



UNIVERSIDAD
DE LA REPÚBLICA
URUGUAY



Facultad de
Psicología
UNIVERSIDAD DE LA REPÚBLICA

LA INCIDENCIA DEL FACTOR HUMANO EN LA SEGURIDAD VIAL

TRABAJO FINAL DE GRADO

Modalidad: Monografía

Tutora: Graciela Loarche

Estudiante: Sebastián Milán Crena

Número de estudiante: 4.536.497-2

Fecha y ciudad: Montevideo, 02/05/2016

Índice

1. Resumen.....	pág. 2
2. Introducción.....	pág. 3
3. Marco Teórico	
3.1 Los Siniestros de Tránsito a Nivel Mundial.....	pág. 5
3.2 Los Siniestros de Tránsito en Uruguay.....	pág 8
3.3 El Factor Humano Relacionado a los Siniestros de Tránsito.....	pág. 13
3.4 La incidencia del Factor Social en el Factor Humano.....	pág. 21
4. Análisis	
4.1 Una mirada sobre las conductas en la Vía Pública.....	pág. 26
4.2 El Rol de la Psicología en la Prevención del Siniestro.....	pág. 31
5. Reflexiones Finales.....	pág. 36
6. Referencias Bibliográficas.....	pág. 38

2. RESUMEN:

La siniestralidad vial es uno de los mayores problemas que afectan la salud de las sociedades modernas, y Uruguay no es ajeno a esa problemática mundial. La problemática de los siniestros de tránsito es una cuestión compleja, que engloba entre otros elementos: al vehículo, la vía, el ambiente y el factor humano. El factor humano es considerado como el principal factor de riesgo en los siniestros de tránsito, estando relacionado en aproximadamente el 90 % de los mismos.

Los siniestros de tránsito son un hecho social y para su comprensión es necesario trabajar desde la complejidad, realizar una articulación del sujeto con la sociedad, con el contexto social, histórico y político. Cuando los sujetos se trasladan por la vía pública, influyen en ellos los procesos que configuran su mundo interno, pero estas subjetividades también se ven atravesadas por la hipermodernidad y los diferentes valores que se encarnan en este momento histórico.

La psicología realiza un aporte fundamental a la comprensión de los procesos psicológicos y sociales que circundan la problemática de los siniestros de tránsito. Además es capaz de realizar aportes en todas las áreas que se encuentran relacionadas a la seguridad vial. Por tal motivo es necesario que los gobiernos (tanto departamentales como nacionales) a la hora de desarrollar e implementar cualquier tipo de acciones tendientes a reducir los siniestros de tránsito, o a mejorar la circulación vehicular, tomen en cuenta la integración de la psicología como parte de grupos interdisciplinarios.

Palabras Clave:

Siniestro de Tránsito; Factor Humano; Hipermodernidad; Conductas Riesgosas; Prevención

2. INTRODUCCIÓN:

El uso generalizado del automóvil por parte de los individuos en los países industrializados, ha ocasionado una profunda transformación física, psíquica, ecológica, económica, social y cultural, lo que implica libertad en los desplazamientos y modificación de los hábitos y conductas, en todos los ámbitos de la vida (Montoro, Alonso, Esteban & Toledo, 2000).

Como lo plantean estos autores, las transformaciones que ha traído consigo la motorización han sido innumerables. Desde su creación, los vehículos han transformado la forma de trasladarse de los sujetos, lo que a su vez, ha llevado a la transformación de su vida. En referencia a esto, la Organización Mundial de la Salud (a partir de ahora OMS) plantea en el año 2009 que el transporte por carretera ha beneficiado tanto a las naciones como a los individuos, facilitando el acceso a la atención sanitaria, la educación, al mercado laboral, recreación, entre otros.

Sin embargo, si bien los beneficios como consecuencia de la motorización han sido innumerables, también ha traído aparejado el problema de la siniestralidad vial. Ésta es uno de los mayores problemas que afectan la salud de las sociedades modernas, produciendo a nivel mundial 1,2 millones de muertes al año. Uruguay, no es ajeno a esa problemática mundial, los siniestros de tránsito son la principal causa de muerte en menores de 35 años, pero además, generan miles de heridos y grandes pérdidas materiales.

La gran problemática existente en torno a la seguridad vial en Uruguay fue lo que motivó la elección de la temática de este trabajo. No sólo por la gran cantidad de muertos y heridos, sino también por la gran cantidad de siniestros de tránsito que, al no ocasionar ningún tipo de lesiones, son ignorados como parte del problema y pasan desapercibidos a la hora de desarrollar políticas públicas.

Esta gran cantidad de siniestros de tránsito que suceden día a día en nuestro país, hacen necesaria la intervención de la psicología tanto en la comprensión de la problemática como en el desarrollo de intervenciones tendientes a la reducción de la misma. Ya que como lo plantea Montoro et al. (2000), para incrementar las virtudes que ofrece la motorización y los beneficios que obtenemos con su uso, es necesario reducir sus aspectos negativos.

Esta monografía se enmarca dentro de la propuesta de elaboración de un Trabajo Final de Grado perteneciente a la Licenciatura en Psicología, de la Universidad de la República. La misma, pretende realizar un aporte a la Seguridad Vial desde la Psicología del Tránsito, área que no se ha desarrollado suficientemente en Uruguay ni en América Latina. Para dar cumplimiento a este objetivo, es pertinente en primer lugar, indagar sobre cómo influye el factor humano en la producción de los siniestros de tránsito, y cómo el mismo es influenciado por el actual momento histórico y social. Para posteriormente, tomando en cuenta lo indagado, reflexionar sobre posibles líneas estratégicas de intervención, enfocadas en la reducción del número de siniestros de tránsito.

En primer lugar, buscando dar cumplimiento a dichos objetivos se expondrá un marco teórico, que comenzará por describir el problema de la seguridad vial, tanto a nivel mundial como nacional. Se pretende así otorgar al lector una imagen generalizada sobre este problema de dimensiones pandémicas.

A continuación, con el fin de ayudar a comprender el por qué del siniestro de tránsito, se desarrollarán conceptos como: el factor humano relacionado a la siniestralidad vial, y los procesos psicológicos involucrados en la tarea de conducir o trasladarse por la vía pública. Pero además, en el entendido de que estas son actividades psicosociales, se desarrollarán conceptos relacionados al momento histórico actual, que ayudarán al lector a comprender, cómo el factor humano se ve influenciado por el factor social.

En segundo lugar, se desarrollará un análisis, donde mediante la exposición de algunos ejemplos de conductas riesgosas (llevadas a cabo por conductores y peatones) se intentará mostrar cómo en la confluencia del factor humano y del factor social, es donde se puede comprender por qué se desarrollan los siniestros de tránsito.

Además, habiendo buscado realizar un aporte en la comprensión de esta problemática, se trabajará sobre el rol de la psicología en la reducción de los siniestros de tránsito, procurando plantear líneas de intervención que contribuyan a dicho fin.

Para finalizar, se expondrán las reflexiones finales emanadas del trabajo con relación a los objetivos planteados, pudiendo plantearse nuevas interrogantes que surjan al respecto.

3. MARCO TEÓRICO

3.1 Los Siniestros de Tránsito a Nivel Mundial

Los siniestros de tránsito, son uno de los problemas más grandes de salud pública a los que se han enfrentado las sociedades modernas, y se caracterizan por ser el problema de salud que más ha incrementado sus tasas de mortalidad. Excluyendo a los suicidios, son la causa de más de la mitad de las muertes por lesiones, y de la mitad de las incapacidades permanentes relacionadas a lesiones traumáticas de la médula espinal (Montoro et al., 2000).

En la actualidad, podemos referirnos a los siniestros de tránsito como un problema de salud pública de proporciones pandémicas (Montoro et al., 2000). Ésto se ve reflejado en el “Informe sobre la Situación Mundial de la Seguridad Vial” realizado por la OMS (2009), el cual expone que fallecen anualmente a nivel mundial 1,2 millones de personas como consecuencia de los mismos, y otros 50 millones sufren traumatismos. En la mayor parte del mundo estas cifras año a año siguen aumentando, proyectándose que para el año 2030 la cantidad de fallecidos ascenderá a 2,4 millones de personas, y los traumatismos por siniestros de tránsito pasarán a ocupar el quinto lugar, dentro de las principales causas de mortalidad.

Merced al automóvil (...), se ha cambiado la forma de vivir... y también, desgraciadamente, de morir. A causa de los automóviles han muerto, desde su invención y puesta en circulación, más personas que en todas las guerras que ha sufrido la humanidad desde sus orígenes. (Muñoz & Izaguirre, en Montoro et al., 2000, p.14)

Según Domarchi, Tudela, & González (citado por Ledesma et al., 2011), gran parte de la problemática actual del tránsito está relacionada con escoger el uso de vehículos personales en lugar del transporte público. Esta forma de trasladarse es la predominante alrededor del mundo y esto se debe a varios motivos:

- a) es eficaz para trasladarse en grandes o dispersas ciudades
- b) es concebido como confortable y seguro
- c) le brinda al conductor una sensación de independencia y control

Sin embargo, “El incremento del transporte vial también ha supuesto una carga importante para la salud de las personas, que se manifiesta en forma de traumatismos por accidentes de tránsito” (OMS, 2009, p.1). Estos, son una de las tres principales causas de mortalidad en las personas de entre 5 y 44 años de edad, y la primera entre jóvenes de 15 a 29 años (OMS, 2009).

Cerca del 50 % de las personas que fallecen en siniestros de tránsito o como consecuencia de ellos, son peatones, ciclistas o motociclistas, y dicho porcentaje aumenta en los países del mundo con menos ingresos. Estos son definidos generalmente como los usuarios más vulnerables de la vía pública (OMS, 2009).

Los países con ingresos medios y bajos son los que tienen tasas más altas de mortalidad por siniestralidad vial. El 90% de los fallecimientos suceden en estos países, que sólo tienen el 48% de los vehículos del mundo. Esto supone para los mismos un costo anual de 65 mil millones de dólares. Suma que supera ampliamente el monto recibido en concepto de ayuda para el desarrollo, y que compromete el desarrollo sostenido de los países (OMS, 2009).

Por otra parte, si bien en muchos países de ingresos altos, las tasas de mortalidad han descendido paulatinamente en los últimos años, los siniestros de tránsito continúan causando un alto porcentaje de muertes, traumatismos y discapacidad (OMS, 2009).

Si bien las cifras de víctimas mortales por accidentes de tránsito señalan la magnitud del problema en el mundo, no cuentan toda la historia ni reflejan la devastación y el sufrimiento que cada una de estas muertes provoca en la familia, los amigos y la comunidad de los afectados.(OMS, 2009, p.4)

La OMS (2009) también plantea que además de tener en cuenta el sufrimiento que provocan los siniestros de tránsito a las víctimas, hay que pensar en las consecuencias sociales y económicas que pueden traer consigo a largo plazo. Debido a que los sobrevivientes de los siniestros deben hacer frente a los costos de atención médica y rehabilitación. O por otro lado, frecuentemente las familias deben enfrentar los gastos de funerales y la pérdida del sostén de la misma.

Lograr la prevención y reducción de los accidentes de tránsito constituye un excelente ejemplo del ejercicio de la actividad multisectorial y multidisciplinaria, ámbito en el cual

la OPS/OMS se ha constituido en un facilitador estratégico, que además promueve la acción articulada de actores sociales e institucionales, elementos clave para el éxito de estas estrategias. (Lamy, en Cervantes et al., 2011, p.11)

En los últimos años, gran parte de los países han tomado en cuenta las recomendaciones del informe mundial realizado por la OMS (2004) sobre prevención de los traumatismos a causa de siniestros de tránsito. Este informe se refiere a “sobre cómo los países pueden poner en práctica un enfoque integral para mejorar la seguridad vial y reducir la mortalidad en las vías de tránsito” (OMS, 2009, p.vii). Y concluía dando seis recomendaciones, a las que los países deberían atender para progresar en materia de seguridad vial, estas son:

1. Designar un organismo coordinador en la administración pública para orientar las actividades nacionales en materia de seguridad vial.
2. Evaluar el problema, las políticas y el marco institucional relativos a los traumatismos causados por el tránsito, así como la capacidad de prevención en la materia en cada país.
3. Preparar una estrategia y un plan de acción nacionales en materia de seguridad vial.
4. Asignar recursos financieros y humanos para tratar el problema.
5. Aplicar medidas concretas para prevenir los choques en la vía pública, reducir al mínimo los traumatismos y sus consecuencias y evaluar las repercusiones de estas medidas, entre las que figuran reducir la velocidad excesiva e inapropiada; reducir el consumo de alcohol cuando se conduce; y aumentar el uso de los cascos para motocicletas, los cinturones de seguridad y los sistemas de retención para niños.
6. Apoyar el desarrollo de capacidad nacional y el fomento de la cooperación internacional.(OMS, 2009, p.5)

Además, durante 2010, las autoridades de todo el mundo proclamaron el período que va desde el año 2011 hasta el 2020 como el Decenio de Acción para la Seguridad Vial. El objetivo del mismo consiste en estabilizar, y luego reducir, el número de muertes por siniestros de tránsito. De lograr dicho objetivo se calcula que en esos 10 años se reducirán en 5 millones las muertes. Sin embargo, plantea que entre 2008 y 2011 fueron 35 países, que representan cerca del 10% de la población mundial, los que han promulgado leyes relacionadas a controlar el exceso de velocidad, la conducción bajo los efectos del alcohol, la no utilización del casco en motociclistas, el correcto uso del cinturón de seguridad y de sistemas de retención para niños. Pero sólo 28 de estos, que representan un 7% de la población mundial, han implementado leyes integrales respecto a la seguridad vial (OMS, 2013).

3.2 Los Siniestros de Tránsito en Uruguay

En Uruguay, teniendo en cuenta la sugerencia del Informe mundial realizado por la Organización Mundial de la Salud (2004), se creó en 2007 a través de la ley N° 18.113 la Unidad Nacional de Seguridad Vial (desde ahora UNASEV). De acuerdo a su artículo 5°, la UNASEV tendrá como principal objetivo “la regulación y el control de las actividades relativas al tránsito y la Seguridad Vial en todo el territorio nacional” (Poder Legislativo, 2007).

La UNASEV también posee como objetivos la implementación y promoción de una política nacional en Seguridad Vial, para que todos los usuarios de la vía pública circulen de forma segura. Procura además atribuir al ciudadano su responsabilidad en el aumento de la seguridad vial del país. Y pretende cooperar para generar responsabilidad social y un cambio de la “cultura vial”, fomentando conductas en el tránsito que se asienten en la convivencia social, en derechos y obligaciones, y en valores de preservación de la vida (UNASEV, 2012).

Durante el año 2007 el Poder Legislativo promulgó además la ley N° 18.191, que tiene como objetivo regular el tránsito peatonal y vehicular, así como la seguridad vial en todo el territorio nacional. Establece las normas generales de circulación, los principios rectores del tránsito, las normas y criterios para establecer la señalización de las vías de tránsito, las velocidades de circulación, los sistemas e instrumentos de seguridad activa y pasiva de los vehículos y sus condiciones técnicas, la graduación máxima de alcohol permitida en los conductores, entre otros (Poder Legislativo, 2007).

Asimismo, el Poder Legislativo promulga otras leyes complementarias a la N° 18.191, que regulan ciertos elementos específicos y dan respuesta a las sugerencias realizadas por la OMS en 2004.

En 2008, promulga la ley N° 18.346, que establece la obligatoriedad de colocar cinturones de seguridad a los vehículos que realicen transporte escolar de pasajeros (Poder Legislativo, 2008).

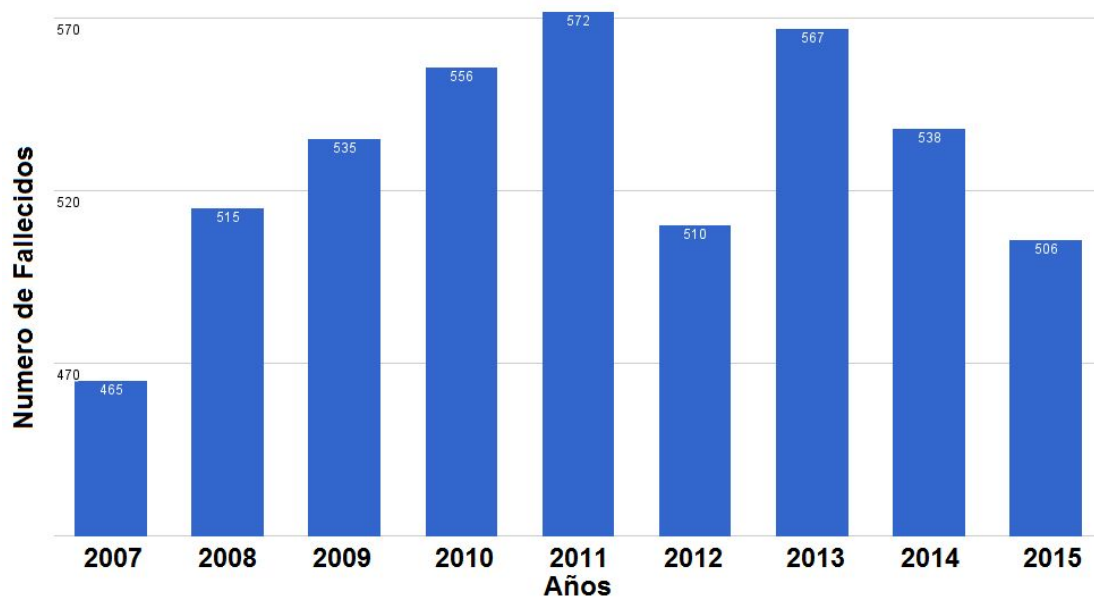
En 2013, se promulga la ley N° 19.061, que establece entre otras cosas, el uso obligatorio de los sistemas de retención infantil. La colocación y posterior uso obligatorio de cinturones de seguridad en los vehículos de transporte colectivo de pasajeros de mediana y larga distancia. La comercialización de vehículos cero kilómetro que cuenten obligatoriamente con ciertos dispositivos de seguridad pasiva, como ser frenos ABS y Airbag. La obligatoriedad de chalecos reflectivos en motociclistas, el uso de casco en ciclistas, son sólo algunos ejemplos. (Poder Legislativo, 2013).

Por su parte, el Poder Ejecutivo, también se encargó en los últimos años de decretar y reglamentar diferentes disposiciones tendientes a la mejora de la seguridad vial. Ejemplo de esto es el decreto N° 265/009 sobre construcción y/o comercialización de cascos aprobados por la norma UNIT 650:81 y el uso obligatorio de los mismos por parte de los usuarios de motocicletas, ciclomotores, motonetas y similares (Poder Ejecutivo, 2009).

Otro ejemplo al que se puede hacer referencia, es al decreto N° 556/008 del Poder Ejecutivo (2008) que establece la reducción de la concentración máxima autorizada de alcohol en sangre en los conductores, a 0,5 gramos de alcohol a partir de noviembre/2008 y a 0,3 gramos de alcohol por litro de sangre a partir de marzo/2009.

Además, en diciembre pasado el Poder Legislativo decretó, y el Poder Ejecutivo promulgó, la modificación del artículo 45 de la ley N° 18.191, quedando establecido que la concentración de alcohol en sangre en los conductores, no puede superar los 0,0 gramos de alcohol por litro (Poder Legislativo, 2015).

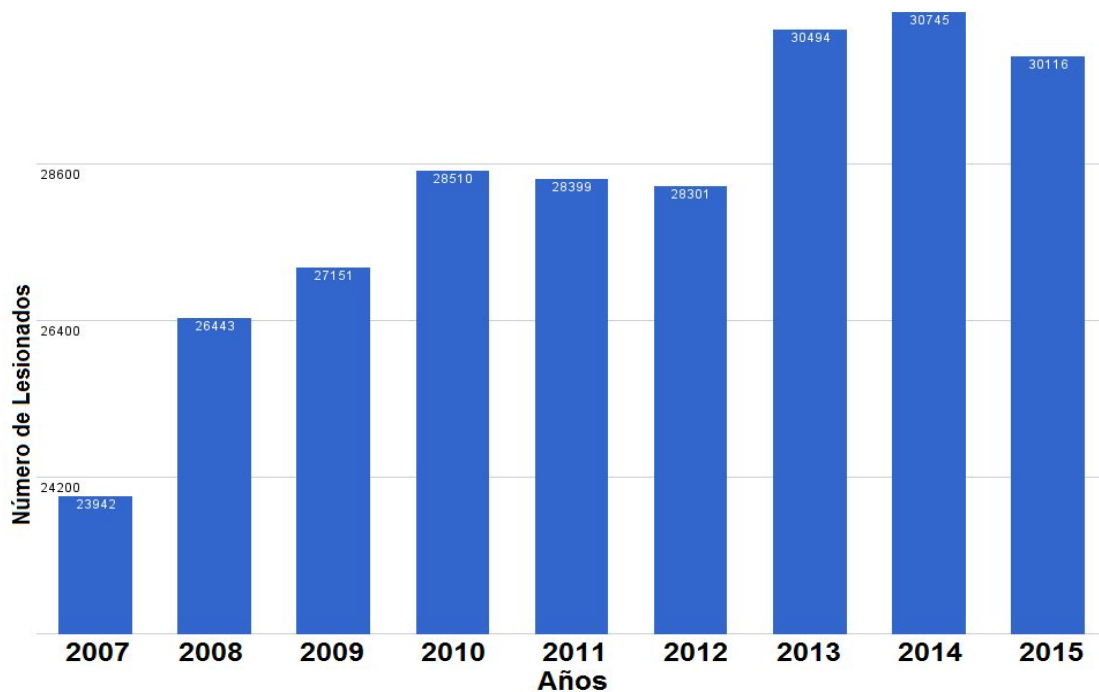
FALLECIDOS EN SINIESTROS DE TRÁNSITO: 2007 / 2015



Como consecuencia de las diferentes medidas que las autoridades gubernamentales han tomado, con el fin de reducir la cantidad de muertes relacionadas a los siniestros de tránsito, en el período 2011-2015 se ha dado una desaceleración del crecimiento de la tasa de mortalidad con respecto al período 2006-2010. La estabilización es el primer paso propuesto por la ONU para lograr cumplir con los objetivos del Decenio de Acción 2011-2020 (UNASEV, 2014).

En Uruguay, coincidiendo con la tendencia que ponen a la vista los informes internacionales, las lesiones a causa de los siniestros de tránsito se han incrementado constantemente en las últimas décadas. Estos se han convertido en uno de los principales problemas sanitarios que afecta a la población, ya que son la primera causa de muerte y discapacidad en menores de 35 años. Además, se coincide con los países de la región en las principales características epidemiológicas de siniestralidad vial, pero la situación se agrava por el hecho de ser el país con menor crecimiento demográfico de América (Maldonado, 2011).

De acuerdo a cifras recolectadas por la UNASEV, durante el año 2015 sucedieron en todo el territorio nacional 23.267 siniestros de tránsito, en los cuales al menos una de las personas involucradas en el hecho resultó con lesiones. Esto implica un promedio de 64 siniestros de tránsito con lesionados por día (UNASEV, 2016).



En los 23.267 siniestros de tránsito, resultaron lesionadas un total de 30.116 personas. De las cuales, realizando un agrupamiento por rango de edades, se puede observar que el 60% del total tenía entre 15 y 39 años. Cifra que resulta alarmante, ya que solamente el 36,7% de la población actual del país se encuentra en ese rango de edad. Por su parte, los mayores de 60 años representan menos del 10% del total de lesionados (UNASEV, 2016).

Al observar el número de lesionados como consecuencia de un siniestro de tránsito durante 2015, se puede visualizar una pequeña disminución respecto a la cifra 2014. Sin embargo, si se tiene en cuenta la cifra de lesionados en los años anteriores, se puede observar que sigue existiendo una clara tendencia al aumento (UNASEV, 2016).

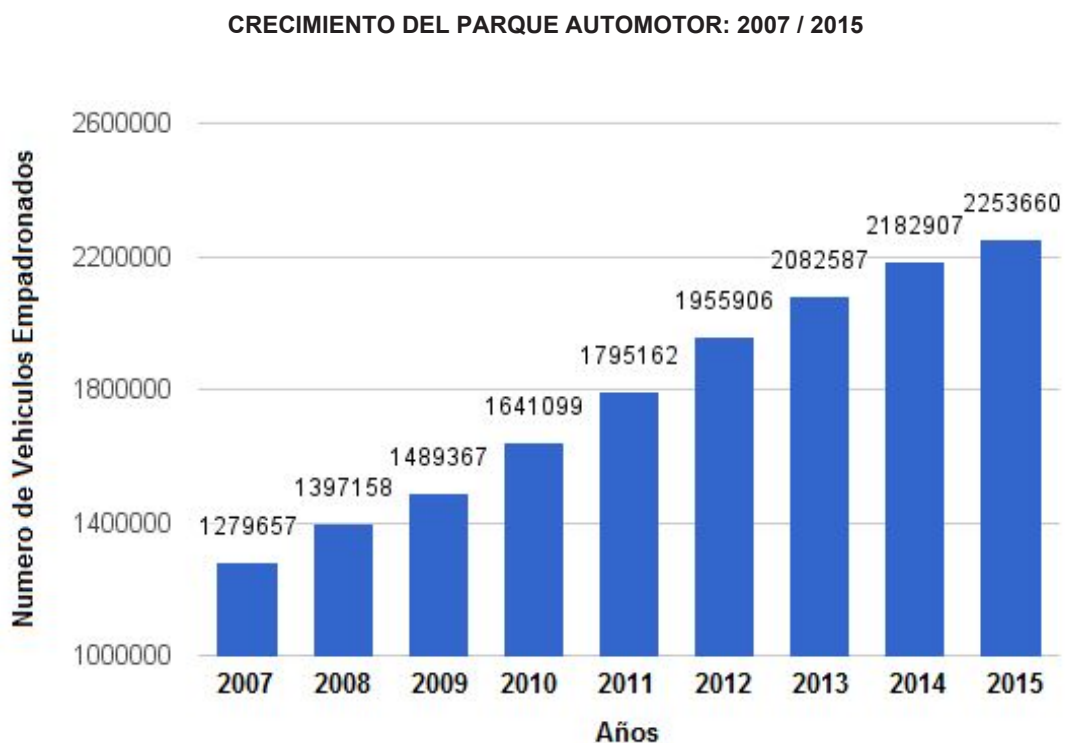
Cabe destacar que de los 30.116 lesionados, 506 personas fallecieron como consecuencia de las lesiones del siniestro. Si se analizan las edades de las personas fallecidas, se observa que el 44,1% de los mismos se encontraban en un rango de edad de entre 15 y 39 años. Seguido por los mayores de 60 años que representan el 25% de los fallecidos (UNASEV, 2016).

Específicamente, 256 de los fallecidos eran motociclistas, que son uno de los grupos de usuarios más vulnerables de la vía pública, esto equivale a más del 50% del total de fallecidos a nivel nacional. Casi dos de cada tres de estos motociclistas fallecidos eran menores de 40 años. En estos, la gravedad de las lesiones ocasionadas en el siniestro

estuvieron relacionadas directamente al uso del casco (UNASEV, 2016). En los casos en que los siniestrados no utilizaban casco, se comprueba un incremento en la gravedad de las consecuencias. El número de heridos graves y fallecidos es más de 50% superior a los que sí utilizaban casco al momento del siniestro. Esto demuestra la efectividad que el uso del casco tiene en la disminución de la gravedad de las lesiones para los motociclistas (UNASEV, 2015).

El otro grupo de usuarios más vulnerables de la vía pública, lo constituyen los peatones. Estos totalizaron durante 2015 un total de 83 fallecidos, siendo la mayor parte de los mismos personas adultas mayores. Es de resaltar, que el 43,4% de los peatones fallecidos tenían 70 o más años de edad.

Si se realiza una comparación entre el número de fallecidos durante 2015 y años anteriores, se puede observar un leve descenso en el número de los mismos. En este sentido es importante reconocer, que si se tiene en cuenta el crecimiento del parque automotor como medida de exposición al riesgo, y se lo relaciona con el número de fallecidos en siniestros de tránsito, se contempla en los últimos años una clara tendencia decreciente, siendo el menor valor histórico de esta tasa alcanzando en 2015 (UNASEV, 2016).



El número de vehículos que se empadronan año a año en Uruguay, revela el exponencial crecimiento del parque automotor. Este aumento del número de vehículos circulando por la

vía pública, conlleva un potencial aumento en el riesgo de los usuarios que circulan por la misma. Es con el fin de que este aumento en la cantidad de vehículos no se vea reflejado en el aumento de los siniestros de tránsito, que las autoridades gubernamentales deben intervenir en la materia.

Las cifras expuestas hasta el momento realizan un aporte a la comprensión de la temática de la siniestralidad vial en Uruguay. Sin embargo, es de fundamental importancia puntualizar que estas cifras recolectadas por UNASEV, cuya fuente principal es el Sistema de Gestión de Seguridad Pública (SGSP) del Ministerio del Interior, corresponden únicamente a los siniestros de tránsito en los cuales hubo intervención policial (UNASEV, 2016). Teniendo en cuenta que la policía solo interviene en aquellos siniestros donde al menos hay un lesionado, se puede concluir que en dichas cifras se desconoce la innumerable suma de siniestros de tránsito sin lesionados, donde solo intervienen las empresas aseguradoras. Por lo tanto, sólo reflejan en forma parcial el problema de la siniestralidad vial.

3.3 El Factor Humano Relacionado a los Siniestros de Tránsito

Los usuarios de la vía pública cometen pequeños o grandes errores con más frecuencia de lo deseable, los que en ocasiones resultan fatales. Estos, son los principales protagonistas de la circulación: “la infraestructura y el vehículo cooperan, pero solo de la actuación diligente, de la decisión acertada y de la atención permanente al riesgo dependerá en definitiva el éxito de la circulación por calles y carreteras” (Muñoz & Izaguirre, en Montoro et al., 2000, p.14).

Si bien en gran parte del imaginario social, el siniestro de tránsito está relacionado al azar, y su definición como accidente trae implícitos que son imprevisibles, frutos de la casualidad y que su generación es espontánea, la realidad es que los mismos surgen generalmente como “consecuencia de algún fallo evitable y hasta cierto punto predecible del sistema” (Montoro y Toledo, 1997; en Montoro et al., 2000, p.30).

Esta problemática es una cuestión compleja, cuya estructura engloba entre otros elementos, al vehículo, a la vía, el ambiente y el factor humano. El siniestro de tránsito puede ser considerado como el resultado de una alteración de la vía, del vehículo, o un error en el

desempeño de las habilidades que se requieren para conducir un vehículo o circular por la vía pública. “Los factores que desembocan en un accidente surgen dentro de una compleja red de interacciones entre el conductor, el vehículo y la vía, en unas determinadas condiciones ambientales” (Fell, 1976; en Montoro et al., 2000, p.33).

Siguiendo con esta idea, Montoro et al. (2000) plantea que los siniestros de tránsito no son la consecuencia de un factor simple, sino que son el producto de la simultaneidad de múltiples factores. Sin embargo, todas las investigaciones concuerdan en que no todos los factores tienen el mismo peso en ese complejo entramado, sino que las causas de riesgo más importantes siempre se encuentran relacionadas al denominado factor humano.

También Treat (citado por Montoro et al., 2000) por su parte, refiere a que más allá de las fallas técnicas de un vehículo, de los factores ambientales, o del diseño y conservación de las vías públicas, es el factor humano el que probablemente define la mayor parte de la siniestralidad.

Este, también está implicado en los otros factores de riesgo como el vehículo y la vía. El hombre, al utilizar estos elementos que tiene a su disposición, puede o no ajustar su comportamiento a la mejor utilización de los mismos, “es quien decide cumplir o no las indicaciones de una señal, o disminuir la velocidad y extremar las precauciones en caso de un mal estado de la carretera” (Montoro et al., 2000, p.49).

Gran parte de la psicología del tránsito se ha dedicado a conocer los factores humanos que perjudican a la seguridad vial, para posteriormente determinar diferentes medidas de intervención dirigidas a las personas (Ledesma et al., 2011).

La psicología del tránsito es definida “como el estudio de los procesos psicológicos subyacentes al comportamiento humano en el contexto del tránsito, el transporte y la movilidad” (Ledesma et al., 2011, p.108). Esta definición implica dentro de la misma una extensa diversidad de problemas y temas de investigación, “desde las bases cognitivas de la conducción hasta los factores motivacionales que determinan la elección de un modo de transporte”(Ledesma et al., 2011, p.108).

La misma fue reconocida oficialmente en el año 1990, en la 22da Conferencia de la Asociación Internacional de Psicología Aplicada. Sin embargo, su desarrollo ha sido

claramente desperejo en los diferentes países y regiones del mundo. En Latinoamérica, la investigación y producción sobre esta temática es realmente escasa, siendo gran parte de los estudios provenientes de Brasil (Ledesma et al., 2011).

Hole (citado por Ledesma et al. 2011), plantea que uno de los temas más investigado por parte de los psicólogos, es el de los factores de riesgo vinculados al conductor. Por lo cual, este campo de la psicología también es definido habitualmente como psicología de la conducción.

Sin embargo Ledesma et al. (2011), menciona que si se contempla el cúmulo de temáticas que ocupan a los psicólogos del tránsito, esta es una etiqueta limitada. Agregando que el campo de estudio de la psicología del tránsito no solo abarca el comportamiento de los conductores, sino que también el comportamiento de otros usuarios de la vía pública, como ser pasajeros, peatones y ciclistas.

Es una disciplina que tiene como principal objetivo “mejorar las condiciones del tránsito y la calidad de la movilidad humana a partir del conocimiento de sus aspectos psicológicos” (Ledesma et al., 2011, p.109). Este objetivo incluye múltiples aristas del tema tránsito y transporte, sin embargo, los psicólogos se han centrado generalmente en el tema de la seguridad vial, específicamente en el estudio del factor humano como fuente potencial de riesgos.

Éste es considerado el principal factor de riesgo en los siniestros de tránsito, calculándose que alrededor del 90 % de los mismos, se vinculan a diversas clases de errores y fallas humanas (Alfaro, 2008; OMS, 2004; Ledesma et al., 2011).

La imprudencia de los participantes en siniestros de tránsito, es una de las grandes causas que dependen del factor humano, y estudios realizados en Uruguay demuestran que se encuentra presente en el 70 % de los casos (Vázquez, 2004).

De acuerdo a Montoro et al. (2000), comprender que el elemento principal que incide en la siniestralidad vial es el factor humano, influirá en reconocer que gran parte de las acciones preventivas deben ser dirigidas a este elemento, y que cualquier medida que se tome referida al vehículo o la vía, no serán exitosas en su totalidad, si previamente no se tuvo en cuenta cómo interactúa ésta con el factor humano.

Este autor, menciona que en seguridad vial, se remite a factor humano cuando se refiere:

a todo el amplio conjunto de factores psicofísicos, que influyen directa o indirectamente sobre las habilidades o sobre el complejo proceso decisional del conductor, en ocasiones con claros efectos inhibidores sobre la prudencia y que pueden desembocar en una maniobra de riesgo o en su caso en un accidente. (Montoro et al., 2000, p.69)

En este sentido, se puede señalar que los diferentes factores y procesos psicológicos que intervienen en la conducción y en trasladarse por la vía pública, se encuentran directamente vinculados a las fallas humanas que se producen en dichas tareas. Estas fallas humanas pueden tener su origen en cualquiera de los procesos psicológicos puestos en funcionamiento a la hora de desplazarse. Existiendo tantos tipos de fallas humanas, como procesos psicológicos estén involucrados (Montoro et al., 2000).

Sin embargo, se plantea que la fuente principal de las fallas humanas en relación a la conducción o circulación peatonal, no son los errores en la ejecución de lo decidido ni en la respuesta a lo percibido, sino que, son los errores en los procesos relacionados a la búsqueda y selección de la información necesaria para trasladarse por la vía pública, o los errores en el procesamiento de esa información, la principal causa de equivocaciones que pueden tener como resultado un siniestro de tránsito (Montoro et al., 2000).

Algunos de los procesos psicológicos implicados en la recolección y procesamiento de la información, a la hora de conducir un vehículo o de trasladarse a pie por la vía pública, y que pueden ayudar a comprender la forma en que el conductor o peatón toma ciertas decisiones y comete ciertos errores son: los procesos perceptivos, atencionales, afectivo-motivacionales, y de aprendizaje.

Los Procesos Perceptivos

En cuanto a los procesos perceptivos, es importante hacer referencia a que “la percepción implica un proceso activo del organismo, que busca y selecciona del medio ambiente los aspectos que proporcionan dirección a su conducta” (Tudela, 1981; en Montoro et al., 2000, p.108). La gran importancia de este proceso en relación a los siniestros de tránsito, es resaltada por Nunes (citado por Montoro et al., 2000), quien considera que casi la mitad de

los siniestros viales a causa de una equivocación humana, se debieron a un error perceptivo.

Para circular de forma segura, los conductores y demás usuarios de la vía pública, deben adaptar sus prácticas a las constantes estimulaciones que perciben a través de sus sentidos, advirtiéndoles de elementos tan significativos como ser la distancia a la que se encuentran de los vehículos, la proximidad de obstáculos, curvas, entre otros. “En pocas palabras, conducir implica valerse de la percepción para ajustarse a las cambiantes características del entorno en el que se produce el desplazamiento” (Montoro et al., 2000, p.91).

La percepción táctil y el sistema vestibular, informan al sujeto en relación a cambios en la velocidad, inclinación y dirección. Sin embargo no le permiten planear cambios, ya que para eso es necesario que obtenga información sobre el próximo tramo de la vía al que se dirige. Por otra parte, la percepción auditiva, le facilita información sobre sonidos o vibraciones importantes provenientes de vehículos o del entorno (Montoro et al., 2000).

Sin embargo, es la percepción visual la que permite integrar los datos provenientes del resto de los sentidos para conducir o trasladarse a pie por la vía pública. Sobre todo, es la que suministra datos más completos para la realización de estas tareas, por ejemplo permitiendo percibir información sobre superficies alejadas. Los conductores y peatones, a través de la visión transfieren señales luminosas a su cerebro, el que las interpreta, desatando una serie de estímulos reflejos o voluntarios que tienen como consecuencia la modificación de su accionar (Montoro et al., 2000).

La percepción visual se realiza por intermedio de una acción exploratoria, que guía los movimientos de la mirada y permite la selección de elementos determinantes. Esta puede verse disminuida con cierta facilidad, ya que los mecanismos utilizados por los conductores y peatones en el proceso visual son sensibles a diferentes factores, como ser: la variación en la visibilidad, luminosidad y fatiga (Montoro et al., 2000).

El deterioro en la capacidad visual de un sujeto puede tener como consecuencia:

- Incremento del tiempo de reacción o de respuesta para identificar las señales, los obstáculos o los peatones.
- Mayor esfuerzo de interpretación de los hechos, con el consiguiente aumento de la fatiga.

- Tensión física y mental.
- En determinados casos, confusión en la interpretación de los colores rojo y verde de la señalización luminosa.
- Interpretación incorrecta de la señalización realizada por otros usuarios.
- Dificultades para adaptarse a condiciones de luminosidad variable. (Montoro et al., 2000, p.94)

Los Procesos Atencionales

Los procesos atencionales por otra parte, se encuentran en estrecha relación a los procesos perceptivos, ya que de los primeros depende si se dirige la atención a los estímulos de interés a la hora de conducir o trasladarse por la vía pública, y así realizar o no las maniobras adecuadas. Las dificultades relacionadas a los procesos atencionales y las distracciones, son una de las causas más importantes de siniestralidad vial, ya que en el origen de muchos errores humanos que anteceden al siniestro de tránsito se encuentra una atención inapropiada (Montoro et al., 2000).

Es indudable la importancia de la atención relacionada a la Seguridad Vial. Esta, es más que un mecanismo de selección de información, según Tudela (citado por Montoro et al., 2000) “es un mecanismo de control del procesamiento cognitivo” (p.108).

La vía pública, es un entorno donde el conductor y el peatón se ven constantemente sobrecargados de información irrelevante para la tarea que están realizando. Y es gracias a los procesos atencionales, que logran focalizar su atención en una parte del ambiente más pequeña y en aquellos elementos que debe tener en cuenta a la hora de circular (Montoro et al., 2000).

Es necesario hacer referencia a que los usuarios de la vía pública deben hacer uso de una atención sostenida, selectiva y dividida.

La denominada atención sostenida, refiere a que constantemente deben mantener cierto nivel de atención, ya que puede presentarse en cualquier momento un estímulo clave ante el cual reaccionar para impedir un siniestro (Montoro et al., 2000).

Por otra parte, con atención selectiva, se hace referencia a que deben buscar y escoger activamente cierta información útil para circular con seguridad. De forma que de la gran

cantidad de información sensorial que recibe se escoge una pequeña cantidad de información clave, “quedando el resto de los estímulos más difusamente percibidos” (Rabbit y Dornic, 1975; en Montoro et al., 2000, p.109).

Además, ciertas condiciones del tránsito, tanto vehicular como peatonal, pueden requerir que la atención se divida entre dos fuentes de información, en cuyo caso, el conductor o el peatón deberán dividir su atención entre dos tareas. Por otra parte, también puede suceder que los requerimientos de recursos atencionales provengan del propio sujeto, de sus preocupaciones, de sus pensamientos, o de cualquier factor que se apodere de parte de sus dichos recursos (Montoro et al., 2000).

Los Procesos Afectivo-Motivacionales

Los procesos afectivo-motivacionales, comprenden los sentimientos, emociones, afectos y necesidades del individuo. Es necesario mencionar que los mismos interactúan de manera compleja con los procesos perceptivos, atencionales, entre otros. Afectan la forma en que se comportan los usuarios de la vía pública con relación a la percepción del riesgo, a una conducción segura o peligrosa, y tienen un papel fundamental en la decisión de cómo actuar ante las diferentes situaciones del tránsito.

“La existencia en el conductor de estados emocionales intensos puede desembocar en patrones de conducción totalmente inadecuados que incrementan considerablemente el riesgo de accidente” (Montoro et al., 2000, p.144).

Los sujetos no siempre se encuentran en condiciones psicofísicas adecuadas durante la circulación por la vía pública. Por ejemplo, un conductor que habitualmente busca acatar la normativa y ser prudente, como consecuencia de sus preocupaciones personales, estrés o ansiedad, puede ver disminuida su capacidad de atención, incrementándose el riesgo de sufrir un siniestro (Montoro et al., 2000).

En una reacción de tipo emocional pueden suceder cambios en tres formas de expresión:

- A nivel subjetivo, pueden surgir sentimientos de enojo, alegría, o ansiedad. Lo que está fuertemente relacionado a actividades cognitivas como la memoria o el pensamiento. Por ejemplo, un conductor que se enfrenta a un fuerte estado emocional, puede tener dificultades a la hora de mantener la atención sobre la tarea que está ejerciendo, o un peatón puede no prestar la atención suficiente a la hora de cruzar la calzada.
- A nivel fisiológico, puede haber cambios en el ritmo cardíaco, cambios en la presión arterial, tensión muscular, en definitiva, una variedad de cambios en los niveles de activación. Una baja en los niveles de activación fisiológicos puede provocar dificultades en los procesos atencionales o somnolencia. Mientras que una alta activación por ejemplo, puede tener como consecuencias impulsividad y falta de atención sostenida.
- A nivel conductual pueden surgir actos físicos y verbales observables, como risa, llanto, expresiones de ira o miedo. Estas tienen una función expresiva y transmiten al entorno el estado emocional de los sujetos, pudiendo las mismas concluir en conductas violentas u agresividad (Montoro et al., 2000).

Los Procesos de Aprendizaje

Al igual que en el resto de las tareas, son varias las formas en que los usuarios de la vía pública adquieren los conocimientos necesarios para circular por la misma. Hacer referencia a algunos de ellos puede ayudar a comprender la forma en que se comportan a la hora de enfrentarse a diferentes circunstancias, situaciones de riesgo o situaciones nuevas.

- El condicionamiento clásico, es un tipo de aprendizaje asociativo, de forma que permite utilizar una secuencia ordenada de situaciones que suceden en el entorno y de ella aprender qué estímulos acompañan generalmente a ciertas situaciones. Ejemplo de esto, es la reacción de alerta y miedo de un conductor o un peatón frente a percibir el sonido de una frenada.
- El condicionamiento operante, es un aprendizaje a través del cual los sujetos tienen más posibilidades de repetir una conducta que tenga consecuencias positivas, y por

el contrario, menos probabilidades de repetir una conducta con consecuencias negativas. Esto influye en que el comportamiento de los conductores y peatones, esté influido por sus consecuencias. Que en el futuro asocien una conducta a la consecuencia que esta tuvo en el pasado, y así, aumente o disminuya la probabilidad de que sea repetida.

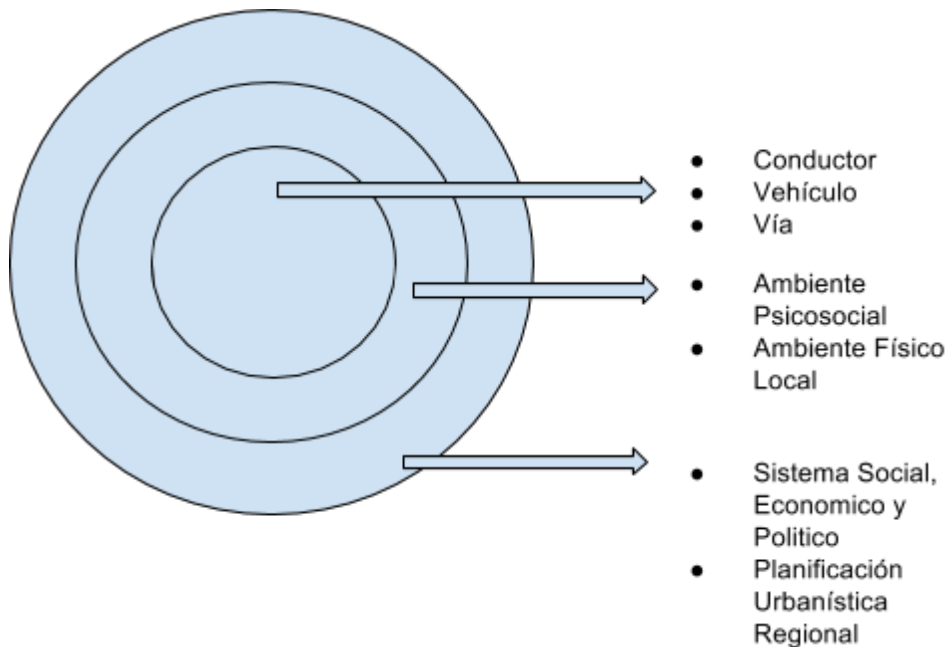
- El aprendizaje por imitación, es otra de las formas en que el conductor o el peatón adquieren conocimientos. Estos, adquieren conocimientos de su propia experiencia e instrucción, pero también mediante la observación de las conductas de otros usuarios de la vía pública. De esta forma por ejemplo, quien conduce puede aprender de otro conductor conductas adecuadas, pero también inadecuadas y peligrosas. Y si bien la observación e imitación de conductas tiene la ventaja de reducir el tiempo de aprendizaje, también puede llevar a ciertos usuarios a imitar conductas que conlleven a riesgos innecesarios (Montoro et al., 2000).

3.4 La incidencia del Factor Social en el Factor Humano

Como se decía, en todo momento en que los usuarios de la vía pública se dispongan a circular por la misma, se suceden en ellos una serie de procesos psicológicos que pertenecen a la esfera individual y que configuran su mundo interno. Sin embargo, estos factores pueden verse modulados por variables de diferente naturaleza, como por ejemplo, el factor social.

La conducción es una actividad psicosocial, y debe ser por ello entendida como un complejo proceso, que es el resultado de la conducta social global de una determinada comunidad y que a la vez está también influenciada por las características de cada sujeto. (Montoro et al., 2000, p.132)

En este sentido, Gunnarson (citado por Moyano, 1999), buscando aportar una visión sistémica de los siniestros de tránsito, realiza una representación gráfica donde se pueden ubicar los diversos factores de origen de los siniestros de tránsito.



En esta representación de círculos concéntricos, distingue como componentes de esta problemática a la sociedad, con su sistema cultural, social, económico y político, en su interior, el ambiente psicosocial y en el centro mismo, el conductor, el vehículo y la vía. Pudiéndose situar y analizar los factores que influyen en los siniestros de tránsito desde este esquema global.

Los siniestros de tránsito, al igual que la Salud, son el producto de “complejas relaciones multicausales en las que interactúan procesos biológicos, ambientales, culturales, económicos y sociales que se presentan en la comunidad” (Vázquez, 2004, p. 185).

Sin embargo, según este autor, más allá de que las causas inmediatas influyen en los siniestros de tránsito en Uruguay, los factores determinantes que mayor peso tienen en la producción del siniestro y que repercuten sobre las causas inmediatas, son: la cultura, las relaciones sociales, la dinámica de la sociedad y su estructura, la economía y la forma en que se organiza el Estado (Vázquez, 2004).

Los factores que influyen en los siniestros de tránsito son diversos y complejos, y generalmente están intrínsecamente inmersos en el comportamiento social, por lo que generar cambios en los hábitos de la población resulta dificultoso. Por tal motivo, debe abordarse la seguridad vial asumiendo que forma parte de un contexto social y de una cultura en la que somos protagonistas. Esta, es percibida, generada y transmitida día a día, por lo tanto, es responsabilidad de los actores contribuir al cambio (Cervantes et al., 2011).

La construcción de la vida humana, individual y colectiva, es el resultado de un juego de interacciones personales y sociales permanentes. Las mismas han llevado a hombres y mujeres a crear y crecer, en los más variados modelos de organización social. En todas ellas hay una constante: la relación sociedad-individuo, con sus contradicciones y avances. (Cervantes et al., 2011, p.21)

Por otra parte Araújo (2015), también afirma que los siniestros de tránsito son un hecho social, y para su comprensión es necesario trabajar desde la complejidad, realizar una articulación del sujeto con la sociedad y con el contexto social, histórico y político. El por qué de este hecho social, se podrá comprender en la medida que se logre articular la historia única e individual del sujeto, con la historia macro, de la institución y del país.

Para comprender un poco más el hecho social que son los siniestros de tránsito, es necesario hacer referencia al momento histórico, cultural, simbólico en que se está viviendo, y lo que este trae aparejado (Araújo, 2015) .

De acuerdo con esta autora, la Hipermodernidad es el momento histórico y cultural que se está viviendo a nivel mundial, que está atravesando subjetivamente a los sujetos, y para comprender las reacciones y no reacciones de los mismos, es necesario lograr comprender y desentrañar este momento histórico (Araújo, 2015).

La Hipermodernidad según Rubio & Hernández (2012), puede ser definida como la exacerbación del capitalismo. Es un momento histórico donde se acentúan las características de la Modernidad, teniendo su inicio a finales de los 90. Este período está caracterizado por un clima de inseguridad, incertidumbre y riesgo global, donde se da una radicalización de los principios que rigen la posmodernidad. Esta era origina un individuo vulnerable, que se ocupa en gozar el presente, pero a la vez pretende mantener el control sobre un futuro incierto. En ese contexto el consumo también se encuentra exacerbado, adquiriendo especial significado en la definición de identidad de los sujetos.

Bauman (2007) manifiesta que en la actualidad vivimos en una Modernidad Líquida, la que considera como una fase dentro de la época socio histórica denominada Modernidad, “ese orden llegó a dominar la totalidad de la vida humana, volviendo irrelevante e inefectivo todo aspecto de la vida que no contribuyera a su incesante y continua reproducción.” (p. 4)

Araújo (2015), menciona que una de las características más importantes de la Hipermodernidad, es la vertiginosidad del pasaje del tiempo y el valor que se le otorga al mismo. Este, se ha ido transformando en la historia de la humanidad, y en la era actual es el tiempo digital. Es un tiempo perfecto, pero que se desprende de la dimensión espacial, cuantificándose el pasaje del tiempo pero sin visualizar el pasaje en el espacio.

Los dioses, nos dice el poeta griego Constantino Cavafi, hicieron suyo al tiempo, y nos dejaron a nosotros, los mortales, el espacio. Pero al querer recuperar desesperadamente el pasaje del tiempo, a través de la vivencia del instante, estamos desafiando a los dioses, en el presente de este ciber mundo actual, donde tiempo y espacio se tornan inseparables. (Araújo, 2011, p.2)

El valor que se le otorga al tiempo en estas sociedades líquidas genera en los sujetos estrés, ansiedad, y agotamiento psíquico, social y corporal (Araújo,2011). Es el que pauta el ritmo de la sociedad, y en esta etapa de la humanidad se vive el instante, apresurado, sin tener el tiempo de un instante de reflexión ni de encuentro con uno mismo ni con el otro (Araújo, 2015).

La vida laboral, la vida afectiva e incluso la seguridad del tránsito está atravesada por el tiempo de la hipermodernidad, el tiempo del instante. Este ritmo de la vida cotidiana, el apuro continuo, el estrés generado por el trabajo, hacen que se viva en una ansiedad cotidiana donde los sujetos no se tomen el tiempo ni para pensar por ejemplo en quien está detenido en una esquina dispuesto a cruzar, o en los cambios de luces del semáforo (Araújo, 2015).

Otra de las características fundamentales de la Hipermodernidad según Araujo (2015), es el Neoliberalismo real y simbólico. Este apunta a la exacerbación de la competencia entre los sujetos, al individualismo, y trae implícito que se perciba al otro no como par sino como rival.

Continuando con esta idea, Enríquez (2010) plantea que esta sociedad vertiginosa, que rompa los límites de la velocidad, es una sociedad de la exigencia y el apremio, donde se privilegia el aquí y ahora, encarnando diversos valores bajo tres principios fundamentales: la competencia, la rivalidad y el individualismo.

El “individuo hipermoderno”, tiene que estar en constante transformación, ser flexible y adaptarse, debe ser efectivo y operativo para pertenecer a la hipermodernidad. Este individuo solo quiere ser exitoso y complacerse de todas formas (Enríquez, 2010).

A nivel social se percibe al otro como un posible adversario, y en el mejor de los casos, mínimamente como posible competidor. Esta competencia entre los sujetos no sólo es evidente en el mundo laboral, sino que surge en todos los ámbitos de la cotidianidad (Araújo, 2015).

Se puede percibir también reflejada en el tránsito, donde los diferentes sujetos buscan adelantarse al otro para llegar antes. En este ámbito también se ve exacerbado el hecho de percibir al otro no como par, no como ser humano con el que estamos compartiendo la vía pública, sino como competidor (Araújo, 2015).

Esta sociedad donde se prioriza la excelencia y la urgencia enfrenta a unos individuos con los otros, quebrantando el deseo colectivo y de grupo, situándolos y haciéndolos creer que son sujetos capaces de auto realizarse, cuando en realidad la auto realización pasa por respetar al otro (Araújo, 2015).

“El otro” tipificado como extraño por desconocido es un portador innato de incertidumbre, de potencial peligro, siendo, tal vez, su mayor amenaza, el atentar contra la clasificación misma que sostiene el orden del espacio social en el que se inscribe mi mundo. (Bauman, 2004, p.171)

Los principios fundamentales de la competencia y la rivalidad característicos de la Hipermodernidad, también tienen como consecuencia expresiones de violencia relacionadas al tránsito. Denisov (citado por De Souza, 2005), plantea que los individuos en la competencia con los otros, utilizan diversas formas de coaccionarlos, con la finalidad de conservar o conseguir poder y privilegios.

La violencia en el tránsito surge como forma de coacción entre los diversos usuarios de la vía pública. Es un ámbito más de la vida donde los individuos se perciben unos a otros como competidores, y a través de diversas actitudes que tienen implícita una forma de violencia silenciosa y naturalizada, buscan la primacía sobre el resto de los usuarios.

De acuerdo a Araújo (2011), es importante resaltar la implicancia del auto o la moto como elemento de poder, el empoderamiento que da el auto y la velocidad ayuda a comprender cuales son los valores de la hipermodernidad, los valores del consumo y los valores del empoderamiento, no a través del ser sino del objeto, y no a través del ser sino del tener.

En este sentido, Pardo (citado por Ledesma et al., 2011) plantea además, que en forma implícita pareciera que los individuos asocian poseer un automóvil con el prestigio social alcanzado por los mismos.

Muchas veces los individuos no acatan las normas porque desean satisfacer sus objetivos personales, aun a costa de quebrantar las reglas. Las normas están allí, pero sufriendo los embates de la inercia de una cultura que fomenta el individualismo y deja de lado las reglas de convivencia. (Cervantes et al., 2011, p.21)

4. ANÁLISIS

4.1 Una mirada sobre las conductas en la vía pública

Al realizar una observación de las diferentes conductas que tienen los usuarios de la vía pública, tanto a la hora de conducir como de trasladarse a pie por la misma, se puede apreciar cómo influyen en ellos los procesos que configuran su mundo interno, pero también, como éstas subjetividades se ven atravesadas por la hipermodernidad y los diferentes valores que se encarnan en este momento histórico.

Si bien gran parte de los usuarios de la vía pública acatan la normativa vigente y se trasladan de forma segura, reduciendo al mínimo los riesgos de un siniestro de tránsito, otra parte de la población, a causa del desconocimiento de la normativa vigente, o teniendo conocimiento de la misma pero priorizando sus objetivos personales, adoptan conductas de riesgo que pueden traer como consecuencia la generación de un siniestro.

Si se observa por ejemplo la conducta de los peatones, se puede apreciar constantemente conductas de riesgo que ponen en peligro tanto su integridad física como la de terceros. Asiduamente se puede apreciar a estos usuarios de la vía pública cruzando con luz roja, en medio de la cuadra, o en lugares donde está inhabilitado el cruce peatonal.

En este tipo de conductas de parte de los peatones, en que los mismos no se toman el tiempo de caminar hasta la esquina para cruzar correctamente donde está señalizado, o apresurados no esperan a que la luz verde les habilite a cruzar, se puede observar como el valor del tiempo y la competencia entre los individuos de la hipermodernidad, afecta la conducta de estos usuarios.

El valor que se le otorga al tiempo, relacionado al valor que se le otorga al dinero, y que mediante la administración del tiempo se puede producir más capital, se traduce en que los usuarios de la vía pública a la hora de trasladarse prioricen el apuro, las ansias de llegar y la competencia con otros individuos, sobre las consecuencias que pueden traer este tipo de conductas en el tránsito.

Sin embargo, las conductas de riesgo por parte de los peatones no solo tienen como consecuencia el aumento del riesgo a sufrir ellos un siniestro de tránsito. Este tipo de conductas además, son aprendidas a través de la imitación por otros usuarios de la vía pública como ser los niños o las personas adultas mayores.

El aprendizaje por imitación es uno de los procesos a través de los cuales los individuos adquieren los conocimientos para desplazarse por la vía pública, y los niños son especialmente sensibles a esta situación. Estos, al trasladarse por la vía pública, imitan las conductas que llevan a cabo los adultos y las adquieren como parte de su conocimiento. Siendo así aun mayor el riesgo que conllevan estas conductas repetidas por los niños, ya que estos, como lo menciona Montoro et. al. (2000), tienen un campo visual limitado y también cierto déficit perceptivo.

La imitación de conductas en relación al tránsito, no es llevada a cabo solamente por los niños. Los adultos también hacen uso de este proceso de aprendizaje, lo que puede ser observado en diferentes circunstancias relacionadas al tránsito. Por ejemplo, cuando una calle se encuentra cerrada con balizas, los conductores acatan el cierre y se desvían de su camino. Sin embargo, si un conductor no percibe la señalización y continua la marcha, se puede observar como otros conductores imitando su conducta, lo siguen, y sin atender a la señalización existente, también la desobedecen.

En el caso de los adultos mayores, el aprendizaje por imitación de ciertas conductas de riesgo, o la realización de las mismas haciendo uso de un aprendizaje adquirido por condicionamiento operante, puede verse agravado por el deterioro esperable, tanto cognitivo como de audición y visión presente en los mismos. Si se observa el alto porcentaje peatones adultos mayores que fallecieron durante 2015 como consecuencia de un siniestro de tránsito, se hace evidente que el deterioro esperable de la edad impacta en diferentes áreas como ser en la percepción y visión, teniendo consecuencias nefastas en la combinación con conductas de riesgo.

En relación a lo antedicho, es necesario hacer referencia a que la única forma de reducir el número de víctimas de siniestros de tránsito, es reduciendo el número de los mismos. Para esto, es necesario generar conciencia en la población sobre las consecuencias de las conductas de riesgo llevadas a cabo, siendo la educación la principal herramienta en este sentido.

En Uruguay, si bien a nivel de Educación Primaria, en todos los niveles existen contenidos para trabajar sobre educación vial, este conocimiento no es suficiente y tampoco retomado a nivel de Educación Secundaria. Esos conocimientos que se le brindan a los niños en la escuela quedan opacados por las conductas que observan en sus padres u en otros usuarios de la vía pública al salir de clase. Además, apuntando a la educación vial, también existen ciertos tipos de talleres brindados por expertos a niños y adultos, sin embargo, estos no son extensivos a toda la población.

En este sentido, se hace necesaria la creación de Políticas Públicas que apunten a brindar generalizadamente a conductores, peatones y ciclistas, el conocimiento necesario sobre la normativa de tránsito, o sobre los riesgos que implica hacer caso omiso a la misma.

La educación en relación al tránsito y a la normativa vial se le otorga de forma obligatoria pero muy precaria, a aquellos sujetos que pretenden obtener una Licencia de Conducir en las diferentes Intendencias o Municipios del país. A estos, se les exige aparte de una prueba práctica donde demuestren la capacidad de conducción de un vehículo, una prueba teórica muy básica donde se busca que den cuenta de sus conocimientos sobre la normativa de tránsito. Sin embargo, si bien los conductores al momento de tramitar su licencia de conducir, tuvieron una formación previa sobre la normativa de tránsito, se puede apreciar que los mismos constantemente adoptan conductas de riesgo que multiplican las probabilidades de que se produzca un siniestro de tránsito.

Si por ejemplo se observa el comportamiento que tienen los conductores al enfrentarse en una intersección con señalización de giro prohibido, se puede contemplar que parte de los mismos hacen caso omiso a la señalización, realizando la maniobra de todas formas. Este tipo de conducta de riesgo sucede como consecuencia de tres razones:

Por una parte existen algunos conductores que manifiestan no haber visto la señalización, en cuyo caso se puede inferir algún tipo de dificultad en los procesos perceptivos, atencionales, o que estos estén afectados por la afectividad del conductor.

En el momento histórico actual, la ansiedad, el estrés y las preocupaciones forman parte de la vida cotidiana, y la conducción de un vehículo es una actividad especialmente sensible a este aspecto, dado que los efectos de la afectividad sobre los procesos perceptivos y atencionales pueden traer graves consecuencias en siniestralidad vial.

Por otra parte, algunos conductores manifiestan haber realizado dicha maniobra imitando la conducta del conductor que los precedía, observándose en este caso como interviene el Aprendizaje por Imitación, donde unos conductores imitan las conductas inseguras de otros.

Sin embargo, la mayor parte de los conductores que realizan esta maniobra insegura, lo hacen habiendo percibido claramente la señal. Que elijan priorizar sus objetivos personales y realizar una maniobra insegura puede estar relacionado a que estén subestimando las consecuencias que esta puede traer aparejadas, como ser el riesgo de sufrir un siniestro de tránsito. Por otro lado, también puede existir una sobrevaloración de las propias capacidades como conductor, y que igualmente trae aparejado la subestimación del riesgo que la maniobra implica.

No obstante que los conductores estén priorizando sus objetivos personales, mayormente relacionados a la reducción del tiempo de llegada a destino, y opten por realizar una maniobra prohibida, evitando así el tiempo que implica conducir por doscientos metros más y realizar la maniobra de forma segura, también está refiriendo al valor que se le otorga al tiempo en este momento histórico. Las ansias por llegar a tiempo o llegar antes, lleva a que los conductores subestimen o ni siquiera se detengan a pensar, el riesgo que implica la realización de una maniobra insegura.

Esto también puede verse reflejado a la hora de que un conductor se enfrenta a un semáforo y percibe que su luz cambia a amarilla. La luz amarilla indica al conductor que la enfrenta que debe realizar las maniobras necesarias para detenerse, salvo que se encuentre dentro del cruce o a una distancia del mismo que su detención implique un riesgo o una obstaculización al tránsito. Sin embargo, a la hora de enfrentar la luz amarilla, gran parte de los conductores en lugar de detener la marcha optan por acelerar sus vehículos, con la finalidad de no ser detenidos por el semáforo, y así, dejando atrás al resto de los usuarios/competidores, reducir el tiempo de llegada a destino. La consecuencia de este tipo de maniobra riesgosa es que la mayoría de las veces el conductor realice el cruce con luz roja, poniendo en riesgo su vida y la de otro conductor, que enfrentando la luz verde continua su marcha con normalidad.

Pero no solo el valor que se le otorga al tiempo en la hipermodernidad puede verse reflejado en la toma de decisiones de los conductores. La individualidad entre los sujetos característica de este momento histórico, también tiene como consecuencia que los conductores antepongan sus necesidades a las del colectivo.

Continuamente puede observarse por ejemplo, cómo los conductores estacionan sus vehículos en lugares prohibidos o en doble fila, priorizando su comodidad a la hora de descender del vehículo, pero sin medir las consecuencias que esto tiene para el resto de los usuarios de la vía pública. Así, muchas veces se observa como se ocasionan congestionamientos o los vehículos no circulan con fluidez, por encontrarse los carriles obstruidos por vehículos mal estacionados. También se puede observar a peatones debiendo circular por la calzada, por vehículos que se encuentran estacionados sobre la acera obstruyendo su paso. Este tipo de comportamiento de parte de los usuarios de la vía pública revela una vez más cómo los sujetos son atravesados por los valores del momento histórico que se está viviendo. El valor que se le otorga al tiempo, el vivir el instante, la

individualidad y la competencia con el otro, puede llevar a los conductores, peatones y ciclistas, a adoptar conductas de riesgo que aumentan notoriamente la probabilidad de que suceda un siniestro de tránsito.

Como mencionaba Araujo (2015), para comprender el por qué se producen los siniestros de tránsito, es necesario trabajar desde la complejidad. Es así que mediante la observación de las conductas de los usuarios de la vía pública, se puede inferir que es en esa compleja red que se produce entre los procesos que configuran el mundo interno de los sujetos, y el momento social histórico que estamos viviendo, donde podemos encontrar el por qué de este hecho social.

Gran porcentaje de los siniestros de tránsito se producen como resultado de una conducta de riesgo. Estas pueden surgir como consecuencia de una dificultad en los procesos que configuran el mundo interno de los sujetos, como consecuencia de los valores que surgen en la hipermodernidad, o en una conjunción de ambos.

Abordar soluciones de fondo a la epidemia de siniestralidad y promover una mayor seguridad vial para todos los habitantes, implica inevitablemente apuntar a la modificación de las conductas. Para modificar dichas conductas referentes al tránsito, es indispensable generar conciencia en la población, de que la única forma de minimizar los riesgos en el tránsito es procurando un comportamiento adecuado (Cervantes et al., 2011).

4.2 El Rol de la Psicología en la Prevención de los Siniestros de Tránsito

Como se ha demostrado hasta el momento, los siniestros de tránsito en Uruguay son un problema de creciente complejidad, donde se hace necesario llevar a cabo un trabajo interdisciplinario, y donde la psicología debe jugar un papel fundamental.

El aporte que realiza la psicología a esta problemática no se limita a la atención psicológica de las víctimas de siniestros de tránsito, sino que como se ha demostrado hasta el momento, realiza un aporte fundamental a la comprensión de los procesos psicológicos y sociales que circundan los siniestros. Asimismo, es capaz de realizar aportes en todas las áreas que se encuentran relacionadas a la seguridad vial.

Como ya se ha mencionado, la psicología del tránsito ha prestado especial atención al factor humano en relación a la seguridad vial. Este, es el principal factor vinculado a los siniestros de tránsito, ya que se encuentra presente en el 90% de los mismos.

El aporte de la psicología en relación a la comprensión de este factor, de los procesos psicológicos que lo rodean y de cómo el mismo se encuentra atravesado por el factor social, tiene una relevancia fundamental a la hora de desarrollar intervenciones en todos y cada uno de los aspectos que circundan a la seguridad vial. Desde aspectos relacionados a la ingeniería vial y al diseño de la vía, hasta aspectos relacionados al diseño de políticas públicas tendientes a la mejora de la situación.

En este sentido, se comparte la idea transmitida por Moyano (1999), quien plantea que los psicólogos, además de su formación en salud mental, cuentan con una potencial formación en metodología de la investigación. Esta formación los faculta a realizar o cooperar en trabajos de investigación relacionados a lo psicotécnico, relacionados a la evaluación de procedimientos o instrumentos utilizados para otorgar licencias de conducir, o relacionados a la comunicación y educación vial dirigida a la comunidad.

Se puede mencionar que si bien a través de las políticas implementadas en Uruguay hasta el momento se ha logrado estabilizar el número de muertes que año a año se suceden como consecuencia de los siniestros de tránsito, la cantidad de lesionados como consecuencia de los mismos ha seguido en aumento.

Estas políticas a las que se hace referencia, han estado enfocadas principalmente a la reducción de la cantidad de muertes. Sin embargo, para buscar una solución de fondo al problema de la siniestralidad vial, es necesario enfocar las medidas implementadas por los gobiernos nacionales y departamentales, no hacia la reducción de muertes, sino hacia la prevención del siniestro.

Según los autores Alfaro & Díaz (2000), la no adopción de medidas preventivas o que dichas medidas no sean las adecuadas, conlleva a que el número de siniestros de tránsito se incremente en proporción directa al crecimiento del parque automotor. En Uruguay, si se observa el crecimiento del parque automotor y del número de siniestros de tránsito, si bien

el crecimiento de estos no fue en forma proporcional, se puede aludir a que las acciones llevadas a cabo no fueron las adecuadas.

En relación a esto, se hace necesario el desarrollo de medidas preventivas que tengan como objetivo la reducción del número de siniestros de tránsito. Estas, deben tener en cuenta que son las conductas de riesgo adoptadas por los usuarios de la vía pública, el principal elemento interviniente en la producción de un siniestro.

El estudio y la comprensión de por qué surgen estas conductas de riesgo en los usuarios de la vía pública, es uno de los aportes que realiza la psicología en materia de seguridad vial. Pero además, tomando en cuenta ese conocimiento, es que debe participar en el desarrollo de políticas públicas que apunten a la modificación de dichas conductas.

En este sentido, se puede decir que se ha dado especial énfasis a la investigación y desarrollo de políticas en relación a conductas de riesgo como ser el consumo de alcohol o drogas ilegales a la hora de conducir. Sin embargo, el porcentaje en que se encuentran relacionadas este tipo de conductas a los siniestros de tránsito es relativamente bajo en comparación al de otras conductas de riesgo llevadas a cabo por los usuarios de la vía pública. Como ejemplo, se puede aludir a los datos que surgen del informe de siniestralidad vial realizado por UNASEV(2016), donde se deja constancia que durante 2015 sólo se constató una presencia de alcohol superior a la permitida, en el 5,9% de los controles de espirometría realizados a personas involucradas en siniestros de tránsito con lesionados. Cifras que también fueron similares durante el año 2014.

Conductas de riesgo como por ejemplo, no respetar las preferencias de paso, realizar adelantamientos incorrectos, no mantener la distancia correcta de circulación, realizar giros prohibidos, e incluso conducir bajo el efecto de drogas de receta controlada, se encuentran presentes en un alto porcentaje de los siniestros de tránsito que suceden en nuestro país. Sin embargo, se ha dejado de lado la investigación y el desarrollo de políticas en relación a este tipo de conductas.

Es de fundamental importancia para la reducción de este tipo de conductas de riesgo por parte de los usuarios de la vía pública, tender a generar conciencia sobre el problema de la siniestralidad vial y la magnitud del mismo. Ya que muchas de estas conductas de riesgo llevadas a cabo por parte de los conductores tienden a ser normalizadas y repetidas en el

tiempo, por no ser evaluadas por los mismos como riesgosas ni que pueden ocasionar un siniestro.

La educación vial pasa a cumplir un rol fundamental en ese sentido. La transmisión de conocimiento sobre normativa vial y sobre el riesgo que implica desobedecer a la misma, debe ser generalizada a todos los usuarios. De forma que los mismos teniendo un conocimiento cabal sobre el tema y sobre el riesgo que generan ciertas conductas, tanto para ellos como para otros usuarios, antepongan la seguridad y el valor de la vida sobre la adopción de una conducta de riesgo.

De acuerdo a Alfaro & Díaz (1977), se ha comprobado que los programas de educación vial dirigidos a personas, grupos familiares y a la comunidad en su conjunto, “tienden a influir tanto en el comportamiento individual como en el colectivo y a prevenir la ocurrencia de accidentes de tránsito” (Alfaro & Díaz, 1977, p.315).

Asimismo, en la de planificación de estrategias para la generalización de la educación vial a todos los usuarios de la vía pública, debe prestarse especial atención a la población a la que está orientada. Como lo plantea Montoro et al. (2000), a la hora de llevar adelante ese tipo de intervenciones, debe tomarse en cuenta la cultura y la idiosincrasia de la población a la que está dirigida. Ya que esta puede variar de acuerdo a la zona geográfica, a la edad de los sujetos, entre otros factores. El éxito de la intervención realizada, dependerá de contemplar las diferentes particularidades dentro de esa población. Por otra parte, este tipo de estrategias de alcance nacional, serán implementadas con mayor eficacia si cuentan con el apoyo de los ciudadanos y de la comunidad en su conjunto (OMS, 1989).

En base a lo anteriormente planteado, se entiende que la intervención de la psicología a nivel de la educación vial también puede generar grandes aportes, dado que la misma puede colaborar tanto en la investigación de las metodologías más eficaces para transmitir los conocimientos relacionados a la seguridad vial, como en la confección de los manuales dirigidos a conductores y usuarios de la vía pública en general.

Otro de los aportes que ha realizado históricamente la psicología en materia de tránsito en Uruguay, ha sido la intervención en la evaluación psicofísica de los conductores, en el momento en que tramitan su licencia de conducir. Sin embargo, es necesario hacer referencia a que por ejemplo en Montevideo, la evaluación psicotécnica solo se basa en

pruebas relacionadas a la coordinación visomotora y a los tiempos de reacción. Además, se lleva a cabo solamente en aquellos conductores que tramitan una Licencia de Conducir profesional y en adultos mayores de 75 años. A los conductores de vehículos cuyo peso bruto total no exceda los 4000 kg, o a los conductores de motocicletas con una cilindrada menor a los 200 c.c., solo se les realiza una evaluación de la agudeza visual en condiciones estáticas (Machiñena, 2003).

En este sentido, se hace necesario y urgente la intervención de la psicología en el desarrollo y perfeccionamiento de la evaluación psicotécnica realizada a los conductores, en los diferentes gobiernos departamentales. Es de fundamental importancia en la prevención de siniestros de tránsito que esta evaluación sea de similares características y exigencias en todo el territorio nacional. Pero además, es necesario que este tipo de evaluaciones se le realice a todos los conductores, sin importar la categoría de la Licencia de Conducir a la que pretenden acceder.

Si bien las evaluaciones cognitivas y psicomotoras, de acuerdo a lo planteado por Moyano (1999) han contribuido a descartar la presencia de déficits cognitivos en los conductores. Con el fin de prevenir los siniestros de tránsito, se hace necesario además, desarrollar evaluaciones que den cuenta del perfil psicológico de los mismos, y si existe en estos una predisposición a tener conductas de riesgo.

Además, no sólo se hace necesaria la intervención de la psicología en el desarrollo de evaluaciones dirigidas a los aspirantes a obtener o renovar su licencia de conducir, sino que también es imprescindible evaluar y generar conocimiento en relación a aquellos conductores reincidentes en cometer infracciones de tránsito.

La evaluación por parte de psicólogos en los gobiernos departamentales, de aquellos conductores que una y otra vez reinciden en infracciones de tránsito, puede ser una excelente herramienta para generar conocimiento científico y comprender qué factores están incidiendo en ese conductor que traen como consecuencia la múltiple reincidencia en conductas de riesgo.

La generación de conocimiento científico, es una de las actividades que es necesario sean llevadas a cabo por psicólogos integrados a las divisiones de tránsito de los diferentes gobiernos departamentales. Estos, a través de la evaluación, tanto de aspirantes a licencia

de conducir, como de conductores infractores, pueden generar importante conocimiento, útil para generar políticas de prevención en seguridad vial. Pero también, pueden realizar grandes aportes trabajando en conjunto con los diferentes actores relacionados al tránsito, y desde un trabajo interdisciplinario, aportar en el desarrollo de diferentes políticas en seguridad vial.

Se hace necesario señalar que en el desarrollo de medidas preventivas, debe tomarse en cuenta que no siempre los objetivos y la valoración de las conductas de riesgo de parte del organismo interviniente, coinciden con las del usuario de la vía pública. Siendo necesario para generar medidas preventivas exitosas, tener en cuenta la percepción y valoración de todos los involucrados, en la elaboración de las mismas (Montoro, Bañuls & Tejero, 2000; en Montoro et al., 2000).

No debe seguirse insistiendo en trasladar toda la responsabilidad sobre los accidentes de tránsito a las personas, omitiendo las responsabilidades de la comunidad en su conjunto y de las autoridades. Que las personas adopten hábitos, conductas y comportamientos adecuados en el tránsito, requiere que el entorno social, legal, cultural, económico y ambiental les dé soporte. (Vázquez, 2004, p.185)

5. REFLEXIONES FINALES

El presente trabajo pretendió ser un aporte a la comprensión de una problemática que día a día se cobra vidas y genera un gran impacto a nivel nacional, tanto económico como social. Los siniestros de tránsito, no solo afectan la vida de los lesionados o de su familia, sino que siendo la principal causa de muerte y lesiones en menores de 35 años, repercuten también sobre el crecimiento demográfico y la productividad del país.

Si bien han sido varias las medidas tomadas por las autoridades gubernamentales, con el fin de paliar esta situación, dichas medidas no han obtenido los resultados deseados.

Como es planteado por UNASEV:

Los informes de Siniestralidad Vial, generados a través del análisis de los Datos de SINATRÁN, revelan el mantenimiento de indicadores de vulnerabilidad de la población y puntos críticos que hacen al comportamiento epidemiológico de la lesividad en el tránsito; y por otro lado las insuficiencias en una adecuada planificación para evitar el fenómeno.(UNASEV, 2016, p.8)

En relación a esto, es necesario referir a que las medidas implementadas hasta el momento, tienen como objetivo principal la reducción del daño y del número de muertes en siniestros de tránsito. Sin embargo, a través de lo expuesto en el presente trabajo, se deja en evidencia la necesidad de enfocar las medidas a implementar, no hacia la reducción de muertes sino hacia la prevención del siniestro.

Por otra parte, ninguna medida implementada en el pasado, o que se implemente en el futuro, va a cumplir totalmente con sus objetivos si no se basa en una información fehaciente, que refleje la totalidad de la problemática a mitigar. En este sentido, es necesario hacer referencia a que los informes de siniestralidad vial realizados por UNASEV, en base a los datos de SINATRÁN (Sistema de Información Nacional de Tránsito), si bien son de ayuda, reflejan sólo parcialmente la problemática de la siniestralidad vial. Estos informes sólo toman en cuenta los datos aportados por SGSP, sobre siniestros de tránsito donde resultó lesionado alguno de los involucrados.

En este sentido, es de primordial importancia que a la hora de desarrollar medidas tendientes a la reducción del número de siniestros, dichas medidas se basen en informes que reflejen la totalidad de la problemática. Estos, no solo deben tener en cuenta los siniestros donde resultaron sus involucrados lesionados, sino que deben comprender también, información que surja de las empresas aseguradoras sobre aquellos siniestros que si bien no ocasionaron lesionados, sí tuvieron como consecuencia daños materiales. Además, esta información se podrá complementar con datos sobre cuál fue el motivo que generó el siniestro de tránsito. Y con datos volcados por los diferentes gobiernos departamentales y jefaturas de policía, que den cuenta de las infracciones constatadas por

sus agentes de tránsito, que si bien no tuvieron como consecuencia un siniestro, son una fuente potencial de riesgo.

Este tipo de informes, podrán aportar información fehaciente sobre cuáles son las conductas de riesgo primordiales llevadas a cabo por los usuarios de la vía pública, pudiendo esa información ser utilizada para el desarrollo de medidas preventivas acordes a la situación.

Como también se demostró en el desarrollo del presente trabajo, las conductas de riesgo que surgen como consecuencia de la interacción de los procesos subyacentes al individuo con el factor social, son la principal causa de siniestros de tránsito. Siendo así, se hace necesario la intervención de la psicología en el desarrollo e implementación de diferentes medidas preventivas. Estas, deben ser dirigidas en forma generalizada a toda la población, de forma que tiendan a generar conciencia en la misma sobre el riesgo que implica llevar adelante ese tipo de conductas. Además, dichas medidas también deben generar conciencia en los usuarios sobre el valor de la vida y apuntar a que la vía pública sea reconocida como un espacio compartido con otros individuos, donde nuestros actos pueden perjudicar al prójimo.

Es necesario que la psicología, comience a ocupar un rol mucho más activo en lo que concierne a la seguridad vial. Si bien hasta el momento en Uruguay el trabajo de esta ciencia se ha visto limitado mayoritariamente a la evaluación psicotécnica de ciertos conductores, puede realizar grandes aportes en todos los ámbitos concernientes a la seguridad vial.

Tanto los gobiernos departamentales como nacionales, a la hora de desarrollar e implementar cualquier tipo de acciones tendientes a reducir los siniestros de tránsito, o a mejorar la circulación vehicular, deberían tener en cuenta la integración de la psicología como parte de grupos interdisciplinarios. Ya que aportes como los relacionados a la comprensión del factor humano, de la influencia de la cultura, del momento socio histórico, y en definitiva de porqué los individuos adoptan ciertas conductas, se hacen fundamentales a la hora de desarrollar dichas acciones.

6. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Alfaro Alvarez, C., & Díaz Coller, C. (1977). Los accidentes de tránsito: Creciente problema para la salud pública. *Boletín de la Oficina Sanitaria Panamericana (OSP)*, 83(4), 310-8.
- Alfaro-Basso, D. (2008). Problemática sanitaria y social de la accidentalidad del transporte terrestre. *Revista Peruana de Medicina Experimental y Salud Pública*, 25(1), 133-137.
- Araújo, A. M., Sartre, J. P., & de Gaulejac, V. (2011). Acerca del tiempo y desde los espacios inciertos de la hipermodernidad: La Sociología Clínica. *Recuperado de <http://www.apuruguay.org/sites/default/files/A-Araujo-Tiempo.pdf>*
- Araújo, A. M.,(Octubre,2015). Cierre: Prevención en Seguridad Vial en el marco de la Hipermodernidad. En G. Barrios (UNASEV), *2da Jornada Universitaria de Psicología del Tránsito*. Conferencia llevada a cabo en la VIII Semana de la Seguridad Vial, Montevideo, Uruguay.
- Bauman, Z. (2004). *Ética posmoderna*. Siglo XXI: Argentina.
- Bauman, Z. (2007). *Modernidad líquida*. Barcelona: Paidós.
- Cervantes, A., Camarota, F., Rojas,R., & López, P. (2011). Manual de Orientaciones Básicas, Sistema Nacional de Capacitación de Promotores en Seguridad Vial. *Recuperado de http://conapra.salud.gob.mx/Interior/Documentos/Manuales/Manual_Orientaciones_Basicas1.pdf*
- De Souza Minayo, M. C. (2005). Relaciones entre procesos sociales, violencia y calidad de vida. *Salud colectiva*, 1(1), 69-78.
- Enríquez, E. (2010). El ideal tipo del individuo hipermoderno: ¿un individuo perverso? . Versión preliminar para Uruguay no publicada.

- Ledesma, R. D., Poó, F. M., & Montes, S. A. (2011). Psicología del tránsito: Logros y desafíos de la investigación. *Psiencia: Revista Latinoamericana de Ciencia Psicológica*, 3(2), 108-119.
- Machiñena, R., Bocage, M., Jiménez, R., Machiñena, A., Estaún, S., & Maiche, A. (2003). Aportes de la Psicología de la Percepción a la Seguridad Vial. *VI Jornadas de Psicología Universitaria*.
- Maldonado Banks de González Cabello, M., Heler, V., Barrios, G., Paxao, L. M., & Chiarini, F. L. (2011). Proyecto de cooperación técnica en seguridad vial entre ciudades: Buenos Aires, Belo Horizonte, Montevideo. En *Proyecto de cooperación técnica en seguridad vial entre ciudades: Buenos Aires, Belo Horizonte, Montevideo*. Organización Panamericana de la Salud.
- Montoro, L., Alonso, F., & Esteban, C. i Toledo, F.(2000). *Manual de seguridad vial: el factor humano*.
- Moyano Díaz, E. (1999). *Psicología social y seguridad de tránsito*. Santiago: Ediciones Universidad de Santiago de Chile.
- Organización Mundial de la Salud. (1989). Nuevos enfoques para mejorar la seguridad vial: informe de un Grupo de Estudio de la OMS [se reunió en Ginebra del 14 al 18 de diciembre de 1987].
- Organización Mundial de la Salud. (2004). Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito. Ginebra: Organización Mundial de la Salud. Recuperado de <http://apps.who.int/iris/bitstream/10665/42926/1/9243591312.pdf?ua=1>
- Organización Mundial de la Salud. (2009). Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial: es hora de pasar a la acción.
- Organización Mundial de la Salud (2013). Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial. Ginebra: Organización Mundial de la Salud. Departamento de Prevención de la Violencia y los Traumatismos y Discapacidad (VIP). *Recuperado de*

http://who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/report/summary_es.pdf

- Poder Ejecutivo de la República Oriental del Uruguay (2008). *Control de Alcohol en Sangre a Conductores*. (Decreto N° 556/008). Recuperado de <http://www.impo.com.uy/bases/decretos/556-2008>
- Poder Ejecutivo de la República Oriental del Uruguay (2009). *Reglamento Nacional de Uso de Casco Protector*. (Decreto N° 265/009). Recuperado de <http://www.impo.com.uy/bases/decretos/265-2009>
- Poder Legislativo de la República Oriental del Uruguay (2007). *Unidad Nacional de Seguridad Vial*. (Ley N° 18.113). Recuperado de <http://pdba.georgetown.edu/Security/citizenssecurity/uruguay/leyes/seguridadvial.pdf>
- Poder Legislativo de la República Oriental del Uruguay (2007). *Tránsito y Seguridad Vial en el Territorio Nacional*. (Ley N° 18.191). Recuperado de <https://sip21-webext.parlamento.gub.uy/temporales/leytemp4687050.htm>
- Poder Legislativo de la República Oriental del Uruguay (2008). *Transporte Escolar*. (Ley N° 18346). Recuperado de <https://server6.parlamento.gub.uy/leyes/AccesoTextoLey.asp?Ley=18346&Anchor=>
- Poder Legislativo de la República Oriental del Uruguay (2013). *Tránsito y Seguridad Vial en el Territorio Nacional. Normas complementarias a la Ley N° 19.061*. (Ley N° 19.061). Recuperado de <https://sip21-webext.parlamento.gub.uy/temporales/leytemp7116387.htm>
- Poder Legislativo de la República Oriental del Uruguay (2015) *Modificación de la Ley 18.191 (Ley de Tránsito y Seguridad Vial). Tolerancia Cero de Alcohol en Sangre*. (Ley N° 19.360). Recuperado de http://unasev.gub.uy/wps/wcm/connect/unasev/402c0ae1-6fc0-4181-8ede-c7c36c2bd328/Ley19360CeroAlcohol.pdf?MOD=AJPERES&CONVERT_TO=url&CA_CHEID=402c0ae1-6fc0-4181-8ede-c7c36c2bd328

La Incidencia del Factor Humano en la Seguridad Vial

- Presidencia de la República, Unidad Nacional de Seguridad Vial (2012). *Objetivos de la UNASEV*. Recuperado de <http://unasev.gub.uy/inicio/institucional/objetivos/>
- Presidencia de la República, Unidad Nacional de Seguridad Vial (2014). *Informe de Siniestralidad Vial Año 2013*. Recuperado de http://unasev.gub.uy/wps/wcm/connect/unasev/1e6b13a1-dbca-4897-91b1-f97e197d820b/InformeSiniestralidadVial_2013.pdf?MOD=AJPERES&CONVERT_TO=url&CACHEID=1e6b13a1-dbca-4897-91b1-f97e197d820b
- Presidencia de la República, Unidad Nacional de Seguridad Vial (2015). *Siniestralidad Vial en Uruguay Informe anual 2014*. Recuperado de http://unasev.gub.uy/wps/wcm/connect/unasev/c2b3ed85-d421-40b0-b747-9412cd4e6e5b/Informe+de+Siniestralidad+Vial+Anual+2014.pdf?MOD=AJPERES&CONVERT_TO=url&CACHEID=c2b3ed85-d421-40b0-b747-9412cd4e6e5b
- Presidencia de la República, Unidad Nacional de Seguridad Vial (2016). *Informe Anual Siniestralidad Vial 2015*. Recuperado de http://unasev.gub.uy/wps/wcm/connect/unasev/da308c62-9803-47a9-a58f-2e37e2495cdb/InformeSiniestralidadVial2015.pdf?MOD=AJPERES&CONVERT_TO=url&CACHEID=da308c62-9803-47a9-a58f-2e37e2495cdb
- Rubio Hernández, M. D. M., & Hernández-Santaolalla, V. (2012). Entre la inseguridad y la felicidad. Análisis empírico de la hipermodernidad en la publicidad televisiva.
- Vázquez Pedrouzo, R. A. (2004). Causas de los accidentes de tránsito desde una visión de la medicina social. El binomio alcohol-tránsito. *Revista Médica del Uruguay*, 20, 178-186.