes.

La respuesta social organizada de una sociedad constituida mediante instituciones de corte liberal en su sentido más restringido de la responsabilidad y el mérito individuales no puede entender de un modo cabal la complejidad de las relaciones en conflicto entre los actores del complejo vial. Relaciones conflictivas que se extienden también a los agentes de la atención, precisamente por la manera en la que se intervienen las contingencias.

Para resolver el problema de la accidentalidad es necesario que la respuesta social organizada pueda intervenir incluso al más alto nivel desde donde se organizan los procesos del complejo vial, pasando por la infraestructura vial, los procesos de movilidad y los procesos económicos e ideológicos. Sin embargo, la respuesta social en nuestro país tiene en su mayor parte un carácter paliativo, además de que no analiza ni cuestiona las determinaciones sociales complejas que producen los accidentes de tránsito.

Esto se debe en parte a que los procesos de atención y prevención de accidentes se ven como procesos perturbadores y entorpecedores de los procesos de movilidad, lo cual constituye la contradicción de base a partir de la cual la respuesta social organizada no puede operar de manera efectiva sobre las determinaciones que producen accidentes, ni siquiera a un nivel medio. Se puede decir que la

población en general como ya se ha visto en los anteriores capítulos se resiste a aceptar los controles de velocidad lo que demuestra que los procedimientos institucionales de nivel medio no se pueden aplicar de manera efectiva en el complejo vial.

La respuesta social organizada está condicionada por múltiples procesos externos e internos que limitan su capacidad de intervenir efectivamente y restringen su organización. No sólo por las contradicciones propias del complejo vial sino también por las que existen en la misma sociedad y que no necesariamente tienen que ver directamente con la respuesta social organizada como tal.

Hasta aquí se ha brindado una primera caracterización de la respuesta social organizada para permitir una aproximación inicial al concepto desarrollado desde la perspectiva compleja. Falta desarrollar las cuestiones específicas en materia de política pública, de procedimientos y estrategias concretas implementadas por las instituciones y sociedad organizada que se manifiestan en situaciones en concreto.

En ese sentido lo que es posible observar en un primer momento es la desorganización interinstitucional a nivel nacional, estatal, regional y municipal, con un conjunto de organismos y agentes de la atención públicos y privados que intervienen de manera diferenciada y dispersa el problema de los accidentes. Así como la ausencia de intervenciones de corte preventivo y educativo que estructuren los procesos de aprendizaje mínimos necesarios para construir la base de una nueva cultura vial.

Muchas instituciones hacen mucho énfasis en organizar y hacer más eficiente la intervención en materia de atención prehospitalaria, a su vez que no se integra una

red sólida de atención hospitalaria para los accidentes que pueda solucionar de manera rápida y eficiente las lesiones debidas al tránsito.

Faltan diagnósticos efectivos en todos los niveles de la respuesta social organizada, falta nuevos esquemas de intervención, faltan procedimientos y falta una auténtica coordinación. En ese mismo sentido, cabe mencionar que incluso la repuesta social no organiza sus procedimientos con fundamento en una debida vigilancia epidemiológica.

Son estos los primeros bemoles que podemos situar en un nivel abstracto, para así caracterizar de manera más crítica los alcances y posibilidades de la actual organización de la respuesta social. Eso sin dejar de tomar en cuenta las determinaciones económicas y políticas más generales que están presentes en la base de todos los procesos descritos, desde la conformación del complejo vial hasta la estructuración de la respuesta social.

### **15.1 ¿En qué consiste la complejidad de la respuesta social organizada?**

Aunque la complejidad tiene dimensiones numéricas y no es excluyente del razonamiento matemático, no es posible como tal medir la complejidad de un proceso. Se pueden medir aspectos, construir indicadores, sin embargo, en última instancia el nivel de complejidad de un proceso es una cualidad de ese proceso y sólo puede ser evaluado mediante un análisis cualitativo.

La cantidad de entidades pertenecientes a un proceso no necesariamente determinan su complejidad, más bien son las relaciones entre sus elementos y sus subprocesos emergentes supra, meso y sub unitarios los que definen su nivel de



complejidad. Es decir, entre más complejo es un proceso o sistema, más procesos internos y externos vinculados crea y desarrolla.

La emergencia de nuevos órdenes de organización, sub-organización y aparente desorden o desregulación, así como el incremento de plasticidad del proceso-sistema-complejidad determina también la complejidad de una entidad dada.

Como ya se ha observado, las enormes variaciones en la conformación del complejo vial en todas sus matrices de comprensión y en todos sus paralelismos indica un alto nivel de organización-plasticidad de sus procesos. El sistema vial genera constantes transformaciones en todos sus niveles, tanto en el exterior como en el interior de sí mismo. Y a su vez, tiene un alta tolerancia y resistencia a asimilar procesos de transformación y regulación. En otras palabras, el complejo vial es una entidad que concentra múltiples procesos que convergen como un todo replicador de su lógica organizativa y su plasticidad es también una manifestación inmediata de sus procesos autorregulatorios que lo mantienen funcionando como una totalidad abierta.

Aunque parezca una asimilación artificial la posibilidad del desorden, de la desorganización, de la desregulación forma parte de la plasticidad propia de los sistemas complejos. Los sistemas complejos toleran contradicciones en su interior a su vez que mantienen su cohesión. En este caso, los procesos de regulación y desregulación, de orden y desorden establecen un cierto tipo de interacciones concretas que vistas de modo particular pueden sugerir un nivel de disgregación de la unicidad del sistema. Sin embargo, aún en niveles altos de dispersión la lógica del complejo vial no puede ser suprimida y continúa operando en la manera en la que fue establecida para la unidad en su conjunto. Es por eso por lo que las intervenciones de la respuesta social organizada en esencia no logran transformar la conformación del complejo vial, sino que solo causan estrictamente hablando,

pequeñas divisiones entre sus elementos internos y sus interacciones. Esto último en parte porque las intervenciones están diseñadas según la lógica de la causa efecto, lo que necesariamente produce una modificación, pero no lo suficientemente sustancial como para considerar que se ha “intervenido” al complejo vial. Mucho menos puede decirse eso a un nivel más general.

El complejo vial, puede tolerar sin modificar sustancialmente su estructura de eventos interior múltiples intervenciones. La respuesta social organizada no interviene directamente en los aspectos relacionales de los procesos internos del complejo vial, ni necesariamente busca transformar el espacio público. Más bien busca adecuar su intervención al funcionamiento del complejo vial, lo cual en sí mismo es un despropósito, si lo que se persigue es disminuir la accidentalidad de manera sostenida y eficaz.

Tenemos pues, que los procesos del complejo vial que determinan la ocurrencia de accidentes están fuertemente vinculados con los procesos generales de la conformación del mismo complejo vial. De hecho, se sostienen mutuamente y mientras que desde la respuesta social organizada no pueda plantearse una visión crítica de fondo acerca de la conformación del complejo vial no se podrán diseñar auténticas estrategias de intervención transformadoras.

La conclusión más obvia que sigue a estos planteamientos es que estrictamente hablando, la gama de procesos de intervención de la respuesta social organizada no alcanza el mínimo de densidad necesario para intervenir a los procesos del complejo vial que se consideran conflictivos porque generan accidentes de tránsito.

De nuevo en el presente texto se insiste en el carácter paliativo de la respuesta social organizada. Sus actuales intervenciones están diseñadas para contener

daños a la salud que son evitables, para prevenir accidentes en entornos y dinámicas que son adversas de inicio para la salud y la integridad de los usuarios. Un ejemplo de esto es la frase: “Peatón, usa el puente peatonal porque no conseguimos que los automovilistas vayan a velocidades adecuadas”. En lugar de establecer una vigilancia efectiva de los controles de velocidad, de fomentar el reconocimiento del derecho de paso de los peatones, se diseñan estrategias que mantienen inalterado el carácter general de los procesos del complejo vial.

Las acciones concretas, incisivas y leves son intervenciones de baja densidad que sólo buscan aplicar medidas de emergencia sin mucha posibilidad de establecer en su lugar soluciones de larga duración y alcance. En otras palabras, no sólo tomando en cuenta los aspectos sociopolíticos culturales, ideológicos y económicos propios de nuestra sociedad en general, en lo concreto, la respuesta social organizada a los accidentes de vehículos de motor es simple en términos de su conformación procesal comparada con la complejidad de los procesos del complejo vial que desembocan en accidentes y es por ello por lo que en esencia no puede resolver esos problemas del todo.

La teoría nos dice que los procesos de menor complejidad no pueden intervenir de manera sustancial a los de mayor complejidad. Por ello, debe existir una determinada proporción entre la complejidad de la respuesta social y la complejidad de los procesos del complejo vial que desembocan en la ocurrencia de accidentes en un mínimo necesario.

No obstante, la respuesta social organizada a los accidentes de vehículo de motor por si misma tiene un alto grado de complejidad. Diversos actores, agentes, procesos, programas, heterogéneas asociaciones y configuraciones nacionales, estatales y regionales conforman un conglomerado de instituciones, agentes y actores sociales que tienen injerencia en materia de accidentes de tránsito.

## **15.2 Actores de la respuesta social organizada**

Los actores de la respuesta social organizada se definen como las entidades que tienen injerencia en materia de accidentes de tránsito, ya sea desde los procesos de prevención y atención.

Los actores de la respuesta social organizada a los accidentes de vehículo de motor están presentes en todos los niveles y formas de organización. Desde el ámbito internacional, nacional, regional, estatal y municipal; público, privado y de la sociedad civil existen instituciones y organizaciones que tienen injerencia directa e indirecta en los procesos de atención y prevención de accidentes.

Los actores definen la agenda de atención y prevención de accidentes según su nivel de atribuciones y movilizan a los agentes de la intervención directa. Organizan la respuesta social e interpretan en acciones concretas las directivas generales de la política pública, los planes de trabajo y los programas de acción.

### **15.2.1 Actores a nivel nacional**

Los actores institucionales a nivel nacional marcan la pauta del resto de las instituciones. Definen los procesos de atención y prevención de manera general en todo el territorio nacional. Los actores regionales replican las pautas principales y las adaptan a su modo de aplicación particular.

En este caso el actor principal es el Secretariado técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes (STCONAPRA). Es el órgano rector encargado de organizar la política pública en materia de prevención de accidentes. Corresponde al ámbito de su atribución la coordinación interinstitucional y multisectorial.

Según los documentos oficiales el STCONAPRA está presidido por la Secretaría de Salud (SS) y está integrado por representantes de otras instituciones entre las que figuran la Secretaría de Educación Pública (SEP), La Secretaría de Comunicaciones y Transportes (STC), Instituto Mexicano del Seguro Social (IMSS), Instituto de Seguridad Social y Servicios para los Trabajadores del Estado (ISSSTE), Desarrollo Integral de la Familia (DIF), Secretaría del Trabajo y Previsión Social (STPS), Procuraduría General de la República (PGR) y Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP).

#### **15.2.1.1 Panorama general de la estrategia nacional de seguridad vial: conceptos, leyes y prácticas institucionales**

El presente capítulo expone algunas cuestiones referentes a la estrategia nacional de seguridad vial, vista desde una perspectiva crítica. Se puso énfasis en la revisión de los conceptos aplicados en la formulación de la política pública, en las leyes implicadas y en las prácticas institucionales. Este apartado estará centrado en exponer los elementos problemáticos que han sido analizados minuciosamente para fundamentar la necesidad de diseñar una política pública basada en una visión compleja del problema.

#### **15.2.1.2 Referentes necesarios**

Antes de comenzar con la exposición, es necesario definir algunos conceptos para especificar los alcances teóricos del presente análisis.

Se define como política de seguridad vial a toda la legislación instrumentada en prácticas institucionales concretas que tengan por objetivo crear y preservar un

orden en la movilidad y las vialidades. Hay que hacer hincapié en que para ser considerada política pública debe contener ambos componentes: **estar presente en la legislación y tener prácticas institucionales concretas en ejecución**. Con esta precisión se elimina la ambigüedad de la que es objeto el concepto de política pública, puesto que existen acciones institucionales que no están directamente establecidas en la legislación. Y a la inversa, existe legislación que no tiene instrumentadas prácticas institucionales concretas; o que las tienen de forma parcial y por tanto no puede considerarse como tal una política pública.

Es posible analizar parte de los principios generales de la política de seguridad vial estudiando específicamente a la Estrategia Nacional de Seguridad Vial; ya que esto permitirá definir los referentes teóricos de su actual diseño. La Estrategia Nacional de Seguridad Vial enunciada en el documento del mismo nombre (DOF, 2011) implica una intervención extraordinaria, un agregado a los ordenamientos ya planteados con anterioridad en el marco institucional. Es un conjunto de acciones específicas que son resultado del compromiso adquirido por el Estado debido al "decenio mundial de acción para la seguridad vial", y tienen como objetivo principal disminuir los accidentes y las lesiones de tránsito. En particular, se tomarán en cuenta aquellas acciones debidamente expuestas en documentos oficiales.

Para un análisis documental riguroso fue necesario revisar y contrastar lo reportado en las publicaciones oficiales sobre el tema; puesto que son los productos normativos, intelectuales y de comunicación social más importantes generados por las instituciones. El marco institucional Estatal al asentar sus consideraciones en documentos oficiales ejerce la función de precisar posturas y campos de acción sin la ambigüedad inherente a los discursos sociales sobre el tema.

### **15.2.1.3 La creación del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes. Su subsecuente declive y posterior reestructuración**

En nuestro país, las primeras preocupaciones respecto al tema de los accidentes comienzan a aparecer tempranamente; así lo demuestra la creación del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes el 20 de marzo de 1987. En el decreto de creación del CONAPRA se pueden leer planteamientos de gran importancia, que ya desde entonces definían con suma pertinencia, lo que debería ser la base una política nacional de prevención de accidentes basada en un órgano rector específico. Pese a que se trataba de una entidad cuya función base sería la de emitir recomendaciones; por su estructuración interinstitucional<sup>12</sup> y multisectorial<sup>13</sup> (DOF, 1987) se puede decir que partía de una visión integral que buscaba hacer más eficiente e incluyente la toma de decisiones.

El CONAPRA proyecta con la creación de su estructura orgánica y con sus atribuciones iniciales ser un órgano interinstitucional y de acción multisectorial, rector en materia de prevención de accidentes. Como correspondería a una responsabilidad de tal importancia, su ámbito de competencia sería nacional, en consonancia con el pleno reconocimiento de la importancia que tiene la prevención de accidentes. Otra cuestión relevante que vale la pena mencionar es que el CONAPRA se crea en el más alto nivel de gobierno, como una institución autónoma, siendo presidido directamente por el secretario de salud. Esta particularidad es eliminada paulatinamente, quedando el ahora nombrado STCONAPRA como una unidad administrativa dependiente de la Subsecretaría de Prevención y Promoción de la Salud.

---

<sup>12</sup> La interinstitucionalidad se define como la colaboración entre instituciones.

<sup>13</sup> La multisectorialidad se define como la colaboración entre los órdenes de gobierno federal, estatal y municipal y de estos con sectores de la sociedad civil.

Más aun, pese a que los fundamentos legales del CONAPRA se conservan hoy en día, e incluso se han consolidado y han aumentado sus atribuciones; el organismo ha pasado por diversos procesos que le han redefinido, lo cual no representa un problema en sí mismo, hasta que, en un determinado momento, los conceptos de interinstitucionalidad y acción multisectorial se diluyen por completo. Hoy en día con motivo de la Estrategia Nacional de Seguridad Vial, parece ser que empiezan a ser retomados; eso sí, con una perspectiva diferente.

Durante años, la política nacional de prevención de accidentes se desarrolló de manera marginal, teniendo muy poca relevancia en la agenda nacional, así lo demuestra el cese de operaciones del CONAPRA. La evidencia documental muestra que el consejo dejó de funcionar por años, al no encontrarse casi ningún registro de sus operaciones. Sólo existe mención a una reinstalación durante el año de 1998, con el objetivo de aumentar su relevancia e impacto (STCONAPRA, 2015). Sin embargo, no se encontraron documentos aludiendo a las actividades realizadas durante ese periodo. Otro dato confirmatorio de la escasa actividad del CONAPRA es la expedición de su reglamento hasta el 22 de junio de 2011, 24 años después de haber sido creado el Consejo.

En este periodo, la situación del CONAPRA es bastante ambigua, puesto que "el 5 de julio de 2001, en el Diario Oficial de la Federación, se crea el Centro Nacional para la Prevención de Accidentes (CENAPRA), con nivel de Dirección General Adjunta dependiente del Centro Nacional de Vigilancia Epidemiológica y Control de Enfermedades (CENAVECE)" (STCONAPRA, 2015:3). La creación del CENAPRA no consolida la situación del CONAPRA sino todo lo contrario; pues parece ser una versión recortada de este último, que además parece estar enfocado exactamente a la misma área de acción. "El nuevo organismo, con nivel de dirección general adjunta, dependía del Centro Nacional de Vigilancia Epidemiológica y durante ese



año y el siguiente contó con un presupuesto de 500 mil pesos, el cual fue reducido en 2003 a 350 mil pesos" (2015: 62).

Efectivamente el CENAPRA resultó ser la versión recortada del CONAPRA, ya que el 19 de enero de 2004, cambia de adscripción para ser una dependencia de la Dirección General de Promoción de la Salud, y absorbe al CONAPRA (STCONAPRA, 2015:3). El descenso de estatus del organismo y el bajo presupuesto deja entrever que la prevención de accidentes no es prioridad del Estado en ese momento. El 2 de febrero del 2010, el CENAPRA pasa a llamarse Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes (STCONAPRA), unidad administrativa dependiente de la Subsecretaría de Prevención y Promoción de la Salud (STCONAPRA, 2015:4). Como se puede observar, durante este periodo, las redefiniciones del CONAPRA no necesariamente fortalecieron su organización.

El CONAPRA originalmente se instituyó con representantes de todas las secretarías que presumiblemente tendrían competencia en la materia. Los fundamentos de creación del CONAPRA estaban basados en una visión estructural integral y esos elementos se expresan sólidamente en su conformación originaria. Actualmente esa estructuración no es operativa en su totalidad. Hay menciones escasas de la participación consistente de otras instituciones. Por ejemplo, está la mención del llamado "Acuerdo CONAPRA 03-ORD.1-2011 en donde las instituciones que conforman el Consejo Nacional de Prevención de Accidentes se comprometieron a contribuir en la ejecución y cumplimiento de compromisos, acciones, objetivos y metas de la Estrategia Nacional de Seguridad Vial 2011-2020" (SS/STCONAPRA, 2016:80). También se menciona la participación de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en la formulación de la Estrategia Nacional de Seguridad Vial 2011-2020 y posteriormente en unas auditorías de seguridad vial (STCONAPRA, 2015).

La evidencia documental indica que el STCONAPRA está actualmente conformándose y consolidándose, de lo que se puede deducir que su conformación legal no es plenamente operativa. Pese a que la SCT ha estado en años recientes colaborando con la STCONAPRA, en el año 2011, la SCT plantea la necesidad de "crear un Sistema Integral de Seguridad Vial constituido por un Consejo Nacional de Movilidad y Seguridad Vial que serían el núcleo rector de este Sistema, manteniendo un funcionamiento en red entre las Secretarías de Comunicaciones y Transportes, Seguridad Pública, Salud, Educación Pública, Economía e instituciones de entidades federativas y municipios."(SCT, 2012:61). Con este planteamiento se deja entrever que la SCT no consideraba al STCONAPRA ese núcleo rector y por eso plantea la creación de uno.

No obstante, se afirma que recientemente "el STCONAPRA ha impulsado la colaboración intersectorial y con la sociedad civil a través de acuerdos de trabajo y cooperación, particularmente entre instituciones como SCT, Policía Federal, CAPUFE, Secretaría de Turismo (Sectur), IMT, INEGI, Federación Internacional de Automovilismo (FIA), Secretaría de Economía, instituciones privadas y comerciales, entre otras" (STCONAPRA, 2015:61). No existe información concreta debidamente expuesta sobre esos acuerdos en la misma documentación del CONAPRA, ni tampoco se detalla cómo estos acuerdos se circunscriben dentro de la Estrategia Nacional de Seguridad Vial. Lo que se encuentra son las habituales declaratorias de colaboración en materia de prevención de accidentes, que repiten insistentemente los fundamentos generales, los datos técnicos y que describen vagamente gestiones, sin hacer referencias a acciones concretas basadas en metas e indicadores. Aunque sí se detalla la colaboración de la SCT en el "Informe sobre la situación de la seguridad vial, México 2015"; al parecer su colaboración todavía es limitada y parece que recién se está incorporando su participación al marco general de la Estrategia Nacional de Seguridad Vial.

En varios documentos se deja entrever que el STCONAPRA todavía tiene escasa comunicación y pocas áreas de colaboración con otras instituciones, que, aunque son mencionadas, no se exponen datos puntuales de su contribución a la estrategia nacional, no hay informes oficiales de ningún tipo de colaboración integral como se requiere para afirmar que existe interinstitucionalidad y acción multisectorial.

Retomando el tema de la cooperación interinstitucional, se carece de evidencia sólida de su consolidación. En otras palabras, se necesita verificar los productos concretos de la colaboración interinstitucional y de acción multisectorial con referencia a datos precisos y con indicaciones claras de la inserción en el marco general de la Estrategia Nacional de Seguridad Vial. Los productos concretos (formulación, aplicación y evaluación de estrategias apoyadas en datos), basados en evidencia, hasta el momento, sólo provienen del STCONAPRA.

La fragmentación de atribuciones entre secretarías y entidades gubernamentales con atribuciones en materia de seguridad vial no ha ayudado ni ayudará a los objetivos principales de la Estrategia Nacional de Seguridad Vial y es imperioso fortalecer al STCONAPRA y darle más atribuciones interinstitucionales y más presupuesto para poder impulsar una auténtica política nacional de seguridad vial. La Estrategia Nacional de Seguridad Vial requiere de un esfuerzo extra de lo hecho hasta ahora: es imperioso consolidar y definir las funciones del STCONAPRA. Hay que decir que la participación multisectorial no consiste simplemente en llamar a la colaboración a otras dependencias, organizaciones civiles y organismos privados, hacer reuniones para discutir el tema, y firmar acuerdos de trabajo. Todo ello se queda solamente en las buenas intenciones y no se traduce en acciones concretas basadas en metas e indicadores. Con ese enfoque es poco probable realizar la integración de acciones en torno a una meta común. Además, se prefieren acciones

con menor costo y se omiten otras, por ejemplo, rediseñar los entornos urbanos para responder a las necesidades de movilidad de los usuarios vulnerables, lo cual requeriría inversiones importantes y al mismo tiempo produciría beneficios duraderos.

Otro problema detectado como un obstáculo para el trabajo entre instituciones fue la existencia de una especie de práctica discrecional al margen de los objetivos de las instituciones. Parece ser que determinadas personas al interior de las instituciones impulsan una separación estricta de funciones con el objeto de resguardar algún sistema de méritos personales. En los documentos hay evidencias de que algunos funcionarios tratan de apropiarse a toda costa de los méritos de las acciones con la intención de concentrar una especie de capital laboral y político. No pocas veces un cambio de mandos culmina con la subsecuente interrupción, reinterpretación y replanteamiento de procesos e iniciativas que deberían ser institucionales y tener continuidad; y no como iniciativas individuales sin continuidad atribuibles solamente a ciertos personajes. También "se ha identificado que la principal problemática en las entidades federativas corresponde a la falta de interés político y ausencia del tema en las agendas públicas de las autoridades. Aunado a ello, el perfil y el nivel de responsabilidad de los responsables del Programa de Seguridad Vial es, en general, insuficiente, lo que les impide establecer una mayor autoridad y convocatoria entre los participantes de los COEPRA, por lo que los acuerdos muchas veces no son llevados a término" (SS/STCONAPRA, 2016:25).

Es lamentable que el país se haya situado en la vanguardia de la prevención de accidentes al crear un órgano central que podría emitir recomendaciones y facilitar la toma de decisiones y después lo haya abandonado casi por completo. Este proceso de declive de este organismo en particular es evidencia de una discontinuidad en la estructuración de la política pública de nuestro país. El CONAPRA no se abandonó solamente por falta de interés político, se abandonó

porque los principios básicos que lo constituían partían de una visión estructural que fue abandonada y sustituida por otra. Está claro que se pasó de una visión integral del problema de los accidentes, a una fragmentada y causalista basada solamente en la factorización. Esta fragmentación en el diseño y la implementación de la política pública no ha podido ser superada y los esfuerzos de coordinación son insuficientes, puesto que siguen produciendo acciones parciales e incompletas. Los esfuerzos de integración seguirán siendo infructíferos ya que las instituciones gubernamentales están diseñadas bajo el supuesto de la división de funciones y la especialización. Por lo que la única manera de coordinar realmente esfuerzos es constituir un órgano rector que pueda hacer diagnósticos, impulsar la toma de decisiones, supervisar y ejecutar la coordinación institucional.

Después del desmantelamiento del CONAPRA los accidentes viales desaparecen de la agenda problemática del país, lo cual habla de la escasa relevancia social que tiene el modelo de prevención de accidentes. La actual política de seguridad vial de nuestro país fue impulsada en su totalidad por la agenda de los organismos internacionales, especialmente por la ONU y la OMS. Durante el año 2011 la Asamblea General de las Naciones Unidas decreta el inicio del Plan mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020 (ONU, 2011) tomando algunas de las recomendaciones contenidas en la Estrategia quinquenal de la OMS para la prevención de lesiones por accidentes de tráfico OMS (2002).

Nuestro país se suscribe al Plan de seguridad vial impulsado por la ONU y en el 2011 se publica en el Diario Oficial de la Federación la Estrategia Nacional de Seguridad Vial 2011-2020 (DOF, 2011). En ese documento se expresa de forma sintética la mayor parte de las recomendaciones de los organismos internacionales.

#### **15.2.1.4 El fundamento principal de la Estrategia Nacional de Seguridad Vial es causalista**

Los documentos oficiales declaran insistentemente la necesidad de incorporar una visión integral sistémica al análisis de la problemática de las colisiones viales. No obstante, aunque se diga que las actuales estrategias en ejecución están diseñadas con un enfoque de sistemas, la realidad es que son intervenciones causalistas, que además fueron reinterpretadas y reducidas a un conjunto de acciones preventivas todavía más acotadas.

La ONU (2011) declara que las acciones principales a llevarse a cabo son: uso de cinturón de seguridad, alcoholimetría, uso de silla de sujeción para infantes, uso de casco para motociclistas y ciclistas. Aclara que estas acciones deben ser acompañadas por 3 componentes principales. El primero, la estandarización de la legislación, el segundo, una correcta aplicación de las normas de tránsito, la tercera, las campañas de sensibilización, en ese orden de importancia. Además, se responsabiliza de la seguridad vial en primer lugar a los “administradores” del sistema vial.

La STCONAPRA dice compartir esa visión, sin embargo, la deforma al interpretarla desde su visión epidemiológica-causalista, propia de los teóricos del grupo de la “nueva salud pública” (Abrantes y Almeida, 2002). Entonces, los componentes de la estrategia dejan de ser elementos que deben ser aplicados rigurosamente por los gobiernos para transformarse solamente en una cuestión de “toma de conciencia” de los individuos.

El STCONAPRA considera la "modificación de conductas de riesgo" como el eje principal de la estrategia nacional (CENAPRA, 2009, 2011, 2012, SS, 2014a, 2014b;

SS/STCONAPRA, 2016) y además la plantea como la actividad central a llevarse a cabo. En ese enfoque desaparecen repentinamente de la reflexión las complejidades propias del sistema vial, como son los procesos de conformación de la infraestructura, la expansión de la motorización, la legislación, la regulación del transporte, las normas sobre los vehículos, las dinámicas viales y la cultura; aspectos que, aunque se mencionen, en realidad no se toman en cuenta ya que se consideran como mero contexto. Desaparecen también los problemas de los peatones, los cuales de aplicarse todas las estrategias principales sugeridas aún seguirían aumentando sus defunciones porque ninguna de esas intervenciones enfocadas en “las conductas de riesgo” están directamente dirigidas a ellos. E incluso actualmente el enfoque de la “nueva salud pública” culpabiliza a los peatones de su vulnerabilidad en el sistema vial y está definiendo cuáles son sus conductas de riesgo.

Cito textualmente: “Las lesiones por tránsito son, en su mayoría, el resultado evitable de comportamientos de riesgo como: conducir bajo la influencia del alcohol, no usar cinturón de seguridad ni los dispositivos de retención infantil, conducir a velocidades inadecuadas, no usar cascos para motocicletas, entre otros” (SS, 2014b:11). Llama la atención que en esta definición los factores de riesgo pasan a ser ya directamente comportamientos de riesgo y aunque parece natural la transición de un concepto a otro desde la perspectiva de la salud pública, en realidad se trata de conceptos diferentes. Mientras que la presencia de un factor de riesgo puede deberse a diversas cuestiones, los comportamientos de riesgo siempre se deben a la acción u omisión directa del individuo en particular.

Ciertas corrientes de la “nueva salud pública” siempre buscan responsabilizar al individuo por el cuidado de su salud, lo cual en sí mismo no representa problema alguno, hasta que ese postulado encuentra sus limitaciones en la misma realidad. Y ahora se busca que sean los usuarios los principales responsables de la

seguridad vial, pues con la adopción de conductas seguras se reducirá “la exposición a (...) *los factores de riesgo* por medio de intervenciones preventivas, por lo que (...) se busca contribuir a la adopción de conductas seguras de los usuarios de las vialidades mediante acciones de promoción de la seguridad vial, campañas informativas sobre las principales medidas de prevención de accidentes de tránsito, así como a través de la capacitación y sensibilización de la población<sup>14</sup>” (SS, 2014b:11).

Pese a que el STCONAPRA afirme que parte de una visión sistémica que reconoce la complejidad de los procesos de movilidad vial (SS, 2014b); en realidad se fundamenta en una visión "causalista", a partir de un modelo epidemiológico de corte preventivo enfocado en la modificación de "conductas de riesgo". Este enfoque no es sistémico ni integral, sino causal, en el mejor de los casos multicausal y deja la mayor parte de la responsabilidad en los usuarios del sistema viario. Planteamientos contrarios a los de la OMS, que propone "traspasar gran parte de la responsabilidad de los usuarios de las vías de tránsito a los diseñadores del sistema de transporte vial, entre los cuales destacan los responsables de la gestión vial, la industria de la automoción, la policía, los políticos y los órganos legislativos (...) hay muchos otros agentes que también son responsables de la seguridad vial, tales como los servicios sanitarios, el sistema judicial, las escuelas y las organizaciones no gubernamentales. Los usuarios de las vías de tránsito tienen la responsabilidad a título individual de atenerse a las leyes y reglamentos" (OMS, 2011:10).

Se dice tener evidencia clara de que las pláticas de sensibilización contribuyen a la disminución de los siniestros viales (SS, 2014b) no obstante, esta aseveración no se argumenta lo suficiente, como si al afirmarla se apelara a un consenso implícito.

---

<sup>14</sup> Las cursivas son mías.



No se citan datos concretos, no se contrastan estudios ni se citan fuentes que dimensionen de manera precisa cual es la validez real que tienen las campañas de sensibilización; por lo que parece ser que más bien se cree que son efectivas. Siendo las campañas de sensibilización y de transmisión de información sobre salud uno de los elementos centrales de las estrategias de prevención de la actual salud pública, éstas requieren de una mayor argumentación y demostración de su supuesta efectividad y validez. Por supuesto, no hay que confundir las campañas de sensibilización con los procesos de educación y reeducación, ni con otras estrategias de comunicación institucional.

En oposición a lo contemplado por la STCONAPRA, es igual de importante fortalecer las acciones de los agentes de tránsito, así como las estrategias de comunicación social y sensibilización: "Los cambios más positivos en el comportamiento de los usuarios de las vías de tránsito se producen cuando la legislación sobre seguridad vial se acompaña de una aplicación firme y constante de la ley y de campañas de sensibilización pública" (OMS, 2015:5).

Para terminar este apartado hay que señalar que el enfoque de la responsabilidad individual del cuidado de la salud, de la salud pública sólo puede funcionar relativamente cuando se refiere a cuestiones sobre las cuales el individuo puede tener relativo control. Esta condición no se cumple en la problemática de las colisiones viales, puesto que existen cuantiosos elementos que no están bajo el control del usuario.

#### **15.2.1.5 Reflexiones respecto de la política nacional de seguridad vial**

Según los datos epidemiológicos las actuales intervenciones en materia de seguridad vial en algún momento consiguieron mínimos avances. Se logró una

relativa estabilización y según algunos indicadores se disminuyó el número de accidentes y defunciones, pese a que la evidencia sugiere que las condiciones del sistema que las producen todavía siguen presentes. Aunque existe una disminución en la incidencia de los "factores de riesgo", el sistema sigue manteniendo en proporción los mismos problemas. Los principales beneficiados de las medidas de seguridad implementadas han sido los ocupantes de vehículos, tal y como era de esperarse, ya que la mayoría de las acciones preventivas estaban encaminadas a ellos. No sucedió así con los peatones, quienes actualmente tienen la mayor cantidad de fallecimientos. De ahí la importancia de establecer acciones específicas para resguardar a los usuarios vulnerables (SS/STCONAPRA, 2016).

Las principales propuestas que surgen del análisis anterior van encaminadas a señalar algunas de las deficiencias detectadas. Es necesario tomar las recomendaciones de las organizaciones internacionales en su verdadero sentido y no insistir solamente en la "modificación de conductas de riesgo por medio de campañas de sensibilización"; estrategia que no tiene que ver con un enfoque sistémico, sino causalista. Hay que repetir cuanto sea necesario que no se debe hacer de la sensibilización la base principal de la Estrategia Nacional de Seguridad Vial puesto que su efectividad es cuestionable cuando se aplica de manera aislada (ONU, 2011).

En los documentos oficiales fue muy frecuente que se incurriera en la simulación, puesto que por un lado se declaraba que se entendía la complejidad del problema, mientras que por otro se hacía de las campañas de sensibilización la base principal de la intervención y se acompañaba de unas cuantas modificaciones a la ley.

**También existe la idea equivocada de que mejorar la legislación en materia de seguridad vial sólo tiene que ver con adecuar los reglamentos de tránsito a**

**los factores de riesgo.** Con ello se deja de lado una gran cantidad de cuestiones importantes y se restringe la mirada a sólo una parte del problema.

Es preciso no quedarse solamente con la visión oficial de la “nueva salud pública”, que es la misma con la que ha sido conducido el STCONAPRA. Lo que resulta limitante, puesto que la postura de la “nueva salud pública” es que los individuos deben hacerse más responsables del cuidado de su salud (Abrantes y Almeida, 2002) y este enfoque afecta constantemente su apreciación sobre los problemas que analiza.

De ahí que sea necesario que los que diseñan la política pública permitan que otros sectores con visiones distintas sobre la salud y la seguridad vial tengan voz y hagan aportaciones a la resolución del problema. Quedarse solamente con la visión de la “nueva salud pública” que ha monopolizado a nivel de gobierno los estudios sobre salud, es antidemocrático. Una autoridad experta en materia de salud y accidentes que impulsa o contribuye a la formulación de políticas públicas debe legitimarse por medio de la transparencia de su actividad y mediante la demostración fehaciente de la pertinencia racional de sus acciones. Los Estados democráticos modernos, sus colaboradores y asesores deben basar su autoridad no solamente en atribuciones legales, prestigios académicos o arreglos políticos sino en la plena demostración de la eficacia de sus acciones y de sus procedimientos.

El STCONAPRA, de haberse fortalecido institucionalmente, de haber ejercido y ampliado sus atribuciones, pudo haber sido el órgano rector en materia de accidentes, un modelo paradigmático, incluso a nivel internacional. Su debilitamiento institucional, su cambio de visión estructural por una causal y la acotación de funciones a la que fue sometido; todo ello constituyó una notoria falla en la política nacional de seguridad vial.

Es probable que se deba impulsar la creación de un modelo de Ley de Seguridad Vial que incluya todos sus ámbitos de competencia, que son (mínimamente) las instituciones de salud, de educación, de transporte y de tránsito. Para la creación de dicha Ley sería recomendable convocar a una serie de fórums y debates donde se le dé voz a todas las personas que tengan injerencia o interés en el tema, desde las organizaciones civiles hasta las mismas instituciones públicas para así diseñar los lineamientos generales de una nueva gestión vial.

La ley modelo instauraría los principios básicos de la seguridad vial, de dos maneras: agregando nuevos elementos y retomando elementos que ya están en la legislación vigente y los reformularía desde una perspectiva integral de la seguridad vial. Por ejemplo, un artículo de la ley de seguridad vial puede hablar sobre establecer programas de educación vial desde el nivel básico, mientras que otro artículo podría hablar de los procedimientos para diseñar nuevas vialidades. Otro más podría hablar de la consolidación de las vías seguras, de un correcto ordenamiento de los pasos peatonales y de la creación de vías específicas para ciclistas y motoristas.

Lo que se sugiere es integrar de manera explícita la legislación en materia de seguridad vial en una sola ley para estandarizar los procedimientos interinstitucionales e intersectoriales y eliminar de raíz la fragmentación institucional. De esta forma también se evitará la lentitud del proceso de cambio, puesto que no se tendría que llamar a cada dependencia por separado para que defina cuáles pueden ser sus acciones en materia de seguridad vial. No existen verdaderos motivos racionales por los cuales no deba existir esa Ley y las demoras en su diseño son injustificadas. También es urgente fortalecer el marco normativo existente e impulsar su aplicación rigurosa.

Los elementos anteriormente expuestos giran en torno a describir las dos deficiencias principales de la Estrategia Nacional de Seguridad Vial: Las intervenciones con visión causalista y la falta de interinstitucionalidad y de acción multisectorial. En los documentos se puede observar que las instituciones públicas y los órdenes de gobierno tienen serias dificultades para coordinar esfuerzos y establecer acciones concretas para combatir la problemática. Lo que realmente acaban haciendo para evitar los problemas de coordinación es dividir funciones y delegar atribuciones; por lo que si se continúa con ese diseño institucional las acciones seguirán siendo fragmentadas e incompletas.

Hay que decir que un sistema no debe ser evaluado solamente por su funcionalidad, porque definitivamente el actual sistema vial funciona, las actividades económicas y sociales que se soportan mediante la movilidad automotora lo hacen efectivamente con su actual conformación. Sin embargo, este sistema tal y como opera, todavía implica altos costos en materia de salud y seguridad y "es la sociedad entera la que soporta los costos de la construcción de caminos y estacionamientos, así como de la contaminación del aire y de las lesiones causadas por el tránsito" (OPS, 2008:28). La salud y la vida humana deben tener prioridad sobre la movilidad y sobre cualquier objetivo del sistema vial (SS/STCONAPRA, 2016).

Como ya se ha mencionado a partir de la búsqueda realizada no se encontró evidencia documental de la acción interinstitucional y multisectorial del STCONAPRA con otras instituciones, a excepción de la STC y sus subdependencias. Para confirmar esta cuestión como parte del trabajo de campo se solicitó información por medio del Instituto Federal de Acceso a la Información (IFAI, actualmente INAI) a la CONAPRA respecto a "acuerdos de trabajo entre el STCONAPRA y otras instituciones del orden federal, estatal y municipal (con metas e indicadores) con motivo de la Estrategia Nacional de Seguridad Vial publicada en

el Diario Oficial de la Federación desde el 2011 hasta la fecha actual. Particularmente los no reportados en los informes sobre seguridad vial”.

La respuesta de la STCONAPRA confirma el hallazgo logrado con la investigación documental de tal manera que no existen acuerdos con otras dependencias del orden federal como parte de la Estrategia de Seguridad Vial ni como parte de ningún otra política, acción o programa. Además, en la respuesta se aclara que “no existe ningún acuerdo con instituciones externas a la Secretaría de Salud que (sic) nos obligue al reporte de metas e indicadores”. Esa última aclaración es incorrecta, porque desde la Estrategia Nacional de Seguridad Vial se responsabiliza a la STCONAPRA e instituciones que la integran a establecer acuerdos con metas e indicadores. E incluso estas cuestiones están especificadas en todos los planes de acción posteriores.

Respecto a que la STCONAPRA dejó de operar durante años como se afirmó también se confirmó con la respuesta. Pues ante la solicitud de mostrar todas las actas circunstanciadas de las reuniones hechas por el Consejo desde el año 1987 hasta el 2004; la respuesta fue que no existe ninguna de esas actas. Las actas son el producto resultante obligatorio de las reuniones del Consejo. Si esas actas no existen es porque el CONAPRA se mantuvo sin funcionar por años. Más aun en la respuesta se aclara que la CONAPRA no tuvo presupuesto durante los años 2004 al 2007 ya que hasta el 2 de septiembre del 2008 se registró el CENAPRA (versión recortada del CONAPRA) como estructura orgánica.

A su vez, para confirmar la desestructuración de la política nacional respecto a los accidentes se preguntó al resto de las dependencias citadas arriba integrantes del CONAPRA acerca de su participación en materia de accidentes. Todas las instituciones a excepción de la SCT omitieron su respuesta y al mismo tiempo reportaron al INAI haber enviado respuesta. La SCT además mencionó al Instituto

Mexicano del Transporte como la entidad encargada de responder a las preguntas referentes a los accidentes.

El trabajo de campo no ha hecho más que confirmar las reflexiones aquí escritas. La creación del CONAPRA fundado en una visión estructural e integral, basada en la coordinación interinstitucional y multisectorial parte de un diagnóstico correcto al incluir a todas las dependencias federales que necesariamente tendrían alguna atribución en materia de accidentes. Posterior a su formación el CONAPRA deja de funcionar y la política integral de prevención de accidentes es abandonada y es sustituida por los lineamientos ya establecidos por las instituciones federales, estatales y municipales que están organizados por separado.

Todas estas entidades pese a actuar basadas en las leyes modelo y en los reglamentos de tránsito base, aplican de manera descoordinada y fragmentada las acciones en materia de prevención y atención de accidentes. Resultando en una política causalista que no integra esfuerzos. Durante la formulación de la Estrategia Nacional de Seguridad Vial se demuestra la necesidad de adquirir una mirada sistémica para atender a los problemas de las lesiones de tránsito. Sin embargo, las principales acciones propuestas pasan por la modificación de conductas de riesgo, visión que está en contradicción con un enfoque sistémico.

Esto no significa que no exista una política nacional de seguridad vial, sino que existe una política desintegrada, causalista, desorganizada, descoordinada, con múltiples actores con diversas atribuciones, sin diagnósticos adecuados y ejecutada a modos muy específicos en espacios locales muy delimitados. Siendo este el trasfondo de toda la política pública en materia de accidentes en todos los niveles, pues este modelo desorganizado y fragmentado se replica en todo el territorio nacional.

En teoría sería suficiente con establecer lineamientos generales en las leyes, códigos y reglamentos, además de estandarizar procedimientos. Sin embargo, cada entidad les da diferente interpretación a las acciones y establece sus propias prioridades, resultando en esfuerzos descoordinados que se centra mucho en algunos aspectos y abandonan otros. Un ejemplo muy concreto de ello son la cantidad de instituciones destinadas a atender los accidentes una vez que ya han ocurrido y la escasa participación de las instituciones que tienen un enfoque preventivo.

Por último, cabe mencionar que la estrategia nacional de seguridad vial tiene como una de sus bazas principales la aplicación rigurosa de la legislación en materia de prevención de accidentes. Sin embargo, la configuración histórica de la aplicación de la ley en nuestro país está determinada por la “compraventa” de atribuciones hecha para beneficio de particulares y en perjuicio u omisión de la justicia de la mayoría. En otras palabras, los mecanismos propios de la corrupción están presentes en todos los niveles de aplicación de las leyes y reglamentos. De ahí que la aplicación rigurosa de la legislación esté constantemente estorbada por costumbres como “la mordida” para evitar las infracciones de tránsito o el corralón. Las personas que dan “mordida” no han recibido una sanción económica, han pagado para no recibirla.

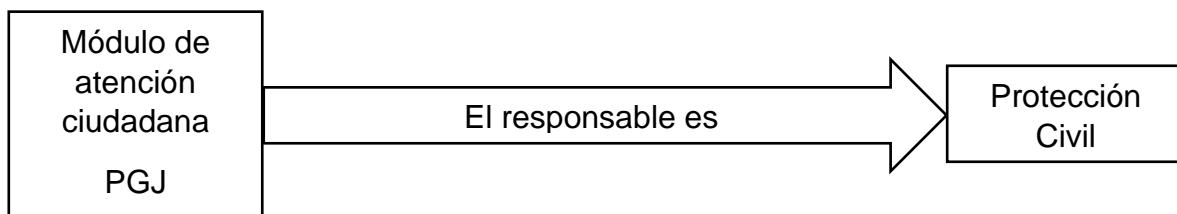
De momento queda establecido que el nivel de desorganización de los actores no implica necesariamente que no exista una respuesta funcional a los accidentes de tránsito. El problema es que la funcionalidad contemplada por las entidades de alguna manera “acepta” en los hechos y en la práctica la inevitabilidad de los accidentes de tránsito, mientras que contradictoriamente pregona la posibilidad de prevención. Lo mismo ocurre en los documentos oficiales: se estructuran grandes discursos en torno a la prevención y estrategias de ordenamiento vial; y en los hechos la mayoría de las instituciones están organizadas para atender accidentes.



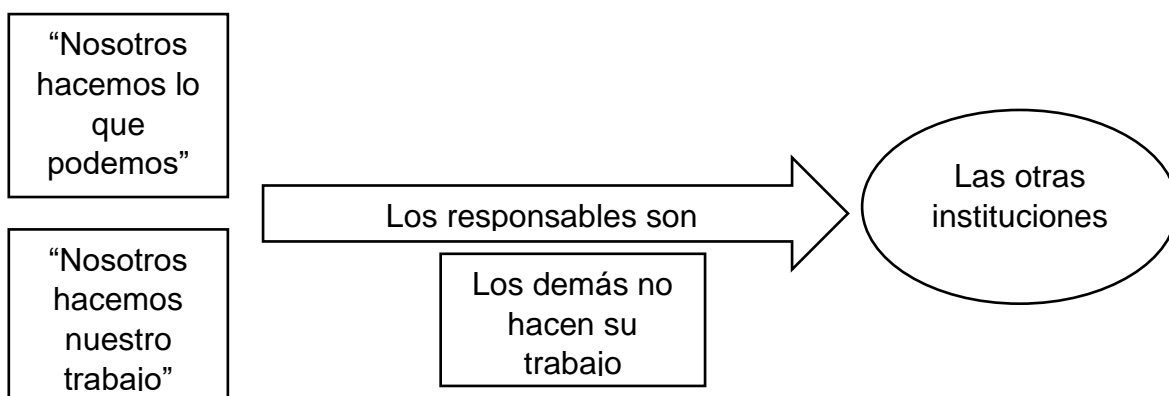
### 15.2.2 Actores de la ciudad de México

La etnografía de las instituciones de la ciudad de México comenzó en un módulo de atención ciudadana, donde un representante de la PGJ negó que SEMOVI tuviera atribución alguna en el tema de atención y prevención de los accidentes de tránsito. La institución encargada según lo referido por el informante sería Protección Civil.

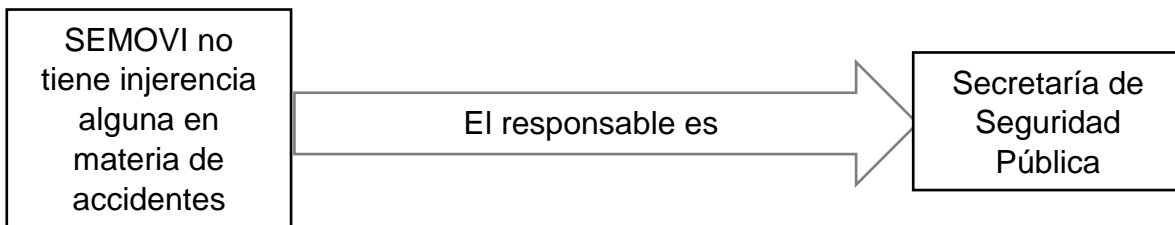
Asimismo, se identificó que la PGJ de la ciudad interviene desde el momento en que existe una defunción. Una vez que hay un difunto implicado empieza un deslinde de responsabilidades. La primera parte del diagrama comienza así.



En este diálogo con el informante de la PGJ surgió el significado “nosotros hacemos nuestro trabajo, hacemos lo que podemos” y “los demás no hacen su trabajo”. Este significado se repitió frecuentemente en la etnografía, bajo diferentes formas.



Posteriormente se acudió a las oficinas centrales de SEMOVI de la ciudad de México. La encargada de la oficina de transparencia negó que la institución tuviera injerencia alguna en materia de accidentes, ni en prevención, ni en atención, ni en planeación. Asimismo, la encargada afirmó que era frecuente que la ciudadanía pensara que “ellos tenían alguna atribución”. Según la encargada, la institución responsable era la Secretaría de Seguridad Pública. En este momento se volvió más importante preguntar por las otras instituciones, más que preguntar si la institución presente tenía o no atribuciones. Durante este encuentro se obtuvieron los siguientes documentos: “Ley de movilidad” “Manual SEMOVI” y “Reglamento interior de la Secretaría de Seguridad Pública”.



La encargada comentó por segunda vez mientras se proporcionaban los documentos que SEMOVI “no tenía ninguna injerencia” y para corroborarlo proporcionó los documentos ya citados, al tiempo que decía “quien sabe, tal vez cuando revises los documentos tú me dices que sí”.

Al revisar los documentos proporcionados se encontró que las atribuciones de SEMOVI en materia de accidentes de tránsito son:

<b>Principales atribuciones de SEMOVI en materia de accidentes de tránsito</b>				
Atribución	Fundamento	Fuente	Tipo de atribución	Grado de importancia
Auditorías de seguridad vial	Artículo 9, párrafo 4. Artículo 51	Ley de movilidad	Organización del complejo vial	Alta
Coordinación con seguridad pública	Artículo 12, párrafo 56	Ley de movilidad	Acción interinstitucional	Alta
Prevenir hechos de tránsito	Artículo 41, párrafo 3, Inciso k	Ley de movilidad	Prevención de accidentes	Alta
Garantizar movilidad en condiciones de seguridad	Artículo 1	Ley de movilidad	Organización del complejo vial	Alta
Desarrollar política pública para regular las operaciones viales	Artículo 12 párrafo 56	Ley de movilidad	Organización del complejo vial	Alta
Prevención de accidentes	Artículos 7, 9, 11, 12, 26, 27, 34, 43, 46, 47, 224, 225, 227 y 233	Ley de movilidad  Manual SEMOVI	Prevención de accidentes	Muy alta
Responsable del Programa Integral de Seguridad vial	15, 38	Ley de movilidad	Acción interinstitucional	Alta

Como se puede observar en realidad SEMOVI si tiene injerencia y atribuciones en materia de accidentes de tránsito, contrario a lo afirmado por la encargada de la oficina de transparencia. Dos cuestiones importantes emergen de la siguiente contradicción: La primera es que se trata de la encargada de responder los requerimientos de transparencia la que afirma que SEMOVI no tiene injerencia alguna en materia de accidentes.

La segunda es que los mismos documentos que fueron proporcionados por la encargada niegan esa afirmación. Y no solo se trata de eso, sino que además SEMOVI es una de las principales instituciones que tienen atribuciones en materia de accidentes, desde los aspectos de la organización vial, de los espacios físicos y desde el área de prevención de accidentes. Las contradicciones son sumamente significativas, aunado a la confirmación del representante de la PGJ que ratificó esa información.

Tres hipótesis emergen de estas cuestiones, la primera, que, en los hechos, SEMOVI no ejerce (o no ejerce hasta cierto punto en sus prácticas institucionales) sus atribuciones en materia de accidentes de tránsito. La segunda es que los empleados citados desconocen las atribuciones y las prácticas institucionales en materia de accidentes.

La tercera y menos probable es que la pregunta no se haya comprendido porque la nomenclatura de los accidentes en SEMOVI es ligeramente diferente, ya que ahí se nombran como “hechos de tránsito” o “incidencias de tránsito”; por lo que probablemente no se comprendió el requerimiento. Sin embargo, esta última hipótesis es descartada cuando la encargada hace referencia a otra institución que sí tiene injerencia.

La etnografía continuó en la mesa de atención ciudadana de Protección Civil de la Ciudad de México. Nuevamente el encargado negó que la institución tuviera responsabilidad alguna en materia de prevención y atención de accidentes. Tras insistir en el cuestionamiento el encargado reconoció que protección civil coordinaba labores de emergencias con diversas instituciones en caso de accidentes, aclarando a su vez que protección civil de la ciudad consideraba los accidentes de tránsito como emergencias menores, por lo que los principales encargados sería las entidades de protección civil de las alcaldías, siendo a su vez los principales responsables. Las instituciones referidas por protección civil de la ciudad y sus funciones fueron las siguientes.

Entidades con injerencia en materia de accidentes según Protección Civil		
Entidad	Labor que realiza	Coordina con
Secretaría de Seguridad Pública SSP	Primer contacto, acompañamiento, aseguramiento de área, presentación ante el juzgado.	Protección civil de la ciudad y alcaldías y C5
Subsecretaría de tránsito	Primer contacto, acompañamiento, aseguramiento de área, presentación ante el juzgado.	Secretaría de Seguridad Pública SSP y C5
Escuadrón de Rescate y Urgencias Médicas ERUM de la SSP	Primer contacto, primer respondiente, Primeros auxilios, Atención prehospitalaria, traslado	Protección civil de la ciudad y alcaldías, Secretaría de Seguridad Pública SSP y C5
Protección civil de las alcaldías	Primer contacto, primer respondiente, Primeros auxilios, coordinación entre instituciones, Atención prehospitalaria, traslado	Protección civil de la ciudad, Secretaría de Seguridad Pública SSP y C5
Procuraduría General de Justicia de la Ciudad de México	Peritaje en caso de defunción	Protección civil de la ciudad y alcaldías, Secretaría de Seguridad Pública SSP y C5
Cruz Roja (ONG)	Primer respondiente, Atención prehospitalaria, traslado	Protección civil de la ciudad y alcaldías
Protección Civil de la ciudad de México	Primer contacto, primer respondiente, Primeros auxilios, coordinación entre instituciones, Atención prehospitalaria, traslado	Protección Civil de alcaldías, Secretaría de Seguridad Pública SSP, Cruz Roja y C5

El encargado de protección civil mencionó que la capacidad de atención de urgencias para el caso de los accidentes de tránsito era limitada. Estimó que con 3 o 4 emergencias, protección civil de la ciudad estaría rebasada. Por ello una parte importante de la atención prehospitalaria de la ciudad la llevan a cabo ambulancias “pirata”, que son básicamente ambulancias de particulares que trabajan sin certificación alguna. Estos suelen tener tratos con los hospitales privados, pues a cambio de llevar heridos a esos lugares se les paga una comisión (CENAPRA, 2011). Pese a que ya se han organizado intervenciones contra estas prácticas y se ha buscado regularizar a las ambulancias pirata, no sólo no se han suprimido, sino que se han diversificado y la certificación de los paramédicos de estas unidades pirata sólo ha servido en los hechos para validar su negocio.

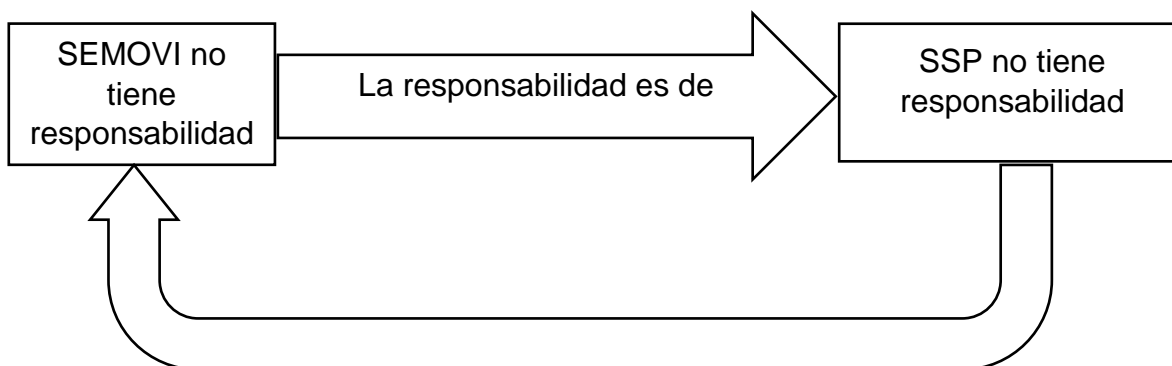
Respecto a otras cuestiones relevantes cabe resaltar que en todo momento es Protección Civil de la ciudad y las alcaldías las entidades encargadas de coordinar

la atención en caso de emergencias, incluidos los accidentes de tránsito. Nuevamente la terminología de la institución oscurece el hecho de que los accidentes de tránsito se encuentran catalogados dentro de las emergencias y urgencias en general y por lo general no suele especificarse que también se atienden.

En este caso, la labor principal de Protección Civil y Seguridad Pública puede englobarse dentro de los procesos de atención, en particular, en los procesos de atención prehospitalaria. Pese a los matices ya descritos son esencialmente estas instituciones las que se encargan de esta parte de la atención, pese a que la documentación oficial señala como principal responsable a la Secretaría de Salud.

Las diferencias entre lo formulado en las leyes, manuales y reglamentos y las practicas institucionales es muy notoria. Pese a ello, paradójicamente los documentos más detallados y específicos, en este caso, los manuales de procedimientos son los que más se cumplen en la práctica.

Posteriormente la etnografía continuó en las oficinas de la Secretaría de Seguridad Pública de la ciudad de México. En el módulo de atención ciudadana se negó que seguridad pública tuviera injerencia en materia de accidentes de tránsito. A continuación, se acudió a la oficina de atención ciudadana de la Subsecretaría de tránsito y ahí también se negó que Secretaría de Seguridad Pública tuviera alguna responsabilidad. En cambio, se afirmó que SEMOVI era el auténtico responsable. El diagrama de responsabilidades retrata esta contradicción nuevamente.



En esta parte de la investigación se mencionó a la Subsecretaría de tránsito como parte de las instituciones que sí tenían una función. Al mismo tiempo, por la mención de Protección Civil de la ciudad de México se agregaron las unidades de protección Civil de las Alcaldías. Se eligieron 3 alcaldías, por su relevancia estadística en cuanto a accidentes: Iztapalapa, Cuauhtémoc y Benito Juárez (ADIP, 2019b; INEGI, 2018).

En la alcaldía de Iztapalapa no fue posible entrevistar al encargado del área de urgencias. En su lugar se hizo una breve entrevista con unos paramédicos de protección civil que estaban en el lugar. Entre las particularidades dichas por los entrevistados, todos ellos técnicos en urgencias médicas se encuentra que no mencionaron que protección civil de la ciudad tuviera atribuciones en materia de accidentes. También fue mencionado el ERUM. El procedimiento de atención a urgencias médicas es muy similar al descrito por Protección Civil de la ciudad: El primer contacto casi siempre es mediante Secretaría de Seguridad Pública y protección civil de la alcaldía coordina las labores y el traslado, a veces apoyados por el ERUM. Fueron los únicos en mencionar la actividad de los seguros de accidentes, incluso señalando que algunos heridos les dicen que su seguro se hará cargo de la situación. Esta alcaldía cuenta con al menos 2 unidades de emergencias médicas.

En la Alcaldía Cuauhtémoc se logró una entrevista con el jefe del área de emergencias de protección civil. En ella se resalta que el entrevistado manifestó que Protección Civil de la ciudad era el responsable de atender los accidentes. La función de protección civil de la alcaldía fue descrita únicamente como primer contacto, que consiste en determinar si existe una emergencia y si hay estimar su magnitud. Nuevamente se nombró al ERUM como una institución de apoyo, al mismo tiempo que a la Cruz Roja y a grupos de voluntarios. Se atienden entre 25 y 30 emergencias a la semana y aunque tratan de atender las emergencias lo más pronto posible, no siempre se puede debido a que su número a veces rebasa la capacidad de respuesta. La alcaldía sólo cuenta con una unidad de emergencias médicas.

En la Alcaldía Benito Juárez también se obtuvo una entrevista con el jefe del área de emergencias de protección civil. En el lugar era notorio la cantidad de personal encargada de esa unidad, mucho mayor al de las otras alcaldías, alrededor de 10 personas visibles con el uniforme de protección civil. Se definió que la labor principal de protección civil era efectuar un análisis de riesgos donde se intervenía de acuerdo con la norma 34 la cual dice que se debe proteger primero la vida, luego la salud, los bienes y por último los servicios. De ahí que su labor fundamental en materia de accidentes de tránsito es hacer análisis del choque, coordinar los esfuerzos de la atención y determinar el orden en que deben ser trasladados los heridos. Al preguntar por las entidades con las que coordinaba se mencionó al ERUM, CRUM (Centro Regulador de Urgencias médicas de la Secretaría de salud) y Cruz Roja. No mencionó a protección civil de la ciudad y al cuestionarle sobre ello, contestó que sólo se contactaban con ellos si la emergencia rebasaba sus recursos. Además, aseveró que cuentan con 7 ambulancias de urgencias básicas. Al preguntarle respecto a la formación del personal, se indicó que se trataban de técnicos operativos en gestión de riesgos o técnicos en gestión de urgencias médicas; y en su caso, ambas formaciones. Es notoria la diferencia en la cantidad de recursos humanos y materiales entre esta alcaldía y las demás.



Habiendo observado la heterogeneidad de las características propias de las unidades de protección civil es necesario resaltar algunas cuestiones. La sutil diferencia en la manera en que se organizan las unidades debe ser analizada. Cada unidad cuenta con sus propios recursos humanos y materiales que además difieren notablemente. Mientras que la alcaldía Cuauhtémoc declara que en ocasiones está rebasada en su capacidad de atención, Benito Juárez dice nunca haber estado en dicha situación. Lo que es congruente con los recursos declarados.

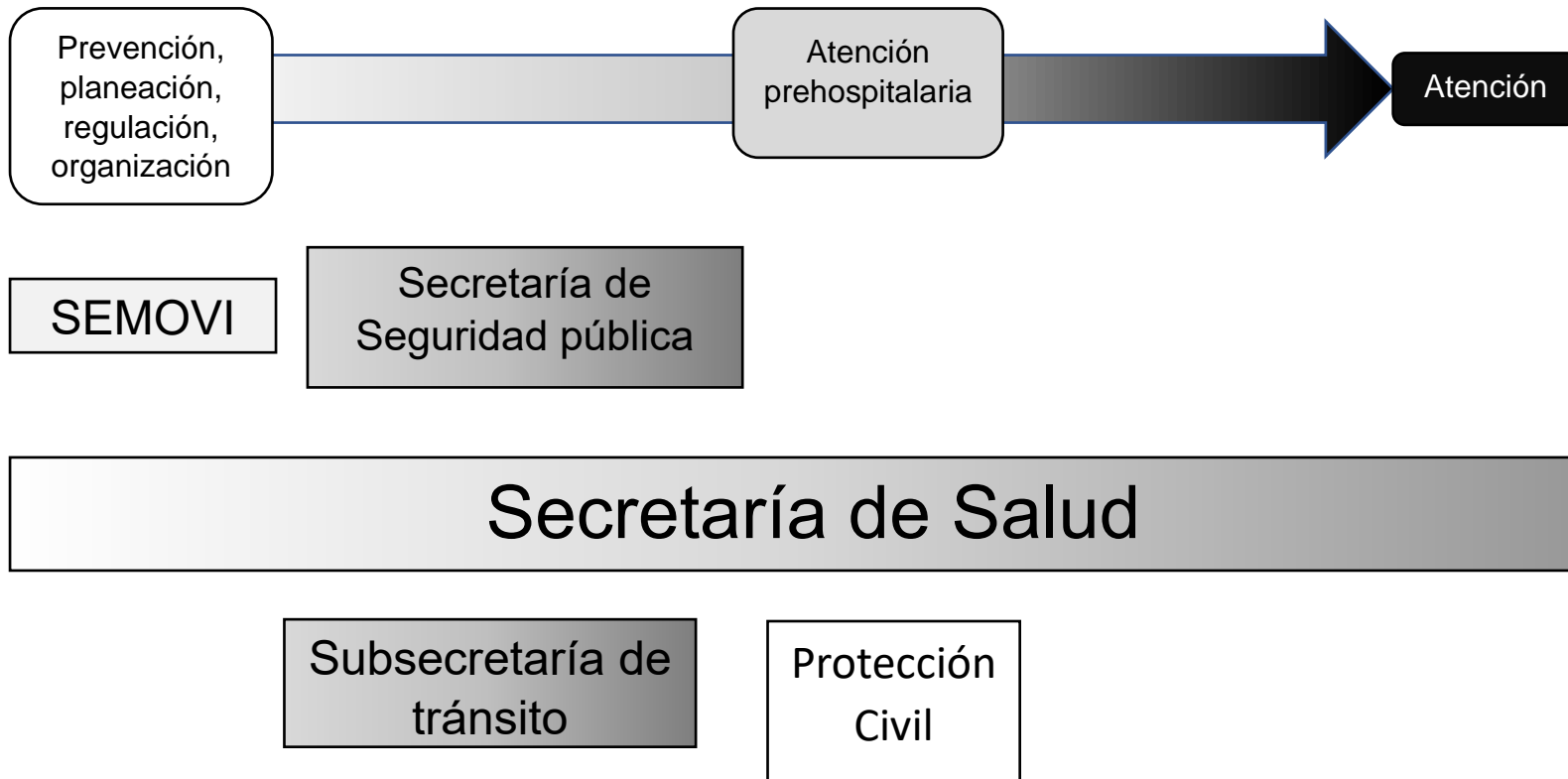
En ese mismo sentido, también difieren sutilmente respecto a las dependencias con las que coordinan. Mientras que todas declaran su coordinación con ERUM, la única alcaldía que mencionó al CRUM fue Benito Juárez. Asimismo, la única alcaldía que mencionó a Protección Civil de la ciudad fue Cuauhtémoc. Estas diferencias son significativas pues confirman la idea de la fragmentación de la atención ya expresada en la teoría. Igualmente llama la atención que en los documentos oficiales SEMOVI y Secretaría de Salud de la ciudad tienen papeles importantes y en la presente etnografía apenas fueron referidos.

<b>Unidades de protección civil de las alcaldías</b>					
<b>Alcaldía</b>	<b>Labores que realiza</b>	<b>Coordina con</b>	<b>Personal</b>	<b>Número de ambulancias</b>	<b>Otras consideraciones</b>
Iztapalapa	Primer contacto, primer respondiente, traslado.	ERUM, SSP	5 (sin confirmar)	3 (no confirmado)	Única en donde se mencionaron los seguros
Cuauhtémoc	Primer contacto, primer respondiente, traslado.	Protección civil de la ciudad, ERUM, Cruz Roja, Grupos de Voluntarios	5	1	Declaró que protección civil de la ciudad era la auténtica responsable de atender los accidentes
Benito Juárez	Primer contacto, primer respondiente, análisis de riesgos, coordinación entre dependencias, traslado	ERUM, CRUM, Cruz Roja	10 (sin confirmar)	7	La unidad que tiene más recursos. La única que mencionó que coordinaba con CRUM

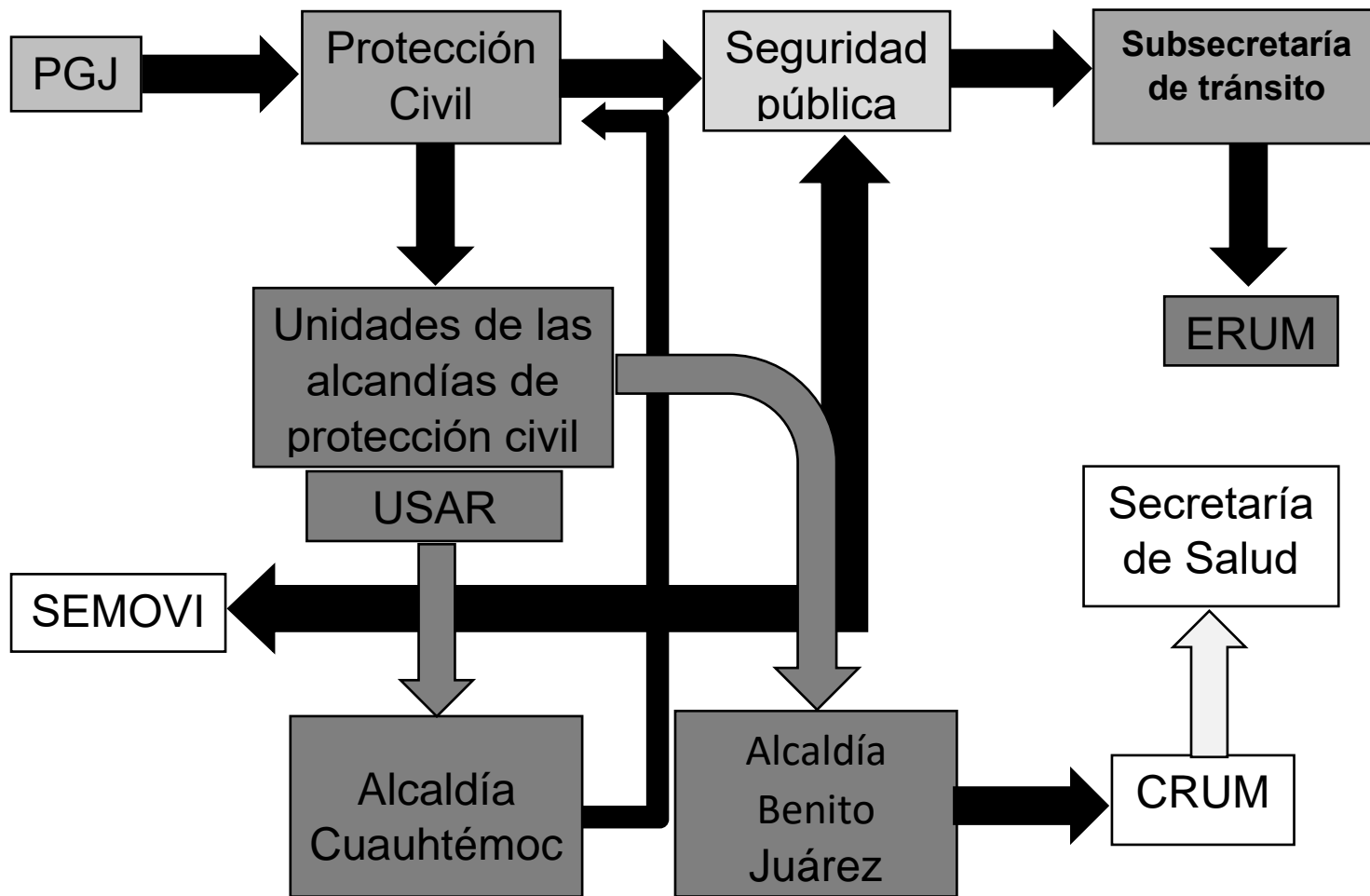
Otra de las cuestiones que es importante resaltar es que mientras que en los documentos oficiales se le da más importancia al diseño, planeación de vialidades y a la prevención de los accidentes por medio de la regulación de las operaciones y la educación viales; en realidad ninguno de esos componentes aparece con claridad en la etnografía, de tal forma que no están presentes e instrumentados de manera contundente como sí lo está la atención prehospitalaria. La parte más instrumentada y mejor lograda del sistema es la atención prehospitalaria, siendo además la más reconocible por los mismos agentes de la atención. Es llamativo que no se resalte la atención médica, siendo que esta es la más sustancial.

Otra cuestión importante que hay que retomar son las contradicciones entre las declaraciones de los entrevistados y lo que dicen los documentos oficiales respecto a las responsabilidades de cada entidad. Esta categoría se volvió central y era más importante para los agentes definir cuáles no era sus responsabilidades en lugar de declarar cuáles sí eran. Siguiendo esa lógica no era posible construir un diagrama consistente, solamente se podía reconstruir visualmente la segunda idea, es decir un diagrama basado en cómo los agentes de la atención señalaban a las otras instituciones como responsables.

Además, es necesario insistir nuevamente en que en los documentos oficiales la prevención de accidentes, la planificación de los espacios físicos, los diagnósticos, las auditorías de seguridad vial, la organización de las operaciones viales, la regulación del tránsito y la educación vial tienen mucha más importancia a la referida en la etnografía. Asimismo, ciertas entidades no se mencionan directamente en los documentos oficiales pese a su importancia en los procesos de atención y a su vez, entidades que se mencionan mucho no tienen procesos institucionales concretos en operación. Por esta razón se presenta a continuación dos diagramas, uno referido a la manera en la que se organizan las atribuciones en materia de accidentes de la ciudad de México según los documentos oficiales y la otra el diagrama de responsabilidades resultante de la indagación etnográfica.



## ORGANIZACIÓN DE LAS INSTITUCIONES SEGÚN LOS DOCUMENTOS OFICIALES



**ORGANIZACIÓN DE LAS INSTITUCIONES SEGÚN LA ETNOGRAFÍA**

Como se puede observar, la organización descrita en los documentos oficiales es muy diferente a la que se obtuvo de la etnografía. La manera en la que se representan los procesos de atención y prevención de accidentes en la política pública es ideal, razonable, organizada, clara, con atribuciones bien definidas. En cambio, en la etnografía, los informantes sólo referenciaron directamente la atención prehospitalaria, dejando casi por completo de lado la prevención, planeación y regulación y apenas aludiendo a la atención. En contradicción, en las prácticas institucionales no están claras las atribuciones y responsabilidades de cada entidad, siendo SEMOVI la institución más referida en los documentos oficiales y la que menos proporcionó información sobre su labor.

La información aquí proporcionada puede tener la limitante de estar basada en una etnografía de corta duración. Pese a ello, contiene datos importantes sobre los que se puede profundizar aún más. Con la figura del ciudadano que quiere conocer acerca de la problemática de accidentes de tránsito es como se obtuvo esta información y el retrato del momento actual de las instituciones bajo esa perspectiva es significativo, lo que no limita la posibilidad de efectuar nuevos encuadres con nuevos enfoques.

Es preocupante que se destinen tantos recursos a resolver problemas que resultaría mucho más barato atender por medio de la prevención en todas sus formas. Asimismo, la planeación de los espacios urbanos indudablemente se efectúa dentro de las posibilidades de ejecución de las dependencias del gobierno, sin embargo, no resulta suficiente para resolver a profundidad algunas cuestiones referidas a la codificación del espacio vial. Las auditorías de seguridad vial de SEMOVI enfocadas principalmente a mejorar la señalización vial no resultan suficientes para la regulación de tránsito.

La ciudad de México ha llevado la vanguardia en materia de leyes y reglamentos de tránsito en el país y así ha sido reconocido por la misma CONAPRA (CENAPRA, 2011). También ha habido avances en materia de seguridad vial y procesos de movilidad. Sin embargo, durante la investigación se halló que algunos bemoles de la política nacional también se encuentran presentes.

### **15.2.3 Actores del Estado de México**

Hasta el momento, la parte más difícil de la indagación de las instituciones ha sido la referida al Estado de México. Las pautas generales son idénticas a las nacionales y no existe como tal información detallada de la labor institucional. Para ello hubiese sido necesario consultar a cada institución en particular, algo que rebasa los propósitos de esta investigación, debido a los tiempos. Pese a ello, con los elementos que se cuenta, es posible definir a grandes rasgos los actores involucrados y sus actividades principales.

Los principales actores del Estado de México son La Secretaría de Movilidad del Estado de México, El Instituto de Salud del Estado de México, coordinaciones regionales del IMSS y ISSSTE, Secretaría de Seguridad Pública del Estado de México y Protección Civil del Estado de México.

Protección Civil se encarga de coordinar la atención prehospitalaria, desde el inicio del accidente hasta el traslado al centro de atención. Coordina con la Red de hospitales públicos y son los paramédicos los que definen el lugar de traslado. Sobre esta cuestión en opinión de los médicos entrevistados es necesario mejorar la red de traslado para enviar a los pacientes a los lugares más idóneos según sus lesiones. Porque al hacerlo de manera equivocada la atención se retrasa significativamente.

Por su parte, la Secretaría de Movilidad se dedica fundamentalmente a organizar el transporte y la expedición de licencias, mediante sus filiales regionales y municipales. No se encontró evidencia de su participación en materia de prevención de accidentes de tránsito, sin embargo, las unidades municipales (Secretarías de Movilidad municipales) sí realizan labores de prevención de accidentes e incluso algunas labores de regulación de tránsito, como si se trataran de policías de tránsito. Dentro de sus facultades estaba el poder modificar los sentidos de las calles a determinadas horas en zonas escolares, prohibir los pasos a las zonas escolares, regular pasos peatonales a media calle (delante de las escuelas). No se encontraron agentes de este tipo en ninguna otra de las indagaciones en las alcaldías, por lo que este hecho es inédito y demuestra una vez más la fragmentación de funciones y la superposición de atribuciones.

La labor de la atención y prevención de los accidentes de tránsito era llevada a cabo por parte del Instituto de Salud del Estado de México (ISEM). En la revisión de documentos oficiales se halló que son la única entidad de todas las estudiadas que hace referencia a “factores de riesgo en accidentes de adolescentes” (ISEM, 2019). Asimismo, el ISEM es el que preside mediante el Consejo de Salud del Estado de México al Consejo Estatal para la Prevención de Accidentes (COEPRA), siendo este un organismo separado de las entidades mencionadas (ISEM, 2019). Puede decirse que el órgano rector en materia de accidentes es el COEPRA pero que funciona todavía mediante la organización del CSEM.

La secretaria de seguridad pública se dedica a la labor de regulación del tránsito por medio de la policía de tránsito estatal. Por su parte, el IMSS y el ISSSTE replican sus lineamientos generales, de manera que más que organismos estatales, son organismos del orden federal y regional. A su vez, tienen participación directa en el CSEM mediante representantes delegados regionales.



En esta organización se observa nuevamente que existe múltiples actores con diversas atribuciones en materia de accidentes de tránsito. El COEPRA apenas comienza a conformarse y ser operativo, con el bemo adicional de tratarse de un organismo que sólo emite recomendaciones, pese a que está presidido por el CSEM que integra a todas las dependencias estatales y regionales.

Se observa además multitud de atribuciones a nivel estatal, regional y municipal que además en algunos casos se superponen, lo que lleva a que se creen organismos intermedios que funcionen como puente entre las instituciones. Estas instituciones puente no tienen facultades directas sobre las instituciones por separado, lo que las hace inoperantes en los hechos. Pero se crearon por la necesidad de coordinar esfuerzos, objetivo que no se logra debido al nivel de disgregación y desorden de los procesos de atención y prevención. Las instituciones “puente” no han servido para el propósito que fueron creadas, debido a que producen una mayor fragmentación de atribuciones y aumentan el desorden ya existente, por lo que se considera necesario pensar en otras soluciones. La conclusión que se puede esgrimir es la necesidad de establecer órganos rectores con atribuciones suficientes que coordinen los esfuerzos sin violentar la independencia de las instituciones.

### **15.3 Bemoles de la atención prehospitalaria**

Una de las partes más críticas de la atención son los procesos de atención prehospitalarios. Tanto en la literatura especializada, como en la indagación surgieron muchos focos rojos que constituyen un serio problema para la salud y vida de las personas accidentadas. Paradójicamente, son los procesos que mejor funcionan de toda el área de atención a accidentes.

Lo que se describirá a continuación está basado en la etnografía de las instituciones, en entrevistas a usuarios de los servicios de salud, a agentes de la atención y en el *caso del joven estudiante víctima de accidente de tránsito*. Se pondrá especial énfasis en presentar aquellos aspectos que se repitan en todas las narrativas resultantes del trabajo de campo. Sólo se especificará si la referencia se trata del Estado de México o de la Ciudad de México si el dato es relevante para lo dicho.

Los agentes de la atención que participan en la atención prehospitalaria son la policía, los paramédicos y en algunos casos los bomberos. En todos los casos se halló que Protección Civil en todos sus niveles sistematizaba las labores de rescate, pues por lo general coordinaban sus traslados con las secretarías de seguridad pública.

En este nivel no se encontró ninguna dificultad en la organización, de hecho, se trata de la parte más ordenada de la respuesta social pese a la cantidad de agentes de la atención que intervienen. En la alcaldía Cuauhtémoc intervenía desde grupos de voluntarios, unidades de rescate de Protección Civil de la Ciudad, Unidades de Protección civil de la alcaldía, el Escuadrón de Rescate y Emergencias Médicas de la Secretaría de Seguridad Pública, la Cruz Roja y ambulancias particulares. Organizaciones similares se obtuvieron en el resto de las alcaldías analizadas con algunas variaciones en cuanto a los agentes específicos de la atención. En todas estaba presente la Secretaría de Seguridad Pública y Protección Civil de las alcaldías. Igualmente, en el Estado de México también se replicaba esta diversidad de actores y siempre estaba presente Protección Civil coordinando labores.

Protección Civil fue en todos los casos el organismo encargado de coordinar la atención prehospitalaria. No obstante, no siempre ocurre de esa manera, precisamente por la cantidad de actores involucrados puede haber variaciones: En la Ciudad de México el ERUM puede atender por sí mismo las emergencias, las

ambulancias particulares puede presentarse antes que cualquier otro agente. Al mismo tiempo, los policías de seguridad pública pueden acudir primero al lugar para verificar que el reporte de accidente sea verdadero. O incluso pueden aparecer los policías de tránsito. En otras palabras, algunas entidades podían ser primer contacto y primer respondiente al mismo tiempo.

La gran cantidad de variaciones en la participación de agentes vuelve muy complicado el construir una descripción detallada del proceso de atención prehospitalaria de manera tal que se pueda generalizar. En algunos casos los paramédicos indicaron que también los seguros y los servicios de salud privados intervenían desde el primer respondiente para atender a sus clientes.

Uno de los primeros bemoles en cuanto la atención prehospitalaria es debido a la tardanza en atender las emergencias. Las unidades de emergencia no sólo atienden los accidentes de tránsito, sino todo tipo de emergencias en general. En casi todos los casos ante el reporte de emergencias es necesario que un agente de seguridad pública verifique la existencia del accidente antes de movilizar las unidades de rescate, precisamente porque son escasas. A excepción de la alcaldía Benito Juárez que manifestó tener suficientes ambulancias.

Según la zona, la hora del día y circunstancialmente las emergencias que se estén atendiendo en ese momento, se modifica la capacidad de reacción de los servicios de emergencia prehospitalaria. Esto es lo que causa las demoras que reportan los entrevistados. Esto significa que la distribución geoespacial de los accidentes es determinante también para una posible atención de emergencias. Las periferias de la ciudad por lo general también son de difícil acceso. Según el policía entrevistado, los servicios de emergencias demoran más tiempo en llegar a Iztapalapa, zona donde él trabaja. La situación es peor en la periferia de la ciudad en colindancia con el Estado de México, donde las responsabilidades son ambiguas.

E igualmente, lo mismo ocurre con el primer contacto de la Secretaría de Seguridad Pública. Los policías de tránsito y los policías de seguridad pública tardan en verificar las escenas precisamente porque a veces están atendiendo otras cuestiones.

Estos problemas son especialmente preocupantes porque según las normas internacionales es indispensable que la atención prehospitalaria funcione lo más rápido posible, para así prevenir daños permanentes o incluso la muerte. Cuando se trata de un accidente de tránsito, las víctimas deben recibir atención lo más pronto posible. La hora dorada puede ser la diferencia entre la vida y la muerte, cuando un accidentado de gravedad no es atendido dentro de los primeros 60 minutos se elevan considerablemente las posibilidades de defunción o daños permanentes. Más de la mitad de las defunciones por accidentes ocurre dentro de este intervalo, de ahí la importancia central de contar con atención prehospitalaria que funcione siempre de manera eficiente y veloz (ONU, 2009).

Las demoras en la atención no se producen por deficiencias en la organización, sino por la falta de recursos humanos y materiales. En protección civil de la alcaldía Cuauhtémoc se cuenta tan sólo con una ambulancia cuando mínimo se requieren dos y por lo menos otro equipo médico (un equipo consta de un médico, una enfermera y tres paramédicos, según el agente entrevistado). El policía de seguridad de Iztapalapa entrevistado indicó que 5 patrullas atienden 14 cuadrantes, cuando en realidad debería haber una patrulla por cuadrante. En todos los casos los agentes de la atención manifestaron abiertamente su preocupación por la falta de recursos humanos y materiales.

En este nivel **los servicios públicos se encuentran rebasados en su capacidad de atención**, o en su defecto, según la circunstancia pueden ser rebasados por muy

pocas emergencias. Esta dificultad se encontró en todos los agentes de la atención prehospitalaria. Es en estos casos cuando el voluntariado, la cruz roja, las ambulancias particulares y la iniciativa privada mediante los seguros intervenían.

En el *caso del joven estudiante víctima de accidente de tránsito* intervinieron ambulancias de protección civil de tres municipios, de la Cruz Roja y de CAPUFE para atender un accidente de una furgoneta de 21 ocupantes. Una gran cantidad de agentes para un solo accidente. De registrarse otro accidente de la misma dimensión al mismo tiempo la capacidad de respuesta hubiera disminuido considerablemente.

La organización de la atención prehospitalaria está distribuida de esta manera para disminuir costos. Estos diseños de instituciones parecen estar basados en densidades de población distintas y las proyecciones actuales no están consideradas. Entidades de gobierno que funcionan con presupuestos limitados, pensados en el pasado para una menor cantidad de personas (y accidentes) continúan operando sin ningún ajuste significativo. Son todavía relativamente funcionales porque los accidentes no suelen ocurrir al mismo tiempo en espacios cercanos. Sin embargo, esta lógica no contempla la necesidad de trasladar a las víctimas de un accidente en el menor tiempo posible. Para estas miradas administrativas es posible que se piense que en la alcaldía Benito Juárez le sobran personal y recursos, sin embargo, es la única alcaldía que reportó que puede hacer frente a sus emergencias sin ningún tipo de problema. Tener “empleados” que no realicen labores diarias parece ser el temor de estos esquemas administrativos. Pese a ello están mal pensados, pues el personal de protección civil de alcaldía Cuauhtémoc tiene excesivas cargas de trabajo.

Otro de los bemoles de la atención se encontró con respecto a la organización de la Red de hospitales para la atención. En la Ciudad de México las unidades de

emergencia tenían problemas para realizar los traslados, debido a que los hospitales que pueden atender adecuadamente a los pacientes estaban muy lejos de los lugares donde ocurrían los accidentes, lo mismo ocurría en el Estado de México. Esta situación produjo que la atención de los accidentados se retrasara considerablemente, además de que se complicada, debido a que según las lesiones que presentara el paciente, se le podía atender en un determinado hospital o no.

Según los médicos entrevistados esta situación en particular agregaba dificultades significativas en los procesos de atención. Si un paramédico con base a las lesiones que presentaba la víctima decidía de manera equivocada el lugar de traslado, los procesos de atención se retrasaban significativamente, poniendo en riesgo la vida y la integridad del paciente.

*Entrevistada (médico): ¿Qué dificultades tengo? Que no se hace un buen enlace. A veces nosotros en urgencias tenemos un punto muy importante, lo que llamamos la hora dorada. Entonces, si en un accidente vial el paramédico no identifica el tipo de lesión que tiene o el pronóstico que puede llegar a tener ese paciente por su edad, por sus características, por la lesión. Si no se identifica en ese momento o no se hace una buena valoración en ese momento, no se podría decidir a qué unidad hospitalaria sería ideal llevarlo. Porque a veces presentan por ejemplo una fractura de cráneo y es evidente la deformación, es evidente que a lo mejor tiene una herida en cráneo por ejemplo y deciden traerlo a este hospital, bueno, en este hospital no tenemos tomógrafo ¿entonces? Y no tenemos neurólogo o neurocirujano. Entonces esta no es la unidad ideal para traer ese paciente. Entonces la red de traslado de pacientes como tal de los paramédicos no es buena. Entonces debería de haber una red para que se pueda enviar donde realmente se le vaya a atender al paciente de forma correcta, me refiero por los insumos y no retrasar la atención de ese paciente. Eso, creo que es uno de los principales problemas, que no hay una buena organización o gestoría de estas redes.*

Se halló que no todos los hospitales o centros de salud pueden iniciar el proceso de atención como tal (atender las lesiones potencialmente mortales o que puedan causar secuelas) sino únicamente pueden impedir la muerte y brindar una relativa estabilización. El motivo principal es que no todos los hospitales cuentan con el personal y el equipo necesario para atender cierto tipo de accidentes de tránsito.

En el mejor de los casos, los mismos médicos urgenciólogos organizaba la atención al interior y al exterior de las instituciones solicitando apoyo dentro de la misma institución. Este fue el caso del médico entrevistado que trabajaba en el IMSS y en el ISSSTE. El resultado de ello fue un significativo retraso en los procesos de atención, debido a que todo se ejecutaba de manera fragmentada. Para ese fin se requería que se trasladara al paciente a otra unidad médica donde si existía el equipo y personal necesario.

En el peor de los casos se interrumpía la atención y peligraba la vida del paciente. El *caso del joven estudiante víctima de accidente de tránsito* es paradigmático para ilustrar esta situación. El accidente ocurre en la autopista México-Puebla durante un traslado a la ciudad de México. El joven se transportaba a su universidad a tomar clases. Cuando el accidente ocurre la respuesta de los agentes de la atención prehospitalaria es rápida y de inmediato lo trasladan al hospital más cercano. En ese lugar únicamente se le brinda una limitada atención de urgencias. A los familiares se les indica que deben trasladarlo porque en ese lugar **no pueden atender sus lesiones y su vida peligr**a. En este caso, aunque el traslado a la unidad médica receptora se realiza en tiempo y forma, esta no es capaz de atender adecuadamente al paciente. Esta acción constituye una falla medular en el sistema de atención prehospitalaria, debido a que no es suficiente con trasladar a los heridos a un hospital, sino que idealmente tienen que ser trasladados al hospital adecuado. Al parecer los servicios prehospitalarios sólo buscan cumplir con su responsabilidad

para delegarla a los servicios de atención. Tal vez se evaluó la posibilidad y se consideró inviable trasladar a los heridos a un lugar más adecuado. O quizás las diferenciales en la atención y recursos destinados a la zona no permiten realizar esas labores apropiadamente.

De esta forma, tenemos que no es suficiente contar con una atención prehospitalaria adecuada, también es necesario contar con unidades médicas preparadas para atender a víctimas de accidentes. Al parecer los hospitales con estas características son escasos y pertenecen en su mayoría al tercer nivel, lo que dificulta significativamente el acceder a ellos.

La delegación de responsabilidades es una constante en la respuesta social organizada. Los organismos participantes de este sector de la atención siempre estaban muy interesados en definir sus atribuciones y responsabilidades, así como sus limitaciones. La médica del área de urgencias que atendió al *joven accidentado* advirtió acerca de las posibles consecuencias de no trasladarlo. En todos estos casos, se delega a un tercero la atención del accidentado, de tal manera que surgen “subprocesos” innecesarios que retrasan y dificultan la atención.

El *joven accidentado* no era derechohabiente de ningún servicio de salud por lo que su ingreso a los servicios fue muy difícil. En este punto, la responsabilidad respecto al *joven accidentado* recayó directamente sobre la familia, quien tuvo que decidir a donde llevarlo.

Con este *caso del joven estudiante víctima de accidente de tránsito* se ponen de manifiesto múltiples deficiencias en los procesos de atención prehospitalaria al tiempo que se rompe con el clásico estereotipo del joven víctima de lesiones de tránsito.



Se trata de un joven que no incurrió en ningún comportamiento de riesgo. El responsable del accidente, en este caso, es el chofer del transporte público quien no puede asumir ninguna de sus responsabilidades. La atención prehospitalaria que recibió fue ágil, pero es posible que esto ocurriera así por tratarse de una autopista, por lo que la intervención se realizó lo más pronto posible para permitir el funcionamiento del sistema vial. A su vez, como ya se ha dicho los servicios de atención prehospitalaria lo trasladan a un hospital en donde sólo pueden darle una atención muy limitada.

Este caso pone en evidencia que la distribución geoespacial de los accidentes de tránsito en correspondencia con la distribución de hospitales con capacidad de atender accidentados es determinante para la sobrevivencia y recuperación de las víctimas. En opinión de los entrevistados esto es válido incluso para los hospitales privados, que en algunos casos son hospitales de baja calidad que no cuentan con los recursos y el personal necesario para atender accidentados. Esta condición aunada a la situación de derechohabencia de las víctimas dificulta mucho su atención, sobre todo cuando se trata de personas de escasos recursos, lo que disminuye significativamente sus oportunidades de sobrevivir o de prevenir secuelas permanentes.

Finalmente, insistir nuevamente en que *caso del joven estudiante víctima de accidente de tránsito* es paradigmático, tanto porque concentra en sus características los problemas propios de los esquemas de movilidad del área metropolitana para el caso específico de los jóvenes, como por las deficiencias encontradas en los procesos de atención en los que se conjuntan varios actores de la respuesta social tanto del Estado de México, como de la Ciudad de México. Pero, sobre todo, siendo la familia un importante actor que finalmente logra resolver los

problemas que se presentan a lo largo del proceso de atención. Sobre esta cuestión se hablará en el próximo capítulo.

#### **15.4 Deficiencias de los procesos de atención.**

En este capítulo se tratan específicamente las deficiencias en los procesos de atención descritas en las entrevistas.

El proceso de atención prehospitalaria culmina con el traslado del paciente al área de urgencias de cualquier unidad de salud. Todo lo que se haga a partir de ahí se considera parte del proceso de atención, no importando que el paciente sea trasladado a otra unidad. De esta manera se impide que se oculten las deficiencias del sistema de salud, que basa sus resultados en los pacientes que egresan de hospitales con materiales y recursos suficientes. Ese no debe ser el indicador para observar si los procesos de atención han sido lo más eficientes posibles o no, sino el proceso en sí mismo.

Los entrevistados manifestaron que los servicios de salud públicos eran deficientes, tanto por su trato con el paciente, como por la falta de recursos humanos y materiales. Una de las principales quejas fueron la falta de medicamentos. El personal de salud más señalado fueron las enfermeras y los médicos, sobre todo por su actitud hacia el paciente.

En los médicos también se encontró la delegación de responsabilidades propia de las instituciones. En algunos casos, a los entrevistados les parecía que los médicos estaban más interesados en descartar problemas de salud en lugar de diagnosticarlos. Una de las alumnas entrevistadas tuvo un accidente mientras circulaba como ciclista y en el servicio de salud público únicamente le recetaron

analgésicos. Al llegar al servicio privado mediante una radiografía determinaron que tenía dislocado el hombro. Esta situación en particular refleja el “control” de recursos que ejerce la institución y cómo los médicos participan de él.

*Entrevistador: ¿Y no recibiste ninguna atención médica por esto?*

*Entrevistada 2D: No, fui al hospital y sólo me dijeron: “ah, está bien, solamente tomé pastillas”. Hasta que fui a un particular y me dijeron que me había dislocado el hombro.*

Si el médico tuviera la intención de diagnosticar y no de resguardar los recursos de la institución tendría que haber realizado la radiografía para descartar problemas. Simplemente se basó en un diagnóstico apresurado para impedir el acceso al servicio y descartar rápidamente el problema. Esta situación fue observada muchas veces por los entrevistados, quienes manifestaron abiertamente estar en desacuerdo con esa práctica.

El retraso al acceso a los servicios es una de las estrategias que siguen las instituciones de salud para ahorrar recursos de manera directa e indirecta y los diagnósticos mal planteados forman parte de esa sistematización. En una de las entrevistas piloto con los médicos fue obtenida una narración respecto a cómo algunos de ellos están directamente interesados en descartar problemas basándose en meras interpretaciones equivocadas. Un alumno fue diagnosticado en un servicio privado por una lesión en las rodillas y el médico que lo atendió en el servicio público descartó el problema diciendo “que si tuviera la lesión que creía no podría mover la rodilla”.

Algo similar ocurrió con una alumna que escuchó como el médico se refería a su abuela con dolor de espalda. Ella narra que su abuela entró al consultorio cargando a su nieto y al narrar su dolor al médico este le preguntó “¿cuántos años tiene el

niño?” y esta le contestó que 6 años. Posteriormente la alumna escuchó como el médico se refería al problema al platicar en el pasillo con una enfermera: con esta respuesta el médico calculó el peso del niño y llegó a la conclusión de que si la persona podía cargar al infante con ese peso en realidad no le dolía la espalda. Y como era de esperarse el médico no hizo ninguna exploración y no mandó a hacer ningún estudio y únicamente recetó analgésicos. La alumna manifestó que posteriormente a la persona de la tercera edad citada se le diagnosticó una lesión en la espalda. Las conjeturas del médico fueron totalmente equivocadas y estaban encaminadas a descartar problemas no en hacer diagnósticos.

Esta situación se pone en evidencia puesto que se suele pensar desde una visión estructural de la práctica médica que los recursos materiales destinados son determinantes y no la práctica del médico en sí. Siendo que el médico según su percepción personal y sus visiones particulares puede apoyar o no el proceder de la institución.

Los casos mencionados al final no forman parte del problema de accidentes de tránsito, pero fueron citados para manifestar que ese comportamiento era relativamente generalizado. Y es preocupante que agentes de la atención tengan esa visión de descartar problemas sin analizarlos lo suficiente, esto aunado a la delegación de responsabilidades también encontrada en otras áreas de atención y prevención configura un escenario catastrófico para las víctimas de accidentes de tránsito.

El uso de recursos también puede ser modificado aparentemente por las simpatías del personal médico respecto al paciente y al padecimiento en concreto. En una de las entrevistas llevadas a cabo en un hospital del Estado de México (nombre censurado) la entrevistada manifestó que le fue ofrecido un traslado en ambulancia hacia otro hospital de la ciudad de México donde presuntamente podría tener una

mejor atención. En cambio, en otra de las entrevistas en ese mismo hospital a un paciente que solicitó el apoyo le contestaron diciendo que “en ese hospital no se realizaban traslados porque no contaba con recursos para hacerlo” y que tenía que resolverlo su familia. Posteriormente en una indagación se verificó que el hospital si contaba con la capacidad de realizar traslados.

En el *caso del joven estudiante víctima de accidente de tránsito* no se le ofreció ningún traslado y únicamente se le recomendó al familiar llevarse al paciente debido a que se encontraba en riesgo de morir. No se sabe con certeza si ese hospital contaba con recursos para realizar traslados en ese momento, se sospecha que la institución no quería hacerse responsable por el estado grave del paciente. Esta sospecha está fundada en las palabras de los paramédicos particulares que finalmente realizaron el traslado, pues afirmaron que si hubieran conocido el estado del paciente no se hubieran comprometido a efectuarlo.

Como ya se ha mencionado en el capítulo anterior, los traslados en medio de los procesos de atención no son signo de un buen servicio, sino de todo lo contrario. Complican la situación del paciente, retrasan la atención, aumentan la posibilidad de defunción y daños permanentes. En ese sentido la red de hospitales que son capaces de atender lesiones de tránsito debe ampliarse. E incluso en los focos rojos debería haber unidades de atención específicas para accidentes sin que necesariamente las unidades de salud se conviertan en un hospital de tercer nivel.

El *joven accidentado* fue trasladado por medio de una ambulancia particular que fue obtenida por medio de unos conocidos de los familiares. Tras ser rechazados en un hospital de la ciudad de México porque no se contaba con el equipo necesario para curar las fracturas del paciente; finalmente fueron recibidos en el Hospital Dr. Manuel Gea Gonzáles. En ese lugar finalmente los familiares pudieron resolver el problema del inicio de la atención efectiva a aproximadamente 40 km del lugar

donde ocurrió el accidente y con el riesgo latente de que rechazaran al paciente; 11 horas después del accidente. El resultado de todas estas eventualidades pudo haber sido mortal y pese a ello no se puede responsabilizar directamente a ninguno de los actores involucrados a pesar de las notorias deficiencias en el proceso de atención. Los agentes directos de la atención están seriamente limitados por los recursos humanos y materiales escasos, además de por sus dinámicas institucionales de autopreservación de la institución. Pese a las limitaciones la situación se agrava por la delegación de responsabilidades que hace la institución sobre los familiares, sin que se puedan contemplar alternativas viables. En este caso, son los familiares los que resuelven por sus propios medios el problema del inicio de la atención efectiva (atención efectiva es la encaminada a tratar las lesiones específicas que presenta el paciente).

***Entrevista a familiar víctima de accidente:*** *Entonces no, hablo a la cruz roja y al IMSS pues no podía pedir una porque pues en realidad no estaba dado de alta. No me dan ninguna, me dicen que no hay, que están ocupadas. Y mi cuñada se acuerda que ella conoce a un paramédico, lo conoce por su esposa son amigas ellas de su escuela y me da... me dice que me espere. Le marca y todo lo contacta y el muchacho nos queda de ver (...) Entro yo y me dicen mis hermanos “dalo de alta, sácalo y nos lo llevamos en la ambulancia, ahorita los muchachos nos llevan, los paramédicos”. Y no me lo dejaban porque no era una ambulancia del IMSS ni siquiera del ISSSTE ni de ninguna. Me decían que a donde lo iba a andar trayendo, que era bajo mi riesgo porque si yo lo traía más tiempo él podía fallecer en la ambulancia. y mis hermanos me decían “tú sácalo que el muchacho eso nos va a llevar hospital no tengas miedo”. Pues entre que sí y qué no ya eran las 7 de la noche cuando me lo dieron de alta. Y me dijo la doctora “es bajo su riesgo. Es bajo tu riesgo yo ya no puedo hacer nada. Si tú eres una persona terca se te va a morir en el camino”. Lo sacamos en la ambulancia y estos muchachos trabajaban en la zona de Tlalpan, toda esa zona del Distrito. Y Me llevan al primer hospital, No recuerdo*

*cuál fue el primero, dónde es de las fracturas, pero ahorita no recuerdo el nombre. Y me dicen que no me lo pueden recibir porque la parte de las facturas que tiene... No sabíamos que tenía en la cara, pero sí, en las piernas pues sí. De las piernas se veía con más golpes. No podían, ellos no tenían todos los aparatos ni todo para estarlo revisando, Qué tenía que ir a otro hospital. Entonces el muchacho se quedó pensando en la ambulancia, Dice ¿a dónde lo llevamos? Y dice el otro paramédico vámonos al Gea González. Estamos muy cerquita estamos a 5 minutos. Llegamos allí a las 9 de la noche. Llegamos al Gea González nos reciben en urgencias... Nos preguntan... (...) Dice: “No quería yo decirle, pero su hijo está tan grave que la verdad yo si hubiera sabido no me hubiera comprometido a traerlos”. (...) Entonces lo empezaron a checar a ver todo y empezaron a hacerle todos los estudios. Pero llegamos por ese motivo, porque mi cuñada conocía a estos muchachos y ellos trabajaban en esa zona. Porque si no yo no sé qué hubiera sido, donde lo hubieran recibido y era algo de ya. Fue algo muy fuerte, pero pues ahorita que lo pienso digo pues se acomodó todo porque si no, ¿que hubiéramos hecho?*

Como ya se mencionó en el anterior capítulo los médicos de urgencias entrevistados pertenecientes a otras instituciones públicas comentaron que las unidades en las que ellos trabajan no pueden atender ciertos tipos de lesiones provocadas por el tránsito debido a la falta de recursos humanos y materiales e incluso a la falta de espacio. Algunos hospitales han comenzado a ingresar pacientes no tan graves sentados en bancas, debido a que no hay espacio para camas o no hay camas.

*Entrevista familiar víctima de accidente: (...) porque allá en Valle me dijeron “si no lo sacas este niño se te muere. Está gravísimo y yo no tengo” ... me dijo la jefa del turno “yo no tengo más que hacerle, ya le transfundimos sangre, ya lo estabilizamos, pero aquí se te va a morir si no te lo llevas. Él no puede pasar la noche aquí. Sus pulmones están dañados, tienes que checarlo”*

En varias ocasiones esa situación se manifestó durante las entrevistas: que los espacios del hospital no eran suficientes para atender a los pacientes. También los médicos de urgencias estaban saturados, pues se atendían alrededor de 15 a 50 consultas por día (por médico) cuando lo ideal es que se atiendan de 5 a 6 pacientes. Un urgenciólogo necesita entre 1 y 2 horas para salvar una vida, por lo que idealmente deberían de atender la menor cantidad de urgencias posible. También existía deficiencia de enfermeras, pues cada enfermera debe atender en promedio 4 pacientes, cuando en realidad atendían entre 10 y 20 pacientes.

Además, los médicos de urgencias mencionaron que a veces era necesario trasladar al paciente a varias unidades médicas, debido a que en una unidad se encontraba el tomógrafo, en otra el neurólogo y en otra diferente los quirófanos y en otra las camas. Aunque se trate de una institución de salud pública con muchas redes de atención al final el resultado es el mismo que en el caso del joven accidentado: la atención se retrasa y el riesgo del paciente a presentar secuelas aumenta, aunque se preserve su vida.

*Entrevistado (médico): Regularmente se tiene que solicitar apoyo a otra unidad (del IMSS). El detalle que si las otras unidades también están saturadas pues también no puedes avanzar mucho en la atención del paciente: Ejemplo: La mayor parte de los pacientes con accidente de tránsito tienen traumatismos craneoencefálicos. Y hasta eso la ventaja es que un bajo porcentaje tiene una gravedad muy severa. De esos pacientes regularmente les tienes que mandar un estudio de tomografía. Si no lo tienes, lo tienes que solicitar. Es esperar que una unidad de apoyo te conteste para que te diga “sí, te lo puedo hacer (el estudio)”. El paciente va, tiene que a lo mejor viajar en ambulancia a lo mejor 20 kilómetros y vuelve a regresar otros 20 para que tú veas el estudio, lo interpretes y veas si hay algo severo dentro del cráneo.*



*Si no tal vez se podría ir. Y si no, tal vez hay que mandarlo a un tercer nivel, que en este caso sería nosotros la Raza para una evaluación por neurocirugía.*

Los entrevistados narraron algo distinto en el caso de los hospitales privados. También se manifestó que existían clínicas privadas en las zonas de bajos ingresos que no contaban con los recursos materiales y humanos suficientes para atender un accidente. Los traslados a hospitales mejor equipados eran costosos y lejanos (también los hospitales privados bien equipados están lejos de las zonas periféricas y de bajos recursos), además elevaban considerablemente los costos de atención, que por lo general al tratarse de “eventualidades repentinas” se costeaban mediante gasto de bolsillo.

También se corroboró la existencia de ambulancias que tenían trato con algunos hospitales privados para llevar a los pacientes a ese lugar, tal y como lo describe la CENAPRA (2016). En este caso el lugar de la atención era el correcto, sin embargo, el resultado en costos era casi catastrófico para familias de escasos recursos.

E incluso en el caso de los hospitales públicos estos costos pueden surgir en caso de no contar con el clásico esquema de derechohabencia del IMSS o el ISSSTE donde la institución en el mejor de los casos aporta todos los insumos y medicamentos. Es decir, en estos casos existen costos ocultos que puede llegar a implicar gastos catastróficos para familias de escasos recursos. En el caso del joven accidentado la familia tuvo que costear casi todos los insumos de las operaciones, medicamentos y todo lo que el hospital no tuviera o tuviera de manera limitada: medicamentos, insumos de operación, placas de titanio para la reconstrucción facial, clavos para reconstruir las piernas fracturadas, bolsa de ileostomía, tubo de traqueotomía, hielos y un largo etcétera.

**Entrevistada (familiar víctima de accidente):** *Me mandaron con la trabajadora social luego, luego a hacer un estudio socioeconómico para que ya me empezaran a cobrar sobre mi nivel económico. Yo me fui de aquí en huaraches, estaba yo lavando y llevaba mi blusa rota. Nomás agarré mi mochila, una chamarra y mi credencial y lo que encontré. Yo buscaba sus papeles, no los encontré. Un papel de la escuela y fue con lo que me fui. Entonces llego allá y me hacen el estudio socioeconómico me dice “usted es nivel 1, el más bajo”(…) Y seguíamos pagando, que los medicamentos, que la pomadita para la traqueo. Como su ojo se lastimó, que las gotas especiales para sus ojos. Todo lo que nos pidieran que el hospital no tiene, había que comprarlo. Fueron gastos muy grandes, fueron muchas cosas. Cada medicamento me costaba más de 500 pesos. Entonces si fueron muchos los gastos (...) Entonces si fueron muchos los gastos, no sé de dónde salió tanto dinero porque me pedían algo y ya llegaba alguien con dinero, me pedían otra cosa ya llegaba alguien con dinero. Dios nos apoyó tanto en todo eso porque el gasto... hicimos la cuenta más o menos y fueron como 120 mil pesos. ¿De dónde salieron? No sé. Pero salieron.*

La familia del caso del joven estudiante víctima de accidente de tránsito logra costear todos los gastos gracias a la solidaridad familiar y comunitaria. Se calcula que los costos ascendieron a más de 120 mil pesos. Esa cantidad es privativa para una familia de nivel socioeconómico más bajo, así clasificada por la trabajadora social del hospital. Si bien es cierto que la institución absorbió muchos costos de la atención en realidad no logro atenuar la carga que representó para la familia la recuperación del paciente.

Los accidentes de tránsito pueden generar gastos de bolsillo catastróficos dependiendo del tipo de lesiones a tratar. Para los pacientes sin derechohabencia se requieren de esquemas de financiamiento solidarios, efectivos y con sentido social para atenderlos. La red de unidades médicas de la Secretaría de Salud que

atiende a población abierta idealmente debería estar preparada para atender estos casos. Al tratarse de procesos de curación costosos no son tratados adecuadamente por las instituciones de salud pública, lo que constituye una contradicción en la respuesta social organizada pues al mismo tiempo son el problema de salud más importante de la juventud en términos de mortalidad. Se estima que por cada defunción existen entre 15 y 20 lesionados graves. De estos pacientes entre 5 y 8 quedan con secuelas graves (ONU, 2011).

Gran parte de estos casos puede evitarse con una eficiente atención médica, la cual es determinante para la sobrevivencia y óptima recuperación de los pacientes.

Resumiendo, tenemos que las deficiencias en los procesos de atención en caso de accidente se deben principalmente a:

- Falta de una red de hospitales eficiente que permita el correcto traslado de los accidentados.
- Falta de personal necesario.
- Falta de insumos.
- Falta de medicamentos.
- Falta de infraestructura hospitalaria.
- Procesos de autopreservación de las instituciones.
- Diagnósticos encaminados a sacar pacientes del sistema.
- Delegación de responsabilidades.

Contrario a lo que se suele pensar esto es resultado de procesos de planeación contruidos en décadas pasadas y con presupuestos desactualizados. La actual conformación del sistema público de salud fue construida para una población mucho menor a la actual. Es imposible que un sistema de salud funcione eficientemente con un presupuesto proyectado para una población mucho menor. La falta de

recursos es notable y constituye el auténtico problema de fondo. En términos secundarios queda los procesos administrativos del hospital que usan sus recursos escasos no siempre siguiendo las normativas o pensando en el interés del paciente.

### **15.5 Reflexiones finales respecto a la respuesta social organizada a los accidentes de vehículo de motor de la juventud**

Lo cierto es que se ha corroborado que como tal no existe una respuesta social organizada a los accidentes de vehículo de motor de la juventud. Lo que existen son procesos de atención prehospitolaria e intrahospitolaria enfocados de manera general. Ni siquiera existe como tal una red de atención para atender las lesiones de tránsito, por lo que mucho se deja a la improvisación y muy poco a una auténtica planeación. Por supuesto esta afirmación es relativa dependiendo del lugar en donde suceda el accidente y se dé la atención, pero aun siendo parcialmente verdadera no escapa a la confirmación de la desorganización de los procesos de atención.

Los procesos preventivos, tanto en la aplicación de los reglamentos de tránsito como en lo concerniente a lo educativo son casi inexistentes. Más allá de las clásicas pláticas de difusión de información no se encontró ningún otro proceso preventivo que funcionara de manera eficiente para la creación de las bases de una nueva cultura vial. Lo que se encontró fueron las semillas de una nueva cultura vial, pero impulsadas por las reflexiones de colectivos y personas en particular, que están diseminadas por el imaginario social en general.

Tanto los policías de tránsito y seguridad están rebasados en sus labores de regulación de las vialidades y los procesos administrativos para aplicar sanciones están notablemente entorpecidos. En ocasiones los policías no podían aplicar ninguna sanción debido a que el depósito vehicular (corralón) estaba lleno, por lo

que optaban por ofrecer “una mordida” al infractor. Esto no justifica la corrupción, pero hace comprensible una cuestión fundamental. **Todas las instituciones del servicio público vinculadas con la respuesta social a los accidentes están notablemente rebasadas en su capacidad de atención.** Es este el auténtico síntoma del agotamiento de un modelo mixto de instituciones públicas que contempla tanto elementos de corte liberal, como de corte estatista.

Cabe aclarar que no se trata simplemente de instituciones públicas desfinanciadas por medidas económicas estructurales neoliberales. Las contradicciones que surgen entre el constante impulso y promoción de los procesos de autogestión individual al tiempo que se diseñan instituciones que intervienen con funciones de servicio público producen los fenómenos observados: se atiende de manera relativamente eficiente a una porción de la población afectada en tanto el resto recibe una atención altamente precarizada o simplemente no recibe atención. E incluso, en ocasiones son las personas y los familiares los que tienen que decidir a qué servicio público deben acudir. A menudo parecía que las instituciones incurrieran en una especie de simulación, representándose a sí mismas como las que resuelven los problemas citados, sin embargo, lo hacían en proporciones menores a las proyectadas.

Por otro lado, está la cuestión de los discursos de las instituciones que son casi en su totalidad del tipo estatista-intervencionista, pues se asumía que regulaban procesos colectivos y proporcionaba servicios públicos de alto impacto social. Y al mismo tiempo, en la práctica, las instituciones impulsaban constantemente la autogestión individual y familiar con estrategias a que se aplicaban a discreción. El ejemplo perfecto de esto es el *caso del joven estudiante víctima de accidente de tránsito*: mientras que por un lado se pedía a los familiares que se lo llevaran del hospital porque ahí no podía recibir la atención médica suficiente; por otro, la institución no apoyó e incluso obstaculizó constantemente el traslado. Toda la responsabilidad fue transferida a la familia desde un principio, pero sin la libertad

necesaria para asumirla, pues por una torpe regulación del personal médico (que no quería tampoco asumir la responsabilidad y, por el contrario, quería deshacerse del paciente) entorpeció la salida del joven.

Ya en un centro de salud adecuado para atender al *joven accidentado* la familia fue obligada a comprar todos los medicamentos y materiales necesarios para su recuperación, de manera tal que tuvieron que pagar por ellos en el mercado. Se puede decir que parte de los costos de la atención fue absorbida por el sistema público y otra parte fue cubierta por la familia de escasos recursos. Queda claro que el mercado se cuele en todas las necesidades no resueltas por las instituciones públicas.

Idealmente las instituciones públicas deben adquirir las dimensiones adecuadas para atender a los problemas en la misma proporción en la que surgen. Una sola UMF para atender a un estimado de 2 millones de derechohabientes y 15 municipios en un espacio tan reducido, sin recursos suficientes y con falta de personal como lo indicó el médico entrevistado es un síntoma de un sistema capitalista que mueve sus engranajes para que los procesos de autogestión individuales funcionen por las vías menos esperadas, obligando a la población a resolver sus problemas en el mercado.

Las instituciones públicas rebasadas por la densidad de la población, con diseños y presupuestos proyectados para poblaciones mucho menores no pueden resolver adecuadamente los problemas actuales. Y este síntoma es posible encontrarlo en muchas instituciones públicas, desde la procuración de justicia, hasta las unidades médicas más sencillas: falta de personal necesario, falta de recursos y falta de planeación original, además de una auténtica falta de visión para cimentar nuevos procesos protectores en la población.

Todos los agentes de la atención coincidieron en la necesidad implementar y mejorar estrategias de educación y prevención. Procesos mucho más baratos que los procesos de atención. Si bien es cierto que la educación es indispensable para la creación de procesos transformadores, no es necesariamente la resolución definitiva por sí misma, porque no es posible omitir otro orden de procesos económicos y políticos de fondo que organizan a la sociedad.

Lo cierto es que la idea de usar a la educación como medio para mejorar los procesos protectores de la sociedad en general no tiene de trasfondo necesariamente a los procesos colectivos de transformación basados en una auténtica autonomía desalineante. Más bien son el nuevo requerimiento del sistema capitalista basado en la creación de grandes densidades poblacionales que son congruentes con el proyecto neoliberal. Las altas densidades poblacionales funcionan porque producen mercados más densos, abaratan los costos de la mano de obra y generan riquezas más grandes por vía del consumo. No es lo mismo vender un automóvil a 30000 personas que a 10 millones de personas. Las grandes fortunas actualmente vistas requieren de una alta densidad poblacional para existir.

Una densidad de población alta requiere necesariamente de procesos de autogestión y autorregulación para funcionar, debido a que las instituciones públicas no crecen y no pueden crecer dentro del sistema capitalista en la misma proporción que la población. De ahí que sea necesario para el sistema convertir a cada individuo en un nodo de autovigilancia, autocuidado y autorregulación. La construcción de un proyecto semejante pasa necesariamente por educar, formar a individuos por medio de procesos de información.

Los procesos de autogestión del capitalismo requieren necesariamente que los nodos del sistema que participan de la creación del mercado tengan información

diversificada respecto a los procesos sociales en general, pero al mismo tiempo unificada respecto a ciertas reglas y valores específicos; lo cual es un absurdo en sí mismo, porque no se puede realizar una distribución de la información tan grande sin un nodo organizativo (Estado). Lo que realmente ocurre es que no todos los nodos del sistema tienen procesos formativos a su disposición debido a que la información y la formación en sí mismas también son mercancías en ese modelo.

Por supuesto que educar para prevenir es una idea atractiva y hasta necesaria para prevenir y disminuir algunos problemas de salud. Pero por sí misma la educación no es suficiente en la medida en que se propone como solución en el marco de los procesos de autogestión individual capitalista, ahí tiene otra connotación, pues no se trata de aliviar la carga de las instituciones públicas, sino de desaparecer la mayor parte de los servicios públicos para que los problemas de la sociedad se resuelvan por la autogestión de riesgos y el mercado.

Se concluye diciendo que el presente diseño de instituciones públicas con la actual densidad poblacional y tendencia al recorte presupuestal no es suficiente para resolver los actuales problemas en materia de accidentes. En ese mismo sentido, aunque los procesos de autogestión impulsados por la educación son deseables; tampoco son una solución aplicable para el actual modelo de instituciones del tipo mixto.

## **16. Conclusiones.**

Los sistemas son (auto)funcionales y al mismo tiempo cumplen funciones para otras entidades organizativas de la realidad. Es indudable que el sistema vial es funcional para los actuales procesos de movilidad, pero lo es en tanto produce una cierta cantidad de defunciones y lesionados.



Para los teóricos causalistas la anterior afirmación no tiene sentido, debido a que los accidentes se deben a conductas de riesgo específicas, de modo tal que al intervenirlas la cantidad de accidentes y lesionados pueden disminuir significativamente sin alterar los procesos de movilidad. Para el causalismo los accidentes y las lesiones no forman parte de los procesos del complejo vial, sino que son incidencias particulares de usuarios que incurren en acciones de riesgo.

Más aún, una parte del causalismo ha aceptado la inevitabilidad de los accidentes y han centrado sus esfuerzos en prevenir solamente las lesiones. Es decir, se acepta que cierta cantidad de accidentes son inevitables y por tanto las medidas principales que se deben tomar tienen que ver con implementos de seguridad que impiden lesiones en caso de accidente. En ese modelo no se cuestiona la organización del complejo vial, la conformación de la infraestructura, los procesos de movilidad ni las significaciones sociales de la cultura vial de facto. Por el contrario, se promueve el uso de medidas paliativas que en los hechos sólo sirven para contener relativamente el problema durante algún tiempo para que luego los procesos específicos del complejo vial que generan defunciones y lesiones se reacomoden y sigan generando daños a la salud.

La experiencia internacional en materia de seguridad vial indica que la intervención que mejor funciona para prevenir accidentes y lesiones de tránsito son los controles de velocidad (ONU, 2011). Es una conclusión lógica suponer que ejercer un control adecuado sobre el elemento central que organiza los procesos de movilidad basados en la economía del tiempo produzca una disminución en la cantidad de accidentes y lesiones. A mayor velocidad mayor letalidad y a mayor densidad vehicular mayor cantidad de accidentes. Son estas las reglas básicas de la accidentalidad vial.

En el área metropolitana de la ciudad de México es muy difícil aplicar los controles de velocidad debido a una resistencia generalizada por parte de la población. La creencia casi irrefutable de que a mayor velocidad menores tiempos de recorrido se lograrán, vuelve a cualquier intento de regulación un fracaso. La mala imagen de las multas, las sospechas respecto a los radares de velocidad e incluso los ciudadanos organizados por medio de las redes sociales para evitar los controles de velocidad forman parte de las manifestaciones más evidentes de este fenómeno sociológico.

La asociación entre el tiempo y los procesos de movilidad es tan alienante y complicada que las mismas autoridades de la ciudad de México no pueden escapar a su efectividad significativa y a su aparente e incuestionable practicidad. La campaña lanzada por el gobierno de la ciudad de México y por la Secretaría de Movilidad de la Ciudad en Twitter titulada “Todos tenemos prisa” es una demostración de ello. Aunque posteriormente el gobierno trató de corregir esa campaña el mensaje ya estaba enviado: lo importante de los procesos de movilidad no es que sean seguros y sostenibles, sino que todos los habitantes de la ciudad tienen prisa, y por tanto “necesidad” de circular a altas velocidades.

A continuación, el gobierno de la ciudad intentó enmendar su equivocación promoviendo la etiqueta “Todos tenemos prisa, sé amable” demostrando con ello la enorme dificultad de la población en general para adoptar visiones críticas de los procesos de movilidad. En esta nueva etiqueta se deja la responsabilidad del buen funcionamiento de las vialidades a la “amabilidad” de los usuarios. No se trata de una cuestión de derechos que no son respetados y que deben garantizarse, sino más bien una cuestión de actitudes. Con esa afirmación procesos sociológicos de gran densidad son reducidos a una apreciación simplista basada en las emociones o actitudes individuales.

Cabe aclarar que no se pretende criticar al gobierno de la ciudad de México, sino más bien poner de manifiesto el grado de alienación de la que son objeto los procesos de movilidad basados en la economía del tiempo. ¿Quién no quiere llegar a su destino lo más pronto posible? Más aún en una ciudad donde los embotellamientos son frecuentes y la velocidad promedio es de 20 Km por hora (ONU-Hábitat, 2016). Cualquier cuestionamiento a este respecto no merece ningún tipo de consideración por parte de los usuarios del complejo vial. El grado de riesgo resultante de circular a exceso de velocidad es aceptable si con ello se puede resolver la cuestión de los tiempos de desplazamiento.

Los controles de velocidad alrededor del mundo han logrado disminuir de manera sostenida la accidentalidad vial. Si bien es cierto que existen países que se han resistido de manera generalizada a los controles de velocidad, también es cierto que en esos mismos países incorporan otros controles, que sí se aplican de manera rigurosa (ONU, 2011). Además de contar con respuestas sociales más efectivas y mejor organizadas.

Dinamarca es el único país del mundo que no sólo ha logrado disminuir la accidentalidad de manera sostenida, sino que es el que lo ha hecho a un ritmo más veloz y de manera efectiva. Estos resultados sólo pueden ser logrados si se modifica la lógica del sistema vial a fondo, por ejemplo, con impuestos altos para compra de automóviles, la promoción activa del transporte público y otros medios de transporte alternativos, educación vial desde el nivel básico, aplicación rigurosa de la legislación en materia de seguridad y una cultura vial de respeto al otro, primordialmente al peatón y al ciclista (CENAPRA, 2011). Asimismo, los controles de velocidad son aceptados por la población en general (el límite de velocidad en Dinamarca es de 50 km por hora).

Por el contrario, en nuestro país los esquemas de movilidad están basados en el automóvil particular, el transporte público es precario, no existe como tal educación vial ni mucho menos se promueve desde el nivel básico. Tampoco se puede aplicar adecuadamente la reglamentación, no existe como tal una cultura de la seguridad vial que se base en el respeto a los otros y los controles de velocidad son muy mal recibidos por la población.

En resumen, la predominancia de los procesos de movilidad basados en la economía del tiempo y en el esquema automotor privado está por encima de cualquier otro proceso del complejo vial. En un sentido más abstracto que el anteriormente planteado se puede decir que las condiciones básicas de la accidentalidad vial están presentes en este modelo del complejo vial: altas velocidades (por los procesos de movilidad basados en la velocidad) y alta densidad vehicular (por el alto índice de motorización originado por el esquema motor privado) y se replican en todo el sistema. Hay que recordar que el alto índice de motorización resultado del esquema de motor privado también explica el diseño de la infraestructura vial que cada vez se vuelve más complicada como resultado de una constante reelaboración del espacio público que tiene como objetivo disminuir los embotellamientos. Por paradójico que parezca, los diseños difíciles de las vialidades son resultado de los procesos de movilidad privados.

La meta organización del complejo vial anteriormente descrita no es suficiente para explicar la accidentalidad por completo. Con una fuerte regulación es posible hacer funcionar este sistema con una baja accidentalidad. Sin embargo, esto supone que las entidades que interactúan en el sistema toman decisiones de movilidad de una manera puramente racional y siguiendo pautas rígidas, casi lineales y mecánicas.

Los procesos de conformación del complejo vial no corresponden con el funcionamiento de un sistema lineal. Los diseños de las vialidades se basan en que

los usuarios se comportarán de la manera más racionalmente posible e incluso apelan a un cierto nivel de habilidades. Lo cierto es que las motivaciones de los usuarios al circular por la vía pública son diversas y no necesariamente son estrictamente racionales. En ese mismo sentido los usuarios del complejo vial no abandonan su subjetividad al entrar al sistema, tampoco abandonan las significaciones sociales imaginarias referidas al funcionamiento de las vialidades.

La juventud es un actor vial específico, porque porta con los procesos de construcción de su subjetividad una cierta manera de ser que involucra una serie de características que se ponen en escena en el complejo vial. Como ya se ha expuesto a detalle, contrariamente a cómo se suele abordar el problema su accidentalidad no se explica únicamente por las acciones de riesgo que ejecutan y que están relacionadas con los modos de ser joven, sino por las interacciones que establecen con el resto de los usuarios del complejo vial. Toda interacción del complejo vial es de inicio conflictiva, por la manera en la que se estructuran los procesos de movilidad en un sentido cultural.

Transitar siendo joven en la vía pública es posiblemente la condición mínima necesaria para ser calificado de impulsivo e irresponsable sin necesariamente incurrir en ninguna acción de riesgo. Esta significación es tan alienante que incluso ha oscurecido la tipología de las víctimas de accidente de tránsito jóvenes. Es decir, la accidentalidad que los jóvenes sufren no se explica del todo por su conducta en la vía pública lo cual constituye uno de los hallazgos principales de la presente tesis, que contradice frontalmente tanto las teorías de riesgo dominantes como la ideología “liberal” de la “responsabilidad individual”.

Lo que sí explican las acciones de riesgo de los jóvenes son los accidentes que causan. Con estos resultados se hace necesario construir perfiles diferenciados para comprender mejor la accidentalidad vial, pues existen dos perfiles

principalmente: La de los responsables de los accidentes de tránsito y la de las víctimas de tránsito. Cada uno de esos perfiles tienen múltiples variables y combinaciones; de tal manera que una vez que se han identificado plenamente sus características sociodemográficas se puede enfocar la acción de la respuesta social organizada. Saber el perfil del responsable de accidente permitirá centrar las acciones preventivas y de regulación de tránsito al grupo poblacional así identificado. Conocer la tipología de las víctimas puede servir para estructurar y enfocar los procesos de atención.

En medio de procesos de movilidad que se desarrollan de manera conflictiva, es que los accidentes ocurren. Hay que insistir nuevamente que el trasfondo de los accidentes no tiene que ver únicamente con conductas de riesgo individuales, sino que también es resultado del conflicto entre usuarios. No siempre, el responsable por un accidente es el que más daños recibe. Los jóvenes participan de la accidentalidad casi en la misma medida que son víctimas de accidentes. Pero ello no significa que todos los jóvenes son responsables por los accidentes viales que sufren: un ejemplo claro de ello es el caso del joven accidentado que fue presentado en los capítulos anteriores. No incurre en ningún comportamiento de riesgo, el accidente que sufre es causado por el chofer de transporte público del vehículo en que viajaba.

La juventud de escasos recursos que tiene como esquema de movilidad fundamental ser peatón y usuario del transporte público es el que está en más riesgo de sufrir accidentes con consecuencias catastróficas. El caso del joven ilustra perfectamente esta cuestión: de no haber sido por los umbrales de resistencia propios de su edad y por la intervención de su familia es altamente probable que la situación hubiese culminado en daños permanentes o incluso defunción.

La conclusión para resaltar aquí es que las instituciones entendidas como un orden que se crea por medio del sentido en el colectivo y en la subjetividad también pueden explicar la accidentalidad vial. Comprender la acción humana mediante el estudio de las significaciones sociales imaginarias permite entender las dimensiones complejas de la historicidad humana vinculada con los procesos de movilidad. Por ejemplo, la codificación del espacio público no es solamente la manera en la que los espacios fueron pensados por los diseñadores, sino el uso que los usuarios les dan (no individualmente, sino colectivamente) por medio de sus acciones. Esto es importante para comprender porque en nuestro país ocurren accidentes en las rotondas cuando en realidad son usadas alrededor del mundo (incluso sin semáforos) para regular el tránsito, resolver cruces difíciles y prevenir accidentes. Como ya se observó en los capítulos anteriores ejemplos como este hay muchos.

Siguiendo con la cuestión subjetiva-social se descubrió que los conflictos por el derecho de paso y por el uso del espacio público son frecuentes y se complican cuando son entre usuarios de vehículos de motor y usuarios vulnerables. Actualmente la comprensión del derecho de paso no contempla en su construcción sociocultural inmediata una consideración profunda del derecho a la vida y a la integridad del otro.

Por otro lado, está la cuestión de la dificultad que tiene la población en general de ver de manera crítica los procesos de movilidad y hasta la aceptación tácita de la posibilidad de accidentes. Todo esto está presente en el imaginario social, aunque en la política pública se promueva contradictoriamente una visión cero accidentes. Es más funcional para el sistema vial tener 14 mil defunciones al año que mejorar los procesos del complejo vial. Es más importante completar un recorrido en el mejor tiempo posible que tener en consideración la seguridad vial propia y la de los otros. Estos procesos alienantes asumen costos en vidas y daños a la salud, en lugar de asumir un aumento de los tiempos de traslado.

Los procesos transformadores del complejo vial inician por adquirir una visión crítica de este. Aunque incluso muchos especialistas en seguridad vial tengan una visión alienada del problema, aun así, es posible proponer medidas de emergencia que serían sumamente útiles para disminuir la incidencia, comenzando por los controles de velocidad.

Desde una perspectiva institucional es necesario promover el uso de las vías de tránsito como un derecho para todos los tipos de usuario vial, recalcando la importancia de la jerarquía de movilidad. **No se lograrán avances si se sigue significando el buen comportamiento vial como resultado de la amabilidad o de un buen proceder cívico. Tiene que basarse también en un pleno reconocimiento del otro como sujeto de derechos, en particular derecho a la vida y a la integridad.** El buen comportamiento vial no es opcional es una obligación. Asimismo, debe impulsarse una aplicación rigurosa del reglamento de tránsito.

Es indispensable que haya una regulación mucho más estricta del transporte colectivo concesionado a particulares. Fue identificado plenamente que sus acciones de riesgo se ejecutaban por medio de una apropiación del espacio público basado en sus alianzas con el gobierno logradas por medio de su movilización política. Esto aunado a la ausencia de procesos de justicia que permitan ejercer presión para modificar su accionar en las vialidades.

Por otro lado, los procesos de atención y prevención tienen importantes bemoles que determinan una parte importante de los decesos y daños permanentes. Un sistema de salud eficiente es capaz de absorber gran parte de los potenciales daños a la salud en caso de accidente. No obstante, la atención prehospitalaria es la parte



de la respuesta social organizada que mejor funciona, a pesar del desorden, se logra una buena coordinación.

Los procesos de atención son sumamente precarios para los jóvenes de escasos recursos y que además no tienen derechohabiencia. Las instituciones de salud no sólo están fragmentadas en múltiples entidades con diferentes tipos de derechohabiencia, están notablemente rebasadas en su capacidad de atención debido a los presupuestos recortados y a planeaciones basadas en densidades poblacionales diferentes. La falta de recursos humanos y materiales fue notable, así como la saturación en la carga de trabajo de los agentes de la atención. Esta situación provocó el surgimiento de procesos intermedios para completar la atención, lo que retrasa significativamente las posibilidades de prevenir daños permanentes o defunciones.

Pese a que los actuales esquemas de atención estatales siguen operando en su mayoría con financiamiento público y en teoría deberían atender todos los problemas de salud relevantes para la población; en realidad la atención pública esconde costos ocultos que pueden llegar a generar gastos catastróficos para los familiares.

Todos estos procesos tienen de trasfondo los procesos propios del sistema capitalista. El sistema impulsa constantemente la resolución de los problemas mediante la autogestión y la satisfacción de necesidades por medio del mercado. Con el supuesto de una masiva creación de riquezas se sostiene la hipótesis inverosímil que la autorregulación estrictamente individual y la economía de mercado es suficiente para resolver todos los problemas existentes y posibles.

La creación de un sistema complejo de satisfacción de necesidades basado puramente en el lucro y en intercambios individuales y libres, donde cada uno es estrictamente responsable de sí mismo, pasa por la desarticulación de cualquier pacto colectivo. Los liberales radicales argumentan que es imposible que los individuos que conforman al gobierno sean capaces de entender las necesidades de todas las personas. Consideran que las acciones estatistas son procesos que interrumpen la innovación y la creación de un auténtico valor de mercado construido con las preferencias de los consumidores. En su opinión el Estado es una organización anticuada que tiene que ser sustituida casi en su totalidad por la regulación del libre mercado.

Parte de la creación de este proceso es el impulso a las superpoblaciones, que son de hecho congruentes con la generación de riqueza y el abaratamiento de la mano de obra. E incoherentes con una administración de Estado eficiente, puesto que en su actual forma no es capaz de resolver los problemas debido a que necesariamente requeriría aumentar en la misma proporción en la que la población crece, lo que es insostenible a ojos de la actual aplicación de la política pública.

Instituciones públicas rebasadas notablemente por la cantidad de problemas y rebasadas en su organización fundamental. Es este el principal diagnóstico que puede hacerse a la respuesta social organizada basada en los principios instituidos en el gobierno. En muchas situaciones han sido otras instancias las que se han ocupado de cubrir los huecos de la atención y la prevención.

Saber cuáles son las implicaciones profundas de la actual organización mundial está fuera de los propósitos de esta investigación. Sin embargo, los procesos actuales observados en la institución social no se basan solamente en la comprensión de procesos económicos y no tiene sólo que ver con imposiciones de modelos económicos impulsados de organismos internacionales: la superpoblación no es

recomendada por ningún organismo internacional y aun así es completamente funcional para los procesos del capitalismo. Estas sutilezas que además desarticulan de manera casi invisible la funcionalidad de las instituciones públicas.

Independientemente de las variables estructurales, para mejorar los procesos de atención mínimamente es necesario construir una red de hospitales públicos capaces de atender accidentados con un mapeado que detalle sus capacidades de intervención. Esta red de instituciones públicas debe ser conocida por los agentes de la atención prehospitalaria de tal manera que siempre sepan a qué unidad de salud llevar a los accidentados.

También podría ser útil que las unidades de salud cercanas a los focos rojos donde ocurren los accidentes reciban el equipamiento mínimo necesario para atender a un accidentado promedio. Para hacer esta modificación no se requiere de una gran inversión, pues no se trata de hacer de todas las unidades un hospital de tercer nivel, sino que basta con incorporar recursos humanos y materiales necesarios para atender este tipo de emergencias.

Asimismo, resultaría imperioso que por lo menos en el área de urgencias el sistema público de salud se integrara para atender a los accidentados más graves. La fragmentación institucional del sistema público de salud dificulta notablemente la atención de los pacientes; desde la problemática de la derechohabencia (los pacientes sólo se pueden atender en una sola institución), hasta la dispersión de recursos en diferentes instituciones. Con esta integración que se podría lograr mediante acuerdos institucionales extraordinarios se lograría la consolidación de la red de hospitales para la atención arriba mencionada, aumentando así la capacidad de respuesta a los accidentes de manera muy significativa.

Muchas cuestiones más quedan de trasfondo de esta investigación, sólo han sido expresadas las más importantes a modo de resumen, debido a las limitaciones de espacio y de tiempo para terminar con el producto actual, que es la tesis. Las coyunturas medulares fueron identificadas plenamente y fueron explicadas a detalle en cada capítulo.

La construcción y desarrollo expositivo de este texto no obedece a una supuesta organización semiótica de un orden de realidad que puede ser leído de manera sistematizada. Por el contrario, el valor expositivo de esta obra no se basa en el orden o desorden que el lector pueda interpretar, pues su función no es simplificar la realidad y codificarla de manera mutilada en un orden de las cosas inexistente en las mismas cosas o hechos aquí descritos. Más bien se basa en una mirada que recorre un escenario denso y complejo que no admite un ordenamiento superficial. Esta mirada a semejanza del encuadre de una pintura se posó en varios lugares del espacio teórico descrito a fin de hacer visibles un conjunto de procesos interactuando de manera compleja.

El texto es una exposición de retratos tomados a partir de las aristas del problema, no una clasificación “taxonómica” de elementos organizados artificialmente por una sistematización. Las conclusiones que se saquen de este texto deben basarse idealmente en reconstruir esos cuadros y entenderlos de acuerdo con las discontinuidades y continuidades de la realidad que quieren reflejar.

En ese mismo sentido es importante señalar que algunas de las opiniones expresadas respecto a ciertos grupos sociales e instituciones pueden ser motivo de polémica. Sin embargo, no se debe malinterpretar la intención con la que han sido expuestas, ni su legitimidad. El rigor analítico con el que han sido (re)creadas las significaciones sociales imaginarias presentadas permite afirmar que no son simplemente opiniones de personas en particular, sino que fueron tomadas a partir

de las voces del colectivo anónimo y se encuentran presentes en el imaginario social; además de que fueron verificadas en hechos concretos. Se puede decir que es la manera en que ciertos sectores de la sociedad (los jóvenes y los agentes de la atención) ven los problemas de movilidad y de salud. El presente investigador como portavoz y analista de ese contenido ha decidido expresarlo con toda su fuerza emocional y filo racional.

Finalmente es necesario recalcar que la transformación profunda de la sociedad y en consecuencia la resolución de problemas que nos afectan pasa necesariamente por la construcción de una mirada crítica desalineada y no comprometida con intereses particulares o de grupo. Insistir en describir determinaciones inamovibles no sirve para transformar a la sociedad. Tener excesivo respeto por el orden social o por grupos sociales específicos; o por cualquier tipo de autoridad no fundada en la razón (y en la demostración fehaciente de la pertinencia de sus acciones) es un despropósito. Para ello es necesario superar como sociedad todos los procesos alienantes, aunque se disfracen de certezas o de promesas de transformaciones radicales.

### **Bibliografía**

Abrantes, Raquel y Almeida, Celia (2002). "Teoría y práctica de las reformas en los sistemas de salud: los casos de Brasil y México". *Cadernos de Saúde Pública*, vol. 4, núm. 18 Brasil.

Acevedo, A. y Florencia, A. (1986). *El proceso de la entrevista. Conceptos y modelos*. Ed. Limusa. México.

ADIP. (2019a) Incidentes viales reportados por C5. Agencia Digital de Innovación Pública. Consultada el 15 de junio del 2019 <https://datos.cdmx.gob.mx/pages/home/>

ADIP. (2019b) Límites de velocidad en vías primarias. Agencia Digital de Innovación Pública. Consultada el 30 de noviembre del 2019 <https://datos.cdmx.gob.mx/pages/home/>

ADIP. (2019c) Fotocívicas. Agencia Digital de Innovación Pública. Consultada el 30 de noviembre del 2019 <https://datos.cdmx.gob.mx/pages/home/>

Alemán, Héctor. (2013). Procesos de significación en torno al derecho a la salud en jóvenes del área metropolitana de la ciudad de México. UAM Xochimilco, México.

Baas, Laura. (2018). Duda sobre RAVMex. Comunicación por correo electrónico.

Bleger, José (1985). La entrevista psicológica. En: temas de psicología (entrevista y grupos). Ediciones Nueva Visión. Buenos Aires. P. 4-43.

Breilh, J. (2003). Epidemiología Crítica. Ciencia emancipadora e interculturalidad. Lugar Editorial, Buenos Aires.

Breilh J. (2010). Las tres "S" de la determinación de la vida y el triángulo de la política. 10 tesis hacia una visión crítica de la determinación social de la vida y la

salud. Conferencia presentada en el Seminario “Rediscutindo a questão da determinação social da saúde” CEBES, Salvador de Bahia, Brasil, 19-20 de marzo.

Bourdieu, P. (1999) El oficio del sociólogo. Siglo XXI, México. 11-81.

Brito, R. (1998). Hacia una sociología de la Juventud. Algunos elementos para la deconstrucción de un nuevo paradigma de la Juventud. En Última Década, número 009. Centro de Investigación y Difusión Poblacional de Achupallas, Viña del Mar, Chile.

Bueno, R. (2014). Una nota sobre complejidad y paradigma cualitativo. Liberabit. Revista de Psicología, vol. 20, núm. 2, 2014, pp. 353-368 Universidad de San Martín de Porres. Lima, Perú.

Calderón, C. (2002). Criterios de calidad en la investigación cualitativa en salud. Apuntes para un debate necesario. Revista Española de Salud Pública: España.

Canguilhem G. (1978) Lo Normal y lo Patológico, México: Siglo XXI, pp. 137-177

Casanova, L.; Guilherme, B.; Mondragón, L.; Medina, E.; Cheryl Ch. (2001). El alcohol como factor de riesgo en accidentes vehiculares y peatonales. Salud Mental 24, 3–11.

Castoriadis, C. (1975). La institución Imaginaria de la sociedad. Tusquets. Barcelona.

Castoriadis, C. (1995). La democracia como procedimiento y como régimen. En La strategia democratica nella società che cambia, Ed. Datanews, Via S. Erasmo 15, 00184 Roma.

Castoriadis, C. (1996). Los Dominios del Hombre: Encrucijadas del laberinto II. Ed. Gedisa, Argentina, 1986.

Castoriadis, C. (1997). Tiempo y creación. En Ontología de la creación, Ed. Ensayo y error, Colombia, 57-104.

Castoriadis, C. (2001). Figuras de lo pensable (Las encrucijadas del Laberinto VI). FCE. México.

Castoriadis, C. (2004). Sujeto y verdad en el mundo histórico-social. Seminarios 1986-1987. La creación humana I. México, Ciudad de México.

Castro Pozo, M. (2011). Retos contemporáneos en los estudios sobre juventud. Alteridades, 21(42), 13-32. Recuperado de Redalyc.



Celis, A. (2003). La salud de adolescentes en cifras. Salud Publica Mex [Internet]. 6 de enero de 2003 [citado 8 de julio de 2019];450. Disponible en: <https://saludpublica.mx/index.php/spm/article/view/4617>

CENAPRA (2009). Iniciativa Mexicana de Seguridad Vial. Sistema nacional de capacitación de promotores en seguridad vial. Manual de orientaciones básicas. Centro Nacional para la Prevención de Accidentes, México, D.F.

CENAPRA (2011). La memoria de IMESEVI (Iniciativa Mexicana de Seguridad Vial) Esto no es un Accidente. CONAPRA/CENAPRA, Segunda Edición. México, D.F.

CENAPRA (2012). Iniciativa Mexicana de Seguridad Vial y Prevención de Lesiones en el Tránsito (IMESEVI). Construcción de Línea Base. Reporte final. Centro Nacional para la Prevención de Accidentes, México, D.F.

CENAPRA (2013). Talleres IMESEVI. CONAPRA/CENAPRA. México. D.F.

Chalmers A. (2001) ¿Qué es esa cosa llamada ciencia? Una valoración de la naturaleza y el estatuto de la ciencia y sus métodos. México: Siglo XXI.

CONAPO (2010). Situación actual de los jóvenes en México. Serie de Documentos Técnicos (Informe Técnico). Consejo Nacional de Población, México, DF. Pp. 119.

CONAPO (2020). Consejo Nacional de Población: Proyecciones de población de las entidades federativas de México. Extraído de la página oficial del CONAPO el día lunes 13 de enero del 2020. <https://datos.gob.mx/busca/dataset/proyecciones-de-la-poblacion-de-mexico-y-de-las-entidades-federativas-2016-2050> . México.

Corbetta, P. (2007). Metodología y técnicas de investigación social. McGraw-Hill / Interamericana de España. España.

Cuesta, C. (2015). La calidad de la investigación cualitativa: De Evaluarla a lograrla. *Texto & Contexto Enfermagem* [en línea] 2015, 24 (Julio-Septiembre).

De la Garza, E. (2006). Capítulo I. ¿Hacia dónde va la teoría social? En: De la Garza E (coord.) *Tratado Latinoamericano de Sociología*. México: Anthropos, Universidad Autónoma Metropolitana-Iztapalapa, pp. 19-37.

Deleuze, G. (1969). *La lógica del sentido*. Editorial Planeta Agostini, España. Pp. 13-21.

Derrida, J. (1971). *Firma, acontecimiento, contexto*. Edición electrónica de [www.philosophia.cl](http://www.philosophia.cl) Escuela de Filosofía Universidad ARCIS.

Díaz, C. (2014). "Proponen ley a favor de los peatones". *Milenio*, 20 de febrero de 2014, sección Estados. Disponible en

[http://www.milenio.com/df/ley\\_de\\_movilidad\\_urbana-diputada\\_Laura\\_Ballesteros-peatonos-Asamblea\\_Legislativa\\_del\\_DF-bicicleta\\_0\\_248975630.html](http://www.milenio.com/df/ley_de_movilidad_urbana-diputada_Laura_Ballesteros-peatonos-Asamblea_Legislativa_del_DF-bicicleta_0_248975630.html) (consultada el 12-11-2014).

DOF (1987). Decreto por el que se crea el Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes. Diario Oficial de la Federación. 20 de marzo de 1987. México.

DOF (1999). Ley del Instituto Mexicano de la Juventud. En Diario Oficial de la Federación, miércoles 6 de enero de 1999. México.

DOF (2011). Estrategia Nacional de Seguridad Vial 2011-2020. Diario Oficial de la Federación. 20 de marzo de 1987. México.

DOF (2015). Norma oficial mexicana para la atención a la salud del grupo etario de 10 a 19 años de edad. Diario Oficial de la Federación. 12 de agosto del 2015.

Dorantes-Argandar, Gabriel, Cerda-Macedo, Érica Anaí, Tortosa-Gil, Francisco, & Ferrero Berlanga, Javier. (2015). Accidentalidad de automóviles de uso particular en México: influencia del estrés y la agresividad. *Revista Latinoamericana de Ciencia Psicológica*, 7, 418-427.

Eco, U. (1990). *Tratado de semiótica general*. Ed. Lumen. Barcelona, Título original: *A theory of semiotics*, (1976). Traducción: Carlos Manzano.

Eco, U. (1998). El signo. Ed. Labor. Barcelona. Pp. 202.

Elvik y Vaa (2006). El manual de medidas de seguridad vial. Ed. Fundación FITSA. Título original: "The handbook of road safety measures" Trad. Jesús Monclús. España. Pp. 1154.

ENSANUT (2012). Encuesta Nacional de Salud y Nutrición 2012. Resultados Nacionales. Instituto Nacional de Salud Pública, Cuernavaca, Morelos. Pp.200.

Engels, F. (1873), Dialéctica de la naturaleza, versión electrónica. Esbozo para un plan e Introducción (1.29). Dialéctica (41-62). De la historia de la ciencia (155-170). Formas de movimiento de la dialéctica (178-268).

Esposito R. (2005) Immunitas: protección y negación de la vida. 1ª. Ed. Buenos Aires: Amorrortu. Serie Mutaciones.

Espinoza, R. (2007). Aplicación de los sistemas de información geográfica para la prevención de accidentes de tránsito en carreteras. Una propuesta metodológica. UNAM, México.

Fernández Rivas, L. (1998). "Construyendo el problema de investigación" en Área Subjetividad y Procesos Sociales, Encrucijadas metodológicas en Ciencias Sociales, UAM-X: México.

Ferrández, María Reina, Callejo, María Silvia, Ibáñez, Sonia, & Vidal, Jesús Vicente. (2006). Análisis de la sensibilización de los jóvenes ante la seguridad vial. Bases para la elaboración de un programa. *Revista Electrónica de Investigación y Evaluación Educativa*, 12(2), 307-324.

FIMEVIC (2017). Diagnóstico de la movilidad en la ciudad de México. Extraído de la página el lunes 13 de enero del 2020 <http://www.fimevic.df.gob.mx/problemas/1diagnostico.htm>1/5 México.

Foucault, M. (1970). *Marx, Nietzsche, Freud*. Anagrama, Madrid.

Foucault, M. (1971). *Las palabras y las cosas: Una arqueología de las ciencias humanas*. México Siglo XXI, México.

Foucault, M. (1978). *Estética, ética y hermenéutica. Obras esenciales. Vol. III* Paidós México.

Foucault, Michel (1979). *Defender la sociedad*. México: Siglo XXI.

Foucault M. (1991) *Microfísica del poder*. Ediciones La Piqueta, Madrid.

Foucault, M. (2000), *Defender la sociedad*. México: Fondo de Cultura Económica, b, págs. 217-237.

Fraser N. (2008) Escalas de justicia. Barcelona, España: Herder.

García Saiz, Lorena. (2016). ¡Precaución al volante! Estudio de caso en secundaria. Foro de profesores de E/LE, 12, 83-88.

González P. (2014) Bienestar subjetivo integral, capacidades y políticas pública. Realidad, datos, espacio. Revista Internacional de Estadística y Geografía, Vol. 5, N.º 1, pp. 4-15

Gudynas E. y Acosta A. (2011). El buen vivir o la disolución del progreso. En: Rojas M (coord.) La medición del progreso y el bienestar. Propuestas desde América Latina, Foro Consultivo Científico y Tecnológico, A.C. CONACyT, México.

Grüner E. (2011). Las vicisitudes del pensamiento crítico hoy día. Cuadernos del Pensamiento Crítico latinoamericano, 4(44):1-4, octubre.

Hammersley y Atkinson (1994). ¿Qué es la etnografía? En: Etnografía: Métodos de investigación. Ed. Paidós, Barcelona pp. 15-38.

Hidalgo, E. (2018). Evaluación de intervenciones y programas de seguridad vial: Principios y conceptos básicos. Videoconferencia. Instituto Nacional de Salud Pública. Cuernavaca, Morelos.

Hidalgo-Solórzano, E., Híjar, M., Mora-Flores, G., Treviño-Siller, S., & Inclán-Valadez, C. (2008). Accidentes de tránsito de vehículos de motor en la población joven: evaluación de una intervención educativa en Cuernavaca, Morelos. *Salud Pública de México*, 50, s60-s68.

Instituto Nacional de Estadística y Geografía e Informática (2012). Estadísticas de mortalidad. Extraído de la página oficial del INEGI el día miércoles 25 de abril del 2012. México.  
[http://www.inegi.org.mx/sistemas/olap/Proyectos/bd/continuas/mortalidad/MortalidadGeneral.asp?s=est&c=11144&proy=mort\\_mg](http://www.inegi.org.mx/sistemas/olap/Proyectos/bd/continuas/mortalidad/MortalidadGeneral.asp?s=est&c=11144&proy=mort_mg)

Instituto Nacional de Estadística y Geografía e Informática (2013). Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas. Extraído de la página oficial del INEGI el día miércoles 24 de octubre del 2013. México.  
[http://www.inegi.org.mx/sistemas/olap/Proyectos/bd/continuas/transporte/accidentes.asp?s=est&c=13159&proy=atus\\_accidentes](http://www.inegi.org.mx/sistemas/olap/Proyectos/bd/continuas/transporte/accidentes.asp?s=est&c=13159&proy=atus_accidentes)

INEGI (2014). Perfil sociodemográfico de jóvenes. Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, México.  
[http://www.inegi.org.mx/prod\\_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/censos/poblacion/2010/perfil\\_socio/jovenes/702825056636.pdf](http://www.inegi.org.mx/prod_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/censos/poblacion/2010/perfil_socio/jovenes/702825056636.pdf) consultada el 6 de agosto del 2014.

Instituto Nacional de Estadística y Geografía e Informática (2016). Mortalidad general. Extraído de la página oficial del INEGI [http://www.inegi.org.mx/sistemas/olap/Proyectos/bd/continuas/mortalidad/MortalidadGeneral.asp?s=est&c=11144&proy=mortgral\\_mg](http://www.inegi.org.mx/sistemas/olap/Proyectos/bd/continuas/mortalidad/MortalidadGeneral.asp?s=est&c=11144&proy=mortgral_mg) consultada el 28 de agosto del 2016.

Instituto Nacional de Estadística y Geografía e Informática (2016c). Principales causas de mortalidad por residencia habitual, grupos de edad y sexo del fallecido. Extraído de la página oficial del INEGI <http://www.inegi.org.mx/est/contenidos/proyectos/registros/vitales/mortalidad/tabulados/ConsultaMortalidad.asp> consultada el 28 de agosto del 2016.

INEGI (2018). Mortalidad general. Sitio web: [www.inegi.org.mx](http://www.inegi.org.mx), Dirección URL: [http://www.inegi.org.mx/sistemas/olap/Proyectos/bd/continuas/mortalidad/MortalidadGeneral.asp?s=est&c=11144&proy=mortgral\\_mg](http://www.inegi.org.mx/sistemas/olap/Proyectos/bd/continuas/mortalidad/MortalidadGeneral.asp?s=est&c=11144&proy=mortgral_mg) consultada el 28 de agosto del 2018.

Instituto Nacional de Estadística y Geografía e Informática (2019) Parque vehicular. Consultado el 21 de noviembre del 2019 en <https://www.inegi.org.mx/temas/vehiculos/> México.

Instituto Nacional de Estadística y Geografía e Informática (2020). Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas. Extraído de la página oficial del INEGI el lunes 13 de enero del 2020. [https://www.inegi.org.mx/sistemas/olap/consulta/general\\_ver4/MDXQueryDatos.asp?#Regreso&c=](https://www.inegi.org.mx/sistemas/olap/consulta/general_ver4/MDXQueryDatos.asp?#Regreso&c=) . México.



ISEM (2019). Prevención de accidentes. Acerca del Instituto de salud del Estado de México: Atención al ciudadano. Recuperado de <http://www.tal.univ-paris3.fr/plurital/travaux-2019-2020/ppe-s1/19/PAGES-ASPIREES/2-33.html#gsc.tab=0>

Jaídar, I. (1998); "El apasionante arte de investigar". En Encrucijadas metodológicas en Ciencias Sociales. México: UAM-Xochimilco, pp. 11-19

Janesick, V. (2000). La danza del diseño de la investigación cualitativa: metáfora, metodolatría y significado. EN. Denman C, Haro J. Por los rincones. Guadalajara: Universidad de Guadalajara.

Kosik, K. (1967), Dialéctica de lo concreto, México, Editorial Grijalbo, Prólogo, Dialéctica de la totalidad concreta p. 25-82; La filosofía del trabajo p. 214-223.

Laurell C. (1982) La salud enfermedad como proceso social. Revista Latinoamericana de Salud. Ed. Nueva Imagen. No. 2.

Laurell C. (1994) Sobre la concepción biológica y social del proceso salud-enfermedad. En: Rodríguez Ma. Isabel (coord.) Lo biológico y lo social, Serie Desarrollo de Recursos Humanos N° 101, Washington D.C. EUA: OPS/OMS, pp. 1-19

Lacan, J. (1966). Jaques Lacan: Escritos. Siglo Veintiuno editores, México.

Latouche S. (2008) La apuesta por el decrecimiento ¿cómo salir del imaginario dominante? Icaria Antrazyt, Ecología, España.

Lewontin, R.C.; Steven Rose y León J. Kamin (1987), No está en los genes, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes. Crítica, México, pp. 13-52 y 282-352.

LGS (2016). Ley General de Salud. <http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/ref/lgs.htm> consultada el 6 de agosto del 2016.

López-Araujo, Blanca, & Osca Segovia, Amparo. (2007). Factores explicativos de la accidentalidad en jóvenes: Un análisis de la investigación. Revista de estudios de juventud, 79, 75-90.

Luhmann, N. (1995). La autopoiesis de los sistemas sociales. En Zona Abierta, N° 70/71. Traducción de Leopoldo Moscoso

Mandeville, Bernard (1982). La fábula de las abejas o los vicios privados hacen la prosperidad pública. Ed FCE. México. Pp. 722.

Martínez C. (2015). El compromiso interpretativo: un aspecto ineludible en la investigación cualitativa. Revista. Facultad. Nacional de Salud Pública. Pp. S55-S63.

Marx, C. (1973), Introducción a la crítica de la economía política, Prefacio.

Marx, C. y Engels, F. (2014a). La ideología alemana. Ed. Akal, México.

Marx, C. (2014b) El capital: Crítica de la economía política, tomo I, Libro I. El proceso de producción del capital/Carlos Marx; Traductor Wenceslao Roces. 4ª México: FCE.

Menéndez EL, Di pardo RB(1996). De algunos alcoholismos y algunos saberes. México, D.F.: Centro de Estudios Superiores de Antropología Social; 1996.

Minayo, M. (2002), "Hermenéutica-dialéctica como caminho do pensamento social", en De Souza Minayo, María Cecilia y Suely Ferreira Deslandes,. II organizadoras, Caminhos do pensamento. Epistemología y método. Editora Fiocruz, RJ., Brasil, pp. 83-107.

Minayo, M. (2015)."El desafío del conocimiento. Investigación cualitativa en salud.". [https://digitalrepository.unm.edu/lasm\\_es/47](https://digitalrepository.unm.edu/lasm_es/47)

Mirón Juárez, Carlos Alberto, & Laborín Álvarez, Jesús Francisco. (2015). Construcción y validación de una escala de heurísticos de disponibilidad en conducción bajo alcoholemia en jóvenes conductores. Cuadernos Hispanoamericanos de Psicología, 15(2), 35-46.

Mirón Juárez, Carlos Alberto, & Laborín Álvarez, Jesús Francisco. (2016). Características psicométricas de escala de heurísticos de disponibilidad en transgresión de alto en jóvenes conductores. *Revista de Psicología y Ciencias del Comportamiento de la U.A.C.J.S.*, 7(2), 52-67.

Montezuma, R. (2009). El derecho a la vida en la movilidad urbana y el espacio público en América latina: La necesidad de un reequilibrio entre los subsistemas motorizado y no motorizado. En j. Erazo (coord.), *Inter/secciones urbanas: origen y contexto en América Latina*(pp.293-300). Quito: FLACSO - Sede Ecuador: Ministerio de Cultura del Ecuador.

Morín, E. (2001). *El Método I. La naturaleza de la naturaleza*. Ed. Cátedra. España.

Morín, E. (2004). *Introducción al pensamiento complejo*. México, D. F.: Editorial Gedisa.

Muñúzuri y Rodríguez (2019). Movilidad Urbana en la Ciudad de México: Una Revisión Propositiva. En: *Revista Derecho ambiental y Ecología*. Núm. 78-79, año 17, julio-septiembre, octubre-diciembre. CEJA, Ciudad de México.

Nateras, A. (2003). "De la juventud a la ciudadanía: ¿Imaginario posibles?". En: IFE. *Formación ciudadana para la consolidación democrática. Análisis y perspectivas de los resultados de la Consulta Juvenil*. Memoria. México. Diciembre 2-4.

Novoa Javier. (2007). Análisis de la probabilidad de accidentes vehiculares en un Modelo propuesto de flujo de tráfico vehicular multi-carril. Instituto Politécnico Nacional, México.

Offe, C. (1995). Un diseño no productivista para las políticas sociales. En Lo Vuolo, R. (coord.) Contra la exclusión. La propuesta del ingreso ciudadano. Buenos Aires: Niño y Dávila Editores.

OMS (2002). Estrategia quinquenal de la OMS para la prevención de lesiones por accidentes de tráfico. Organización Mundial de la Salud, Ginebra, Suiza.

OMS (2008). Informe mundial sobre prevención de las lesiones en los niños. Organización Mundial de la Salud, Ginebra, Suiza.

ONU (2011). Plan mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020. Organización Mundial de la Salud, Ginebra, Suiza.

ONU (2013). Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2013. Apoyo al decenio de Acción. Organización Mundial de la Salud, Ginebra, Suiza.

ONU (2015). Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2015. Organización Mundial de la Salud, Ginebra, Suiza.

ONU-Hábitat (2016). Reporte nacional de movilidad urbana en México 2014-2015. ONU-hábitat-Organización de las Naciones Unidas, Nueva York, Estados Unidos.

OPS (2008). Prevención de lesiones causadas por el tránsito. Manual de capacitación. Organización Panamericana de la Salud/Oficina Regional de la Organización Mundial de la Salud, Washington.

OPS (2009). Informe sobre el estado de la seguridad vial en la región de las Américas. Organización Panamericana de la Salud/Oficina Regional de la Organización Mundial de la Salud, Washington.

Osorio, J. (2001), Fundamentos del análisis social. La realidad social y su conocimiento, UAM/FCE, México, p. 174.

Padilla (2009). El coche y la movilidad. En Temas de sustentabilidad en el urbanismo contemporáneo. Conclusiones del SUI. Revista Digital Universitaria. Vol. 10, num 7. UNAM México. Disponible en <http://www.revista.unam.mx/vol.10/num7/art39/int39-2.htm>

Pérez, R. (2018). Chat de la videoconferencia “Lesiones causadas por el tránsito: Abordaje desde la perspectiva de la salud pública”. Instituto Nacional de Salud Pública. Cuernavaca, Morelos.

Pexels. (2016). Arquitectura, edificios, carros, ciudad y paisaje urbano. Bajo licencia de pixabay. Recuperado el 19 de enero del 2020 <https://pixabay.com/images/id-1837176/>

Pexels. (2017). Asfalto, calle, árboles, avenida y arbolado. Bajo licencia de pixabay. Recuperado el 19 de enero del 2020 <https://pixabay.com/es/photos/asfalto-calle-%c3%a1rboles-avenida-2178703/>

Pinker, S. (2003). La Tabla Rasa: La negación moderna de la naturaleza Humana. Ed. 6 Paidós Barcelona.

Pinker, S. (2004). Documental Psicología Evolutiva: Cosas que nunca debimos de aprender num.337, 8 de diciembre del 2004. TVE, España.

Pinker, S. (2012) The Better Angels of Our Nature: Why Violence Has Declined. Ed. Penguin Group, USA.

Popper K. (1982) Conocimiento objetivo, Madrid: Ed. Técnos, pp. 15-40.buen

Ruiz, J. (1999). Metodología de la investigación cualitativa. Segunda edición Universidad de Deusto, Bilbao, España.

Rodríguez Guzmán, Sandra. (2014). Asociación entre intensidad de exposición, estilos de conducción y accidentes de tráfico en estudiantes universitarios de Guatemala. Universidad de Granada, Granada.

Rodríguez-Hernández, J. M., Campuzano-Rincón, J. C., & Híjar, M. (2011). Comparación de datos sobre mortalidad por atropellamientos en la Ciudad de México: ¿se han presentado cambios en una década? *Salud Pública de México*, 53, 320-328.

Rosen, G (1986), ¿Qué es la medicina social?, en *De la policía médica a la medicina social*, México, S XXI editores.

Sader E. (2003) *La venganza de la historia. Hegemonía y contrahegemonía en la construcción de un nuevo mundo posible*. México: Editorial Era.

Salazar C. (2004). *Dispositivos: Máquinas de Visibilidad*. Mecnograma, México.

Samaja, Juan (1992), “Combinación de métodos: pasos para una comprensión dialéctica del trabajo interdisciplinario”, (1992), *Educ. Med. Salud*. Vol. 26 No. 1.

Samaja, J. (2004). *Epistemología de la salud*. Ed. Lugar, Argentina.

Sartre, J. (1963) *Crítica de la Razón Dialéctica*. Libro II: Del grupo a la historia. Ed. Losada. Buenos Aires.

SCT (2012). *Acciones para el fortalecimiento de la seguridad vial*. Secretaría de Comunicaciones y Transportes, México. D.F.



SCT (2018) Historia de las vialidades en México Consultada el 21 de noviembre del 2019 <https://vialidades.com.mx/nosotros/empresa/historia-de-las-vialidades>

SINAIS (2007). Diez principales causas de mortalidad en mujeres y hombres en población adolescente. [Sinais.salud.gob.mx](http://Sinais.salud.gob.mx)

SINAVE, DGE, SALUD (2009). Información epidemiológica de morbilidad: Anuario 2009. 1ra. ed. Secretaría de Salud, México, DF.

SINAVE/DGE/SALUD (2011a). Panorama epidemiológico y estadístico de la mortalidad en México 2009, 1ra. ed. Secretaría de Salud, México, D.F.

SINAVE/DGE/SALUD/, (2011b). Panorama epidemiológico y estadístico de la mortalidad en México 2008. Secretaría de Salud, México, D.F.

SINAVE/DGE/SALUD, (2011c). Perfil epidemiológico de la población adolescente México 2010, 1ra. ed. Secretaría de Salud, México, D.F.

SINAVE/DGE/SALUD/, (2011d). Perfil epidemiológico de las adicciones en México 2010, 1ra. ed. Secretaría de Salud, México, D. F.

intrafico.com. (2016). Salamanca es la calle que más accidentes concentra en la CDMX. Sintrafico.com. Consultada el 1 de julio del 2019 <http://sintrafico.com/blog/salamanca-es-la-calle-que-m%C3%A1s-accidentes-concentra-en-la-cdmx/>

Sintrafico.com. (2017). Las calles de la amargura. Sintrafico.com. Consultada el 1 de julio del 2019 <http://sintrafico.com/blog/las-calles-de-la-amargura/>

SILVA, E. (2009). Mortalidad por accidentes automovilísticos en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México al final del siglo XX. *Papeles de Población* Vol. 15, p. 143–172.

Solana, J. (2011). El pensamiento complejo de Edgar Morin. Críticas, incomprensiones y revisiones necesarias. *Gazeta de Antropología*, Vol. 27 núm. 1.

Soto, Adriana. (2002). La sospechosa relación entre juventud y violencia. *El Cotidiano*, 18(111), 28-35. Recuperado de Redalyc.

SS (2014a). Programa de acción específico. Prevención de accidentes en grupos vulnerables 2013-2018. Secretaría de Salud, México, D.F.

SS (2014b). Programa de acción específico. Seguridad vial. Secretaría de Salud, México, D.F.

SS/STCONAPRA (2013). Tercer informe sobre la situación de seguridad vial. México 2013. Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes/ Secretaría de Salud. México, D.F.

SS/STCONAPRA (2015). Informe sobre la situación de la seguridad vial, México 2015. Secretaría de Salud/STCONAPRA, México, Ciudad de México.

SS/STCONAPRA (2016). Informe sobre la situación de la seguridad vial, México 2016. Secretaría de Salud/STCONAPRA, México, Ciudad de México.

SS/STCONAPRA (2017). Informe sobre la situación de la seguridad vial, México 2017. Secretaría de Salud/STCONAPRA, México, Ciudad de México.

STCONAPRA (2010). Programa Nacional de Alcoholimetría. Manual para la implementación de operativos. Secretariado Técnico Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes, México, D.F.

STCONAPRA (2015). Manual de organización específico del Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes. Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes, Ciudad de México.

Suárez M. y Delgado J. (2010). Patrones de movilidad residencial en la Ciudad de México como evidencia de co-localización de población y empleos. Revista EURE (Santiago) [online]. 2010, vol.36, n.107.

Urteaga, Maritza. (2011). Retos contemporáneos en los estudios sobre juventud. *Alteridades*, 21, 13-32.

Valenzuela, José. (1997). Culturas juveniles, identidades transitorias. *Jóvenes. Revista de Estudios sobre juventud*, 4(3).

Zemelman, Hugo. (2001). Pensar teórico y pensar epistémico: Los retos de las ciencias sociales latinoamericanas. Biblioteca virtual del Instituto "Pensamiento y Conocimiento en América Latina" A.C. (Consultado en: [http://www.ipecaal.edu.mx/index.php?option=com\\_content&view=article&id=102&Itemid=143](http://www.ipecaal.edu.mx/index.php?option=com_content&view=article&id=102&Itemid=143))

## Anexos

# **Anexo 1**

# **Respuesta**

# **CONAPRA**

Ciudad de México, a 30 de octubre de 2018

ESTIMADO (A) SOLICITANTE:

Me refiero a la solicitud de información con número de folio **0001200489018**, ingresada por Usted a esta Unidad de Transparencia de la Secretaría de Salud, en los términos siguientes:

**“Modalidad preferente de entrega de información**

Entrega por internet en la PNT

**Descripción clara de la solicitud de información**

**Solicito informacion sobre el ST CONAPRA adjunto documento con solicitud “(sic)**

Sobre el particular, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 6 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 121 y 133 al 136 de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública; 39 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal y 35 Bis del Reglamento Interior de la Secretaría de Salud, le informo que su solicitud fue turnada a la **Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes** misma que en el ámbito de su competencia, dio respuesta en los términos del oficio que se adjunta.

Finalmente, le comento que de tener alguna duda o aclaración respecto de la respuesta que se otorga, puede comunicarse al teléfono 50621600 extensión 42011#; o bien, mediante el correo electrónico: [unidadenlace@salud.gob.mx](mailto:unidadenlace@salud.gob.mx).

Sin otro particular, le envío un cordial y afectuoso saludo.

ATENTAMENTE



LIC. TRINIDAD CAZAREZ GUTIÉRREZ  
DIRECTORA Y SERVIDORA PÚBLICA HABILITADA  
EN LA UNIDAD DE TRANSPARENCIA

No. STCONAPRA-DG- **002264** -2018

Asunto: Contestación a la solicitud  
No. De Folio 0001200489018  
Ciudad de México a 25 de octubre de 2018

**LIC. TRINIDAD CÁZAREZ GUTIÉRREZ**

DIRECTORA DE ÁREA DE LA UNIDAD DE TRANSPARENCIA  
OFICINA DEL ABOGADO GENERAL

Donceles No. 39, Planta Baja, Col. Centro, Del. Cuauhtémoc,  
C.P. 06000, Ciudad de México.

Presente.

Me refiero a la solicitud de Acceso a la Información No. de folio **0001200489018** dada a conocer a través de su correo oficio número **OAG-UT-CORREO-5083-2018** de fecha ocho de octubre de dos mil dieciocho, en el que se requiere lo siguiente:

*Solicito la siguiente información sobre el Secretariado técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes:*

- Todas las actas circunstanciadas de las reuniones hechas por el consejo desde el año 1987 al 2004
- Acuerdo, documento o acta. que manifieste la integración de las funciones de la CONAPRA en la CENAPRA en el año 2004
- Presupuesto anual del CENAPRA/STCONAPRA desde el año 2004 a la fecha.
- Acuerdos de trabajo entre el STCONAPRA y otras instituciones del orden federal, estatal y municipal (CON METAS E INDICADORES) con motivo de la Estrategia Nacional de Seguridad Vial publicada en el Diario Oficial de la Federación. Desde el 2011 hasta la fecha actual. Particularmente los no reportados en los "informes sobre seguridad"
- Sitios con geolocalización específica de las vialidades concretas en donde han ocurrido accidentes donde existan jóvenes (personas entre 13 y 29 años) involucrados; ya sea como posible responsable o como víctima. En la ciudad de México y en el Estado de México, según RAVmex durante los dos últimos años registrados. (sic)

A este respecto y con fundamento en lo dispuesto en el Título Quinto Capítulo I del Procedimiento de Acceso a la Información Pública de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública, anexo contestación a cada uno de los cuestionamientos hechos por el peticionario.

Sin otro particular, envío un cordial saludo.

**ATENTAMENTE**

  
**DR. ARTURO GARCÍA CRUZ**  
SECRETARIO TÉCNICO DEL CONSEJO NACIONAL PARA  
LA PREVENCIÓN DE ACCIDENTES

C.p.p: Dr. Pablo Kuri Morales.- Subsecretario de Prevención y Promoción de la Salud.- Presente.



## RESPUESTA A SOLICITUD DE ACCESO A LA INFORMACIÓN PÚBLICA NO. 0001200489018

**Solicito la siguiente información sobre el Secretariado técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes: (sic)**

**-Todas las actas circunstanciadas de las reuniones hechas por el consejo desde el año 1987 al 2004 (sic).**

**Respuesta del STCONAPRA:** A este respecto le comunico que habiendo realizado la búsqueda exhaustiva en documentos que obran en este Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes no se encontraron actas circunstanciadas de reuniones del mencionado Consejo Nacional en el periodo indicado.

**-Acuerdo, documento o acta. que manifieste la integración de las funciones de la CONAPRA en la CENAPRA en el año 2004 (sic)**

**Respuesta del STCONAPRA:** Le informo que la integración de las funciones que el Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes tiene actualmente se encuentran establecidas en el decreto de creación publicado el cual se publicó en el Diario Oficial de la Federación el día **20 de marzo de 1987** y se puede consultar en la página de internet: [http://www.dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=4645684&fecha=20/03/1987](http://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=4645684&fecha=20/03/1987).

**-Presupuesto anual del CENAPRA/STCONAPRA desde el año 2004 a la fecha. (sic)**

**Respuesta del STCONAPRA:** Derivado de la búsqueda en los archivos que obran en el STCONAPRA, se informa que para los años 2004 al 2007 el CENAPRA/STCONAPRA no tuvo presupuesto asignado en razón a que del día 02 de septiembre de 2008 fue registrada por primera vez la estructura orgánica del CENAPRA con oficio SAFP/408/0409 y SAFP/412/1606 de la Secretaría de la Función Pública con vigencia a partir del 1° de marzo de 2008, por el que se declaró dictamen administrativo de aprobación del Manual de Organización Específico mediante oficio No. SAF/00102/2010 de fecha 12 de julio de 2010 emitido por la Subsecretaría de Administración y Finanzas. Por lo que se refiere a los ejercicios fiscales 2008 al 2018, se desglosa en la siguiente tabla el presupuesto asignado.

Ejercicio fiscal	Presupuesto asignado
2008	\$15,690,059.00
2009	\$ 53, 880, 167.00
2010	\$ 39, 365, 889.00
2011	\$ 15, 090, 231.00
2012	\$ 38, 712, 025.00
2013	\$ 8, 000, 000.00
2014	\$ 47, 070, 020.00
2015	\$ 45, 984, 286.00

No. STCONAPRA-DG- 002264 -2018

2016	\$ 36, 671, 313.00
2017	\$ 47, 516, 430.00
2018	\$ 46, 135, 264.00

**-Acuerdos de trabajo entre el STCONAPRA y otras instituciones del orden federal, estatal y municipal (CON METAS E INDICADORES) con motivo de la Estrategia Nacional de Seguridad Vial publicada en el Diario Oficial de la Federación. Desde el 2011 hasta la fecha actual. Particularmente los no reportados en los "informes sobre seguridad"(sic)**

**Respuesta del STCONAPRA:** Le comunico que habiendo realizado una búsqueda en las áreas que comprenden este Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes, no se encontró registro de acuerdos existentes con Instituciones externas a la Secretaría de Salud en razón a que los trabajos de coordinación que se realizan para el fortalecimiento de la Estrategia Nacional de Seguridad Vial es con base a la competencia de cada institución del orden federal, estatal y municipal. Por lo anterior con base en las atribuciones y competencia que tiene este Secretariado Técnico a través del Programa de Acción Especifico de Seguridad Vial 2013-2018 se establece acciones alineadas a dicha estrategia con su respectivas metas e indicadores y que pueden ser consultados en el siguiente link: <https://www.gob.mx/salud/documentas/programa-de-accion-especifico-pae-seguridad-vial-2013-2018?state=published>.

**-Sitios con geolocalización específica de las vialidades concretas en donde han ocurrido accidentes donde existan jóvenes (personas entre 13 y 29 años) involucrados; ya sea como posible responsable o como víctima. En la ciudad de México y en el Estado de México, según RAVmex durante los dos últimos años registrados. (sic)**

**Respuesta del STCONAPRA:** Referente a los Sitios con geolocalización específica de vialidades concretas en donde han ocurrido accidentes donde existan jóvenes (personas entre 13 y 29 años) involucrados, ya sea como responsable o como víctima. En la Ciudad de México y en el Estado de México, según RAVmex durante los dos últimos años registrados, le informo que no se tiene datos como lo solicita el peticionario en razón a que este Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Acciones (STCONAPRA) es únicamente usuaria de las distintas fuentes oficiales - Instituto Nacional de Estadística y Geografía, Dirección General de Información en Salud (DGIS), Anuarios estadísticos de la Policía Federal, entre otras- que recaban datos de las fuentes primarias y que publican para su consulta. Cabe mencionar que el STCONAPRA elabora en forma anual los Perfiles Nacional y Estatales con información en la materia para el público interesado en el tema. El vigente se encuentra disponible en el siguiente link: <https://www.gob.mx/salud/documentos/perfil-nacional-y-perfiles-estatales-de-seguridad-vial-2016?state=published>.

No omito recomendar al peticionario consultar a las autoridades de las fuentes primarias de las entidades federativas mencionadas.



**SALUD**  
SECRETARÍA DE SALUD



**SUBSECRETARÍA DE PREVENCIÓN Y PROMOCIÓN DE LA SALUD**  
Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes  
Dirección de Estadística y Geografía

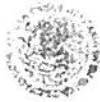
## Memorándum

Ciudad de México, a 12 de octubre de 2018

**Ricardo García Sarubbi**  
**Subdirector de Convenios y Análisis Jurídico**  
**STCONAPRA**  
PRESENTE


Con relación al Memorándum enviado, que hace referencia a la solicitud de información número 1200489018 del Instituto Nacional de Transparencia, Acceso a la Información y Protección de Datos Personales (INAI), me permito comentarle lo siguiente:

1. El punto uno relacionado con las actas circunstanciadas de las reuniones del STCONAPRA, así como el punto dos que hace referencia al acuerdo de creación del STCONAPRA, pueden ser solventados por la Subdirección de Convenios y Análisis Jurídico.
2. El punto tres, relacionado con el presupuesto anual del STCONAPRA es competencia del Departamento de Análisis y Operación Financiera, a cargo de la Subdirección de Operación.
3. El punto cuatro hace referencia a acuerdos de trabajo entre el STCONAPRA y otras instituciones, en el marco de la Estrategia Nacional de Seguridad Vial. Desde la competencia de la Subdirección de Análisis de Información y Operación, responsable del seguimiento y evaluación de los programas competencia del STCONAPRA, le comento que no existe ningún acuerdo con instituciones externas a la Secretaría de Salud que nos obligue al reporte de metas e indicadores.
4. La plataforma RavMex tiene casi dos años en un proceso de reingeniería, por lo tanto, a reserva de la opinión del área responsable de la plataforma, en este momento no existen datos de geolocalización de los sitios de ocurrencia de accidentes. Sin embargo, el solicitante puede recurrir al Instituto Nacional de Estadística y Geografía para obtener información al respecto.



Por lo que respecta a la Dirección de Prevención de Lesiones y la Subdirección de Análisis de Información y Operación, que se encuentran en estos momentos a mi cargo, no hay más información que proporcionarle al respecto.

ATENTAMENTE



---

Blanca M. Villa Contreras  
Encargada del Despacho de la Dirección  
de Prevención de Lesiones  
STCONAPRA



**SALUD**  
SECRETARÍA DE SALUD



**SUBSECRETARÍA DE PREVENCIÓN Y PROMOCIÓN DE LA SALUD**  
Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes  
Dirección para la Prevención de Accidentes

## MEMORÁNDUM

Ciudad de México, a 12 de octubre de 2018.

**ASUNTO:** Respuesta a solicitud de información relacionada con núm. de folio 0001200489018

**Lic. Ricardo García Sarubbi**  
**Subdirector de Convenios y Análisis Jurídico**  
Presente

Con relación al escrito remitido por correo OAG-UT-CORREO-5083-2018 de fecha 08 de octubre de 2018 de la Unidad de Transparencia, turnando la solicitud de información con número de folio 0001200489018; informo a usted lo siguiente, con base al ámbito de competencia y funciones de ésta Dirección para la Prevención de Accidentes; además de la información con que se cuenta:

Con respecto a los dos primeros requerimientos consistentes en:

- *Todas las actas circunstanciadas de las reuniones hechas por el Consejo desde el año 1987 al 2004.*
- *Acuerdo, documento o acta que manifieste la integración de las funciones de la CONAPRA en la CENAPRA en el año 2004. (SIC).*

La Subdirección de Convenios y Análisis Jurídico, es el área que puede dar respuesta por estar dentro de sus funciones el conocer y recopilar la información que se señala.

El requerimiento del punto tres que señala:

- *Presupuesto anual del CENAPRA/STCONAPRA desde el año 2004 a la fecha. (SIC)*

La Subdirección de Operación es la encargada de manejar el presupuesto autorizado por la Secretaría de Salud para la operación de los programas en el STCONAPRA.

Referente a la solicitud del punto cuatro: *Acuerdos de trabajo entre el STCONAPRA y otras instituciones del orden federal, estatal y municipal (CON METAS E INDICADORES) con motivo de la Estrategia Nacional de Seguridad Vial publicada en el Diario Oficial de la Federación. Desde el 2011 hasta la fecha actual. Particularmente los no reportados en los "informes sobre seguridad" (SIC)*

**75**  
AÑOS  
1942 • 2016

**SALUD**  
SECRETARÍA DE SALUD



**SUBSECRETARÍA DE PREVENCIÓN Y PROMOCIÓN DE LA SALUD**  
Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes  
Dirección para la Prevención de Accidentes

Esta Dirección no cuenta con registros de acuerdos con otras instituciones del orden federal, estatal y municipal, con motivo de la Estrategia Nacional de Seguridad Vial.

Finalmente el punto cinco que señala: *Sitios de geolocalización específica de las vialidades concretas en donde han ocurrido accidentes donde existan jóvenes (personas entre 13 y 29 años) involucrados; ya sea como posible responsable o como víctima. En la ciudad de México y en el Estado de México, según RAVmex durante los dos últimos años registrados. (SIC).*

Esta Dirección no puede aportar información referente a lo señalado por no ser parte de sus atribuciones lo requerido.

**ATENTAMENTE**

**Dr. Rafael Güemes García**  
**Director para la Prevención de Accidentes**

C. c. p. Dr. Arturo García Cruz, Secretario Técnico del STCONAPRA. Para superior conocimiento.



## MEMORANDUM

Ciudad de México a 12 de octubre de 2018

**Ricardo García Sarubbi**  
**Subdirector de Convenios y Análisis Jurídico**  
**Presente**

En relación a su solicitud y con la finalidad de atender el correo **OAG-UT-CORREO-5083-2018 de fecha 8 de octubre de 2018**, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 61, fracciones II, IV y V, 133, 134 y demás aplicables de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública.

Al respecto me permito enviarle la información concerniente a esta unidad administrativa:

-Presupuesto anual del CENAPRA/STCONAPRA desde el año 2004 a la fecha.

Derivado de una búsqueda exhaustiva en los archivos que obran en el STCONAPRA, se informa que del año 2004 al año 2008 el CENAPRA/STCONAPRA no tuvo presupuesto asignado.

En lo que se refiere a los años comprendidos del 2009 al 2018, se adjunta al presente anexo 1 con la información solicitada.

Sin otro particular, reciba un cordial saludo.

**Atentamente**



**Oscar Alexil Memije Tames**  
**Subdirector de Operación**

## Memorándum

Para: LIC. RICARDO GARCÍA SARUBBI  
Subdirector de Convenios y Análisis Jurídicos  
STCONAPRA

Fecha: 12 de octubre de 2018

Asunto: Respuesta a la solicitud 0001200489018

En respuesta al memorándum con fecha 9 de octubre de 2018 con el asunto de búsqueda exhaustiva a la solicitud 0001200489018 de la Unidad de Transparencia, con base al ámbito de competencia y funciones de ésta Dirección, le envío a usted la siguiente información:

Referente a los *Sitios con geolocalización específica de vialidades concretas en donde han ocurrido accidentes donde existan jóvenes (personas entre 13 y 29 años) involucrados, ya sea como responsable o como víctima. En la ciudad de México y en el Estado de México, según RAVmex durante los dos últimos años registrados*, le informo que no se tiene información como la solicita el peticionario en razón a que este Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Acciones (STCONAPRA) es únicamente usuaria de las distintas fuentes oficiales - Instituto Nacional de Estadística y Geografía, Dirección General de Información en Salud (DGIS), Anuarios estadísticos de la Policía Federal, entre otras que recaban datos de las fuentes primarias y que publican para su consulta. Cabe mencionar que el STCONAPRA elabora en forma anual los Perfiles Nacional y Estatales con información en la materia para el público interesado en el tema. El vigente se encuentra disponible en el siguiente link:

<https://www.gob.mx/salud/documentos/perfil-nacional-y-perfiles-estatales-de-seguridad-vial-2016?state=published>

En relación a la Estrategia Nacional de Seguridad Vial, en lo que se refiere a la Secretaría de Salud, el Programa de Acción Específico de Seguridad Vial 2013-2018 establece acciones alineadas a dicha estrategia con sus respectivas metas e indicadores y que pueden ser consultados en el siguiente link:

<https://www.gob.mx/salud/documentos/programa-de-accion-especifico-pae-seguridad-vial-2013-2018?state=published>

No omito recomendar al peticionario consultar a las autoridades de las fuentes primarias de las entidades federativas mencionadas.

ATENTAMENTE,

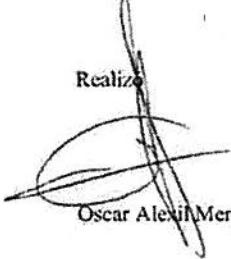
  
MTRA. LAURA BAAS BRICEÑO  
Directora de Información y Evidencias  
ST Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes



## HISTORICO DE ASIGNACIONES RESUPUESTALES

EJERCICIO	PRESUPUESTO AUTORIZADO
2009	53,880,167
2010	39,365,889
2011	15,090,231
2012	38,712,025
2013	8,000,000
2014	47,070,020
2015	45,984,286
2016	39,671,313
2017	47,516,430
2018	46,135,294

Realizo

  
Oscar Alexis Memije Tames

# **Anexo 2**

# **Respuesta**

# **STC**



Instituto Nacional de  
Transparencia, Acceso a la  
Información y Protección de  
Datos Personales

Comisionada ponente: María Patricia Kurczyn  
Villalobos

Recurso de revisión de acceso

Expediente: RRA 2320/19.

Sujeto obligado: Secretaría de Comunicaciones y  
Transportes.

Folio: 0000900324318

Visto el estado que guarda el expediente del recurso de revisión **RRA 2320/19**, interpuesto en contra de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, se procede a dictar el siguiente acuerdo, con base en los siguientes:

### RESULTANDOS

I. El quince de noviembre de dos mil dieciocho, el particular presentó una solicitud de acceso a la información ante la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a través de la Plataforma Nacional de Transparencia.

II. El trece de diciembre de dos mil dieciocho, a través de la Plataforma Nacional de Transparencia, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, respondió la solicitud de acceso a la información.

III. El cinco de marzo de dos mil diecinueve, a través de la Plataforma Nacional de Transparencia, se recibió en este Instituto el recurso de revisión interpuesto por el recurrente, en contra de la respuesta emitida por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

IV. El cinco de marzo de dos mil diecinueve, el Comisionado Presidente le asignó al recurso de revisión el número de expediente **RRA 2320/19** y lo turnó a la Comisionada Ponente María Patricia Kurczyn Villalobos, para los efectos establecidos en el artículo 150, fracción I de la Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública, en relación con el artículo 156, fracción I de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública.

V. El artículo 156 fracción I de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública, dispone que el Comisionado Ponente una vez que recibe en turno un recurso de revisión, deberá proceder a su análisis para decretar su admisión o bien su desechamiento.

### CONSIDERANDOS

**PRIMERO.** La Comisionada Ponente, es competente para conocer y acordar el presente asunto, con fundamento en lo ordenado en el artículo 6º, Apartado A, fracción VIII, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; en los artículos 41, fracciones I y II, así como 142, 143, 144 y 145 de la Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública y lo dispuesto en los artículos 147, 148 y 150 de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública (LFTAIP), así como en lo establecido en el Manual de Organización del Instituto Nacional de Transparencia, Acceso a la Información y Protección de Datos Personales, publicado en el *Diario Oficial de la Federación*, el once de septiembre dos mil diecisiete.

**SEGUNDO.** El artículo 156, fracción I de la LFTAIP, dispone que el Comisionado Ponente, una vez que recibe en turno un recurso de revisión, deberá proceder a su análisis para decretar su admisión o bien su desechamiento.



Instituto Nacional de  
Transparencia, Acceso a la  
Información y Protección de  
Datos Personales

Comisionada ponente: María Patricia Kurczyn  
Villalobos

Recurso de revisión de acceso

Expediente: RRA 2320/19

Sujeto obligado: Secretaría de Comunicaciones y  
Transportes.

Folio: 0000900324318

**TERCERO.** En el artículo 147 de la LFTAIP, se establece que el solicitante podrá interponer por sí mismo o a través de su representante, de manera directa por escrito, por correo electrónico con porte pagado o por medios electrónicos, el recurso de revisión ante este Instituto o ante la Unidad de Transparencia que haya conocido de la solicitud **dentro de los quince días** siguientes a la fecha de la notificación de la respuesta, o del vencimiento del plazo para su notificación.

De las constancias que obran en el expediente integrado con motivo del asunto que nos ocupa, se desprende que la respuesta impugnada por el particular fue proporcionada por el sujeto obligado el **trece de diciembre de dos mil dieciocho**; asimismo, se advierte que el particular interpuso el recurso de revisión ante este Instituto el **cinco de marzo de dos mil diecinueve**, de tal suerte que transcurrieron **cuarenta y cinco días hábiles** hasta la presentación del medio de impugnación que nos ocupa.

En ese sentido, se desprende que el **plazo de quince días** previsto en el artículo 147 de la Ley de la materia **comenzó a computarse el catorce de diciembre de dos mil dieciocho y feneció el veintiuno de enero de dos mil diecinueve**, descontándose los días quince y dieciséis de diciembre de dos mil dieciocho, así como del veinte de diciembre de dos mil dieciocho al seis de enero de dos mil diecinueve; doce, trece, diecinueve y veinte de enero de dos mil diecinueve, por haber sido inhábiles de acuerdo con el artículo 28 de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo, supletoria en la materia en razón a lo establecido en los artículos 2 del ordenamiento citado y 7 de la LFTAIP; así como en términos del Acuerdo mediante el cual se establece el calendario oficial de días inhábiles del Instituto Nacional de Transparencia, Acceso a la Información y Protección de Datos Personales, para el año 2018 y enero de 2019, publicado en el Diario Oficial de la Federación el veinticuatro de enero de dos mil dieciocho.

Ahora bien, en la fracción I del artículo 157 de la LFTAIP, se prevé que las resoluciones del Instituto podrán desechar o sobreseer el recurso, entre otras.

En el artículo 161, fracción I de la LFTAIP, se dispone que el recurso será desechado por improcedente cuando sea extemporáneo por haber transcurrido el plazo establecido en el artículo 147 de la citada Ley, entre otros.

En el caso concreto, el particular presentó el recurso de revisión después de haber fenecido el plazo para su interposición; es decir, al haber transcurrido **cuarenta y cinco días hábiles** posteriores a la fecha de notificación de la respuesta; por lo que, el medio de impugnación que nos ocupa no actualiza el supuesto previsto en el artículo 147 de la LFTAIP.

**CUARTO.** El artículo 155, fracción I de la Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública (LGTAIP), en relación con el diverso 161, fracción I de la LFTAIP, establecen que el recurso de revisión será desechado por improcedente, cuando sea extemporáneo por haber transcurrido el plazo de los quince días siguientes a la fecha de la notificación de la respuesta; en virtud de lo anterior, se procede a dictar el siguiente:



Instituto Nacional de  
Transparencia, Acceso a la  
Información y Protección de  
Datos Personales

**Comisionada ponente:** María Patricia Kurczyn  
Villalobos

**Recurso de revisión de acceso**

**Expediente:** RRA 2320/19

**Sujeto obligado:** Secretaría de Comunicaciones y  
Transportes.

**Folio:** 0000900324318

## ACUERDO

**PRIMERO:** Se desecha por improcedente, el recurso de revisión **RRA 2320/19** interpuesto por el recurrente en contra de la Secretaría de Transportes y Comunicaciones, por haber sido presentado una vez transcurrido el plazo señalado en el artículo 147 Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública, de conformidad con lo previsto en los artículos 151, fracción I y 155, fracción I de la Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública; en relación con los diversos 156, fracción I, 157 fracción I y 161, fracción I de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública.

**SEGUNDO.** Se hace del conocimiento del recurrente que, en caso de encontrarse inconforme con el presente acuerdo, le asiste el derecho de impugnarlo ante el Poder Judicial de la Federación, con fundamento en lo previsto en el artículo 158 de la Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública y 165 de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública.

**TERCERO.** Notifíquese al recurrente el presente acuerdo, en la dirección señalada para tales efectos.

Así lo proveyó y firma la Comisionada del Instituto Nacional de Transparencia, Acceso a la Información y Protección de Datos Personales **María Patricia Kurczyn Villalobos**, el once de marzo de dos mil diecinueve.

  
**María Patricia Kurczyn Villalobos**  
Comisionada

\*JVPP/gb/c 



# **Anexo 3**

## **Guiones de entrevista y observación**

## Guías para las entrevistas y para la observación participante

### 1. Guion básico para todas las entrevistas

#### A. Características del entrevistado(a)

1. Nombre.
2. Edad.
3. Ocupación.
4. Nivel de estudios.
5. Principales medios de transporte empleados.
6. Tiempo estimado en horas (percibido) en la vía pública. Cuánto de ese tiempo se circula como peatón/ ciclista/ motociclista/ en el transporte público/ automóvil.
7. Lugares por los que transita frecuentemente. Opinión acerca de esos lugares.
8. ¿Cuenta con acceso a servicios de salud públicos? O ¿Cuenta con seguro médico privado? ¿Cuál?
9. Estrato social percibido.

#### 2. Guion entrevista abierta (individual)

1. Informantes: Jóvenes de entre 13 y 29 años que sean peatones/ ciclistas /motociclistas /viajen en transporte público. Jóvenes de entre 17 y 22 años conductores de automóvil.
2. Consigna: Indagar sobre sus experiencias como usuarios del complejo vial.
3. Pregunta inicial: ¿Cómo ha sido tu experiencia como peatón/ ciclista/ motociclista/ automovilista al transitar por la vía pública?
4. Posibles temas a tratar:
  - ¿Qué problemas identificas o has tenido en la vía pública?
  - ¿Qué situaciones de riesgo identificas en la vía pública?
  - ¿A qué crees que se deban esos problemas?
  - ¿Cuál es tu definición de "accidente de tránsito"?
  - ¿Cuáles crees que son las causas principales para que ocurran los accidentes de tránsito?
  - ¿De qué manera crees que se deben prevenir y atender los accidentes viales?
  - ¿Has tenido un connato de accidente /accidente o sabes de alguien? ¿cómo fue?
  - ¿Qué opinas sobre los servicios de urgencias? ¿Has requerido de estos servicios?
  - ¿Qué opinas sobre los paramédicos?
  - ¿Qué opinas sobre la policía de tránsito?
  - ¿Qué medidas de prevención tomas para prevenir accidentes lesiones de tránsito?
  - ¿Qué crees que es lo que ocurre después de un accidente de tránsito?
  - (Sí es conductor de auto, moto) ¿conoces el reglamento de tránsito? ¿Cómo obtuviste su licencia?
  - ¿Qué medidas de seguridad aplicas como peatón/ ciclista/ motociclista/ conductor?
  - Presentar las medidas de seguridad de la CONAPRA. ¿Qué opinas de estas medidas de seguridad? ¿Crees que sea factible para ti aplicarlas? ¿Qué otras medidas de seguridad agregarías?
  - Otras sugerencias para mejorar la situación.



### **3. Guion entrevista grupal**

1. Informantes: Jóvenes de entre 13 y 29 años que sean peatones/ ciclistas /motociclistas /viajen en transporte público /automovilistas.
2. Consigna: Indagar sobre sus experiencias como usuarios del complejo vial y sobre si han recibido alguna orientación sobre prevención de accidentes de tránsito.
3. Pregunta inicial: ¿Cómo ha sido su experiencia como peatón/ ciclista/ motociclista/ automovilista al transitar por la vía pública?
4. Posibles temas a tratar:
  - ¿Se sienten seguros al transitar por la vía pública? ¿Por qué?
  - ¿Qué problemas identifican o, qué problemas han tenido en la vía pública?
  - ¿Qué situaciones de peligro identificarían en la vía pública?
  - ¿A qué creen que se deban esos problemas?
  - ¿Qué es un “accidente de tránsito”?
  - ¿Consideran a los accidentes viales como un problema importante? ¿Por qué?
  - ¿Han recibido pláticas o información sobre prevención de accidentes viales? De ser así ¿Quién y de qué manera se las proporcionó? ¿qué temas estudiaron?
  - ¿Cuáles creen que son las causas principales para que ocurran los accidentes de tránsito?
  - ¿De qué manera creen que se deben prevenir y atender los accidentes viales?
  - ¿Alguno de ustedes ha tenido algún connato de accidente /accidente o sabes de alguien? ¿cómo fue?
  - ¿Qué opinan sobre los servicios de urgencias? ¿Han requerido de estos servicios?
  - ¿Qué opinan sobre los paramédicos?
  - ¿Qué opinan sobre la policía de tránsito?
  - ¿Qué medidas de prevención tomarían para prevenir accidentes lesiones de tránsito?
  - ¿Qué creen que sucede antes, durante y después de un accidente?
  - (Sí alguno es conductor de auto, moto) ¿conocen el reglamento de tránsito? ¿Cómo obtuvieron su licencia?
  - ¿Qué medidas de seguridad aplican como peatón/ ciclista/ motociclista/ conductor?
  - Presentar las medidas de seguridad de la CONAPRA. ¿Qué opinan de estas medidas de seguridad? ¿Creen que sea factible su aplicación? ¿Qué otras medidas de seguridad agregarían?
  - Presentar primera causa de muerte para los jóvenes. Opinión sobre el perfil de mortalidad de los jóvenes.
  - Propuestas para mejorar la situación.

### **4. Guion entrevista individual abierta (a víctimas de accidente o familiares de víctima de accidente)**

1. Consigna: Indagar acerca de los detalles del accidente.  
Pregunta inicial ¿Qué podría compartirme acerca de su experiencia?
2. Posibles temas a tratar
  - Tipo de accidente.

- Tipo de lesión.
- Lugar.
- Fecha.
- ¿Qué factores cree que tuvieron que ver con la ocurrencia del accidente?
- ¿Qué otras circunstancias rodean el accidente?
- ¿Quién fue el probable responsable?
- Narración sobre el accidente
- ¿Cómo fue atendido?
- ¿Dónde fue atendido?
- Opinión respecto a la atención pre e intrahospitalaria.
- ¿Que personas intervinieron en su caso y de qué manera?
- ¿Qué cosas ayudaron a su recuperación?
- ¿Qué cosas obstaculizaron su atención y recuperación?
- ¿Qué medidas se tomaron, antes, durante y después del accidente?
- Costos de la atención y recuperación.
- Tiempo de recuperación.
- Costos psicológicos y sociales.
- Secuelas.
- Propuestas para el cambio.

## **5. Guion entrevista a agente de tránsito**

1. Informante: Policía de tránsito (local).
2. Consigna: Indagar sobre el papel de la policía de tránsito en la gestión de las vialidades. Conocer sus opiniones respecto al problema de los accidentes en jóvenes.
3. Perfil técnico o profesional. Ultimo nivel de estudios y actualizaciones.
4. ¿Cuál cree que es el objetivo primordial de su actividad?
5. ¿Ese objetivo coincide con el que usted tenía antes de ejercer la actividad? ¿De qué manera coincide? ¿En qué es diferente?
6. ¿En qué lugares trabaja? ¿Qué opinión general tiene respecto a esos lugares?
7. ¿Qué es un accidente de tránsito?
8. ¿De qué manera interviene usted en la prevención y atención a los accidentes viales?
9. ¿A qué cree que se deban los accidentes viales?
10. ¿Cuál cree que sería la mejor manera de prevenirlos?
11. ¿Cuál es el problema vial que más frecuente tiene que atender? ¿Cuál es el tipo de accidente vial que más frecuentemente atiende?
12. ¿Cuál es el tipo de lesión más frecuente en los accidentes?
13. ¿Qué procedimiento se sigue ante un accidente vial?
14. ¿De qué edad aproximada han sido las personas que con mayor frecuencia se han accidentado?
15. ¿Con qué problemas se enfrenta en su labor cotidiana como policía de tránsito?
16. ¿Cuáles son los problemas más frecuentes que ha enfrentado con las personas con las que tiene contacto por su labor policiaca?
17. ¿De qué manera ha resuelto estos problemas?
18. ¿Qué opinión cree que tienen las personas en general respecto a su actividad?

19. ¿Ha tenido algún problema legal relacionado con su trabajo/ actividad? ¿Cuál?
  20. ¿Considera que cuenta con todo lo necesario para desarrollar su actividad de manera adecuada? Si falta algo, ¿Qué es?
  21. ¿Cómo es su relación con la institución para la que labora?
  22. ¿Alguna vez ha tenido problemas con la institución? ¿Cuáles?
  23. ¿Considera que su remuneración corresponde con la labor que realiza?
  24. ¿Alguna vez ha tenido que obrar de manera diferente a lo que marcan los procedimientos?
  25. ¿Qué problemas ha identificado en su actividad y qué sugerencias daría para mejorar esa situación?
26. Si usted pudiera sugerir una modificación al reglamento de tránsito o a la normativa que regula su actividad ¿cuál sería?

## **6. Guion entrevista semi estructurada a agentes de atención prehospitalaria**

1. Informante: Paramédico.
2. Consigna: Averiguar sobre el papel de los paramédicos en la atención prehospitalaria. Conocer sus opiniones respecto al problema de los accidentes en jóvenes. Preguntar respecto a las condiciones en las que desarrollan su actividad (para contrastar con la teoría).
3. Perfil técnico o profesional. Ultimo nivel de estudios y actualizaciones.
4. ¿Cuál cree que es el objetivo primordial de su actividad?
5. ¿Ese objetivo coincide con el que usted tenía antes de ejercer la actividad? ¿De qué manera coincide? ¿En qué es diferente?
6. ¿En qué lugares trabaja? ¿Qué opinión general tiene respecto a esos lugares?
7. ¿Cómo definiría "accidente vial"?
8. ¿De qué manera interviene usted en la atención de accidentes viales?
9. En su experiencia ¿cuál cree que es la causa más común para la ocurrencia de accidentes?
10. ¿Cuál cree que sería la mejor manera de atenderlos?
11. ¿Cuál es el tipo de accidente vial que más frecuentemente atiende?
12. ¿Qué lesiones son las más frecuentes?
13. Normalmente, ¿Cuál es el procedimiento que usted sigue para atender a los accidentados?
14. ¿De qué edad aproximada han sido las personas que con mayor frecuencia ha atendido?
15. ¿Con qué problemas se enfrenta en su labor cotidiana como paramédico?
16. ¿Cuáles son los problemas más frecuentes que ha enfrentado con respecto a las personas que atiende?
17. ¿De qué manera ha resuelto estos problemas?
18. ¿Qué percepción cree que tienen las personas en general respecto a su actividad?
19. ¿Ha tenido algún problema legal relacionado con su trabajo/ actividad? ¿Cuál?
20. ¿Considera que cuenta con todo lo necesario para desarrollar su actividad de manera adecuada? Si falta algo, ¿Qué es?
21. ¿Cómo es su relación con la institución en la que presta servicios?

22. ¿Alguna vez ha tenido problemas con la institución con la que presta servicios?  
¿Cuáles?
23. ¿Considera que su remuneración corresponde con la labor que realiza?
24. ¿Alguna vez ha omitido o agregado procedimientos a su actividad?
25. ¿Qué problemas ha identificado en su actividad y qué sugerencias daría para mejorar esa situación?
26. Si usted pudiera sugerir una modificación a las normativas sobre atención prehospitalaria ¿cuál sería?

## **7. Guion entrevista semi estructurada agente de atención médica de urgencias**

1. Informantes: Médico del área de urgencias.
2. Consigna: Indagar sobre el papel de los médicos de urgencias como la segunda respuesta. Conocer sus opiniones respecto al problema de los accidentes en jóvenes. Preguntar respecto al marco institucional en el que desarrolla su actividad.
3. Perfil técnico o profesional. Último nivel de estudios y actualizaciones.
4. ¿Cuál cree que es el objetivo primordial de su actividad?
5. ¿Ese objetivo coincide con el que usted tenía antes de ejercer la actividad? ¿De qué manera coincide? ¿En qué es diferente?
6. ¿En qué institución trabaja? ¿Qué opinión general tiene respecto a ella?
7. ¿Cómo definiría lo que es un “accidente vial”?
8. ¿De qué manera interviene usted en la prevención y atención de accidentes viales?
9. ¿Cuál cree que es la causa principal de los accidentes?
10. ¿Cuál cree que sería la mejor manera de atenderlos?
11. En su experiencia ¿Cuál es el tipo de accidente vial más frecuente?
12. ¿Qué lesiones son las más frecuentes?
13. ¿Qué procedimiento se sigue (en general) para atender a los accidentados?
14. ¿De qué edad aproximada han sido las personas que con mayor frecuencia ha atendido?
15. ¿Con qué problemas se enfrenta en su labor cotidiana como médico del área de atención de urgencias?
16. ¿Ha tenido problemas con las personas que ha atendido o con sus familiares?  
¿Cuáles?
17. ¿De qué manera ha resuelto estos problemas?
18. ¿Qué percepción cree que tienen las personas en general respecto a su actividad?
19. ¿Ha tenido algún problema legal relacionado con su trabajo/ actividad? ¿Cuál?
20. ¿Considera que cuenta con todo lo necesario para desarrollar su actividad de manera adecuada? Si falta algo, ¿Qué es?
21. ¿Cómo es su relación con la institución en la que presta servicios?
22. ¿Alguna vez ha tenido problemas con la institución con la que presta servicios?  
¿Cuáles?
23. ¿Considera que su remuneración corresponde con la labor que realiza?
24. ¿Ha modificado algún procedimiento para ajustarse a una realidad que no contemplaban las normativas y los procedimientos institucionales? ¿De qué manera?

25. ¿Qué problemas ha identificado en su actividad y qué sugerencias daría para mejorar esa situación?

26. Si usted pudiera sugerir una modificación a los procedimientos y normativas institucionales ¿cuál sería?

## **8. Encuadre para todas las entrevistas:**

1. Invitación a la entrevista: “Hola mi nombre es Hector Alemán Martínez soy estudiante del doctorado en ciencias en salud colectiva de la UAM Xochimilco. Estoy haciendo una entrevista sobre “jóvenes y accidentes”. La entrevista dura alrededor de 45 min a una hora y es básicamente preguntarte sobre tu experiencia, tu opinión sobre estos temas y algunos relacionados.

2. Antes de comenzar la entrevista: “Antes que nada agradezco tu participación en esta entrevista. El objetivo de esta es que me platicues cómo ha sido tu experiencia en la vía pública, así como tu opinión respecto a los accidentes viales y algunos otros temas relacionados con estos dos. Me interesa saber el modo particular en que tú lo has vivido y la manera específica en la que tú miras estos temas. Eres libre de decir lo que quieras y expresar abiertamente tu postura. El tratamiento de la información aquí obtenida será confidencial y anónimo. Puedes negarte a contestar una pregunta, puedes terminar la entrevista. ¿Aceptas estas condiciones?”

## **9. Guía de observación participante**

1.-Primer nivel de observación.

-Tipo de lugar: Calle, Avenida, Carretera, Autopista, Cruce, etc.

-Condiciones de las vías de tránsito, espacio que ocupan con respecto al otro tipo de vías. Existencia de puentes peatonales, cicloavía.

-Señales de tránsito visibles y bien colocadas.

-Condición del pavimento y las banquetas. Obstrucciones en banquetas y en la carretera.

-Sistemas de contención.

-Condiciones del área peatonal y de las intersecciones.

-Descripción básica del funcionamiento del lugar. Tipos de usuarios que circulan.

- Flujo vial. Escala: Leve, moderado, medio, intenso, muy intenso.

2. Segundo nivel de observación.

-Infracciones de tránsito: Autos estacionados en lugares prohibidos, autos sobre la banqueta, sobre las cebras. Etc.

-Dirección predominante para la circulación.

-Dinámicas peatonales. Concentración de peatones, hacia donde se dirigen, movimientos estandarizados.

-Presencia de la policía de tránsito ¿Qué actividades realiza la policía de tránsito?

3. Primer nivel de análisis

-Relaciones entre los usuarios del complejo vial según su medio de desplazamiento.

-Codificación formal del espacio.

- Codificación informal del espacio.
- Lógica de los movimientos.
- Posibles conflictos entre usuarios.
- Desigualdad e inequidad en los procesos de movilidad.
- Intersecciones entre los procesos de movilidad y los procesos de territorialidad.
- Prioridades de la movilidad.
- Expresiones de la cultura vial.

### **Modo de registro**

Para las entrevistas: Grabación de audio. Documentación (si existe o se puede acceder a ella). Para algunos casos, grabación de video.

Para las observaciones: Notas in vivo, Diario de campo, descripciones. Dependiendo del caso, fotografía, audio y video.

# **Anexo 4**

# **Volante para**

# **peatones**



### Las 13 Reglas Básicas de Seguridad Vial para Peatones



- 1) No utilizar teléfono celular, audífonos o cualquier otra cosa que sirva de distractor.
- 2) Cruzar la calle por el paso peatonal.
- 3) Avanzar cuando el semáforo lo indique y los vehículos permanezcan en alto total.
- 4) Desplazarse sobre la banqueta y caminar por la derecha, permitiendo el paso por el lado izquierdo.
- 5) Utilizar puentes peatonales, con el objetivo de tener mayor seguridad.
- 6) Voltar a la derecha e izquierda antes de cruzar alguna vialidad.
- 7) Hacer contacto visual con los conductores.
- 8) No soltar de la mano a niños al momento de cruzar la calle.
- 9) Detenerse y mirar a ambos lados en entradas de estacionamientos.
- 10) Seguir las indicaciones de los elementos de tránsito.
- 11) Aléjese de los vehículos que hacen maniobra de reversa en los estacionamientos y cocheras, cerciórese que lo hayan visto y haya espacio suficiente para no ser prensado.
- 12) Si tiene que salir a la calle de noche traiga una lámpara, use ropa clara y con reflejante, hágase notar, camine por la izquierda con el tráfico de frente, si van en grupo caminen en fila.
- 13) Cuando baje del autobús o transporte de pasajeros y haya que cruzar la calle, hágalo rodeándolo hacia la parte de atrás del camión, ya que por el frente puede ser atropellado

- Asegúrate que todos los pasajeros utilicen cinturón de seguridad.
- Abstenerse de utilizar el teléfono celular mientras manejas.
- Procura llegar al menos 15 minutos antes de la hora de entrada.
- Para el ascenso y descenso de los niños (as) deberás estacionarte, evitando hacerlo en doble fila y/o sentido contrario.
- No obstruyas y/o estaciones sobre pasos peatonales y rampas para personas con discapacidad.



#### Si tu medio de transporte es en motocicleta, además deberás considerar lo siguiente:

- Conducir con licencia y placa para motocicletas.
- Utilizar casco, el conductor así como el segundo pasajero.
- No rebasar el cupo de pasajeros autorizados.
- Nunca transportes a un pasajero menor de doce años de edad, cuando éste no pueda sujetarse por sí mismo a la motocicleta y estando correctamente sentado no pueda colocar adecuada y firmemente los pies a los estribos o posa pies.
- No transportes a un pasajero entre el conductor y el manubrio.
- No circules en sentido contrario.



**CUIDA TU VIDA, LA DE TU FAMILIA Y LA DE LOS DEMÁS**