



**EL COLEGIO
DE SONORA**

**Descripción de las prácticas viales en jóvenes: El caso de los
alumnos de una escuela secundaria en Hermosillo, Sonora,
2006-2007.**

**Tesis que para obtener el grado de
Maestro en Ciencias Sociales
presenta**

Juan Sebastián Bastidas Carreras

Directora de Tesis: Dra. Catalina Denman Champion

Hermosillo, Sonora.

Febrero de 2008

Dedicatoria

*A Diego y Gisela,
luces de mi vida.*

Agradecimientos

Agradezco en primera instancia al Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (CONACYT), por el apoyo económico durante los dos años de estudio que duró el programa de maestría en la especialidad de Salud del Colegio de Sonora. Así mismo, extendo mi gratitud a esta institución por abrirme las puertas y ofrecerme la oportunidad de superarme académicamente en un ambiente óptimo para el estudio de las ciencias sociales.

A mi directora de tesis, la doctora Catalina Denman Champion, por su inagotable buen ánimo y asesoría.

A mis lectoras, las doctoras María del Carmen Castro y Patricia Aranda Gallegos, por sus comentarios tan pertinentes sobre el presente estudio.

A mis compañeros y compañeras de maestría, por compartir tan buenos momentos mientras duró el programa. En especial a Eduardo Martínez de la Torre por ofrecerme además su amistad incondicional.

A mis padres, Sandra Laura y Daniel Carlos, por su apoyo incesante durante toda la vida. A mis hermanos Alejandro, Enrique y Daniel, a quienes siempre les deseo lo mejor.

A los mejores suegros del mundo, Hortensia y Luis Domingo (QEPD), por su apoyo más allá de lo humanamente posible, y en general a la familia del Moral Morales, quienes me han abierto sus puertas y acompañado siempre que lo necesito.

Por último, y con la mano en el corazón, a María del Socorro Carreras Castro, por ser la representación en carne y hueso de la bondad en este mundo. Gracias tía.

ÍNDICE

RESUMEN	6
ABREVIATURAS Y SIGLAS	8
INTRODUCCIÓN.....	9
CAPÍTULO 1.- ACCIDENTES DE TRÁNSITO COMO PROBLEMA DE SALUD PÚBLICA.....	12
1.1.- Definiciones de conceptos principales	12
1.2.- Panorama mundial de los accidentes de tránsito.....	17
1.3.- Panorama nacional de los accidentes de tránsito.....	21
1.4.- Panorama regional de los accidentes de tránsito.....	22
1.4.1.- Características viales de Hermosillo.....	24
1.5.- Vulnerabilidad del peatón.....	27
1.5.1.- La cultura vial del peatón.....	29
CAPÍTULO 2.- JÓVENES, RIESGO Y ACCIDENTES.....	31
2.1.- Situación mundial de los accidentes en jóvenes.....	33
2.2.- Situación nacional de los accidentes en jóvenes.....	35
2.3.- Situación de los estudios sobre accidentes en jóvenes en Hermosillo.....	36
2.4.- Riesgo y género en el ámbito de los accidentes de tránsito en jóvenes.....	36
2.4.1 Algunos apuntes sobre el riesgo	36
2.4.2 Juventud “arriesgada”.....	38
2.4.3 Género	39
CAPÍTULO 3.- METODOLOGÍA..... ¡Error! Marcador no definido.	
3.1.- La realidad observada. Apuntes sobre la vía pública.....	43
3.1.- Pregunta de investigación.....	47
3.2.- Pertinencia del estudio de los accidentes de tránsito desde las ciencias sociales.....	48
3.3.- Abordaje.....	49
3.3.1.- Prácticas viales y construcciones sociales.....	51
3.3.2.- Selección del lugar de estudio.....	53
3.3.3.- Entrada al campo.....	55
CAPÍTULO 4.- OBSERVACIONES NO PARTICIPANTES EN LOS CRUCES DE UNA SECUNDARIA DE HERMOSILLO, SONORA. ¡Error! Marcador no definido.	
4.1.- La Escuela Secundaria Federal #2 “Cajeme”.....	59
4.1.1.- Características generales.....	59
4.2.- Puntos de observación.....	60
4.2.1.- Calle Reforma.....	60
4.2.1.1.- Resultados de las observaciones	63
4.2.2 La calle Monteverde	79
5.- DESCRIPCIÓN DE LAS PRÁCTICAS VIALES EN JÓVENES: PRIMERA PARTE DE LOS RESULTADOS DE LAS ENTREVISTAS GRUPALES A ALUMNOS DE LA SECUNDARIA FEDERAL #2, “CAJEME”.....	83
5.1 Nivel exploratorio, primera parte: integración de los accidentes en la vida diaria ..	88
5.1.1 Concepción de accidente	88
5.1.2 Noción de prevención.....	94
5.1.3 Experiencias de accidentes	100
CAPÍTULO 6.- NIVEL EXPLORATORIO, SEGUNDA PARTE: PERCEPCIONES Y EXPERIENCIA VIAL	113
6.1.- Percepciones y experiencia vial	113

6.1.1 Percepción de los otros actores de la vía pública	113
6.1.2 Diferenciación por sexo de comportamientos	120
6.1.3 Experiencias como usuarios de la vía pública	128
6.1.4 Seguridad vial	138
6.1.5 Conocimiento vial	142
CAPÍTULO 7.- NIVEL EXPLORATORIO, TERCERA PARTE: IDENTIDAD, RIESGO Y COMUNICACIÓN	148
7.1 Identidad, riesgo y comunicación	148
a) Identidades	148
b) Actitudes de riesgo	155
c) Comunicación	159
CAPÍTULO 8.- NIVEL INTERVENTIVO	163
1.- <i>Disposición al cambio: ejemplo del cinturón de seguridad</i>	165
2.- <i>Propuestas para mejorar el entorno vial y prevenir accidentes</i>	174
3.- <i>Aprendizajes de la plática</i>	180
9.- CONCLUSIONES	183
BIBLIOGRAFÍA	199
ANEXOS	202

RESUMEN

El presente trabajo forma parte de un esfuerzo colectivo de tres investigaciones centradas en los accidentes de tránsito, originadas en la maestría del área de Salud de El Colegio de Sonora, generación 2005-2007, las cuales tienen como aspiración el complementarse y abrir camino a otros investigadores en este tema a nivel regional, debido, sobre todo, a la carencia de datos y de estudios profesionales desde el área de las ciencias sociales.

Este estudio se centró en la investigación y descripción de las prácticas viales de los alumnos de un plantel de educación básica a nivel secundaria de Hermosillo, en el periodo 2006-2007, con el propósito de cimentar las bases de una discusión futura acerca de la construcción social de las mismas.

Las técnicas utilizadas para la recolección y el análisis de la información se inscriben dentro del marco de la metodología cualitativa. Dichas técnicas fueron la observación no participante y las entrevistas grupales.

La razón principal para elaborar esta investigación estribó en la creciente preocupación a nivel mundial por las muertes en accidentes de tránsito, en las cuales los jóvenes aparecen en un número elevado. Se estima que anualmente más de 1.2 millones de personas fallecen como consecuencia de accidentes de tránsito, de las cuales el 90% se concentran en países de ingresos bajo y medio (OMS, 2004). Los jóvenes menores de 25 años representan el 30% total de las muertes, lo cual da un promedio aproximado de un poco más de mil decesos diarios en estos rangos de edad (OMS, 2007).

ABREVIATURAS Y SIGLAS

IMPLAN – Instituto Municipal de Planeación Urbana

INEGI – Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática

INSP – Instituto Nacional de Salud Pública

OMS – Organización Mundial de la Salud

INTRODUCCIÓN

Estamos en una época en la cual el ser joven y morir por accidentes de tránsito están altamente vinculados. Las prácticas viales en los jóvenes son definidas por un conglomerado de valores, actitudes y aprendizajes que se van moldeando hasta presentarse en un tipo de comportamiento regido por el género, el cual incide en las maneras de actuar, y en el caso de la vía pública, lesionarse.

Los accidentes de tránsito –y en particular en jóvenes- son un problema actual de salud pública, ya que se estima cobran la vida de 1.2 millones de personas anualmente, de las cuales un 30% tienen menos de 25 años (OMS 2004, 2007). Ante la pobre producción de investigaciones a nivel regional desde la óptica de las ciencias sociales, es de suma importancia empezar a comprender este problema mundial y traducirlo en políticas eficientes que coadyuven al desarrollo de espacios viales adecuados y a una cultura vial integral.

Ante este panorama, se planteó la hipótesis de que *“La elevada mortalidad de accidentes de tránsito en jóvenes menores de 25 años a nivel mundial, tiene una estrecha relación con sus prácticas viales, las cuales son resultado de una construcción social que cuenta con características diferenciadas por sexo, en donde los roles de género juegan un papel importante, al definir una mayor incidencia de actitudes de riesgo en la vía pública por parte de los varones en comparación con las mujeres”*.

En este trabajo se pretende analizar las prácticas viales en los jóvenes, específicamente de una secundaria ubicada en Hermosillo, Sonora, bajo el rigor de la metodología cualitativa, utilizando las técnicas de observación no

participante y entrevistas grupales. El período de estudio abarcó desde septiembre de 2006 hasta mayo de 2007.

En el primer capítulo se explicarán conceptos claves como son el de accidentes de tránsito, y se realizará un recorrido para mostrar los panoramas mundial, nacional y regional sobre el tema. También se intentará llegar a una conceptualización sobre la cultura del peatón, quien es el actor más vulnerable de la vía pública.

El segundo capítulo se referirá principalmente a los accidentes en jóvenes, introduciendo también algunos debates entre lo que representa el ser joven y la gran variedad de conceptos referentes a adolescencia y juventud. Además se describirán algunas estadísticas claves que permiten analizar el problema desde la perspectiva de género.

En el tercer capítulo se revisará lo referente a la metodología, explicando el panorama general de la entrada al campo, la pregunta de investigación y el abordaje específico del presente estudio.

En el cuarto capítulo analizaremos los resultados de las observaciones no participantes, analizando las características espaciales de la zona y los actores que intervienen en ella.

El quinto capítulo describe la primera parte del nivel exploratorio en el trabajo que se hizo en las entrevistas grupales, referente a la integración de los accidentes en la vida diaria.

El sexto capítulo describe la segunda parte del nivel exploratorio en el trabajo que se hizo en las entrevistas grupales, referente a las percepciones y experiencia vial de los jóvenes.

El séptimo capítulo describe la tercera parte del nivel exploratorio en el trabajo que se hizo en las entrevistas grupales, referente a la identidad, riesgo y percepciones.

El octavo capítulo describe la parte del nivel interventivo en el trabajo que se hizo en las entrevistas grupales con los turnos matutinos, referente a las percepciones y experiencia vial de los jóvenes.

Finalmente tenemos las conclusiones de la investigación, con propuestas para futuras investigaciones y nuevos planteamientos para tratar el problema.

CAPÍTULO 1.- ACCIDENTES DE TRÁNSITO COMO PROBLEMA DE SALUD PÚBLICA

En este capítulo se presenta una revisión bibliográfica y estadística referente a los accidentes de tránsito, en sus escalas mundial, nacional y regional. Primeramente se conceptualizan algunos elementos clave que permiten discernir y clasificar a los accidentes de tránsito de las concepciones generales de accidente, y, de esta manera, ofrecer un panorama en donde los ubicamos como un problema creciente de salud pública.

1.1.- Definiciones de conceptos principales

En este mundo cambiante existen conceptos que se van formando a través de la historia para nombrar acontecimientos así, y poder clasificarlos para su estudio posterior. Dichas clasificaciones se van enmarcando dentro de otras, lo que provoca que en un tiempo razonable todo el conocimiento y descubrimientos nacidos de conceptos tengan de pronto una coherencia histórica válida para su aplicación en nuevas investigaciones. Algunos de estos “nombres” de cosas surgen primeramente del ámbito coloquial, lo cual dificulta un primer acercamiento a su conceptualización.

El velo de lo azaroso e inevitable es quizá uno de los factores que ha quitado la atención del estudio sobre accidentes y disminuido los medios asignados a la prevención y mitigación de los efectos de tales eventos. Los accidentes son a menudo considerados con un matiz de fatalismo que dificulta su reporte y registro. (Affeltranger y Thomasson, 2005)

El diccionario de la Real Academia Española define al accidente como una “cualidad o estado que aparece en algo, sin que sea parte de su esencia o

naturaleza” (RAE, 2007). La confusión es latente de inmediato, pues refiriéndose al ser humano, su “esencia” o “naturaleza” está plagada de situaciones “accidentadas” que son normalizadas y son inherentes a su vida.

Existen algunas definiciones que sustentan la posición de lo imprevisto, y otras que comparten rasgos similares. Lo que sí es una realidad es que los accidentes pueden suceder en diferentes contextos y sectores, como pueden ser el industrial, accidentes en fábricas, o laborales; en las casas; en la calle, ya sea caminando o en transporte público o privado.

Judith Green, en su libro *Risk and misfortune* (2003), explica que el rango de eventos que describimos como accidentes es vasto y disparatado, pero regularmente se utiliza en casos para describir una desgracia, a menudo trivial pero ocasionalmente trágica. Es decir, en la cotidianeidad podemos hacer referencia a un sinnúmero de sucesos que etiquetamos de una manera inmediata como imprevistos. Ejemplos de esto pueden ser acciones tan triviales como derramar un vaso con agua, o un suceso más trágico como el ser víctima de un incendio y morir.

Como una descripción de ciertos tipos de desgracias, el término es utilizado comúnmente de dos maneras: primeramente, es utilizado para indicar ciertos tipos de resultados, como sinónimo de “lesión”, o para describir un choque entre automóviles; en segundo término, se refiere en un sentido moral, denotando falta de intención o motivación por parte del agente, como cuando se dice: “pasó accidentalmente”. En este sentido, el término accidente es utilizado para describir una secuencia causal (ídem).

Según la Ley General de Salud de México, en el artículo 162 de su capítulo IV, define al accidente como el “hecho súbito que ocasione daños a la

salud y que se produzca por la concurrencia de condiciones potencialmente prevenibles” (Secretaría de Salud, 2002).

La Organización Panamericana de la Salud define al accidente como una cadena de eventos y circunstancias que llevan a la ocurrencia de una lesión no intencional (con perjuicio a las personas) y con consecuencia del daño material (Planzer, 2005).

Una definición funcional de accidente puede ser “la destrucción parcial o total de un sistema técnico, con o sin pérdidas humanas” (Morel, 2002, citado por Affeltranger y Thomasson, 2005). Los accidentes se pueden generar principalmente por cuatro tipos de razones. (Ver tabla 1)

Los accidentes también pueden ser definidos como “lesiones no intencionales”. Por lo tanto, las lesiones intencionales están excluidas de las definiciones de accidentes comúnmente utilizadas. Estas lesiones incluyen: asaltos, heridas de cuchillos, homicidios, lesiones por armas de fuego, suicidios y otros tipos de violencia autoinfligida (Affeltranger y Thommason, 2005, 08)¹.

Cuando nos ocupamos del estudio sobre accidentes de tránsito, estos quedan enmarcados dentro de las lesiones no intencionales. Entonces, en primera instancia no son culpa directa de nadie, aunque los resultados puedan ser catastróficos.

Un accidente de tránsito se define como cualquier accidente de vehículo que ocurra en un camino o una carretera pública e incluye accidentes de vehículos para los cuales el lugar del acontecimiento es desconocido. Los accidentes que no son de tránsito se definen como los que ocurren en otro

¹ Este documento cuenta con un error de compaginación, el cual marca en todas sus hojas el número “40”. La numeración que se pone como referencia para esta investigación es la incluida en el índice del documento mencionado.

lugar diferente a una carretera pública. (Organización Panamericana de la Salud, 2004)

Tabla 1: Razones principales por las que suceden los accidentes.

Elaboración y traducción propia con datos de Affeltranger y Thommason, 2005

1. Factores desconocidos.	El proceso por el cual o en donde un factor desconocido por los diseñadores del sistema o actores juega un papel decisivo y causa el accidente.
2. Combinaciones de factores.	El proceso por el cual varios factores se combinan y generan consecuencias inesperadas que no fueron consideradas en el diseño del sistema.
3. Decisiones pobres.	En este caso, los accidentes resultan de tomar decisiones inadecuadas o del manejo inapropiado de datos o información disponibles.
4. Decisiones irracionales o absurdas.	Este es un tipo de decisiones muy particular, por las cuales individuos y grupos toman constantemente opciones que van en contra del propósito inicial de su acción. Estas decisiones son hechas conscientemente. Este campo de investigación en accidentes sigue sin explorarse (ídem).

Las desgracias sólo se describen como accidentes hasta que se encuentra algún responsable. En la práctica, no todos los accidentes son sin querer e impredecibles. Existen muchos eventos definidos como “accidentales”, pero en los cuales existe algo de culpa. Por ejemplo, los accidentes de tráfico causados por conductores ebrios, o al resbalar en pavimento suelto que la

autoridad debió arreglar. La clasificación de cualquier evento “accidental” es provisional. (Green, 2003).

Las lesiones, como resultado directo de los accidentes, tienen características bien definidas con resultados medidos y diferenciados según su magnitud. El resultado más extremo de una lesión es la muerte, indicador esencial en los estudios epidemiológicos. Pero la muerte no siempre es la consecuencia más importante y devastadora, pues como veremos en el siguiente punto, al analizar a los accidentes de tránsito, se ve la otra cara de la moneda en materia de discapacidades y costo social.

En las siguientes tablas podemos apreciar algunas características de las lesiones mortales y no mortales.

Tabla 2: Características relacionadas a lesiones mortales.

Elaboración y traducción propia con datos de Affeltranger y Thommason, 2005

Características relacionadas a lesiones mortales:
<ul style="list-style-type: none">• Un elemento consistente y elevado de las estadísticas generales sobre mortalidad.
<ul style="list-style-type: none">• Las muertes por lesiones no intencionales llegaron al 6% del total de la mortalidad en el mundo en el 2002.
<ul style="list-style-type: none">• Los accidentes de tránsito son la causa simple más importante con más del 2% de las muertes en el mundo.
<ul style="list-style-type: none">• Envenenamientos, caídas e incendios son otras categorías importantes.
<ul style="list-style-type: none">• Los sectores más pobres de la población están generalmente concentradas en los estratos más altos de mortalidad.
<ul style="list-style-type: none">• Un gran impacto en la economía familiar y la estabilidad.

Tabla 3: Características relacionadas a lesiones no mortales.

Elaboración y traducción propia con datos de Affeltranger y Thommason, 2005

Características relacionadas a lesiones no mortales:
<ul style="list-style-type: none">• La disponibilidad de datos para las lesiones no mortales es consistentemente más baja que para las mortales.
<ul style="list-style-type: none">• Las consecuencias de las lesiones no mortales ha sido menos investigada, especialmente en el caso de los países de bajo ingreso con escasez de recolección de información y sistemas de salud deficientes.
<ul style="list-style-type: none">• Impacto mayor en el bienestar de los hogares.
<ul style="list-style-type: none">• Efectos en las estructuras familiares y sociales.
<ul style="list-style-type: none">• Efectos psicológicos (individuales y colectivos)

1.2.- Panorama mundial de los accidentes de tránsito.

El estudio de accidentes que plantea esta investigación está enfocado especialmente en los accidentes de tránsito, los cuales son una dura realidad en las sociedades motorizadas, en donde se da una lucha constante entre los diferentes actores de la vía pública: conductores de vehículos motorizados - automóviles, camiones, motociclistas-, ciclistas y peatones.

El tema sobre accidentes de tráfico se ha puesto en la mesa de discusión como un serio problema de salud pública, aunque las investigaciones a nivel mundial, pero sobre todo a nivel nacional, desde la perspectiva de las ciencias sociales, son muy limitadas, principalmente por una latente carencia de datos y manejo desarticulado de la información existente.

En los documentos que se pueden encontrar con esta temática inminentemente caen en este señalamiento, sobre todo en los países del tercer

mundo. Por ejemplo, en el reporte “La seguridad vial en la región de América Latina y el Caribe” (Planzer, 2005), se indica que para orientar las políticas de seguridad vial se necesitan datos sobre el número, tipo de accidentes y sus consecuencias, así como el conocimiento detallado de las circunstancias en que se producen.

En muchos países de ingresos bajos o medios no existen métodos de recopilación ni procesamiento de datos sobre el tránsito, por lo que las estadísticas reportadas generalmente están subestimadas o incompletas, lo que las hace poco confiables en la toma de medidas destinadas a disminuir los accidentes o para elaborar políticas de seguridad vial de largo plazo.

Sólo 75 países en el mundo que ofrecen datos anuales sobre traumatismos causados por el tránsito. Los demás no disponen de sistemas nacionales de información sanitaria que puedan generarlos, (ídem).

Affeltranger y Thommason (2005: 11), señalan que lo primero que debe mencionarse cuando se analizan accidentes en un contexto en desarrollo es, lamentablemente, que hay una evidente escasez de datos empíricos válidos e investigación del tema. Una nota a reflexionar en general, en relación a los accidentes en el tercer mundo, es que la investigación constante es escasa, que los datos del contexto son deficientes o virtualmente inexistentes, y, por lo tanto, las conclusiones tienen sólo un carácter provisorio.

Explican que existe una carencia general de datos sobre accidentes en países pobres como resultado de múltiples causas. Por ejemplo, un sistema nacional de salud funcional es usualmente la fuente de información sobre lesiones y muertes por accidentes, pero en la mayoría de países muy pobres carecen de un sistema de salud comprensivo y la escasez de recursos

disponibles están raramente dirigidos hacia la recopilación de documentación e información.

La referencia obligatoria para adentrarse en el panorama y magnitudes de los accidentes de tránsito es, sin duda, el reporte publicado por la Organización Mundial de la Salud (OMS) en el 2004, intitulado “Informe Mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito”. Con este escrito se intentó señalar desde una perspectiva interdisciplinaria, la necesidad de estudios y reformas de políticas públicas para aminorar los daños a la economía y a la salud que causan estos eventos. En este reporte, de corte principalmente cuantitativo, se indica que de todos los sistemas que las personas enfrentan cada día, el de tránsito es el más complejo y peligroso, estimando que anualmente, aproximadamente 1.2 millones de personas mueren, a nivel mundial, por choques en la vía pública, y que otras 50 millones resultan lesionadas. Se estima que un 90% de los casos suceden en países de ingresos medio y bajo.

También la distribución de accidentes en el mundo es desigual. En los países de alto ingreso la mayoría de las muertes o lesiones de tránsito ocurren entre conductores o pasajeros de vehículos de cuatro llantas, mientras que en los países de ingreso medio y bajo les suceden a los “usuarios vulnerables de la vía pública”: peatones, ciclistas, motociclistas y pasajeros del transporte público.

Cabe señalar que de acuerdo a la Convención de Viena en 1968, la definición internacional de un accidente de tránsito con víctimas, involucra una colisión de al menos un vehículo en movimiento en una vía pública en el cual

un usuario de la vía (humano o animal) es lastimado (Viena, 1968, citado por Planzer, 2005: 19).

En el caso de Latinoamérica, la seguridad vial se convierte en un problema de gravedad creciente si pensamos que existen estimaciones que indican que en los países de América Latina y el Caribe, entre el año 2000 y el 2020, el número de víctimas mortales por el tránsito crecerá en un 48%, en el Asia Meridional 149%, y aún cuando las predicciones son mejores para los países de Europa Oriental y Asia Central se estima un aumento del 19%. (Planzer, 2005: 6).

Las clasificación de las muertes por accidentes de tránsito en las diferentes regiones del mundo muestra una situación difícil sobre todo para los países de ingreso bajo y medio. Los sectores más afectados según el informe de la OMS (2004) son los más pobres y vulnerables de la sociedad. Representan la mayoría de las víctimas y carecen de apoyo permanente en caso de lesiones de larga duración, aparte de que tienen un acceso limitado a la atención de urgencias después de un choque. Un problema grave es que el conjunto de políticas en materia de vialidad no benefician adecuadamente a los peatones y ciclistas, quienes representan un alto porcentaje de los accidentados en los países de ingresos bajos y medianos.

Dentro de las posibilidades de morir por accidentes, destaca la morbilidad y mortalidad de los varones sobre las mujeres, sobre todo en edades tempranas (OMS, 2004, Tuñón, 2005). Dentro de las causas generales de muerte en el 2002 a nivel mundial, los traumatismos causados por el tránsito ocupaban el undécimo lugar, pero al trasladar esa causa al grupo de edad de los cinco a los 29 años, se recorría dramáticamente al segundo lugar. De los 15

a los 29 años, las muertes de tránsito están debajo sólo de los fallecimientos por VIH (OMS, 2004).

1.3.- Panorama nacional de los accidentes de tránsito.

En el documento Programa de Acción: Accidentes (Secretaría de Salud, 2002), se expresa que los accidentes en general en México son responsables de un fallecimiento cada 15 minutos, además de ser la primera causa de muerte entre los escolares y en la población en edad productiva. Además de ser responsables de pérdidas económicas por más de 63 mil millones de pesos, se estima que en México los accidentes viales han aumentado en 15 años un 600%.

En nuestro país se otorgaron en el año 2000 más de tres millones de consultas por accidentes, 43% de ellas a individuos con lesiones que les impiden reincorporarse a su actividad laboral antes de un año del percance.

En el 2006, a nivel nacional se presentaron 462 mil 505 accidentes de tránsito, con un saldo de 5 mil 567 muertes (INEGI, 2008), (Tabla 4, Anexos 1 y 2). De 1980 al 2006 se han registrado en nuestro país 24 millones 970 mil 879 vehículos, lo cual nos indica una población altamente dependiente de ellos, considerando los 103 millones 263 mil 388 habitantes del país, que dan como resultado un aproximado de 4 habitantes por vehículo, eso sin contar aquellos sin registro. (Anexos 5, 6 y 8).

Tabla 4.- Relación de accidentes y muertes en México durante el año 2006
FUENTE: INEGI (2008)

Año	Total de accidentes	Total de muertes
2006	462 505	5 567

Durante la última década en nuestro país, los accidentes de tránsito han ocupado el tercer lugar dentro de las diez principales causas de muerte; el 77% de ellos ocurren en zonas urbanas y quienes se ven afectados más frecuentemente por esta causa son los jóvenes de 15 a 29 años, los peatones y la población masculina (INSP, 2006).

Un punto importante de señalar son las investigaciones tan precarias elaboradas en nuestro país. Por ejemplo, el documento mencionado de la Secretaría de Salud, sólo hace ciertas aclaraciones preliminares hacia lo que representan los accidentes, pero en su planificación e implementación de medidas estratégicas sólo se centra en proyectos que no han sido elaborados ni probados.

1.4.- Panorama regional de los accidentes de tránsito.

Al 17 de octubre de 2005 en Sonora había una población de 2 millones 394 mil 861 habitantes, con un millón 198 mil 154 hombres y un millón 196 mil 707 mujeres. A esa fecha en Hermosillo había 701 mil 838 habitantes, con 349 mil 230 hombres y 352 mil 608 mujeres (INEGI, 2006).

De la población total en Hermosillo 255 mil 182 habitantes tenían entre 10 y 29 años, de los cuales 128 mil 64 eran hombres y 127 mil 118 mujeres. Los quinquenios dentro de este rango de edad se presentan en la siguiente tabla:

Tabla 5: Población de Hermosillo por grupos de edad, al 17 de octubre de 2005

Grupo de edad	Total	Hombres	Mujeres
10 a 14 años	69,471	35,447	34,024
15 a 19 años	65,142	32,955	32,187
20 a 24 años	62,686	31,172	31,514
25 a 29 años	57,883	28,490	29,393

Fuente: INEGI, 2006.

Para el 2003 Sonora el comparativo de tasas de mortalidad marcó un comportamiento muy diferente por sexo, pues mientras los hombres llegaron a una tasa estandarizada aproximada de 24 por cada 100 mil habitantes, las mujeres tenían una tasa de siete casos por cada 100 mil. (Secretaría de Salud, 2005).

En el año 2004 los Servicios de Salud de Sonora otorgaron 488 mil 994 consultas por atención hospitalaria de las cuales 14 mil 839 correspondieron a la atención por lesiones. Para el mes de abril del 2005, se contabilizan 6 mil 451 atenciones según el agente de lesión, entre las que se presentan de mayor frecuencia las caídas con 2 mil 416 casos, seguidos por los provocados por vehículo de motor con mil 53 y 832 los producidos por objetos contundentes.

Según los datos del Departamento de Tránsito Municipal en Hermosillo, en el 2005 hubo un total de 5101 accidentes de tránsito en la ciudad, 505 más que en el año 2004, en el cual el total fue de 4956. El tipo de accidente predominante es el choque entre vehículos, con 3981 en el 2005 y 3578 en el 2004; seguido está el choque con objeto fijo, con 697 colisiones en el 2005 y 596 en el 2004; y en tercer lugar están los atropellamientos, con 258 en el 2005 y 268 en el 2004. Los demás accidentes corresponden a volcamientos, salidas del camino y caída de pasajeros.

En el 2006, se presentaron 18 mil 644 accidentes de tránsito en todo el estado, para un saldo de 297 muertos (INEGI, 2008) (Tabla 6). De estos 12 mil 186 correspondieron a choques entre automóviles y 72 muertos. Los atropellados se dividieron así: 1002 peatones con 58 muertos, 612 motociclistas y 10 muertos, y 537 ciclistas con 18 muertos. De los porcentajes entre atropellados y muertos los grupos vulnerables fueron quienes tuvieron

estadísticas más elevadas, quedando el 5.78% para peatones, 3.35% ciclistas, 1.63% motociclistas, contra el 0.59% de los automovilistas. Con lo anterior se demuestra que los grupos vulnerables tienen una mayor incidencia de mortalidad que los conductores de vehículos. (Tabla 7, Anexos 3 y 4)

Tabla 6: Total de accidentes de tránsito en Sonora durante el 2006
FUENTE: INEGI (2008)

Año	Total de accidentes	Muertes
2006	18 644	297

Tabla 7: Distribución de las muertes más frecuentes en Sonora durante el año 2006, y su relación porcentual entre casos y decesos².
FUENTE: INEGI (2008)

Tipo de accidente	Total de casos	Total de muertes	Relación porcentual de casos y muertes
Atropellamiento peatones	1008	58	5.78%
Atropellamiento Ciclistas	537	18	3.35%
Atropellamiento motociclistas	612	10	1.63%
Choques entre vehículos	12 186	72	0.59%

1.4.1.- Características viales de Hermosillo.

Hermosillo es una ciudad con un número de vehículos estimado de 210 mil 456 unidades, lo cual nos da un aproximado de tres habitantes por cada vehículo (Secretaría de Hacienda, 2006). Esta cifra es aproximada, pues no se contemplan los autos ilegales que abundan en la ciudad, cuya información se considera “inexistente, es decir, no se cuenta con datos oficiales sobre vehículos no regularizados y el comportamiento de estos a nivel municipal y estatal” (ídem), (Ver tabla 8).

² La suma de estos casos no representa el total de las muertes, pues se excluyeron las demás para fines de mostrar los más frecuentes y diferenciar la incidencia de muertes según el tipo de afectado.

Tabla 8: Parque vehicular en Hermosillo registrado hasta septiembre del 2006

FUENTE: Secretaría de Hacienda del Estado de Sonora,(2006)

PARQUE VEHICULAR DE HERMOSILLO:	210,456 UNIDADES
AUTOMÓVIL PARTICULAR	125,706
CAMIÓN PARTICULAR	74,502
ÓMNIBUS PARTICULAR	790
REMOLQUE PARTICULAR	2,948
AUTOMÓVIL PÚBLICO	1,235
CAMIÓN PÚBLICO	1,078
ÓMNIBUS PÚBLICO	705
DEMOSTRACIÓN	306
DISCAPACITADO	1,128
MOTOCICLETAS	2,058

Según datos del INEGI (2008), dicho año cerró con un total de 239 mil 22 vehículos registrados (Anexo 7).

El número de licencias expedidas en las distintas modalidades autorizadas y vigentes del año 2004 al 31 de octubre de 2006 en Hermosillo es de 135 mil 372 (ver tabla 9).

Tabla 9: Licencias de conductor expedidas del año 2004 a octubre de 2006

Fuente: Secretaría de Hacienda del Estado de Sonora, (2006)

Año	Cantidad
2004	40,502
2005	58,335
Enero-octubre 2006	52,317

La urbanización de Hermosillo es sin duda un factor clave y estructural dentro del fenómeno de los accidentes de tráfico. En el Programa de Desarrollo Urbano del Instituto Municipal de planeación Urbana de Hermosillo (Gobierno del Estado de Hermosillo, actualización 2006), señala que la ciudad contaba con una red de vialidad urbana de 2 mil 167 kilómetros de extensión, de los cuales mil 562 muestran una superficie de rodamiento pavimentada equivalente al 72.09% de esa amplitud vial y exponiendo un desarrollo de

calzadas con pavimento de mil 704 kilómetros que eleva el indicador a 78.62% de la cobertura general de pavimentación.

Según el documento, los accidentes de tránsito en la ciudad se presentan con mayor frecuencia en los periodos vacacionales y días festivos de enero, marzo, mayo, junio y diciembre. Aumentan los fines de semana con un pico el día sábado y mayor incidencia en las horas de máxima demanda de viajes, siendo la principal causa “imprudencia del conductor”³.

La condición urbana para los peatones es adversa, pues la ciudad ha crecido con banquetas reducidas a un ancho no mayor a los dos metros, aunque existen algunos tramos cortos con anchos mayores a tres metros y otros donde se carece de ellas; su superficie presenta desuniformidad y sin facilidades para el tránsito de personas con capacidades diferentes. En algunas zonas además de ser reducidas, presentan obstáculos para los peatones por el equipamiento de las edificaciones y del mobiliario urbano (ídem). Entre los artículos señalados por la Ley de Tránsito del Estado de Sonora, destacan algunos que además de ser muy generales, no son cumplidas por los actores de la vialidad. En el caso de los peatones, el artículo 178 dice literalmente que “los peatones transitarán por las aceras de las vías públicas y sobre las zonas destinadas para este objeto, evitando interrumpir u obstruir en cualquier forma la fluidez del tránsito”. (Congreso del Estado de Sonora, 2002)

En cuanto a los puentes viales, en toda la ciudad existen sólo cuatro. Se ubican en la colonia San Luis, en la entrada norte de la ciudad; en la colonia el Ranchito, en el Periférico Oriente; en la calle Américas, en bulevar Luis Encinas; y en las Praderas el puente se encuentra sobre el periférico Poniente

³ Para un análisis más preciso de la distribución y características de los accidentes, ver Reyes, 2007.

(Quezada, 2006). Esto puede interpretarse como una falta de planeación hacia las necesidades peatonales en la ciudad, en donde a final de cuentas dicho usuario de la vía pública transita en condiciones adversas.

1.5.- Vulnerabilidad del peatón.

El accidente en el peatón es que conlleva más elementos adversos, habiendo estudios tanto en México como a nivel internacional que corroboran esta situación (Híjar, 1996; 2000; 2001; 2003; 2005; OMS, 2004).

En la definición común del diccionario, la palabra peatón (proveniente del francés piéton), remite a la persona que va a pie por una vía pública. En nuestros días, a tal significado se le añade una verdad crítica, en la cual el ser peatón es pasar a formar parte de un grupo vulnerable que se mueve bajo condiciones urbanas adversas, en un entorno diseñado principalmente para los vehículos de motor, en donde al momento de suceder un accidente de tránsito se enfrenta las peores consecuencias.

Aún así, el peatón necesita sobrevivir y moverse en el terreno adverso impulsado por las necesidades inherentes a la vida diaria: va a trabajar o a buscarlo, a la escuela, al mercado, a la iglesia, al parque, al cine, al teatro, a la aventura; en fin todos aquellos escenarios que se mezclan dentro de una ciudad en constante crecimiento.

Las trayectorias que llevan los peatones en la ciudad responden a necesidades específicas e individuales de cada quien, a metas conscientes o inconscientes. El moverse de un lado a otro en la ciudad tiene un sinnúmero de razones, y la aglutinación en ciertos lugares responde más a condiciones de diseño urbano, que predisponen ciertas zonas para ser más demandadas por algunos grupos que por otros.

La forma de trasladarse en la ciudad está definida según posibilidades y condiciones económicas, sociales, culturales y físicas de la misma. Así, quien puede tener acceso a un transporte, ya sea público o privado, lo hará por comodidad o por la necesidad de recorrer largas distancias en un tiempo más reducido.

Por otra parte, el no tener acceso a un transporte, pero sí la necesidad de desplazarse en distancias específicas, representa el tener que hacer uso del medio más natural de transporte, por así decirlo, que es el caminar, adoptando de esta manera el rol del peatón. Si entramos en tecnicismos, cualquier individuo (tenga o no un vehículo) puede ser peatón al caminar una determinada distancia, ya sea al bajar del transporte y atravesar una calle o avenida, o caminar por la banqueta hacia su destino.

Cualquiera que sea la razón por la cual exista un peatón que necesite transitar en una calle o avenida, siempre está presente el riesgo de ser arrollado por algún vehículo que circule en ese momento y lugar determinado.

Los momentos decisivos son aquellos en que los individuos se ven llamados a tomar decisiones especialmente determinantes para sus ambiciones, o más en general, para sus vidas futuras (Giddens, 2000), como puede ser por ejemplo el cruzar una calle transitada.

La importancia de los accidentes en peatones radica en sus repercusiones a la salud, más que por la incidencia de los casos. Por ejemplo, en Hermosillo, durante el 2005, sólo el 5.3% del total de los casos correspondieron a atropellamientos. Sin embargo, mientras que en la distribución del total de los accidentes el 52.7% dejó como consecuencia uno o

más lesionados, en el caso de los peatones las consecuencias a la salud se presentaron en el 90.7%. (Reyes, 2007: 93)

1.5.1.- La cultura vial del peatón.

La calle y la ciudad son los escenarios que presencian diariamente el espectáculo de las desgracias y los accidentes. Pero aquí también se da un intercambio de valores y símbolos que definen las prácticas viales.

La antropología ha tomado como objeto de estudio por excelencia a la cultura, desde donde se pueden rescatar algunas definiciones que permitan elaborar un acercamiento al concepto de cultura vial. Una definición clásica del concepto de cultura, es la elaborada por Tylor⁴, uno de los padres de la antropología. Este la define como “aquel todo complejo que incluye el conocimiento, las creencias, el arte, la moral, el derecho, las costumbres y cualesquiera otras capacidades y hábitos adquiridos por el hombre en cuanto miembro de la sociedad”.

Por su parte, Malinowski (1931), indica que la cultura incluye los artefactos, bienes, procedimientos técnicos, ideas, hábitos y valores heredados. Para el autor es esencialmente una realidad instrumental que ha aparecido para satisfacer las necesidades del hombre que sobrepasa la adaptación del medio ambiente. Si es una realidad instrumental, entonces significa que es manejable y readaptable o transformable según el grupo social y sus necesidades.

Las definiciones en sí ya han sido superadas y debatidas, abriendo un campo más amplio sobre la cultura, la cual presenta debates actuales en todas las disciplinas. Giménez (2005: 33), explica que “el término cultura admite dos

⁴ Este libro no cuenta con fechas de impresión ni el número de edición.

grandes familias de acepciones: las que se refieren a la acción o proceso de cultivar (...), y las que se refieren al estado de lo que ha sido cultivado, que pueden ser, según los casos, estados subjetivos (...) o estados objetivos (...)"

En la vía pública, llena de símbolos y estructuras encontradas, los valores culturales confluyen y forman un todo que se puede denominar cultura vial, es decir, el conjunto de valores, conocimiento costumbres, simbología e instrumentación que los actores sociales utilizan cuando se trasladan en la vía pública.

La conceptualización que nos lleva a una cultura vial del peatón es en definitiva un tema que valdría la pena desentrañar en otra investigación. Para los fines del presente trabajo, nos enfocaremos en este principalmente en este actor, aunque sin dejar de lado a los demás participantes de la amalgama llamada vía pública.

En el próximo capítulo aterrizaremos en la situación específica de un grupo de edad que está encendiendo focos rojos en el mundo por su alta incidencia en mortalidad: los menores de 25 años, incluidos niños y jóvenes.

CAPÍTULO 2.- JÓVENES, RIESGO Y ACCIDENTES.

En el capítulo anterior presentamos un breve y completo recorrido referente a las conceptualizaciones de accidente, enfocándonos esencialmente a los de tránsito, tanto en los ámbitos mundial como nacional y regional.

En el presente apartado delimitaremos la problemática de los accidentes de tránsito a un grupo de edad definido y particular. Este es el de los jóvenes menores de 25 años, en los cuales encontramos características marcadas que hacen de ellos un grupo de estudio muy especial, tanto por las elevadas muertes que están presentando en la actualidad, como por la polémica al conceptualizar términos como “joven”, “adolescente” o “adulto joven”.

Pero primeramente trataremos de ahondar en una polémica referente a la conceptualización acerca de los jóvenes vs. adolescentes y otras tantas categorías que saltan a la vista en la bibliografía al hacer referencia a un grupo de edad específico. A través de la historia se ha construido a la adolescencia como un periodo conflictivo para el ser humano, en el cual es necesario establecer el orden por medio de un tutor o guía que se asegure de proseguir con la perpetuación de los sistemas y valores que rigen la sociedad de su tiempo.

Muss, (1991) indica que durante largo tiempo el proceso de crecimiento y desarrollo humanos ha sido objeto de numerosas discusiones y teorizaciones, pero no es sino a partir de los comienzos del Siglo XX que se ha dedicado especial atención al periodo evolutivo comúnmente llamado adolescencia, conduciendo a puntos de vista discrepantes entre las teorías formuladas. En siglos anteriores, quienes defendían opuestas en psicología evolutiva fundaban sus argumentos principalmente en experiencias personales y consideraciones

filosóficas. En la actualidad se recurre a estudios sistemáticos, observaciones controladas e investigaciones experimentales.

La palabra adolescencia deriva de la voz latina *adolescere*, que significa crecer o desarrollarse hacia la madurez. Sociológicamente, la adolescencia es el periodo de transición que media entre la niñez dependiente y la edad adulta y autónoma. Psicológicamente, es una “situación marginal” en la cual han de realizarse nuevas adaptaciones, las cuales distinguen el comportamiento infantil del adulto. Cronológicamente, es el lapso que comprende desde aproximadamente los doce o trece años de edad hasta los 29 años, con grandes variaciones individuales y culturales. El prolongado período de adolescencia en las sociedades técnicamente más avanzadas no es un fenómeno fisiológico sino un producto social (ídem).

El origen del concepto adolescente es confuso y estigmatizado (Noriega, 2006). En los estudios sobre construcciones sociales de adolescencia están por un lado están aquéllos que utilizan la edad como una variable sin mucha reflexión, en donde suelen asociar la edad cronológica con una serie de características que acompañan a este estadio de la vida –actitudes, comportamientos, ideologías, etc.- y de las cuales no pueden ser desligados. Por otro lado existen las investigaciones que declaran que la edad por sí sola es insuficiente para dar cuenta de la inmensidad de realidades que se agrupan bajo las palabras “adolescencia” y “adolescente”. Brito (1998, citado por Noriega, 2006) señala que no es posible establecer un criterio de edad universal que pueda ser aplicado a la totalidad de la juventud y mucho menos que sea válido para todos los sectores y épocas.

Cada sociedad define a la juventud a partir de sus propios parámetros culturales, sociales, políticos y económicos, no puede existir una definición única, peor lo más importante radica en entender que al ser construcciones sociales se pueden transformar, deconstruir y reconstruir (Alpizar y Bernal, 2003, citado por Noriega, 2006).

2.1.- Situación mundial de los accidentes en jóvenes.

En el 2007, la OMS publicó un reporte dirigido a concienciar a la comunidad en general sobre la mortalidad creciente en personas menores de 25 años en accidentes de tránsito, quienes son definidos como los usuarios jóvenes de la vía pública (Toroyan, 2007). Dicho documento se realizó para reforzar los puntos tratados en el 2004.

En dicho documento –el más actual y especializado en jóvenes y niños– se expresa que aproximadamente mil niños y jóvenes menores de 25 años mueren diariamente a causa de accidentes de tránsito en el mundo, los cuales representan un 30% del total de muertes a nivel mundial por esta causa. Además, los números como primera causa de muerte en jóvenes de 15 a 19 años, segunda en los rangos de 10 a 14 y 20 a 24, y tercera entre los niños de 5 a 9 años. Si lo analizamos de cerca, podemos apreciar estas cifras como un continuo revelador de las muertes de niños y jóvenes desde los 5 hasta los 24 años (Tabla 10)

Desde una edad temprana, los hombres son más propensos a sufrir un accidente en la vía pública que las mujeres. Entre los conductores, los hombres menores de 25 mueren casi tres veces más que las mujeres de la misma edad. Esto quizá refleje el hecho de que los hombres están más tiempo en la vía

pública, en su mayoría por razones socioculturales, además de estar más propensos a tomar riesgos (ídem).

TABLA 10: Las diez principales causas de muerte a nivel mundial en jóvenes menores de 25 años durante el año 2002.

Fuente: Organización Mundial de la Salud (2007).

Rangos de edad	< de un año	Entre uno y 4 años	Entre 5 y 9 años	Entre 10 y 14 años	Entre 15 y 19 años	Entre 20 y 24 años	Todos < de 25 años
1	Condiciones perinatales	Infecciones respiratorias	Infecciones respiratorias	Infecciones respiratorias	ACCIDENTES DE TRÁNSITO	VIH/SIDA	Condiciones perinatales
2	Diarreas	Enfermedades infantiles	VIH/SIDA	ACCIDENTES DE TRÁNSITO	Lesiones auto inflingidas	ACCIDENTES DE TRÁNSITO	Infecciones respiratorias
3	Infecciones respiratorias	Diarreas	ACCIDENTES DE TRÁNSITO	Ahogamientos	Condiciones maternas	Lesiones auto inflingidas	Diarreas
4	Malaria	Malaria	Enfermedades infantiles	VIH/SIDA	Infecciones respiratorias	Condiciones maternas	Enfermedades infantiles
5	Enfermedades infantiles	VIH/SIDA	Ahogamientos	Tuberculosis	Violencia interpersonal	Violencia interpersonal	Malaria
6	Anomalías congénitas	Condiciones perinatales	Meningitis	Malnutrición	Ahogamientos	Tuberculosis	VIH/SIDA
7	VIH/SIDA	Malnutrición	Quemaduras	Quemaduras	Tuberculosis	Infecciones respiratorias	Anomalías congénitas
8	Malnutrición	Anomalías congénitas	Tuberculosis	Lesiones auto inflingidas	Quemaduras	Quemaduras	ACCIDENTES DE TRÁNSITO
9	Sífilis	Ahogamientos	Malnutrición	Guerras	VIH/SIDA	Guerras	Ahogamientos
10	Meningitis	ACCIDENTES DE TRÁNSITO	Caídas	Violencia interpersonal	Guerras	Ahogamientos	Tuberculosis

Desde una perspectiva socioeconómica, los pobres son quienes tienen un mayor riesgo a morir en un accidente de tránsito, sobre todo en países de ingresos medio y bajo. Esto es en parte porque el transporte y planeación urbana no han dado suficiente consideración a los usuarios no motorizados, y como resultado estos últimos tienen que compartir los espacios con carros, camiones y tráilers, y a veces hasta con animales.

En muchas partes del mundo se les ha tomado muy poco en cuenta a niños y jóvenes cuando se toman decisiones sobre planeación urbana. Como

resultado de esto, son forzados a compartir espacios de transporte con vehículos motorizados, incrementando la probabilidad de un accidente de tráfico. Además, una combinación de inmadurez física y de desarrollo entre los niños, y la inexperiencia y estilos de vida relacionados con la juventud – particularmente de los hombres- incrementan el riesgo de una colisión entre usuarios jóvenes de la vía pública.

2.2.- Situación nacional de los accidentes en jóvenes.

En México el problema de mortalidad en jóvenes por causa de accidentes (incluidos de tráfico) es un problema que se agrava cada año más. Para 1999, entre el rango de edad de uno a 15 años los accidentes en general ocupan el primer lugar en fallecimientos; y dentro del total de las muertes por accidentes, el 70% son hombres y el 30% mujeres.

Según Tuñón, (2005) la distribución de los jóvenes de ambos sexos en México –entendidos como la población entre quince y 29 años- es predominantemente urbana, es el 63.1% se ubican en localidades de más de 15 mil habitantes. Entre el 35 y 40% viven en hogares de extrema pobreza. Entre los años del 2000 al 2003, el 25% de los egresos de varones jóvenes a nivel nacional se debió a causas relacionadas con fracturas y heridas, ante el 85% de los egresos femeninos que se debieron a salud reproductiva. Con respecto a la mortalidad juvenil, entre los 15 y 29 años de edad se acentúan los diferentes riesgos de muerte que tienen hombres y mujeres. La sobremortalidad masculina comienza a partir de los cinco años de edad, hasta alcanzar sus valores máximos entre los 20 y 29 años. Los accidentes son la primera causa de muerte en jóvenes, que en varones equivale casi al total de las defunciones femeninas por distintas causas, con un 59.6%.

Las tres principales causas de muerte para los hombres jóvenes son clasificadas como violentas, mientras que para las mujeres los tumores malignos y las muertes ocasionadas durante el embarazo, parto y puerperio, representan la segunda y tercera causa de fallecimiento, respectivamente.

Tales números que resaltan la tendencia por parte de los varones a ser víctimas de accidentes es en sí un asunto que invita a la reflexión. Pero una reflexión que deja cuestiones más profundas es el pensar que son víctimas en muchas ocasiones de sus acciones, pero también de una construcción de la identidad que se reproduce generación con generación.

2.3.- Situación de los estudios sobre accidentes en jóvenes en Hermosillo.

En Hermosillo la situación respecto a las investigaciones sobre accidentes de tránsito dibuja un cuadro difuso y a grandes rasgos no se puede hablar de un cuerpo de investigación sólido que respalde dicha temática. Es necesario un enfoque multidisciplinario tanto de las Ciencias Exactas como de las Sociales para entender mejor el contexto sociocultural en el cual se presentan los accidentes en nuestro entorno, y distinguir quiénes son los actores principales que reproducen patrones de comportamiento riesgosos. Además, es necesario indicar cuáles son las carencias en el diseño de la ciudad y sus soluciones más viables y seguras.

2.4.- Riesgo y género en el ámbito de los accidentes de tránsito en jóvenes.

2.4.1 Algunos apuntes sobre el riesgo

Los accidentes de tránsito en su mayoría son resultado de errores humanos, seguido de las posibles deficiencias en las condiciones de las calles,

y el mal funcionamiento de los vehículos. Esto es, se les concibe como resultado de un conjunto de factores de riesgo. Existen diferentes enfoques de lo que se conoce como el riesgo. La palabra, derivada del vocablo italiano “risico” o “rischio”, que a su vez viene del árabe clásico “rizq”, literalmente significa “lo que depara la providencia”.

Janoschka (2005), expresa que la vida urbana últimamente parece desarrollarse hacia la cultura y la atmósfera generalizada del miedo. El anonimato de la ciudad permite el desarrollo individual de los estilos de vida. Por otro lado, la creciente pérdida de control dentro del ámbito urbano conlleva la ignorancia y formulación de estilos de vida que producen miedo e inseguridad.

En estadística hace referencia a probabilidades de que aparezca una enfermedad o aumenten las muertes. Esto es, se parte de un enfoque predominantemente cuantitativo o epidemiológico, puesto que los gobiernos para implementar acciones “válidas” sólo confían en el poder de los números y la descripción de los llamados “factores de riesgo” y la cadena de causalidad que representen.

Según el reporte de la OMS del 2002, dedicado a los riesgos, la percepción que tiene una persona del riesgo y su reacción a éste dependen de la experiencia previa y de la información y los valores recibidos de la familia, la sociedad y el gobierno. Se trata de un proceso de aprendizaje que comienza en la infancia y se actualiza constantemente durante la edad adulta. Algunos riesgos, como los brotes de enfermedades, escapan al control individual, pero otros, como el hábito de fumar o el consumo de otras sustancias dañinas, dependen de cada persona, que puede aumentarlos o reducirlos a voluntad.

Otros estudios internacionales (OMS, 2004) y nacionales (Híjar, 1996, 2003, 2005) corroboran algunos factores de riesgo mencionados, asociados con los accidentes de tráfico, como lo son el exceso de velocidad, alcoholización, falta de uso del cinturón de seguridad, calles y vehículos en mal estado, entre otros. Según los textos, la mayoría de ellos dependen del individuo y sus decisiones.

2.4.2 Juventud “arriesgada”

En la bibliografía revisada para el presente trabajo se puede distinguir que algunos estudios en diferentes países marcan una tendencia hacia la investigación sobre las actitudes de riesgo en los jóvenes, en un esfuerzo por estructurar los datos de mortalidad y darles una interpretación desde las diferentes teorías para establecer programas mejor diseñados.

Le Breton (2004), en su texto “The anthropology of adolescent risk-taking behaviours”, explica que el exponerse a los riesgos afecta particularmente a los jóvenes. Conductas retadoras, intentos de suicidio, abuso de drogas, desórdenes alimenticios y conducir vehículos irresponsablemente son algunas de las formas comunes en las cuales los adolescentes ponen en riesgo sus vidas. Menciona que todo lo que los adolescentes no pueden encontrar en ellos, es decir, la convicción interna que sus vidas tienen un valor y que ellos tienen un lugar que ocupar en este mundo, lo buscarán en cualquier parte de una manera azarosa, en un combate “mano a mano” con la realidad. El tomar riesgos por parte de los jóvenes tiene su raíz en el sufrimiento y el sentimiento de confusión de que algo falta en sus vidas.

Arriesgarse (risk taking) es algunas veces la otra interpretación de jugar con la idea de la muerte. Al jugar en sus propios términos con la idea de la

muerte, los adolescentes están estimulando un sentimiento de libertad: están conquistando sus miedos al ir más allá de ellos, persuadiéndose de que en cualquier momento tendrán inevitablemente una puerta de salida. Esta conquista de miedos se puede reflejar al observar conductas en las calles que ponen en peligro la integridad de los peatones, sobre todo los jóvenes varones. Aunque el tomar riesgos no debe confundirse con un deseo de muerte. Representa un conjunto de ideas que aseguran que la vida tiene un valor, alejando el miedo de ser insignificantes. Es un ritual privado para construir un sentido, el buscar legitimidad.

El autor expresa que los comportamientos violentos y de riesgo asumidos por los adolescentes son a veces reforzados por una referencia a una imagen de virilidad, por ejemplo en revistas y películas que subrayan la atracción hacia estos comportamientos, *estigmatizando* la prudencia.

Otra de las preocupaciones de los investigadores en el primer mundo es establecer las relaciones causales entre el conducir bajo el influjo del alcohol u otra droga en los jóvenes.

No se tiene claro qué tipo de factores influye más en conducir peligrosamente, pero se pueden mencionar algunos como inexperiencia; estados emocionales como la ira o depresión; prácticas y actitudes de riesgo; búsqueda de emociones; factores de personalidad; uso de drogas, entre otros, que pueden ser causas de accidentes de tránsito en jóvenes. (ídem)

2.4.3 Género

El enfoque de género puede representar una herramienta fundamental para desentrañar aspectos que no se tienen en cuenta en un principio al investigar un tema determinado. Por ejemplo, utilizado en la investigación sobre

accidentes de tráfico en peatones adolescentes, es posible llegar a puntos que se postran sobre las construcciones sociales y las identidades, con lo cual surgen interrogantes que van más allá del simple y frío análisis de datos sobre mortalidad.

La experiencia de las y los jóvenes en su calidad de peatones que diariamente se enfrentan a la realidad de las calles redonda en una serie de inequidades creadas tanto por sus actitudes –que son resultado de una herencia social- como por el dominio y protección de los vehículos por autoridades y usuarios. El ser humano en proceso de desarrollo se interrelaciona no sólo con un ambiente natural determinado, sino también con un orden cultural y socialmente específico mediatizado para él por los otros significantes (Berger, 1997).

El enfoque de género ofrece la oportunidad de desentrañar las diferencias sustanciales entre los comportamientos etiquetados como masculinos y femeninos, los cuales son resaltados por el comportamiento de los adolescentes que se muestran en las estadísticas de mortalidad. El accidente en el peatón es que conlleva más elementos adversos, habiendo estudios tanto en México como a nivel internacional que indican esta situación (Híjar, 1996; 2000; 2001; 2003; 2005; OMS, 2004). Si nos centramos en los adolescentes peatones, abordándolos como parte de un grupo vulnerable, podemos llegar a conclusiones basados en las construcciones sociales sobre los roles, los cuales tienen una incidencia directa en la manera de dirigirse en la vía pública. La internalización y subsecuente reproducción de un modelo centrado en la dominación masculina, tiene como resultados un ánimo constante de demostrar por parte de los varones quién es el que tiene el control

o supone tenerlo. Es por eso que las prácticas de riesgo son en mayor medida asumidas por varones, con un número superior de muertes.

El género moldea y desarrolla nuestra percepción de la vida en general, y en particular hace evidentes la valoración, el uso y las atribuciones diferenciadas que da a los cuerpos de las mujeres y de los hombres; es el conjunto de ideas sobre la diferencia sexual que atribuye características masculinas y femeninas a cada sexo, a sus actividades y conductas, y a las esferas de la vida, (Lamas, 2002).

Dentro de los estudios de género encontramos aquéllos enfocados a los estudios de las masculinidades. Estos entienden que las formas de ser hombre, lejos de ser producto de la naturaleza o de la composición genética de las personas, son producciones culturales derivadas de complejas pedagogías sociales que, a partir de una lectura de los genitales, transforman los cuerpos anatómicamente machos en hombres culturalmente masculinos (Rivas, 2005).

La diferencia social de lo que significa nacer hombre o mujer en los diferentes entornos sociales, no tiene que ver sólo con el tipo de comportamiento y rol que desempeña cada uno, sino de los derechos que ambos tienen como personas, ya que la diferencia biológica acaba siendo la justificación de una desigualdad en el ejercicio de sus capacidades (Tuñón, 2005).

En el comportamiento de los adolescentes, los roles masculinos y femeninos juegan un papel clave en su desempeño, llevando a los varones a conductas más violentas y aventuradas que son parte de la identidad construida en la sociedad, la cual se refleja en las acciones que pueden llegar a presentar. Kauffman (1999) menciona que los actos individuales de violencia

en los hombres ocurren dentro de lo que ha descrito como “la tríada de la violencia en los hombres”: violencia de hombres contra mujeres; violencia de hombres contra otros hombres; y la interiorización de la violencia, es decir, la violencia de un hombre contra sí mismo. Así mismo, explica que los grupos humanos crean conductas autoperpetuadoras de organización social e ideologías que explican, dan significado, justifican y alimentan estas realidades creadas.

Connell (2003) señala que para entender la masculinidad necesitamos centrarnos en los procesos y relaciones a través de las cuales los hombres y las mujeres viven ligadas al género. En este sentido, la masculinidad es un lugar en las relaciones de género, en las prácticas a través de las cuales hombres y mujeres ocupan ese espacio y los efectos de dichas prácticas en la experiencia corporal, la personalidad y la cultura.

En los peatones jóvenes el asumir roles masculinos y femeninos se reflejan en la manera que tienen de transitar por las calles, asumiendo cada quien una conducta de riesgo ante las adversidades de la vía pública.

En el siguiente apartado, comentaremos la importancia de estudiar el fenómeno de los accidentes de tránsito desde las Ciencias Sociales, y problematizaremos acerca de la construcción social de las prácticas viales en jóvenes, tema principal de la presente investigación.

CAPÍTULO 3.- METODOLOGÍA.

3.1.- La realidad observada. Apuntes sobre la vía pública⁵

Hora: 19:50

Lugar: Calle Reforma entre avenidas 9 y 10, en la colonia Jesús García.

Fecha: 06 de noviembre de 2006.

Llega imponente un nuevo camión a la parada y un nutrido grupo de estudiantes provenientes de todos los puntos cardinales se arremolinan en la puerta del transporte, pues cada vez es menor la frecuencia con la que pasan y cuando lo hacen en general vienen llenos, ya que provienen desde el centro de la ciudad. La gente sólo tiene la opción de empujarse y pelear por un espacio en el camión – los cuales parecen no regular el límite de personas que pueden ir en ellos- o esperar a los últimos durante más de una hora. Sucede otra situación que llama mi atención: un segundo camión llega a la parada, pero con una tranquilidad se forma en doble fila y entre los dos colosos obstruyen prácticamente la mitad de la calle. Es digno de reconocer también la paciencia de los conductores de los vehículos, pues en vez de perder los estribos esperan y toman decisiones: unos se quedan atrás y otros “sacan” la vuelta. Es en estos pequeños momentos cuando si uno agudiza la vista se da cuenta que en una situación tan simple como “sacar” la vuelta a un camión, se forman varios puntos ciegos para el conductor del vehículo, quien a su vez no puede percatarse si alguien va a cruzar la calle en ese momento, y en consecuencia sucede una situación de riesgo latente, la cual puede terminar en un accidente.

⁵ El siguiente es un fragmento de una observación no participante elaborada para esta investigación, la cual sirve como introducción a la problematización del presente trabajo.

En medio de este pequeño caos un grupo de niñas cruzan la calle, y las más adelantadas les aconsejan apurarse a las que se retrasaron. La última de ellas le dice a su compañera “lo bueno que la ambulancia me queda cerca”, haciendo referencia de una manera sarcástica a la posibilidad de ser atropellada y confiar en que el servicio del HIES estará a su disposición de una manera inmediata, sin tomar en cuenta todos los posibles resultados de la ecuación –lesiones leves, invalidez, muerte, etc.-. Entre los camiones que detienen el tráfico y el flujo vehicular, me percaté que un grupo de varones “tantea” el pavimento buscando algo, observando a los vehículos que se acercan hacia ellos, para finalmente decidirse por un pick-up y pedirle “aventón”. Eran unos ocho muchachos a quienes el vehículo les hizo la deferencia de llevarlos, el único detalle es que puso en riesgo la salud de éstos y al tráfico al pararse, nada más ni nada menos, que en el carril del centro, haciendo que la tropa de jóvenes subiese apresurada, y mal se estaban acomodando el pick-up en cuestión ya había reanudado su ruta, como olvidando la nueva carga que llevaba. Muchos automóviles + pocos carriles = mala planeación urbana. Es lo que se puede ver sin estar mucho tiempo en cualquier punto de la ciudad. No es simplemente caer en el maniqueísmo de lo bueno y lo malo, solamente es afrontar el hecho de que el parque vehicular supera la capacidad de las calles con mayor demanda -como la Reforma- y que sumado a una deficiente señalización y al tráfico peatonal conformado por los usuarios del hospital y sobre todo los alumnos de la secundaria en las “horas pico” de entrada y salida, causan un escenario lleno de tensiones, un auténtico congestionamiento visual.

El anterior ejemplo es un fragmento de una observación realizada en un cruce peatonal ubicado en la calle Reforma, entre las avenidas 9 y 10, al norte de la ciudad de Hermosillo, Sonora, a finales del 2006, en el horario que los estudiantes de la Secundaria Federal #2 del grupo vespertino salieron de clases y se dirigieron a diversos destinos, tanto a utilizar el transporte público como a esperar a sus padres en el carro, o simplemente quedarse un rato a platicar con sus amigos. Este escenario se repite diariamente mientras está activo el ciclo escolar, pues la escuela aporta a la zona casi mil 600 individuos que estudian en los dos turnos, matutino y vespertino.

El realizar este tipo de observaciones permite adentrarse en un fenómeno poco estudiado en el área de las ciencias sociales, referente a las prácticas viales de nuestra región, y más específicamente a la construida por los jóvenes peatones estudiantes de secundaria, quienes se amalgaman con su entorno y se apoderan de los espacios gracias a un sentido de identidad y pertenencia originado en la escuela. En las entradas y salidas de los respectivos turnos escolares, se pueden observar comportamientos y situaciones que ponen en riesgo a la salud de los alumnos y también de los demás usuarios de la vía pública –conductores de vehículos, motociclistas, ciclistas y otros peatones-, como el cruzarse sin cuidado, transitar en exceso de velocidad, bajar pasajeros de transportes en movimiento, detenerse en doble fila, manejar con música en volumen excesivo, etc. Dichas situaciones no son tan obvias cuando se es parte del tránsito diario, y es lo que hace más relevante el analizarlas bajo la lupa de una metodología científica-social. Hablaremos más a profundidad sobre tales observaciones y resultados en el

capítulo posterior. Por lo pronto es menester desmenuzar la parte fundamental de la presente investigación, es decir la problematización.

Ya hemos explicado en los capítulos anteriores la magnitud del problema sobre los accidentes de tránsito, sobre todo en los jóvenes, y de la carencia de estudios a nivel regional desde la perspectiva de las ciencias sociales. Eso de entrada supone un conflicto del investigador hacia su objeto de estudio, pues aunque las posibilidades para crear un proyecto relevante socialmente hablando son altas, la definición de la temática se sume en un mar de inquietudes. La palabra clave para cualquier trabajo académico sin lugar a dudas es delimitar, y esto es lo que se pretendió.

En este punto contamos con algunos elementos clave que nos sirven para elaborar una pregunta de investigación. Por una parte tenemos a los accidentes de tránsito, con su peso tanto económico como el social, y aterrizamos en su incidencia en jóvenes. También revisamos autores y escritos para construir la noción de cultural peatonal; y por último exploramos la utilidad de la categoría de género en la investigación social, incluidos algunos apuntes sobre masculinidades,

Con las nociones de los elementos anteriores, una situación cotidiana como la presentada al inicio del capítulo cobra un sentido diferente al coloquial. Ya no se trata de una escena llana acerca de la descripción sobre las acciones desarrolladas en un lapso de minutos en una calle determinada de la ciudad, sino la interpretación por parte de un investigador de las interacciones que se presentan en la vía pública, en la cual distintos actores asumen roles definidos y los desarrollan. Es la génesis de la interacción en la calle, de la apropiación de un espacio público donde se original las acciones que en determinados

puntos conllevan a situaciones de riesgo que pueden devenir o no en accidentes con lesiones graves o mortales. Es aquí cuando se pasan de largo aquellos detalles en las actitudes de la gente que se reproducen y transmiten entre individuos sensibles, como es el caso de los jóvenes, quienes adoptan tales procesos y los amalgaman con la visión cultural propia, creando un híbrido de nociones y acciones catalogadas como “riesgosas”.

Precisamente el complejo proceso mencionado anteriormente, ese “amalgamiento” de actitudes y actividades en los jóvenes como peatones de la vía pública es lo que le da relevancia a este trabajo. El buscar y describir las prácticas viales es una labor que se ha realizado para presentar los resultados en esta ocasión, y aportar así con nuevas líneas de investigación para el tema.

3.1.- Pregunta de investigación.

En primera instancia se pensó que las prácticas viales en jóvenes presentarían una diferencia sustancial entre hombres y mujeres, principalmente caracterizada por una mayor propensión al riesgo por parte de los varones, sobre todo en calidad de peatones. De aquí el siguiente paso fue definir la pregunta de investigación, la cual quedó redactada de la siguiente manera: *¿Cómo pueden definirse y describirse las prácticas viales de los jóvenes?*

Tal es la pregunta que mueve el engrane principal de esta investigación. No es una coincidencia que los hombres mueran más que las mujeres en accidentes de tránsito, ni que las muertes desde los 5 años hasta los 24 estén en los primeros tres lugares de la tabla antes mencionada. No es coincidencia que los jóvenes que ocupan el espacio público que divide a la escuela de la

calle se apropien del mismo y muestren algunas actitudes retadoras en la vía pública que los pongan en peligro, aparentemente sin sentido para los demás transeúntes, pero esenciales para reafirmar una posición dentro de la marginalidad en la cual se le encasilla, sin derechos afianzados como supondría quien está en la etapa adulta. El hecho de estudiar un lugar aunque no hay aun número significativo de muertes en su historia no es motivo para desviar la mirada y no hacerlo. Contabilizar los accidentes no dice nada sobre el por qué se producen, y pueden existir lugares potencialmente peligrosos o de alto riesgo en los que no hayan ocurrido accidentes. (Planzer, 2005)

3.2.- Pertinencia del estudio de los accidentes de tránsito desde las ciencias sociales.

Aunque existen algunos trabajos sociológicos que dirigen preguntas de la estructura social de las lesiones accidentales, la sociología de la salud y enfermedad han visto a los accidentes generalmente más bien como una categoría marginal de enfermedad, y han dejado las preguntas acerca de la distribución social de las lesiones accidentales a los epidemiólogos, (Green, 1997).

Se ha mencionado la carencia de trabajos en nuestra región sobre accidentes de tránsito desde una perspectiva teórica y metodológica desde las ciencias sociales, los cuales son urgentes de realizar, ya que una perspectiva multidisciplinaria es en esencia una manera factible de enfrentar un problema con los mejores resultados.

Como una clase general de eventos, los accidentes son representados como algo dado, una categoría natural, la constitución de que es obvia. Las

preguntas de cómo y por qué algunas desgracias se han etiquetado como accidentes ha recibido menos atención. (Green, 1997).

3.3.- Abordaje.

Las respuestas a las inquietudes presentadas pueden venir de diversas fuentes, pero creo con seguridad que lo mejor para lograr una investigación fiable es estar en la medida de las posibilidades en el momento y el lugar a estudiar, observando y dialogando directamente con aquéllos quienes ocupan el lugar principal del estudio. Esta investigación puede catalogarse principalmente dentro de la tradición cualitativa, sobre todo por la utilización de dos técnicas clave en el desarrollo del presente trabajo: la entrevista y la observación. Como apuntan Denzin y Lincoln (2000), la investigación cualitativa es una actividad que posiciona al observador en el mundo. Consiste en un conjunto de prácticas interpretativas que hacen visible al mundo. Dichas prácticas lo transforman. Lo tornan en una serie de representaciones, que incluyen notas de campo, entrevistas, conversaciones, fotografías, grabaciones y recordatorios al “self”.

También hubo un trabajo bibliográfico significativo, con elementos cuantitativos que reforzaron las ideas y dieron sentido a las indagaciones iniciales.

Aquí es necesario tomar un paréntesis y abundar sobre los elementos esenciales que hicieron posible la investigación ya posicionada en el campo, y los mecanismos que llevaron a lograr un todo coherente representado en esta tesis. Está por demás decir que la metodología utilizada por cada investigador lleva a resultados diferentes en estilo, pero similares en esencia, pues siempre

se trata de aportarle un aire de rigurosidad es relativa al nivel de preparación, información y experiencia de cada quien.

Ya explicamos en párrafos anteriores los elementos que llevaron a la pregunta de investigación, y algunas temáticas desprendidas de la misma. Pero es hora de explicar cómo se operacionalizó este trabajo, es decir, el proceso personal como investigador que hizo posible la realización estructurada y metódica –hasta donde fue posible- de la recolección de datos y su posterior interpretación.

Primeramente era necesario definir tiempo, lugar y sujetos. Fue durante una observación no participante asignada en la materia de Metodología Cualitativa en donde decidí realizarla sobre un cruce escolar de la secundaria Federal #4 (cuyo nombre oficial es Prof. Rubén A. Gutiérrez Carranza), ubicada en la calle Reforma y José María Mendoza, la cual para el ciclo 2006-2007 contaba con dos mil 336 alumnos en los dos turnos. La decisión de este lugar para observar no era tan fortuita. Con anterioridad –de hecho varios años, no como investigador, sino como usuario de la vía pública⁶- me había percatado que en las horas de entrada y salida de las escuelas se presentaba una situación única: un arremolinamiento de carros y alumnos que competían por transitar a través de las calles hacia los diferentes sectores posibles. Dicho ejercicio marcó una serie de cuestionamientos referentes al comportamiento de todos los actores sociales que se encontraban en el lugar. Después de analizar el escrito resultante de la observación, surgió la inquietud por trabajar sobre la cultura vial del peatón y más específicamente con los jóvenes, aunque en realidad no estaba decidida las característica de la edad, pues había visto en

⁶ El autor de este trabajo tiene más de veinte años radicando en Hermosillo y conoce muy bien esta zona.

esa ocasión tanto alumnos de la secundaria como de la preparatoria, pero saltando a la vista más los primeros por su ímpetu al moverse en su espacio.

Poco a poco las preconiciones sobre el tema fueron tomando forma, gracias a la exhaustiva revisión bibliográfica que se realizaba en esos días. De ahí surgieron más elementos para el análisis. Algunos elementos clave que marcaron el camino fue saber que los hombres morían más que las mujeres, y que desde edades tempranas los accidentes de tránsito son una de las primeras causas de los decesos. A raíz de estos datos y muchas lecturas más –aparte de críticas en clases, seminarios, coloquios y otras actividades– reflexioné en el cómo los seres humanos van aprendiendo –y *aprehendiendo*– las conductas que los llevan a tener actitudes de riesgo potencial en muchas facetas de su vida, pero con consecuencias fatales en la vía pública. Es decir, las manifestaciones observables en la vía pública demostraban que lo que podía ser una cultura vial se alejaba mucho del modelo de respeto por el prójimo, y que el “congestionamiento visual” que se describe en la última parte del fragmento de la observación era resultado de la traducción simbólica de cada uno de los actores de la vía pública –conductores y peatones– le daba al acto de transitar en ese espacio específico.

3.3.1.- Prácticas viales y construcciones sociales

El describir las prácticas viales en los jóvenes nos puede llevar a un primer acercamiento para llegar a sus construcciones sociales. El presente trabajo dista mucho de lograr este cometido, pero indudablemente es un comienzo. La carga cultural que impregna cada una de las acciones de los individuos es una categoría que debe ser analizada para comprender fenómenos cotidianos como los accidentes de tránsito. Como apuntan Berger y

Luckman (1997), el ser humano en proceso de desarrollo se interrelaciona no sólo con un ambiente natural determinado, sino también con un orden cultural y socialmente específico mediatizado para él por los otros significantes. En los jóvenes, dicho proceso está siendo continuamente renovado y alimentado por nuevos valores y significantes, y su vez las traducciones que hace varían fuertemente con respecto a las identidades que asume cada quien. A tales identidades se les puede analizar sin duda en diferentes formas, pero una categoría pertinente para ello y que puede ayudar a develar y diferenciar formas de aprensión cultural es el género.

Con los elementos anteriores y la idea general de que la asimilación de una cultura vial es un continuo en la vida de los transeúntes, se determinó que las descripciones de las prácticas viales y el enfoque de las construcciones sociales es pertinente para este estudio. Green (1997) expresa que si hay tan poco interés sociológico en los accidentes, es en parte a que en su mayoría los accidentes se toman como algo “dado”, una categoría de eventos natural y obvia. Los accidentes como cualquier otra categoría, está socialmente construida, y antes de que se pueda desarrollar una adecuada sociología de los accidentes, quizá una pregunta fundamental sea el cómo se construye socialmente su “realidad”.

¿Y por qué las secundarias y sus alumnos? Porque es la edad en la cual los jóvenes empiezan a poner en práctica los valores adquiridos durante los primeros años de su vida, y en cuyo rango de edad se encuentran las muertes por lesiones causadas en accidentes de tránsito como segunda causa a nivel mundial. Las edades en las cuales se lleva esta formación académica en México oscilan aproximadamente entre los 12 y los 15 años. Es cuando la

mayoría de ellos ya transitan libremente por la vía pública sin la vigilancia de sus padres y comienzan procesos diferentes de socialización a los experimentados en la primaria. Algunos de ellos ya utilizan el carro de sus casas –de manera ilegal, pues la edad mínima en Sonora para conducir con permiso es de 16 años- y muchos tienen experiencias –propias y ajenas- sobre accidentes de tránsito. Además, es en el área aledaña a los planteles un lugar en el cual se pueden observar los comportamientos de los cientos de jóvenes, sobre todo en las horas de entrada y salida, que permiten identificar conductas y ver la interacción con los demás actores de la vía pública.

3.3.2.- Selección del lugar de estudio

Ya teniendo la idea concreta de lo que quería trabajar, el siguiente paso fue escoger un lugar específico para realizar la investigación. En un inicio pensé comparar cruces escolares de distintas secundarias, pero para hacer esto tenía que encontrar aquéllos con características casi iguales. A su vez no sólo podía quedarme en la observación, sino además entrevistar a los alumnos e informantes claves de las zonas, así que para poder profundizar en el tema dentro de los tiempos disponibles en el programa de Maestría, decidí que con un lugar sería suficiente.

Analizando el número de alumnos de cada secundaria en Hermosillo inscritos en el periodo de agosto de 2006 a agosto de 2007, observé que en algunas escuelas que conocía bien su ubicación concentraban entre de mil 600 y dos mil alumnos cada una. Estas eran, entre otras la ya mencionada Federal #4; la “Prevo” (Prof. Carlos Espinoza Muñoz), situada en bulevar Morelos y Justo Sierra; y la Federal #2 (Cajeme), en Reforma y avenida 11. En esta última fue donde escogí para realizar el estudio, tanto por ser una zona

conocida como por contar por características muy particulares sobre todo en el caso de vialidad. La parte de la ciudad en donde se encuentra (al Norte) es conflictiva para el tránsito, tanto por su diseño como por la diversidad de personas que circulan por ahí. Al frente del plantel se encuentra el HIES (Hospital Infantil del Estado de Sonora), y si uno observa bien la zona, parecería que todos los esfuerzos por señalar están centrados principalmente en el hospital, pasando la escuela a un segundo plano.

Se definió el trabajo de campo en dos fases que se intercalaron. Por un lado estuvieron las observaciones en los cruces de ambos lados de la escuela, ubicados en las calles Reforma y Monteverde. El diseño de estas se elaboró de tal manera que se hicieron en turnos diferentes, a mediodía y en la noche, centrándose en un guión específico que posteriormente sería la guía de las entrevistas grupales (ver anexo 10). En total fueron cinco observaciones no participantes que dieron como resultado una amplia gama de información del fenómeno. Los datos arrojados se discutirán con detalle en el siguiente capítulo.

La parte de la observación en la calle sucedió sin problema, pues en realidad no se necesita el consentimiento expreso de nadie en la vía pública para estar parado en una esquina revisando el ir y venir de la gente. La parte más elaborada fue el entrar en la secundaria para conducir la otra parte esencial de la investigación, la cual estuvo conformada por ocho entrevistas grupales y tres individuales. Estas últimas quedaron fuera del análisis en el presente trabajo, y sólo sirvieron de guías para añadir al cuestionario de las otras.

Las entrevistas se hicieron en grupos de 12 alumnos, de los cuales cuatro pertenecían a cada año escolar. La mitad fueron hombres y la mitad mujeres.

3.3.3.- Entrada al campo

La solicitud de entrada al plantel para elaborar las entrevistas grupales y el consentimiento informado se realizó directamente con el director (ver anexo 11). Los académicos y administradores de dicha institución resultaron bastante cooperativos en todo momento. Primeramente tuve contacto con el director del plantel, a quien puse al tanto de los motivos por los cuales me interesaba platicar con ellos. Accedió a una entrevista en la cual expuso los puntos de vista sobre los accidentes de tránsito, el comportamiento de los estudiantes en la vía pública y los puntos fuertes y débiles sobre la vialidad aledaña a la escuela. Estos puntos fueron tratados también con los otros dos informantes clave a los cuales se entrevistó, que fueron la orientadora y la doctora del plantel. De las tres entrevistas quizá la que fue más relevante y me dio pautas para seguir investigando fue la realizada al director, pues él tuvo una experiencia cercana de accidente al atropellar a un estudiante de dicha secundaria unos años atrás. Es decir, estaba sensible a la experiencia y su participación fue más productiva.

Después de ello solicité el permiso escrito al director para realizar las diferentes entrevistas grupales que se planearon. Para el diseño de las mismas se establecieron criterios que aseguraran la universalidad de la muestra, por lo cual se hicieron con alumnos de los tres niveles –primero, segundo y tercero- de ambos turnos –matutino y vespertino-. La selección de los alumnos estuvo a cargo de los prefectos de cada turno, quienes los escogieron dependiendo la

disponibilidad de los mismos según los horarios dispuestos por la escuela. Para cada grupo de entrevista –que estuvieron separados primeramente por la categoría turno- se seleccionaron doce alumnos, con las características siguientes: cuatro de cada nivel, de los cuales la mitad eran hombres y la otra mitad mujeres. Se crearon así cuatro grupos, dos matutinos y dos vespertinos, a los cuales se les aplicaron dos entrevistas grupales, para un total de ocho. En esta investigación sólo se trabajó con los resultados de los grupos matutinos, pues la información de los vespertinos no arrojó elementos diferentes a los primeros.

Las entrevistas –que duraron en promedio una hora y media- estuvieron estructuradas por un guión específico que fue diferente en las dos fases, llamadas rondas. La primera de ellas estuvo dirigida en general a explorar las vivencias y nociones de los accidentes en los jóvenes, además de rasgos de comportamiento en la vía pública diferenciado por género. También sirvió para “romper el hielo” en cuanto a la participación de los grupos, pues no todos los participantes tuvieron el mismo grado de intervención durante las pláticas, ni se caracterizaron por dar respuestas elaboradas o un exceso de participación. Aún así, los resultados fueron favorables y prepararon el terreno para las segundas rondas. En estas ya se manejó un nivel más interventivo, pues con la utilización de la información y los puntos en común de las respuestas de los grupos se realizó un guión enfocado a indagar sobre las prácticas de riesgo más marcadas, en especial sobre el uso del cinturón de seguridad. Como material de apoyo les mostré algunos carteles elaborados por la OMS para su campaña de seguridad vial en jóvenes, en la cual se mostraban acciones

básicas con la cuales se reducen los riesgos de lesiones graves o mortales en la vía pública.

La dinámica de las entrevistas fue cambiando sobre la marcha según el grupo en turno, pues no todos mostraron el mismo nivel de cooperación y atención hacia la plática. De hecho se realizaron 10 entrevistas grupales, pues dos de ellas fueron grupos que produjeron niveles de información insuficiente, por lo cual tuvieron que ser descartados e intercambiados por otros. El análisis y resultados de las pláticas serán presentados en los capítulos del 5 al 8.

La estrategia tomada durante las entrevistas cambió en general después de las primeras cuatro, a raíz de los grupos no participativos mencionados anteriormente. Para asegurar que todos los alumnos opinaran, se estableció una dinámica de pregunta-respuesta directa con cada uno, de tal manera que recorría el grupo –en patrones diferentes- asegurando la participación de todos.

Para el análisis primeramente se transcribieron íntegramente las entrevistas, solamente editando los espacios que no se entendían por el ruido de fondo y las respuestas a otras preguntas que no tenían que ver con el tema, sino que fueron solo para preparar el terreno. Para el análisis tanto de las entrevistas como de las observaciones, se crearon categorías generales que sirvieron como guías, para no desviar la atención de la temática principal del presente trabajo. Tales categorías surgieron de la operacionalización de la pregunta de investigación en niveles que llevaron al guión tanto de la entrevista como el de la observación. En el siguiente capítulo iniciaremos con la presentación de resultados sobre las observaciones, y posteriormente con el de las entrevistas.

CAPÍTULO 4.- OBSERVACIONES NO PARTICIPANTES EN LOS CRUCES DE UNA SECUNDARIA DE HERMOSILLO, SONORA.

La observación es una técnica cualitativa que permite acercarse de una manera primaria a los escenarios donde transcurren sucesos de la vida diaria que pueden ser desmenuzados para separar elementos de estudio relevantes al investigador. “Además de las competencias de hablar y escuchar que se utilizan en las entrevistas, observar es otra destreza de la vida cotidiana que se sistematiza metodológicamente y aplica en la investigación cualitativa. Se integran no sólo las percepciones visuales, sino también las basadas en la audición, el tacto y el olfato” (Flick, 2004: 149). En el caso de esta investigación, era indispensable estar en contacto con el campo más relevante para el estudio, que es la vía pública, delimitando la observación a dos cruces peatonales específicos utilizados por los alumnos de una secundaria en Hermosillo, Sonora. Dichos cruces cuentan con características muy particulares y diferentes, aunque forman parte de la misma zona.

En la elaboración del diseño de las observaciones se planteó la idea de hacerlas en distintos horarios, con la finalidad de abarcar un mayor rango de escenarios en los mismos lugares, pues se supuso en un inicio de la investigación que las características cambiarían según el segmento de hora utilizado. Así se tomó como referencia los horarios de entrada y salida de los alumnos de la secundaria, en especial los de mediodía y en la noche.

Dentro de las observaciones se presentaron situaciones que develaron algunos comportamientos importantes en este estudio, como son las actitudes de riesgo marcadas principalmente en los varones, los cuales se convirtieron

en una especie de protagonistas de la vía pública, pues sus acciones marcaron situaciones de peligro que no se presentaron en las mujeres.

Las mujeres por su parte mostraron patrones menos marcados como peligrosos, aunque no quiere decir que estén exentas de este tipo de actitudes, pues también forman parte del entorno y como tal son influidas por los grupos a los cuales pertenecen.

Entre los vehículos destacan comportamientos irresponsables sobre todo por los conductores del transporte público, y en general el exceso de velocidad fue una característica latente en todas horas y puntos. En este capítulo veremos en primera instancia las características de la escuela en la cual se ubica el estudio, para posteriormente hacer un repaso de lo observado en los dos puntos seleccionados para dicha tarea.

4.1.- La Escuela Secundaria Federal #2 “Cajeme”.

4.1.1.- Características generales.

Los alumnos en los cuales se centró este estudio fueron los de la Secundaria Federal #2 “Cajeme”, la cual es una institución pública (Foto 1). Esta se encuentra en la colonia Jesús García, en el municipio de Hermosillo, y colinda con las siguientes calles: frente a ella se encuentra la avenida once, a sus lados están las calles Reforma y Monteverde –sobre las cuales se hicieron las observaciones- y por su parte trasera atraviesa la avenida trece. Para el año escolar de 2006, que empezó en agosto de ese año, estaban inscritos en ella 1592 alumnos, de los cuales 914 correspondían al turno matutino y 678 al vespertino. De los 914 del turno matutino, 437 eran hombres y 477 mujeres. Al

turno vespertino correspondían 333 hombres y 345 mujeres (Fuente: Dirección Secundaria federal #2).



Foto 1: Frente de la Secundaria Federal #2
Por Juan Sebastián Bastidas

El director de tal escuela en un principio abrió las puertas a esta investigación, permitiendo el tener acceso a la información necesaria, así como a las instalaciones y alumnos que participaron en las entrevistas grupales, sin ningún inconveniente por parte del personal de

la escuela.

Las observaciones para este trabajo –que en su total fueron cinco- se realizaron entre septiembre de 2006 y enero de 2007, en los puntos que se mencionarán a continuación.

4.2.- Puntos de observación.

4.2.1.- Calle Reforma.

Si se buscara una definición coloquial para describir el tránsito de esta zona de la ciudad, sin duda tal adjetivo sería conflictiva, tanto por las características del lugar en diseño y vialidad, como por el gran número de peatones y transeúntes que circulan por ahí. Este tramo de la calle Reforma -la cual atraviesa la ciudad con una orientación en su mayoría de sur a norte-, consta de tres carriles con un solo sentido, los cuales permiten la movilización de miles de vehículos diariamente. El lugar que escogí para observar está situado enfrente del HIES (Hospital Infantil del Estado de Sonora), y rodeado

por farmacias y baldíos, además de la Secundaria Federal #2 “Cajeme”. De día se conjuntan en la calle los usuarios del hospital, alumnos de la secundaria y transeúntes en general (Ilustración 1 y collage 1). De noche se aprecia un panorama más adverso para todos –en especial peatones-, puesto que la luz es deficiente en la calle. Dicha característica del lugar se manifiesta en una visibilidad deficiente tanto para los vehículos que transitan como para los peatones, pero ni así los primeros reducen su velocidad al transitar, ni los segundos toman mayores precauciones al cruzar la calle. En este sector se realizaron un total de tres observaciones en distintos horarios. Cabe señalar que aunque parece que se está alejado de la secundaria, es el único cruce peatonal que existe en ese tramo, el cual tiene por un extremo la parada de camión que utiliza la mayoría de personas del lugar –incluidos los estudiantes-. Una primera idea acerca del estudio consistía en sólo observar en esta parte de la zona, pues es en donde al parecer había más movimiento de cruce por los alumnos de la secundaria, pero después de un tiempo se llegó a la conclusión que era igualmente importante observar la calle Monteverde, en la cual se descubrieron características muy particulares que resaltaron datos importantes para el presente estudio.

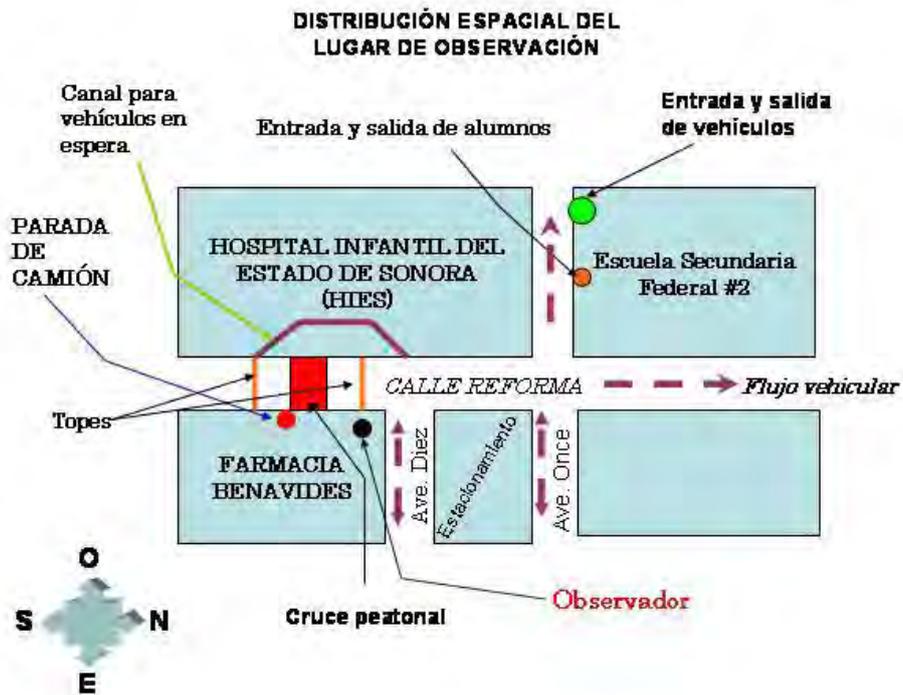


Ilustración 1.- Distribución espacial del lugar de observación en la calle Reforma
 Elaboración: Juan Sebastián Bastidas.



Collage 1.- Perspectivas diurnas del lugar de observación sobre la calle Reforma.
 Elaboración: Juan Sebastián Bastidas.

4.2.1.1.- Resultados de las observaciones

Desde el principio de las observaciones pude establecer un vínculo inmediato con el medio ambiente y percatarme de una gran variedad de acciones que sucedían al mismo tiempo. No necesariamente a primera vista pude descifrarlas o darles explicación, pero definitivamente me di cuenta de que pasaban por algo, y eso es lo que me propuse a descubrir. Contaba con una idea general de lo que iba a observar –un guión- el cual al principio me sirvió para enfocarme en ciertas características, pero conforme pasaba el tiempo, surgieron nuevas dinámicas que me hicieron replantearme algunas de las preguntas. En primera instancia lo que me interesaba era observar qué es lo que pasaba ahí, quiénes transitaban y cómo lo hacían, para entender la relación en la vía pública existente en dicho lugar. Un acercamiento general de resultados puede visualizarse a continuación en la Tabla 11:

	PEATONES		CONDUCTORES	
	Hombres	Mujeres	Automóvil	Transporte público
Características generales	<ul style="list-style-type: none"> • Falta de cuidado al cruzar las calles • Buscan el reto en la vía pública • Piden raite a pick-ups poniendo en riesgo sus vidas 	<ul style="list-style-type: none"> • Más cuidadosas al cruzar • Mayor vulnerabilidad, sobre todo de noche en partes oscuras de la calle. 	<ul style="list-style-type: none"> • Exceso de velocidad • Constante rompimiento de reglas de vialidad • Estacionamiento en lugares prohibidos • Obstrucción de cruces peatonales 	<ul style="list-style-type: none"> • Completa falta de respeto por los demás • Exceso de velocidad

TABLA 11.- Características de peatones y conductores en la zona de las observaciones.
Elaboración: Juan Sebastián Bastidas

Características espaciales

Ya se describieron anteriormente las características espaciales del lugar de observación, ahora se mostrarán ejemplos de la manera en la cual influye este acomodo espacial, principalmente en los peatones, quienes como veremos más adelante tienen que adaptarse a ciertas condiciones para poder transitar de una manera segura en este lugar.

En los momentos de mayor tráfico es muy difícil para el peatón cruzar por ahí, tienen que esperar a que la cantidad de automóviles disminuya. el siguiente comentario hace referencia a este lugar:

Es tierra de nadie, básicamente el que tenga el vehículo más grande e imponente manda, que en este escenario son los camiones y pick-ups, en donde mezclados con jóvenes retadores que cruzan la calle –y al volante también- se logra un escenario de constantes tensiones. (Ejercicio de observación 06-11-06) (Ver foto 1)



Fotografía 1: Aglutinamiento vial en la calle Reforma, lugar de la observación.
Por Gisela del Moral Morales

Un elemento que no es funcional en esta zona es el único cruce peatonal, el cual no es utilizado por los transeúntes, puesto que literalmente desaparece en el constante flujo vehicular. (Foto 2)



Fotografía 2: Único cruce peatonal de la zona.
Por Juan Sebastián Bastidas Carreras

Entre las notas de campo acerca del cruce peatonal, rescatamos lo siguiente:

“Es curioso que en medio de la salida del gran hospital se extiende un cruce de peatones dibujado en la calle, el cual pocas personas usan, obviamente los jóvenes secundarios no se encuentran en este grupo. Pero también con buena razón, ya que es el lugar en donde se aglutinan más carros al pasar”. (Ejercicio de observación 28-09-06) “Es necesario indicar que el cruce peatonal dibujado no es la parte más segura para pasar la calle, puesto que está entre dos topes, los cuales crean una especie de encierro en esa sección y en consecuencia un mayor número de vehículos transitando, a

lo cual los peatones se ven en la situación de buscar una vía alterna de cruce”.

(Ejercicio de observación 27-10-06)

Indudablemente los actores dominantes de la vía pública son los vehículos, de los cuales comentaremos en el siguiente apartado.

Vehículos

Los vehículos dominantes se pueden clasificar para fines prácticos en tres tipos: Transporte público, pick-ups y automóviles. La presencia de motocicletas fue mínima, por lo cual no fueron tan representativas.

Las situaciones observadas casi en su mayoría se describen como riesgosas, es decir, describen faltas o movimientos que pusieron en peligro la integridad física de los demás. También se mencionan algunas sobre la imprudencia, como en el caso de la obstrucción vial.

Definitivamente el transporte público fue el que incurrió en más faltas y situaciones de riesgo. No hay una regulación real en la práctica sobre la manera de manejar de tales conductores, con lo cual sin duda son los vehículos de mayor riesgo en la vía pública, sobre todo por las dimensiones de los camiones. El siguiente ejemplo muestra una de las situaciones de peligro creadas por un camión:

“Llevaba un par de minutos en el lugar cuando un camión 12 de octubre se acercaba a la parada como a 60 km/h, frenando intempestivamente para quedar un poco adelantado. En cuanto paró el camión, un conglomerado de gente se postró frente a la puerta para esperar su turno, como si fuera una batalla campal por subir. Uno piensa, ¿para qué las prisas?, pero mal terminé de formular la cuestión cuando el camión arrancó y dejó a mucha de la gente que esperaba subir. Es decir, se fuerza a la gente a perder la cordura por las actitudes prepotentes del sistema de transporte

público, y en esas situaciones se producen accidentes por caídas que son creadas por el momento tan encendido de lucha para conseguir lugar en el vehículo. (Ejercicio de observación 27-10-06) (Ver foto 3)



Fotografía 3: Ejemplo de aglutinamiento en la parada de camión del área.
Por Gisela del Moral Morales

He aquí otro ejemplo:

“La primera situación de peligro la pone el camión que va llegando. A su llegada suben a este una gran cantidad de estudiantes, pero a su vez dicho transporte ni siquiera se estaciona correctamente a esperar a los pasajeros, sino que queda separado de la calle. No han pasado muchos segundos de que subió el último pasajero cuando el viejo autobús arrancó a gran velocidad, como si estuviera solo en la calle. Esto es en los primeros minutos”. (Ejercicio de observación 28-09-06)

Pero el transporte público no está solo en las situaciones de riesgo. Se pudo percibir otro vehículo muy tradicional en las calles de Hermosillo, el pick-up, el cual más que por utilidad de trabajo, sirve como medio de estatus para

los conductores. El problema es cuando se presenta una situación como la siguiente:

“Es importante señalar la gran cantidad de pick-ups, los cuales quizá en su mayoría sólo representen un símbolo de estatus para sus dueños, pues no parece ser tan necesario traer un vehículo tan grande para pasear en la ciudad. Pensando en tales vehículos, de repente uno de estos sale de la nada por la avenida de mi derecha –la número 10-, al conductor se le ocurrió que lo más impactante en la calle es “quemar llanta”, y así lo hizo, sin fijarse siquiera si había gente a su paso. Pasando esta calle y hacia el norte la luz es débil y apenas se pueden ver las personas que cruzan, quienes tampoco tienen mucho cuidado al hacerlo, digo, no le vas a confiar tu vida a los conductores que te rodean si un gran porcentaje manejan como el pick-up mencionado. Gracias a estos imprudentes suceden tragedias diariamente, muchas de ellas desconocidas para la sociedad, pues es fácil perderse en estos puntos de la ciudad en donde nada es de nadie”. (Ejercicio de observación 28-09-06)

También se presenta con frecuencia la situación de la obstrucción sobre el cruce peatonal descrito anteriormente. He aquí la descripción de un caso que se repitió varias veces en las observaciones:

“El cruce vial sigue de cliente de vehículos que se paran y lo obstruyen, como fue el caso de un vehículo de seguridad privada, de esas pequeñas camionetas que transportan dinero, quien se quedó varios minutos ocupando dicho lugar. Estos signos de prepotencia por parte de los vehículos son los que en algún momento fomentan el descuido y desobediencia hacia la vialidad, pues en las subjetividades individuales se sabe que no se cruza la calle por donde se debe, sino por donde se puede. Así, mientras los vehículos obstruyen cruces peatonales, estos necesitan llegar al otro lado de la calle y tienen que improvisar rutas alternas, las cuales se parecen a la vertiente irregular de

un río que se desborda, por las múltiples vías que dibujan con su andar”. (Ejercicio de observación 27-10-06)

Entre todas las situaciones descritas, es muy importante aclarar que no se vio ni una sola patrulla o elemento de policía controlando las irregularidades. Lo más parecido a una intervención policíaca fue en realidad una situación de riesgo para los transeúntes:

“A lo lejos se observaron dos sirenas encendidas que se acercaron de una manera demasiado rápida como para permitir una reacción por parte de los transeúntes. Dos pick-ups de la policía pasaron delante de mi como a 100 kilómetros por hora, brincando los topes y dibujando una imagen que está presente en la sociedad: quien debe poner el ejemplo es el que en primer lugar destroza el poco sentido ético y civil que requiere el andar por la calle. Estos modelos de transgresión a la ley son los que se reproducen inconcientemente y causan que no haya respeto por el prójimo sobre todo en relaciones que implican la vida de otros, como las que se presentan en la vía pública. Pero patrullas que controlen el tráfico, esas no aparecieron”. (Ejercicio de observación 28-09-06)

Ya hemos revisado de una manera general apoyándonos en las notas de campo la manera en la cual se presentan las condiciones viales en esta zona, primeramente describiendo las características espaciales de la zona. Después revisamos la manera de transitar de los vehículos, tanto de transporte urbano como particulares, e hicimos un comentario ante la carencia de la autoridad vial.

Es turno ahora de describir a los peatones para analizar sus prácticas viales.

Peatones: características generales

La primera clasificación que se presenta sobre las observaciones en peatones es la referente a las características generales. Los peatones que transitan en esta área son principalmente alumnos de la secundaria y usuarios del HIES.

Ya hemos visto el contexto espacial del lugar, el cual no se acerca al ideal de un sitio diseñado para transitar libremente y sin peligro.

Primeramente revisemos algunos apuntes sobre las características generales del traslado. El primer elemento que se presenta es el de adversidad, que se puede referenciar como las condiciones existentes en el área que dificultan el traslado o ponen en peligro la integridad física de los transeúntes. La siguiente nota de campo describe una situación en la cual se puede apreciar esta situación:

“De repente una oleada de carros invade todos los carriles, unos transitan y otros se estacionan frente al hospital por el lado de la acera, sin utilizar el canal vehicular. Dicha fila se vuelve un verdadero caos, pues ahora sí que está completamente obstruido el cruce, de repente se les acabó a los peatones el derecho a cruzar de manera segura, y es hora de que los vehículos hagan acto de total dominio del lugar. Los peatones se ven cada vez más confusos, pues se les acabaron las opciones para pasar al otro lado de la acera. Unos se detienen y muestran un semblante serio, como haciendo cuentas mentales que les permitan decidir si es fiable cruzar. No todos son buenos matemáticos, pero se la juegan para cumplir su meta de llegar al otro extremo de la calle. Los carros no siempre frenan si ven a alguien pasar, es como si confiaran en los cálculos del peatón y estuvieran seguros de que se

atraviesan de una manera correcta que no interferirá con sus trayectorias. (Ejercicio de observación 27-10-06)

En la nota aparecen algunas acciones cotidianas de rutina para cualquier peatón que se disponga a cruzar esta calle cuando se satura de vehículos. Estos últimos dominan completamente el panorama, son quienes llevan el ritmo del flujo vial, los que otorgan el “derecho de cruzar” a la gente del lugar, todo por una deficiente señalización –semáforos peatonales- y la falta de vigilancia policíaca.

Debido a las deficiencias anteriores, los peatones buscan alternativas de puntos para cruzar, porque el lugar señalado para hacerlo no representa la mejor opción para ello. Al cruzar en distintos puntos, el tráfico se complica más, puesto que tenemos automóviles avanzando y frenando en diferentes partes de la calle al tiempo que la gente cruza por donde puede, como lo refiere la siguiente nota:

“La gente cruza por diversos puntos, ocasionando que lo carros paren y se ‘entorpezca’ el tránsito, dando por hecho que los vehículos son quienes tienen el control de la vía pública”. (Ejercicio de observación 28-09-06)

Este fenómeno no varió a lo largo de las observaciones, con lo cual se puede llegar a la conclusión de que no hay un patrón definido de tránsito, como se expresa en la nota siguiente:

*“El patrón para cruzar la calle no varía de otras observaciones pasadas: **no hay un punto definido de cruce ni una trayectoria, los peatones se pasan de lado a***

*lado por diferentes partes y dibujando múltiples trayectorias. Unos corren, otros caminan, cruzan solos o en grupo y cada una de estas combinaciones crea un efecto diferente en el tráfico. Cuando **corren** es como una competencia hacia los vehículos que no disminuyen su velocidad; cuando **caminan** es en su mayoría en las extrañas ocasiones que la calle se descongestiona y no hay vehículos cerca, o en casos menos frecuentes cuando esperan que los automóviles les den el paso y lo logran, esta modalidad se presenta más en grupo que en peatones solitarios". (Ejercicio de observación 06-11-06)*

Los peatones diseñan inconscientemente rutas y modalidades de tránsito diferenciadas según si van acompañados o cruzan solos. Correr o caminar diferencia la manera en la cual se acoplan al ritmo del tráfico, y son adaptaciones para protegerse del flujo automovilístico.

Como mencionamos anteriormente, se clasificaron los peatones que utilizan el cruce en dos grupos: usuarios del hospital y jóvenes alumnos de la secundaria. Los comportamientos que se analizarán a continuación son los de estos últimos, puesto que son nuestro objeto de estudio.

Cuando aparecen los alumnos de la secundaria el panorama se transforma completamente, es como tener dos partes distintas en el mismo lugar. Este fenómeno en un principio detonó la inquietud de la presente investigación; la manera de conducirse de las oleadas de jóvenes son un espectáculo digno de analizarse, y lo cual dio como resultado indagar más profundamente sobre la construcción social de sus prácticas viales.

En las siguientes notas se rescata la esencia de su aparición en las calles:

“Los alumnos de la secundaria salieron hace unos pocos minutos, y son definitivamente quienes abarrotan cada lugar de la calle con sus juegos y acciones; cruzan la calle de manera desigual, por puntos distintos, es decir, no conservan un patrón fijo para pasar de un lado a otro de la acera”. (Ejercicio de observación 28-09-06)

También en un primer vistazo se pudieron hacer algunas diferenciaciones por género, entre las actitudes tomadas por los jóvenes al transitar:

“Al parecer las jovencitas cruzan más tranquilamente la calle. Será porque son más observadoras con su entorno, o que simplemente les interesan otras cuestiones más que alardear que pueden correr entre los carros o que pueden jugar al mismo tiempo que cruzan, como es el caso de los varones”. (Ejercicio de observación 28-09-06)

Aunque los peatones son los actores vulnerables de la vía pública, en el caso especial de los jóvenes se observaron comportamientos que exponenciaron las situaciones de riesgo que no se percibieron en transeúntes mayores. Este es un punto esencial de la presente investigación, pues por una parte tenemos las estadísticas mundiales de muertes de tránsito en este rango de edad y la bibliografía revisada en los primeros dos capítulos –o los aspectos teóricos- y por otra parte tenemos esta imagen de la realidad que expone actitudes rebeldes en lo jóvenes. Esta complementación de perspectivas son los factores clave de este documento. En el siguiente punto revisaremos algunas de las actitudes de riesgo por parte de los jóvenes.

Imprudencia en peatones jóvenes

Si bien es cierto que las condiciones viales de este punto –calle Reforma- no son adecuadas para el tránsito seguro de peatones, las actitudes de riesgo e imprudencia que muestran algunos jóvenes en la vía pública son factores que definitivamente deben ser tomados en consideración e integrarlos en la parte medular de este trabajo.

Se presentaron varios ejemplos que ilustran distintos casos de imprudencia y ayudan a tener una visión más amplia del problema:

“De repente, sucedió algo inesperado. Un grupo de unos 50 o 60 alumnos aparecieron de la secundaria con dirección hacia donde yo estaba, cruzaron la calle como si nada –está de más decir que no se fijaron- y entre gritos descubrí el motivo del alboroto. Un joven que estaba a un lado en la carreta de hot-dogs empezó a gritarle a lo lejos en tono de pleito a alguien que estaba en medio de la turba. Yo no distinguía bien a quién lo hacía, pero en unos momentos descubrí a un muchacho entre los secundarios que no traía uniforme. El joven de a lado gritó ¡sobre de él! y la turba se alborotó más. Al parecer el pobre infeliz era de otro “barrio” y no tenía derecho de piso en esta avenida. Este es un barrio conflictivo, en donde el ambiente pandillero no pasa de moda. El enjambre se mueve sin fijarse en el tráfico. Todos están pendientes del suceso y los conductores simplemente viven ajenos a estos procesos: son viajeros que están de paso por ahí, sin saber lo que pasa se desesperan y pitan, ellos sólo quieren seguir adelante”. (Ejercicio de observación 28-09-06)

El ejemplo anterior describe una situación a primera vista inusual, pero muestra una faceta muy normal en las actitudes de los jóvenes, que es el cruzar sin preocuparse por los vehículos.

La edad también es un factor que determina ciertos comportamientos. Por ejemplo, los alumnos menores presentan actitudes de juego más “ingenuas”, pero igualmente peligrosas:

“... captó mi atención un grupo de muchachos de la secundaria –otros, muchos menos- que cruzaron la calle con dirección a la parada, son muy bajitos, parecen niños, y se comportan así, traviosos, inquietos; se golpean unos a otros con una cartulina enrollada, todo esto sin fijarse que están en una vía con un constante flujo vehicular”. (Ejercicio de observación 28-09-06) (ver fotografía 2).



Fotografía 4: Ejemplo de alumnos jugando a unos metros de la vialidad
Fotógrafa: Gisela del Moral Morales

Los comportamientos diferenciados pro género son claros en algunos casos, que demuestran una actitud más rebelde por parte de los hombres que de las mujeres, como se expone a continuación:

“Dos jóvenes llegan a la parada de camión algo inquietos, rompiendo la imagen de tranquilidad que imperaba, y haciendo gala de audacia juegan al peligro sin remordimientos: uno abraza al otro como si fuera su rehén y lo expone al flujo vehicular, como si lo fuera a soltar para que lo arrollaran, moviéndose instantes después a la posición original en la parada de camión y continuando con su rutina. Estos chispazos de actitudes “irreverentes” llaman mi atención más a menudo, pues distingo bien que son los varones y no las mujeres quienes actúan de esta manera. Los automovilistas pasan como si fueran un rebaño con la única misión de seguir la línea recta dirigida hacia el norte que guía la calle Reforma, y acontecimientos como el descrito no los inmutan ni les desdibuja de sus rostros el semblante reflexivo. (Ejercicio de observación 06-11-06)

En el transcurso de las observaciones se llegó a la conclusión de que el contexto influye en muchas de las actitudes de riesgo por parte de los jóvenes, cuestión que se corroboró en las entrevistas que se presentarán en el siguiente capítulo. El estar bajo la identidad del uniforme, en la salida de la escuela los identifica con un mundo propio, en el cual se rodean de amigos o al menos de gente conocida con edad similar, ante los cuales pueden comportarse de maneras diferentes a lo que lo harían en sus casas, incluyendo en estas actitudes ejemplos que los pueden llevar a una lesión:

“Una vez más detecto en un grupo de estudiantes que platican a un varón inquieto, quien interactúa con sus compañeros del estacionamiento de Benavides de una manera pesada, empujándolos, moviéndose, riendo. A las mujeres parece molestarles pero de todos modos se quedan ahí con él, como si fuese una molestia

rutinaria, alguien que es así y tiene que tolerarse. El mismo joven después de bromear de una manera pesada con sus compañeros, corre hacia media calle de una manera retadora, parándose un momento, confiado que no le pasará nada. Estos comportamientos a primera vista absurdos, representan en el universo adolescente el sistema de códigos por el cual se reproducen características de género que son significativas para ellos, y que tienen una relación estrecha con su identidad en ese espacio y contexto”. (Ejercicio de observación 06-11-06)

Aunque los jóvenes son los actores más importantes de este estudio, es necesario aclarar que no sólo ellos muestran actitudes imprudentes en la vía pública. También los adultos que transitan comparten valores viales similares y no siempre demuestran precaución al cruzar la calle:

“La imprudencia en los peatones se hace presente pronto y tanto se cruzan, al parecer sin fijarse, tanto los jóvenes como las personas mayores. Por ejemplo, una mujer de apariencia mayor cruzó la calle casi corriendo, sin voltear hacia el flujo del tráfico. Este es un fenómeno curioso que ya había detectado antes: la gente cuando cruza la calle casi siempre lo hace en dirección diagonal y a espaldas del tráfico. Es decir, no voltean y parece que no les importa si un carro va atrás de ellos. Hay que ver si se repite esto en futuras observaciones”. (Ejercicio de observación 28-09-06)

Un ejemplo de actitudes de riesgo que se repitió a lo largo de las observaciones fue el caso de los alumnos que piden un “aventón” o “raite” a los conductores, específicamente a los que cuentan con un vehículo tipo pick-up. Esta es una práctica arraigada entre los jóvenes, quienes ponen en peligro su

salud al exponerse a una lesión por caída, pues regularmente este fenómeno se presenta a media calle con autos en movimiento (ver foto 3):



Fotografía 5: Ejemplo de alumnos subiendo a un pick-up en medio del tránsito en movimiento.

Fotógrafa: Gisela del Moral Morales

“Un grupo de estudiantes le regalan a los presentes una escena clásica: la del aventón. Esta práctica en sí con alto grado de riesgo es una de las más utilizadas por los jóvenes para hacerse de un transporte, y por lo regular el desarrollo consta de la siguiente manera: un grupo de estudiantes –todos hombres- observan a los carros que se acercan, en busca de un pick-up, al cual le hacen señales hasta que por fin uno de ellos accede a darles raité. El problema de esto radica primeramente en que el vehículo se para a media calle y para el tráfico, situación propicia para un descontrol generalizado. En segundo lugar, y quizá lo más peligroso, es que los jóvenes tratan de

subir todos al mismo tiempo, sin organización, por lo cual no todos pueden afianzar su lugar y el vehículo acelera de repente, con lo que se propicia una situación de caída del pick-up, conocidas en la mayor parte de los casos por su gravedad en las lesiones”. (Ejercicio de observación 27-10-06)

El siguiente es otro ejemplo de situación de raites, al cual se le añade el elemento de la noche, puesto que el alumbrado público es deficiente a los costados de la secundaria, por lo cual corren más riesgo de ser arrollados:

“Una cuadra más al norte, se divisa en la oscuridad un pick-up que se ha detenido para darles un aventón a un grupo de estudiantes. Son como 15 que pelean por su espacio en la reducida caja del vehículo. El conductor se desespera y arranca sin cerciorarse que todos estaban seguros. Seguridad es sin duda un concepto que no se puede aplicar en esta parte de la ciudad. Los muchachos que no habían subido completamente tuvieron suerte de que el jaloneo del vehículo los impulsara hacia delante y pudieran completar su meta. Pensé en el número de personas que han muerto por caídas de pick-ups, todo por movimientos irracionales como el que acababa de presenciar”. (Ejercicio de observación 28-09-06)

4.2.2 La calle Monteverde

En la otra calle que se realizaron observaciones es la que está paralela a la Reforma y también presenta movimientos similares. Aquí no se encontraron hallazgos distintos, pero sí vale la pena revisar algunos elementos visuales que

ofrecen una idea acerca del espacio adverso en el cual se mueven los peatones de esta zona (Ilustración 2).

Ilustración 2.- Lugar de observación no participante en la calle Monteverde.

Elaboración: Juan Sebastián Bastidas Carreras





Fotografía 6: Especie de guarnición que delimita el cruce peatonal en la calle Monteverde

Fotógrafo: Juan Sebastián Bastidas Carreras.



Fotografía 7: Perspectiva desde el lugar de observación de la calle Monteverde

Fotógrafo: Juan Sebastián Bastidas Carreras.

Los comentarios e ideas plasmados en este capítulo marcaron el preámbulo para la elaboración del trabajo de campo más extenso en la presente investigación, que fueron las entrevistas grupales a los alumnos del turno matutino de la secundaria aledaña. Con la carga de información empírica desprendida de las observaciones, se dispuso a continuar con la siguiente parte.

5.- DESCRIPCIÓN DE LAS PRÁCTICAS VIALES EN JÓVENES: PRIMERA PARTE DE LOS RESULTADOS DE LAS ENTREVISTAS GRUPALES A ALUMNOS DE LA SECUNDARIA FEDERAL #2, “CAJEME”

El propósito de este trabajo, como se marcó en un principio, es el indagar sobre la construcción social de las prácticas viales en los jóvenes, para lo cual se optó por el método de investigación cualitativo.

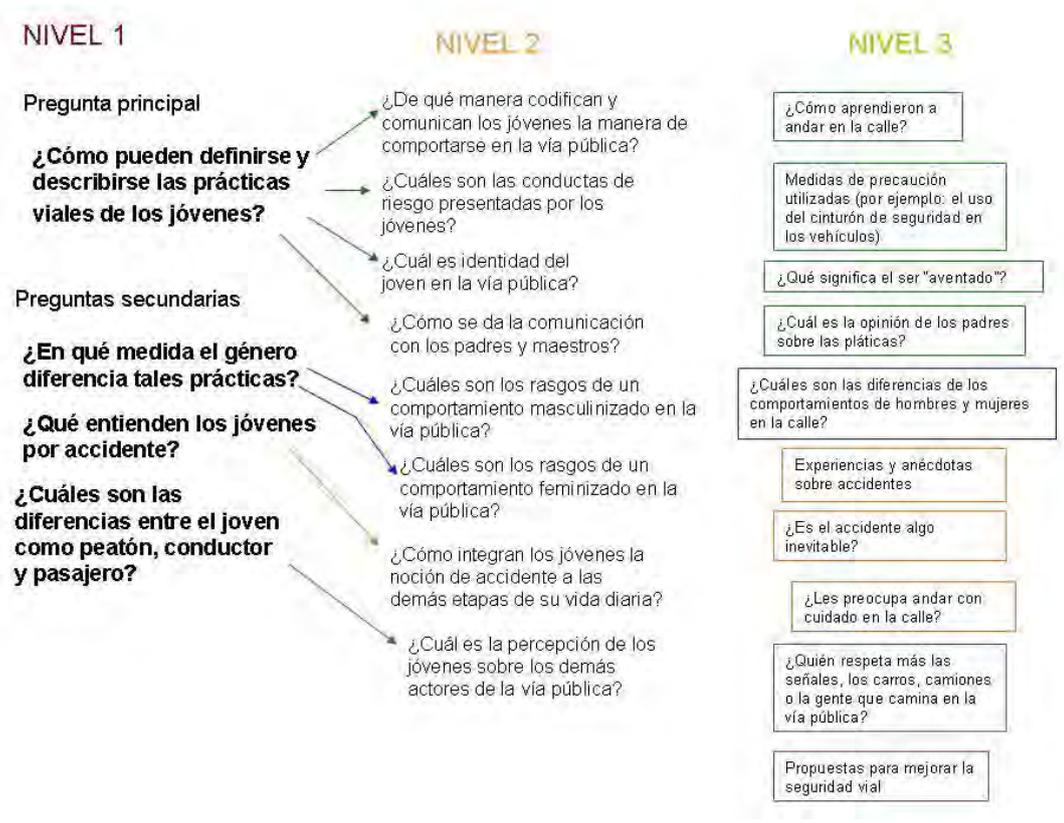
Dentro de los lineamientos que guían a la investigación de corte cualitativo, el concepto de trabajo de campo toma una especial importancia por ser el lugar en el cual se operacionalizan los cuestionamientos esenciales del investigador. En pocas palabras, es de vital importancia entrar en el campo para elaborar una construcción coherente con la realidad que se pretende conceptualizar. En el caso del presente trabajo, al formular la hipótesis principal⁷ era necesario además de las observaciones presentadas en el capítulo anterior, indagar de manera directa con los actores principales de este estudio: las y los jóvenes alumnos de la secundaria escogida.

En el apartado sobre metodología ya se explicó el cómo se llegó a las entrevistas y la dinámica de la mismas. En este apartado presentamos los resultados más relevantes de ellas. Antes, es necesario aclarar los criterios de selección que dieron lugar a la guía de las preguntas. Esto es de suma importancia puesto que define a la investigación por medio del análisis que se realizó. Las preguntas del cuestionario tienen una íntima relación con la

⁷ “La elevada mortalidad de accidentes de tránsito en jóvenes menores de 25 años a nivel mundial, tiene una estrecha relación con sus prácticas viales, las cuales son resultado de una construcción social que cuenta con características diferenciadas por sexo, en donde los roles de género juegan un papel importante, al definir una mayor incidencia de actitudes de riesgo en la vía pública por parte de los varones en comparación con las mujeres”.

pregunta principal de investigación, desglosándose en niveles que permitieron su operacionalización (Ver esquema 01 y Anexo

Esquema 01.- Operacionalización por niveles de las preguntas de investigación.
Elaboración: Juan Sebastián Bastidas Carreras.



En el esquema anterior se muestran tres niveles de conceptualización para operacionalizar las preguntas y aplicarlas en los cuestionarios. La parte relativa al nivel tres se deriva del segundo, y este último del primero, que es donde se formulan las preguntas rectoras de esta investigación. En este análisis se presentan en general las respuestas a los cuestionarios, en donde se reflejan las preguntas del tercer nivel.

Las categorías tomadas en cuenta para el análisis se dividen en dos partes: aquéllas referentes a un nivel exploratorio y a un nivel interventivo. La primer categoría se refiere a una clasificación que se caracteriza por mostrar elementos generales en las percepciones de los jóvenes, lo cual ayudó a comprender sus posiciones ante los accidentes y además reconocer algunas actitudes que pueden propiciarlos, tanto de ellos como de los demás. (Ver esquema 02).

Esquema 02.- Categorías de análisis en el nivel exploratorio.

Elaboración: Juan Sebastián Bastidas Carreras

NIVEL EXPLORATORIO

1.- Integración de los accidentes en la vida diaria

- a) Concepción de accidente*
- b) Noción de prevención*
- c) Experiencias de accidentes*

2.- Percepciones y experiencia vial

- a) Percepción de otros actores en la vía pública**
- b) Diferenciación de comportamientos por sexo**
- c) Experiencias como usuario de la vía pública**
- d) Seguridad vial**
- e) Conocimiento vial**

3.- Identidad, riesgo y comunicación

- a) Identidades**
- b) Actitudes de riesgo**
- c) Comunicación**

Después siguen las categorías denominadas de nivel interventivo, que como su nombre lo indica, aluden a los conocimientos que se fueron creando

en los espacios de entrevistas y que sirvieron para sentar bases en materia de vialidad y precauciones, como el ejemplo de la utilización del cinturón de seguridad. (Ver esquema 03)

Esquema 03.- Categorías de análisis en el nivel exploratorio.

Elaboración: Juan Sebastián Bastidas Carreras

NIVEL INTERVENTIVO

1.- Disposición al cambio: ejemplo de la utilización del cinturón de seguridad

a) Disposición al cambio

b) Utilización del cinturón de seguridad

2.- Propuestas para mejorar el entorno vial y prevenir accidentes

3.- Aprendizajes de las entrevistas

En cada uno de los puntos anteriores entraron subcategorías que dieron pie a un análisis más completo. En el primero se incluyeron la concepción de accidente, la idea sobre la prevención de los mismos y las experiencias acumuladas a su corta edad, que sorprendentemente fueron muchas. En el referente a la diferenciación por sexo se realizó una separación entre las acciones de hombres y mujeres en la vía pública que los mismos jóvenes han observado, tanto en ellos como en la demás gente. El de identidad de los jóvenes incluyó las actitudes de riesgo que practican constantemente y sus

razones; y por último se señaló la percepción que tienen de otros actores de la vía pública, en donde se incluyeron puntos como la diferenciación de las experiencias tanto como conductores, pasajeros y peatones, además de sus puntos de vista sobre seguridad vial.

Después se pasó al nivel denominado interventivo. Desde el planteamiento inicial de la presente investigación, se tuvo la inquietud de aportar a los entrevistados información que les sirviera para modificar o replantear algunas costumbres que afectan la salud al potenciar un accidente en la vía pública. La intención inicial además de conocer la construcción social de las prácticas viales en los jóvenes de esa secundaria era el llamar la atención sobre los focos rojos que elevan la mortalidad en el rango de edad de ellos, sobre todo los ocasionados por prácticas viales irresponsables, como puede ser el no utilizar el cinturón de seguridad en los vehículos. De esta manera se elaboraron las segundas rondas como una especie de taller en el cual se les otorgó información sobre las muertes causadas por errores comunes en la vía pública, y se tomaron en cuenta como una categoría de análisis general la disposición al cambio, compuesta por las propuestas para mejorar la vialidad del entorno y la utilización del cinturón de seguridad.

Cabe señalar que para esta investigación se analizaron solamente los grupos matutinos, A y B puesto que la información obtenida fue abundante y representativa para dar respuesta a la pregunta principal del presente documento.

A continuación profundizaremos en el análisis de las respuestas, ejemplificando aquéllas más significativas para este estudio. En este capítulo expondremos la primera parte de tres correspondiente al nivel exploratorio,

referente a la integración de los accidentes en la vía diaria, la cual incluye la concepción de accidente, la idea sobre la prevención de los mismos y las experiencias acumuladas

5.1 Nivel exploratorio, primera parte: integración de los accidentes en la vida diaria

El nivel exploratorio, como describimos más arriba, sirvió para definir las rutas a tomar en las guías para las segundas rondas. Consta de ocho puntos en total organizados en tres áreas: Integración de los accidentes en la vida diaria; Percepción y experiencia vial; e Identidad, riesgo y comunicación.

La integración de los accidentes en la vida diaria, que veremos en este capítulo, trata básicamente de monitorear e indagar las nociones básicas que las y los jóvenes tienen sobre los accidentes en la vida cotidiana. Se tomaron en cuenta tres puntos claves: la concepción de accidente, la noción de prevención del accidente y las experiencias de accidentes .

5.1.1 Concepción de accidente

Desde el inicio de la investigación una pregunta importante que surgió fue ¿qué entiende la gente por accidente?, y más aún ¿Qué piensan las y los jóvenes cuando escuchan la palabra accidente? Los resultados fueron variados, pero principalmente los presentaron dentro de las categorías de los “imprevisto” y en cuestiones referentes al “tránsito”, como los choques de vehículos.

Alumnos del primer año

Las características de los alumnos de primer grado en general son de quienes acaban de salir del proceso en la escuela primaria y se enfrentan a uno nuevo dentro de la secundaria. Por lo regular ofrecieron una mayor participación, aunque esto no fue relevante en cuanto a la calidad en general de las respuestas, pues de los tres grados ofrecieron aportaciones importantes.

Como apuntamos anteriormente, una de las respuestas que salió a la luz fue la idea del accidente como algo imprevisto, contra lo cual no se puede hacer nada, como se ejemplifica a continuación:

Damián, 12 años, Primero matutino

Moderador: *Primeramente, ¿alguien me puede decir lo que piensa que es un accidente?, díganme lo primero que se les venga a la mente...*

Damián (1): *Pues algo que te puede pasar sin que tú sepas, que **te agarra de sorpresa**⁸...Algo que ninguna gitana no te pueda leer en la mano...*

Como se puede leer en el ejemplo anterior, un accidente es algo “que te agarra de sorpresa”, a veces con tintes de lo mágico, que “ninguna gitana te lo puede leer en la mano”. El dar por hecho una situación de accidente en algunos de los casos influye de manera negativa en sus construcciones sociales referentes a vialidad, pues tal carencia de control sobre lo que pasa con la vida deviene en una mayor irresponsabilidad al transitar en la vía pública.

⁸ Se pondrán las palabras clave para el análisis en negritas, para facilitar la lectura de los testimonios, que aunque a primera vista parecen repetitivos, no lo son tanto, pues de cuando en cuando se van añadiendo nuevos elementos a las ideas, fenómenos logrado por la interacción de todo el grupo y que hubiera sido difícil lograrlo con entrevistas individuales..

Otro ejemplo que saltó a la vista en los alumnos de primero –y en general- fue el concebir al accidente como una cuestión meramente de la vía pública, es decir, colisiones entre vehículos o atropellamientos.

Las mujeres en general tuvieron intervenciones similares, como Dora, de primer año:

Dora, 13 años, Primero matutino

Moderador: *Bien, pues después de todo lo que hemos platicado, ahora díganme lo que piensan que es un accidente*

Dora (1): *Como dije al principio, un choque o algo, **algo que no te esperas y que daña...***

En el ejemplo anterior aparece también la noción del accidente como algo imprevisto, pero además se añade el elemento de lo dañino, algo de consecuencias negativas.

Alumnos del segundo año

Las diferencias de las actitudes y respuestas de los alumnos de segundo año se diferencian por una línea muy fina de los de primero. Tienen respuestas similares, pero complementadas con comentarios que son resultado de una mayor experiencia en la calle y mejor conocimiento del entorno en la secundaria. En sus concepciones de accidentes existen además ejemplos de situaciones cotidianas diferentes a los choques de automóviles, como el final de la segunda intervención de “Bartolo”, en la cual alude a herirse al cortar un tomate. Es decir, surge la integración de otros aspectos cotidianos en los accidentes, pero predomina la noción de la vía pública.

Bartolo, 14 años, Segundo matutino

Concepción de accidentes

Moderador: ¿Y ahora qué creen que sea o a qué se deba un accidente?

Bartolo (2): es algo que sucede, que **causa algo malo...**

En el siguiente ejemplo de una joven de segundo podemos detectar elementos de desgracia:

Berenice, 14 años, Segundo matutino

Concepción de accidentes

Moderador: ¿Y ahora qué creen que sea o a qué se deba un accidente?

Berenice (2): Pues **hay muchos tipos de accidentes**, puede ser en la casa, en la calle, manejando...

Moderador: ¿Me pueden dar un ejemplo de accidente?

Berenice (2): Pues, te quemaste por ejemplo...

Concepción de accidentes

Moderador: Berenice, ¿qué idea te quedó de lo que es un accidente con respecto a la otra plática?

Berenice (2): De que hay unos que **se pueden prevenir**⁹... un accidente es algo que pasa, algo **trágico** que pasa...

En la primera intervención, la joven del ejemplo anterior enumera diferentes lugares que ejemplifican la idea de que un accidente puede ocurrir en cualquier lugar, “puede ser en la casa, en la calle, manejando”. También lo describe como “algo trágico que pasa”. Es más bien una visión caótica la que envuelve al accidente, y se define bajo los adjetivos “malo” o “trágico”, por mencionar algunos.

En el siguiente ejemplo, también de una joven del segundo grado, surge la idea del accidente como algo imprevisto. Pero donde se detectó un nuevo

⁹ Esta noción de prevención será tratada más específicamente en el siguiente punto.

elemento importante en la construcción social, es en la segunda intervención, en donde se alude a que sí se pueden prevenir los accidentes “tomando las medidas adecuadas” y con algo muy importante como es el respetar las normas. Es decir, los jóvenes tienen conciencia de que si no se respetan reglas y lineamientos se puede poner en una situación de peligro, sobre todo en la vía pública.

Eloisa, 14 años, Segundo matutino

Concepción accidente

Moderador: *Primeramente, ¿alguien me puede decir lo que piensa que es un accidente?, díganme lo primero que se les venga a la mente..*

Eloisa (2): Es un daño que viene sin previo aviso...

Concepción de accidente

Moderador: *Bien, pues después de todo lo que hemos platicado, ahora díganme lo que piensan que es un accidente*

*Eloisa (2): Algo malo **que pudo haber sido evitado si se hubieran tomado las medidas adecuadas y se hubieran respetado las normas...***

Alumnos del tercer año

De los tres grados, quizá los que menos pusieron atención son los alumnos del tercer grado, lo cual responde a una actitud rebelde –de la cual hablaremos más adelante- que *tienen* que cuidar.¹⁰ Aún así dieron sus puntos de vista igual de válidos que los demás, con varios comentarios ricos en información.

La concepción del accidentado en estos alumnos no varió mucho de la idea general sobre la desgracia, la falta de atención, imprevisión y conductas

¹⁰ Esta identidad o actitud rebelde, sobre todo de los hombres, está relacionada al mayor número de muertes violentas y por accidentes a nivel mundial (ver capítulo 2). Los jóvenes mantienen un estatus rebelde en el entorno escolar, del cual se pudo conocer un poco más gracias a estas entrevistas.

de riesgo, aunque en algunos comentarios no se toma al accidente como algo que se deseara o buscar hacerse.

César, 14 años, Tercero matutino

Concepción accidente

Moderador: *¿Quién me puede decir lo que piensa que es un accidente?*

César (3): *El atropello...*

Moderador: *¿Por qué crees que pueda suceder un accidente?*

César (3): *Por la **actitud de la gente**...*

Concepción de accidentes

Moderador: *César...*

César (3): *Es algo que pasa cuando **no tienes precaución**...*

En los ejemplos de César, menciona dos elementos nuevos. El primero se refiere a la “actitud de la gente” como el origen de los accidentes. El segundo de ellos es adjudicar al accidente a la falta de precaución, con lo cual se le despoja de su carácter “divino”, para pasar a ser una causa de la acción humana.

En el siguiente ejemplo, Fabián ejemplifica la falta de carácter moral en los accidentes, pues los menciona como “algo que pasa sin querer”, es decir, quien lo causó no tiene una razón para hacerlo, simplemente quedó fuera de su alcance. Esta idea se contrapone a las anteriores que mencionaron la falta de precaución, la cual en sí puede señalar un culpable por la acción.

Fabián, 15, Tercero matutino

Concepción accidente

Moderador: *Primeramente, ¿alguien me puede decir lo que piensa que es un accidente?, díganme lo primero que se les venga a la mente..*

Fabián (3): *Algo que **pasa sin querer**...*

Por último en las intervenciones de tercer año seleccionadas, Cecilia retoma la idea de la falta de precaución con consecuencias graves.

Cecilia, 15 años, Tercero matutino

Moderador: *¿Después de la plática pasada, qué has pensado que es un accidente?*

Cecilia (3): *Son cosas que pasan por **falta de precaución** y pueden **salir heridos...***

Las ideas sobre accidentes compartidas por los jóvenes muestran un estado de conceptualización en desarrollo, puesto que aunque en las primeras respuestas no parecen tener una noción sólida, al avanzar en la plática fueron incrementando los elementos para la construcción grupal del concepto. Esto se puede considerar desde una perspectiva cualitativa de gran valor, ya que los jóvenes en primera instancia opusieron un poco de resistencia a participación, y terminaron abriéndose a los comentarios.

5.1.2 Noción de prevención

La noción de prevención es un punto importante para empezar a entender los que los alumnos toman en cuenta como accidentes. Si han llegado a la conclusión de que los accidentes (al menos la mayoría de ellos) son prevenibles, puede haber un cambio en sus paradigmas, el cual les permitirá hacer aportes activos en materia vial. En su mayoría expresaron la idea de que sí se pueden prevenir, aunque en sus aportaciones es muy difícil separar los elementos de prevención y de lo inevitable.

Alumnos del primer año

Armando, 12, Primero matutino

Moderador: *¿Qué pensaste cuando supiste del accidente, crees que se pudo haber evitado?*¹¹

Armando (1): *Se pudo haber **evitado**, teniendo **más precaución al manejar**...*

Moderador: *Que raro accidente,¹² ¿crees que se pudo haber evitado?*

Armando (1): *Sí, que haya cerrado la cajuela la señora...*

Los ejemplos de Armando aluden a la prevención como un elemento indispensable para evitar accidentes, aún en el segundo caso del accidente con el tanbo de gas, el cual pasa a la categoría de inusual.

Las mujeres por su parte también compartieron la idea de la posibilidad para prevenir accidentes, sobre todo los de tránsito, como lo dijo Anastasia, de primer año. Ella además hace hincapié en que por más precauciones tomadas por alguien, habrá algunas situaciones inevitables. Entonces entra la dicotomía prevenible-no prevenible en un mismo concepto, el cual es en esencia confuso sobre todo para jóvenes sin experiencia ya que pueden hacerles tomar decisiones extremas tanto en poner atención a lo que hacen como el desentenderse y dejar que el “destino” realice el trabajo por cuenta propia.

Anastasia, 13 años, Primero matutino

Moderador: *Anastasia, ¿son prevenibles los accidentes?*

¹¹ Durante la plática, este muchacho ejemplificó un accidente muy doloroso para su familia que había sucedido recientemente:

Moderador: *¿Ustedes piensan que les puede pasar un accidente?, a ver los de primero...*

Armando (1): *A mí no pero a una tía sí, una se murió y la otra se puso mal, fue un accidente de carretera, venían de Nogales... la sacó un trailer... fue en noviembre...*

Los accidentes y sus ejemplificaciones se verán más adelante en un apartado especial.

¹² *El accidente al que se alude es uno muy extraño, más no ilógico, que fue la salida accidental de un tanbo de gas de la cajuela en un vehículo que golpeó a una señora, a lo cual todos rieron cuando lo comentaron, como tomando los accidentes ajenos de una manera más ligera que los propios. Este ejemplo está completo en la parte de experiencias de accidente.*

Anastasia (1): Pues **sí se pueden prevenir**, la mayoría de los de tránsito son por falta de precaución... **Hay unos que no se pueden prevenir** porque puede uno que sí tenga precaución pero otro no...

Amelia también defiende la noción de prevención, ejemplificando la posibilidad de accidentarse al no revisar el automóvil antes de cada viaje.

Amelia, 13 años, Primero matutino

Moderador: ¿Son prevenibles los accidentes?

Amelia (1): Yo pienso que un accidente **sí se puede prevenir** porque, por decir, muchas veces vamos en la carretera y nos accidentamos, y se pueden prevenir **por decir antes de salir de viaje checando el carro**, cómo anda de los frenos, las llantas, todo...

La dicotomía prevenible-no prevenible les causa confusión, como podremos ver en el siguiente ejemplo. Aquí Efraín, de segundo grado añade el elemento alcohol como factor de riesgo en la vía pública, pero a la vez no puede precisar si se pudo o no evitarse un choque por manejar en estado de ebriedad. Lógicamente y sin profundizar demasiado una de las razones principales que produjeron del accidente fue la intoxicación del conductor, aunque no es determinante, por ejemplo, si otro conductor se hubiera pasado un alto y chocado contra él.

Alumnos del segundo año

Efraín, 14 años, Segundo matutino

Prevención de accidentes

Moderador: ¿Cómo ves, son evitables o inevitables?

Efraín (2): Pero no en todos, **no todos se pueden evitar**...

Moderador: Por ejemplo ¿cuál piensas que no pudo evitarse?...

*Efraín (2): **Cuando viene manejando un vato borracho...**(risas generales)*

***Moderador:** ¿Y no se pudo evitar este accidente?...*

*Efraín (2): **Si no hubiera tomado...***

Edith, de segundo año, pone de manifiesto la idea de una “precaución general”, es decir, que para estar completamente seguros es necesario que todos tomen las medidas preventivas necesarias. Como este parece un panorama algo utópico, ella piensa que quizás no se puedan evitar los accidentes.

En el segundo caso, Eloisa comparte la idea de no poder prevenirlos, aunque apunta que es posible aminorar los daños, “haciendo que no fuera muy fuerte”.

Edith, 14 años, Segundo matutino

Prevención de accidentes

***Moderador:** ¿Cómo ves, son evitables o inevitables?*

*Edith (2): **Pues tal vez no, porque tú puedes ser muy prevenido y a lo mejor otro no y por eso ocurren accidentes...***

Eloisa, 14 años, Segundo matutino

Prevención de accidentes

***Moderador:** ¿Alguien piensa que se pueden prevenir?...*

*Eloisa (2): **O también haciendo que no fuera muy fuerte, pues así que puedas evitarlo de cierta manera, no completamente, pero que no sea el daño mayor...***

Alumnos del tercer año

Los alumnos de tercero en general siguieron con la idea que se estaba manejando sobre la prevención, ya enfocados solamente en los accidentes de tránsito, destacando el papel de cada quien por evitarlos, ya sea por la vía de

las reglas o articulando movimientos simples en la calle, como el voltear a los dos lados antes de cruzar –en el caso de los peatones- y la reducción de la velocidad por parte de los conductores.

En el ejemplo que sigue, Carlos ejemplifica la capacidad a nivel individual para prevenir un accidente, poniendo de manifiesto el esfuerzo y el “hacer las cosas tratando de hacerlas mejor”. Aún así en su segunda intervención entra el problema de la confusión para definir cuáles accidentes son prevenibles, posicionándose en una situación contradictoria.

Carlos, 15 años, Tercero matutino

Prevención de accidentes

Moderador: *¿Alguien piensa que un accidente es algo que no se puede evitar?*

Carlos (3): **Sí se pueden evitar**, porque **tú puedes hacer las cosas tratando de hacerlas mejor**, por ejemplo la tarea tú la puedes hacer y la traes (sobre el ejemplo de cuando alguien no lleva la tarea a la escuela por alguna situación particular)...

Prevención de accidentes

Moderador: *¿Todos los accidentes los puedes prevenir?*

Carlos (3): **No todos... Un accidente de coche...** (no se puede prevenir)

Por su parte, Fabián especifica una situación en la cual todos pusieran atención en su andar en la vía pública, aludiendo a “que todos se pongan las pilas”, es decir, lograr la participación de cada uno para responsabilizarse en su desempeño vial, tratando de no iniciar una situación de riesgo para los demás¹³.

¹³ De hecho en este punto es en el cual se centran los documentos modernos, como los de la OMS, (referencia) en el que se ponen de manifiesto los factores de riesgo que propician un accidente. Con el desarrollo del conocimiento epidemiológico a partir de la segunda mitad del Siglo XX, los accidentes se han transformado de ser desgracias al azar a desgracias prevenibles (Green, 1997: 93).

Fabián, 15 años, Tercero matutino

Prevención de accidentes

Moderador: ¿Alguien piensa que se pueden prevenir?...

Fabián (3): Por ejemplo los atropellos así **que hubiera gente que no se pasara los semáforos y los altos**, y otros pos que se fijaran para los dos lados... **Sí se pueden evitar**, porque pues nomás **que todos se pongan las pilas...**

Entre las mujeres de tercer año se pudo detectar la contradicción entre la idea de lo prevenible y lo inevitable. Esta idea confusa es un punto que debe tratarse más a fondo en otro estudio, pues de aquí surgen varias de los razonamientos que ponen en práctica en la vida diaria. Es decir, si no superan la noción de que algo es inevitable en materia de accidentes, mantendrán un criterio laxo cuando enfrenten un reto o se pongan en una situación de peligro, como podremos ver más adelante en el apartado “actitudes de riesgo”.

A continuación se presentan los ejemplos de Frida, quien aunque apoya la idea de prevención, cae en la contradicción de lo inevitable:

Frida, 15 años, Tercero matutino

Prevención de accidentes

Moderador: En general ¿creen que sean inevitables los accidentes?...

Frida (3): Se pueden prevenir pero **no lo inevitable...**

Prevención de accidentes

Moderador: ¿Creen que puedan evitarse o no los accidentes?

Frida (3): **Sí pueden evitarse...**

Este apartado fue bastante confuso para los participantes, pues los puso a pensar en la naturaleza del accidente como una acción ajena a la voluntad humana, mezclando tanto elementos de la providencia como el azar mismo de la vida cotidiana. La mencionada dicotomía prevenible-no prevenible es un

debate a considerar en el futuro inmediato, para poder avanzar realmente en la conceptualización y naturaleza del accidente.

5.1.3 Experiencias de accidentes

Este apartado es quizá en el cuál los jóvenes participaron más, pues todos habían tenido la experiencia de un accidente cercano o conocido a alguien que lo haya tenido. Las anécdotas son un lugar común en las pláticas cotidianas, y es por eso que esta parte les resultó más cómoda para expresarse, pues en realidad el contar una historia es algo que hacen todos los días en su casa, con los amigos, etc. La importancia de este apartado radica en mostrar los ejemplos que consideran accidentes, a la vez de dar cuenta del gran número de accidentes de tránsito que se dan lugar en la ciudad, los cuales no todos son recogidos correctamente en estadísticas, y cuyos número se tienen que obtener de maneras individuales¹⁴.

Alumnos del primer año

Los alumnos de primero presentaron los más variados ejemplos de accidentes, que fueron desde lo trágico hasta lo cómico (para ellos), y en donde predominaron los de tránsito.

Empezamos con el ejemplo en donde los abuelos de Aarón tuvieron un choque muy fuerte en la carretera, en donde se pueden percibir las palabras cortadas debido a los recuerdos que le venían en el momento:

Aarón, 12 años, Primero matutino

Moderador: *Aarón, ¿has sabido de algún accidente últimamente?*

¹⁴ Para ejemplo de esto revisar la tesis “Descripción y análisis de los accidentes de tránsito en Hermosillo, Sonora, 2005” de Pablo Reyes Castro (2007).

*Aarón (1): Hace como un año mis abuelos chocaron con un trailer de venida de la Costa para acá... **ellos venían y la luz de los carros los, los...** y cuando abrieron los ojos ya estaba el trailer enfrente...*

Aquí Armando también comparte un accidente trágico que terminó con la vida de una tía:

Armando, 12, Primero matutino

Moderador: *¿Ustedes piensan que les puede pasar un accidente?, a ver los de primero...*

*Armando (1): A mi no pero **a una tía sí, una se murió y la otra se puso mal,** fue un accidente de carretera, venían de Nogales... la sacó un trailer... fue en noviembre...*

En su siguiente intervención, ya no fue tan difícil para Armando compartir una anécdota, pues no tuvo consecuencias fatales, y más bien le causó risa el ejemplo tan inaudito. Esto demuestra que una persona no tiene las mismas interpretaciones de un accidente cuando se presenta en gente ajena a sus vidas, cambiando radicalmente la manera de comentarlos y pasando de un momento triste a otro gracioso:

*Armando (1): Hace poquito también mi tío venía caminando y una señora traía en la cajuela un tambo de gas, pero la cajuela estaba abierta y mi tío se paró y luego como le pegó en la cola del carro pero no tan recio, el gas salió volando y **le pegó a una “doña” (risa)...que estaba barriendo (risa)...no tuvo la culpa mi tío...***

Damián platicó una experiencia que vivió en carne propia, en un viaje de carretera con su familia. Este accidente ejemplifica también la manera en la cual aminoran los daños cuando suceden en personas ajenas. Como no sufrieron daños directos sus familiares, no opinó que haya sido muy grave,

pues “nomás una niña se pegó con la cabeza porque no traía el cinturón y salió volando”. Este ejemplo también marca a los accidentes por no utilizar el cinturón de seguridad.

Damián, 12 años, Primero matutino

Moderador: *¿Alguien tiene la referencia de alguien cercano que se haya accidentado?...*

Damián (1): Nosotros chocamos, nos chocaron porque estaba lloviendo y íbamos reciecito, y hubo un choque enfrente y nos paramos nosotros, alcanzamos a frenar y luego llegaron cuatro carros seguidos ¡pas, pas, pas, pas!...

Moderador: *¿Hace mucho fue eso? (choque)*

Damián (1): No, hace como un año...

Moderador: *¿Y quién tuvo la culpa?*

Damián (1): Pues los de enfrente porque chocaron y los otros porque venían recio...

Moderador: *¿Hubo alguien lesionado?*

*Damián (1): **Eh, nomás una niña se pegó con la cabeza porque no traía el cinturón y salió volando...***

Diego ejemplifica un accidente en el cual un compañero se quebró un brazo. Dicho accidente se inició con un movimiento de alto riesgo, que fue el correr hacia la calle sin fijarse si venía carro:

Diego, 13 años, Primero matutino

Moderador: *¿Alguien tiene la referencia de alguien cercano que se haya accidentado?...*

*Diego (1): Un amigo de aquí de la secundaria tuvo un accidente, **salió corriendo y venía un carro, brincó para atrás y se quebró el brazo, cayó arriba del brazo...***

Una pregunta que se les hizo a los alumnos para ejemplificar accidentes, fue la experiencia de haber estado alguna vez enyesados, a lo cual un número sorprendente contestaron que sí. Este tipo de accidentes por lo regular les exige guardar reposo o tener el yeso en la parte lesionada por largos periodos de tiempo. Curiosamente no importando la gravedad de la lesión que los llevó a ese estado, lo único que les estorbaba era el no poder salir a divertirse, o como el siguiente caso de Anastasia, “andar de vaga”:

Anastasia, 13 años, Primero matutino

Ejemplo

Moderador: *¿Algún otro enyesado?*

Anastasia (1): *Una vez estábamos jugando y me cayeron encima, y me doblaron todo el pie y se me quebró, (en casa con sus hermanos)...*

Moderador: *¿Cuánto tiempo tuviste el yeso?*

Anastasia (1): **Tres semanas...**

Moderador: *¿Y en qué te afectó traer el yeso?*

Anastasia (1): *pues **yo quería andar de “vaga”...***

En el siguiente comentario aparece la mamá de Delia como una persona que ha tenido –bajo la percepción de la alumna- muchos percances en relativamente poco tiempo. Curiosamente, según el testimonio de la hija, la mujer ha sido víctima la mayoría de las veces, y además la califica como prudente al manejar, aún con el incontable número de choques en su haber:

Delia, 13 años, Primero matutino

Ejemplo

Moderador: *Delia, ¿Has tenido algún accidente cercano?*

Delia (1): *Sí, **mi mamá a cada rato choca**, y hace poquito se la llevaron al hospital porque le pasó algo en la cabeza, se estrelló con el vidrio del...*

Moderador: ¿Dónde chocó esta vez?

Delia (1): Por la Piña¹⁵...

Moderador: Dices que choca mucho, ¿Cuánto es mucho, cada cuanto? (su mamá)

Delia (1): Pues no sabría decirle cada cuanto, **pero si me pongo a decirle todas las veces que ha chocado me voy a acabar la hora...**

Moderador: ¿Cuántas veces ha chocado, unas **cinco, diez?**

Delia (1): **Más...** desde que le compraron el carro (risas)

Moderador: ¿Y ella que dice al respecto, que es algo natural chocar?

Delia (1): No, pues la verdad **la mayoría de veces le chocan a ella...**

Moderador: ¿Cómo la calificarías para manejar, aventada, prudente?

Delia (1): **Prudente porque sí respeta y todo**, de hecho una vez la chocaron porque hizo alto en una parte, la chocaron por atrás, pero otra que iba a hacer alto y ya después de eso ella iba a pasar y la chocaron por un lado...

Alumnos del segundo año

Los alumnos de segundo grado aportaron nuevas anécdotas sobre experiencias de accidentes. La más significativa, sobre todo para el caso de los hombres, fue la referente a lastimarse pidiendo raite, actitud de riesgo arraigada en los jóvenes de esta edad, y cuyo ejemplo surgió en la plática en más de una ocasión. También fue común que en las anécdotas sobre accidentes surgiera más de una carcajada, lo cual también lo asocié a la identidad de todos.

En el caso de Bartolo, él fue una vez víctima de este tipo de accidentes, aunque en su actitud se percibía un aire de desenfado ante la situación, pues es una acción cotidiana que la repite con sus demás compañeros varones:

¹⁵ Calle General Piña

Bartolo, 14 años, Segundo matutino

Experiencia de accidentes

Moderador: ¿Te ha tocado alguien que se lastime por esto? (subirse a un pick-up de raite)

Bartolo (2): Sí

Moderador: ¿Quién? (lastimarse por subirse de raite en un pick-up)

Bartolo (2): Yo (risas)

Moderador: ¿Qué te pasó?

Bartolo (2): **Me lastimé la rodilla...Me tiré el clavado porque ya se iba yendo, y pues me raspé...**

Moderador: ¿Y sigues pidiendo raites?

Bartolo (2): **Sí** (risas)

En el caso de Blanca, aunque comentó sobre un accidente trágico, al ser las víctimas personas ajenas a su vida, mostró un poco de humor al contar la anécdota. Lo importante aquí es que estuvo consciente de que el accidente se ocasionó por una actitud imprudente por parte del conductor y por una actitud de riesgo común que es el transitar en exceso de velocidad, algo “bien sin chiste”:

Blanca, 14 años, Segundo matutino

Experiencia de accidentes

Moderador: ¿Blanca?

Blanca (2): Pues antier aquí cerca del...antes de llegar al López Portillo (bulevar) hubo un choque en la mañana...Eran **hombres (risas)**...Iban **muy recio** (un vehículo) y se subió hasta la banqueta, **se volteó el carro pero bien “sin chiste”** así, nomás porque iba bien recio...

Moderador: ¿Crees que se pudo haber evitado?

Blanca (2): Pues sí...

Moderador: ¿Cómo?

Blanca (2): Le hubiera **bajado la velocidad**...

En contraparte al accidente anterior, en el cual la alumna no mostró señales de preocupación, se encuentra la historia comentada por Edith, quien compartió la desgracia de un hermano que perdió un brazo en un establecimiento de la ciudad. Esto la separa de los demás al vivir en carne propia la experiencia de estar cerca de alguien, lo cual se distingue en la manera tan personal que compartió la historia:

Edith, 14 años, Segundo matutino

Experiencia de accidentes

Moderador: ¿Qué otro accidente conoces?

Edith (2): De mi **hermano... perdió el brazo izquierdo...**

Moderador: ¿Chocó o qué pasó?

Edith (2): En una **tintorería... lo agarró una máquina...**

Moderador: ¿Hace mucho fue esto?

Edith (2): En el 2000...

Moderador: ¿Qué edad tenía tu hermano?

Edith (2): **Tenía 17 años...**

Moderador: ¿El trabajaba ahí, qué pasó?

Edith (2): Sí, o sea iba pasando, llevaba ropa (**voz quebrada**) y se resbaló y por tratar de detenerse en algo se lo agarró la máquina...

Alumnos del tercer año

Los alumnos de tercero compartieron diferentes experiencias, y fue quizá el punto en donde participaron más. Aquí surgieron situaciones de accidentes fuertes que involucraron jóvenes, la mayoría en la ciudad. Este problema de salud pública –ya mencionado en los primeros capítulos- no es ajeno a nuestra comunidad, ni “normal” como pudieran hacernos pensar las estadísticas –cuando las hay-, y debe de tratarse con determinación e integración de la sociedad en general.

Estas aportaciones las comenzamos con Carlos, en calidad de testigo sobre un caso en el que los jóvenes pierden la prudencia y utilizan las calles como pista de carreras, con consecuencias desastrosas:

Carlos, 15 años, Tercero matutino

Experiencia de accidentes

Moderador: ¿Carlos?

Carlos (3): Un accidente el la esquina de a casa en donde vivo, **iban jugando carreras** y uno **se pasó el alto** y perdió el control y se fue y **se estrelló contra una barda...** pasó hace como quince días...

Moderador: ¿Hubo muertos?

Carlos (3): No...

Moderador: ¿Eran jóvenes?

Carlos (3): Eran **jóvenes, hombres...** fue para el Progreso (bulevar) como a las nueve de la noche...

En el siguiente ejemplo se puede apreciar la experiencia de accidente en otro país. Fabián no se exaltó al contarla, lo que al parecer es una señal de desenfado ante el peligro. En otra parte de la entrevista –omitida aquí- el joven explica la rapidez con la cual las autoridades y servicio médico llegaron al lugar a ofrecer ayuda.

Fabián, 15, Tercero matutino

Experiencia de accidentes

Moderador: Fabián, ¿conoces algo de accidentes?

Fabián (3): Me “**voltié**” una vez...

Moderador: ¿Te volteaste hace cuánto?

Fabián (3): Hace como tres años, en primero estaba...

Moderador: ¿Y qué pasó, quién iba manejando?

Fabián (3): Mi tía...

Moderador: ¿Aquí en la ciudad?

Fabián (3): No, en Chandler¹⁶...

Moderador: *¿Y qué pasó?*

*Fabián (3): Pues iba a exceso de velocidad, y por no agarrar una entrada antes para llegar a Mesa¹⁷ pues agarró por una entrada antes, y pues iba bien recio y **dio la vuelta mal, y se volteó el carro...***

Ahora pasamos a una experiencia que dejó consecuencias devastadoras a las familias de los accidentados. En este ejemplo podemos ver como Fausto –quien contó la historia- se sensibilizó ante los hechos, pues las personas involucradas eran amigos suyos –de edades similares-, y en el recuento de daños hubo muertos.

Fausto, 15 años, Tercero matutino

Experiencia de accidentes

Moderador: *A ver Fausto, ¿tú conoces otro caso?*

Fausto (3): Sí, en octubre unos amigos venían de una fiesta y se accidentaron, venían cinco y fallecieron tres...

Moderador: *¿Fallecieron tres?, hígole, ¿y en dónde fue esto?*

Fausto (3): En el Progreso¹⁸...

Moderador: *¿Venían en exceso de velocidad?*

Fausto (3): Pues sí...

Moderador: *¿Venían tomados?*

Fausto (3): No, es que venían tres carros, venían en caravana así, y pues venían bien recio así pues y ya, contra un poste...

Moderador: *¿Y eran jóvenes así más o menos de tu edad?*

Fausto (3): Sí, uno de diecisiete, uno de dieciocho, dos dieciochos y uno de diecisiete...

Moderador: *¿Conoces a las familias de las personas éstas?*

Fausto (3): Sí, bien amigos...

¹⁶ Arizona, EEUU

¹⁷ ídem.

¹⁸ Bulevar Progreso

Moderador: ¿Y cómo ves a la familia, qué pasó después de esto, les afectó algo más a la familia?

Fausto (3): Pues sí, es que dos que fallecieron eran hermanos, y pues sí, se ve bien sola así la casa así, y luego pues su hermanito así chiquito muy triste así... Mis amigos los que iban atrás era pickup, se partió en dos el carro...

A diferencia de la historia anterior, Fausto ya no muestra dolor o sensibilidad en la anécdota siguiente, la cual se desarrolla en el ambiente cotidiano de la calle. Aquí se muestra como construyen y definen algunos elementos de actitud ante la vida, sobre todo rasgos de personalidad agresivos¹⁹ utilizados como una parte esencial de su desarrollo lúdico. Aquí el juego, el convivir los unos y los otros, se transforma en agresiones entre ellos:

Experiencia de accidentes

*Fausto (3): Una vez íbamos juntos, íbamos él, yo y otro niño y un amigo, y entonces mi **otro amigo tumbó al Fer, al niño**, para que empujara al otro pues, pero no lo alcanzó a empujar y se fue ¡puj! y el **niño se lastimó la muñeca**...y pues ya nos bajamos yo y el Iván y ya lo agarramos pues, y **le dolía mucho así y lo dejamos sentado**, y luego ya se le pasó y ya nos fuimos... **(risas) parecía que lo habían atropellado**, todo lleno de tierra... usa lentes y todos negros (risas) lleno de tierra...*

Moderador: ¿Lloró?

Fausto (3): No, nomás se quejaba...

Moderador: ¿Y si hubiera **llorado le hubieran hecho carrilla**?

*Fausto (3): **No** porque **está chiquito**...*

Moderador: ¿Pero a uno de **tu camada**²⁰?

*Fausto (3): **A ese sí**...porque sí, **si se la lleva así pa' qué va a llorar**...*

Las mujeres de tercer grado en general hicieron comentarios con referencia a otras personas. En el ejemplo siguiente, Cecilia comentó sobre

¹⁹ Esto será tratado más adelante en el apartado de *Identidad*.

²⁰ Camada se utiliza entre los jóvenes como sinónimo de edad.

unos compañeros de la secundaria que se accidentaron en un automóvil. Aquí vemos una vez más la falta de madurez de los jóvenes en el vehículo, el cual utilizan con más frecuencia –centrándonos en los testimonios de estas entrevistas- para jugar en él –por ejemplo a las carreras- y manejar imprudentemente.

Cecilia, 15 años, Tercero matutino

Experiencia de accidentes

Moderador: *¿Alguien ha tenido alguna experiencia cercana con un accidente de tránsito o conoce a alguien que se hay accidentado?*

Cecilia (3): *Eran dos, no, **tres del salón y uno iba manejando** y aquí, por aquí se voltearon (cerca de la avenida trece), creo que según esto **estaba mojado el pavimento y se estrelló el Tsuru...** habíamos tenido casi todo el día libre, y **se fue y agarró el carro de su papá** y cuando volvieron pues se voltearon...*

Moderador: *¿Eran más o menos de su edad?*

Cecilia (3): *Sí, **14-15 años...***

Moderador: *¿Hubo heridos graves?*

Cecilia (3): *No, **nomás a uno le pusieron collarín, y le cosieron la boca, no más...***

Moderador: *¿Y ellos qué dijeron cuando les pasó esto, tuvieron miedo, se rieron?*

Cecilia (3): *No, **se rieron...***

En el ejemplo anterior podemos percibir cómo se toma a la ligera las consecuencias de los accidentes que no implican muerte o la pérdida de miembros –como el caso del hermano de Edith, quien perdió el brazo-, cuando Cecilia contestó que no hubo heridos graves, que “nomás a uno le pusieron collarín y a otro le cosieron la boca”. También la actitud de los accidentados muestra cómo toman la vida a la ligera, pues en vez de mostrar cierto grado de

madurez y aprender algo de la experiencia, optaron por reír. El peligro es parte de sus vidas y es tomado como un juego.

Por último, para cerrar el apartado de experiencias de accidentes, tenemos el ejemplo de Frida, a quien le había fallecido un pariente cercano en un accidente automovilístico.

Frida, 15 años, Tercero matutino

Experiencia de accidentes

Moderador: Frida, ¿conoces algún accidente?

Frida (3): Sí, de **un tío que se “voltó”**, esa cosa...

Moderador: ¿Se volcó?

Frida (3): Ajá...

Moderador: ¿En dónde fue eso? (volcamiento de un tío)

Frida (3): En Cananea...

Moderador: ¿Hace mucho?

Frida (3): No, el domingo antepasado pasado...

Moderador: ¿Y se lesionó tu tío?

Frida (3): Se **murió**...

Moderador: ¿Iba solo o en familia?

Frida (3): Iba solo, o sea que él vivía en Agua Prieta y se venía, venía a vivir aquí a Hermosillo, y entonces en la sierra de Cananea creo, está muy alto o algo así, y estaba una **curva muy cerrada**, entonces cayó no sé que así **y se estrelló** contra la cosa que está y **se fue rodando para abajo**...

Los múltiples ejemplos de accidentes expuestos por los alumnos, sirven como refuerzo a la construcción que ellos mismos dieron durante la primera parte. El recuento de las tres etapas revisadas en este capítulo, concepción de accidente, noción de prevención y experiencias, se complementan unas a otras y nos acercan a la manera de pensar de los jóvenes. Esto abre el debate en materia de accidentes, lo cual demuestra que los jóvenes son personas

conscientes de su entorno, con ideas en desarrollo y sobre todo con una amplia experiencia que debe ser tomada en cuenta.

En el siguiente capítulo revisaremos la segunda parte del nivel exploratorio, referente a las percepciones y experiencia vial de los entrevistados.

CAPÍTULO 6.- NIVEL EXPLORATORIO, SEGUNDA PARTE: PERCEPCIONES Y EXPERIENCIA VIAL

Este capítulo corresponde a la segunda parte del nivel exploratorio planteado anteriormente, el cual está enfocado en las percepciones y la experiencia vial de los jóvenes. Ya revisamos cómo los entrevistados integran la noción de los accidentes en su vida cotidiana, por medio de sus nociones y experiencias tanto personales como ajenas. Ahora es turno de indagar el cómo perciben a los demás actores de la vía pública, su diferenciación por género de actitudes; sus experiencias como peatones, conductores y pasajeros; la seguridad vial y por último un acercamiento a sus conocimientos viales.

6.1.- Percepciones y experiencia vial

Este apartado cuenta con un complejo conjunto de puntos que intentan explicar la manera en la cual los jóvenes observan –perciben- a las demás personas en la vía pública, diferenciadas por género, y cómo se han desarrollado a lo largo de su vida en ella, tanto como peatones, pasajeros y conductores. Consta de cinco puntos que se irán construyendo de acuerdo a las respuestas que ofrecieron.

6.1.1 Percepción de los otros actores de la vía pública

Aquí se presenta una cuestión fundamental en la construcción social de las prácticas viales: el cómo los jóvenes perciben a las demás personas en la vía pública, es decir, los diferentes actores que utilizan el espacio público e interactúan entre sí, y que dicha interacción puede devenir en los que llamamos accidente.

Alumnos primer año

Los alumnos en general mostraron en un primer acercamiento el admitir que no se fijan mucho en los demás, y más bien centrar sus respuestas en suposiciones, en el “yo creo”, sobre todo cuando se les preguntó acerca de actitudes y acciones realizadas por los demás que pudieran llevar a un accidente.

Aarón, de primer año, mencionó un par de situaciones comunes de accidentes, aunque admitió no fijarse en los demás en el trayecto a la escuela. La primera situación es el choque que se desarrolla cuando alguien frena de repente y el vehículo que le sigue no se percata de la acción. La segunda –que fue mencionada varias veces en la plática- es la referente a la manera tan peligrosa en la cual transitan los camiones del transporte público, lo cual trae consecuencias negativas sobre todo en los peatones y pasajeros de los mismos:

Aarón, 12 años, Primero matutino

Moderador: *¿Cómo ves a los vehículos, manejan con cuidado?*

Aarón (1): ***Nunca me he fijado*** en ello cuando voy...

Moderador: *¿Han detectado algunas actitudes que se repitan y puedan causar un accidente?*

Aarón (1): *También cuando dicen que cuando ven un alto puede que una persona no vea el alto y que esté en otro lado, **esté descuidado de eso y dé un frenón** en eso y alguien se estampe en el vidrio de enfrente...*

Moderador: *¿Han detectado algunas actitudes que se repitan y puedan causar un accidente?*

Aarón (1): *Pues los **camiones** a veces cuando dan una vuelta van o **van muy rápido** no se pueden fijar en la gente que va y la pueden **atropellar**...*

Dora aportó dos comentarios acerca de acciones que también se retomaron a lo largo de las entrevistas. La primera de ella en referencia a los policías²¹, de quienes hubo opiniones encontradas acerca de sus desempeños, peor predominando los ejemplos negativos. Otra acción que mencionó fue poco respeto hacia vehículos oficiales, como en el caso de las ambulancias, las cuales es frecuente observar como no se les da el paso debido a una vialidad deficiente.

Dora, 13 años, Primero matutino

Comentario

Moderador: *¿Cómo han visto a los policías de tránsito de la zona, creen que cumplen bien con su función?*

*Dora (1): Yo creo que o sea, además de que **no cumplen** o sea no dan así como deberían de ser, por ejemplo, porque cuando un accidente o algo, o se fijan que no pasó nada porque o sea, **llegan después de que ya está muerto**, un choque, **después de que ya se lo llevó otra persona voluntariamente**, ya se lo llevó en un carro...*

Comentario

Moderador: *¿Algún otro comportamiento que hayan visto? (sobre la gente en la vía pública)*

*Dora (1): O también por ejemplo por ahí en el área del Seguro, dice en una callecita **“cuidado, salida de ambulancia”**, ¿no?, va a salir una ambulancia y **muchos no esperan a darle el paso a la ambulancia**, se quedan ahí, y cuando la ambulancia quiere avanzar y quieren avanzar muchos o sea, otros no toman la precaución y se van contra la ambulancia y **chocan, a mi me ha tocado ver...***

²¹ La percepción de los jóvenes hacia los policías es una temática que sería importante abordar en el futuro, pues a lo largo de las entrevistas se presentaron varias anécdotas que apuntaron hacia una falta de credibilidad en la autoridad de tránsito, a quienes se les tiene en un concepto más bien negativo. La importancia de tal estudio radicaría en que si los jóvenes no tienen una imagen de respeto por aquéllos que se supone deben hacer cumplir las normas en la vía pública, es muy poco probable que desarrollen una cultura vial orientada a la responsabilidad y prudencia en la vía pública, reforzando los valores predominantes sobre el descuido.

Anastasia por su parte observó el comportamiento condicionado de los conductores al no ver una patrulla cerca, con lo cual manejan en exceso de velocidad. Afirmó que a las personas no les importa la seguridad en la calle, que “les vale”.

Anastasia, 13 años, Primero matutino

Moderador: ¿Creen que a los conductores les preocupe manejar con cuidado?

Anastasia (1): Pues no porque **si no ven a una patrulla o a un policía se van como sea**, les vale si rebasan, lo que quieren es llegar... O como que van jugando carreras...

Moderador: ¿Crees que a la gente le interesa la seguridad en la calle, en cuanto el tema de accidentes?...

Anastasia (1): **No porque les vale...**

Alumnos segundo año

En el caso de los alumnos d segundo año, se escogieron los siguientes ejemplos como parte de las ideas más representativas, sobre todo aquéllas referentes al desempeño de la autoridad, que fueron las más comunes.

Marca un señalamiento importante al indicar que no se le respeta como peatón, por lo cual desarrolló un mecanismo de autodefensa que puede ser más perjudicial para él que benéfico, pues optó por cruzarse entre los vehículos sin ninguna protección, esperando a que le dieran el paso. Además su actitud es de reto en general, manifestando una falta de preocupación por su integridad al realizar dicho movimiento.

Emilio, 14 años, segundo matutino

Percepción sobre otros actores de la vía pública

Moderador: ¿Crees que a los conductores les preocupe manejar con cuidado?

*Emilio (2): **No te dan el paso, como a mi me vale me paso entre medio de la calle hasta que se pase, se tienen que parar pues, desde allá tienen un letrero que vayan bajando velocidad y se pasan como quieren...***

Berenice mencionó la responsabilidad compartida de conductores y peatones por mantener un orden vial, añadiendo que por las dos partes se carece de un respeto por los señalamientos:

Berenice, 14 años, Segundo matutino

Percepción de otros usuarios en la vía pública

Moderador: *¿Tiene que darse un equilibrio? (entre conductores y peatones)*

*Berenice (2): Yo creo que sí porque **ni los conductores ni peatones respetan los señalamientos...***

Eloisa dio un punto de vista optimista referente al desempeño de la policía, aludiendo a la esperanza de que con el supuesto equipamiento al cuerpo policial pudieran mejorar su desempeño en los cruces escolares, situación difícil para los alumnos que no les dan el paso, ya que la autoridad no hace acto de presencia diariamente.

Eloisa, 14 años, Segundo matutino

Percepción de otros actores de la vía pública

Moderador: *¿Cómo han visto a los policías de tránsito de la zona, creen que cumplen bien con su función?*

*Eloisa (2): Pues quien sabe pero ahora estaba escuchando en las noticias que **les dieron nuevo equipo, motos creo que les dieron, y pues ojalá que con eso ya se pongan las pilas y hagan mejor su trabajo...** por ejemplo los policías que se ponen aquí **no todos los días se ponen**, hay veces en que no y los carros ni te dejan pasar cuando quieres cruzar la calle...*

En el siguiente ejemplo comparte un comentario muy agudo de observación de un movimiento comúnmente reproducido por lo peatones – similar a lo que comentó Emilio-, y es que avanzan en la calle conforme se acercan los vehículos, para quedar con un margen mínimo al momento de que el carro les pasa por un lado, posicionándolos en una situación aún más vulnerable²²:

Percepción de otros actores de la vía pública

Moderador: *¿Han detectado algunos comportamientos en la gente que piensen pueden causar un accidente?*

Eloisa (2): *Muchas veces **al cruzar la calle cuando vienen carros se van acercando** (los peatones), en lugar de esperarse a que pase completamente, y eso **puede causar que los atropellen...** cuando las personas van cruzando la calle no se esperan a que pase completamente el carro, simplemente se van acercando esperando que pase el carro...*

Alumnos tercer año

Los ejemplos de los alumnos de tercer grado introdujeron algunos elementos que no se habían tomado en cuenta hasta ahora, a la vez que redundaron en algunos comentarios que ya se habían mencionado.

En el primer ejemplo, César expresa –de una manera muy coloquial- el ejemplo de cuando los automóviles rebasan a otros sin razón, lo cual genera situaciones de estrés entre conductores y peatones:

²² Recordando como se ha hecho referencia a lo largo de la presente investigación de que el peatón es el actor más vulnerable de la vía pública.

César, 14 años, Tercero matutino

Percepción de otros usuarios en la vía pública

Moderador: *¿Han detectado algunas actitudes que se repitan y puedan causar un accidente?*

César (3): *Que los “vatos” se meten así enfrente de ti, van en un carril y rebasan nomás porque se vienen “cagando”, como dice la gente...*

El siguiente ejemplo marca un punto importante dentro de las prácticas viales, el uso del cinturón de seguridad,²³ el cual según Carlos está condicionado a la presencia de la policía, de la cual opina debería ser más severa con quien no lo traiga puesto:

Carlos, 15 años, Tercero matutino

Percepción de otros usuarios en la vía pública

Moderador: *¿Ustedes piensan que los policías de tránsito cumplen bien su función?*

Carlos (3): *Deberían de estar parando a todas las personas porque hay algunas personas que no traen el cinturón...*

Moderador: *¿Creen que la gente lo usa por miedo a una multa, más que por su seguridad?*

Carlos (3): *Pues sí porque cuando no lo traen y ven una patrulla de “volada” se lo ponen...*

Cecilia ejemplifica con un buen sentido del humor la vulnerabilidad del peatón ante los vehículos, señalando que respetan más las reglas de tránsito, “porque si no te paras te atropellan”:

Cecilia, 15 años, Tercero matutino

Percepción de otros usuarios en la vía pública

Moderador: *¿Quién respeta más las señales de tránsito, los conductores o los peatones?*

²³ Más adelante analizaremos una categoría dedicada a la utilización del cinturón de seguridad.

*Cecilia (3): El que **va en la calle**, porque si no te paras te atropellan (risas)...*

La manera en la cual los jóvenes perciben a los otros usuarios de la vía pública es un indicador importante sobre sus comportamientos, puesto que los ejemplos mencionados son en cierta forma las guías que los mueven en la calle. Perciben muchas situaciones riesgosas y saben que hasta cierto punto se conserva un orden en la calle, aunque los hilos que lo mantienen unido son muy finos y en cualquier momento pueden romperse. El peatón que no se fija y se confía de la prudencia en los conductores es presa fácil para ser arrollado. El conductor que transita con exceso de velocidad y no utiliza el cinturón puede presentar más lesiones en caso de un accidente. La poca presencia o total ausencia de la policía fomenta una campaña de desprestigio y falta de confianza en la autoridad vial. Son situaciones simples, pero resultado de complejas maneras de percibir el mundo.

6.1.2 Diferenciación por sexo de comportamientos

Como ya se ha explicado en capítulos anteriores, el género es una categoría que permite diferenciar actitudes clave en la vía pública, pues moldea valores que terminan manifestándose de diversas maneras, por ejemplo el caso de los varones, quienes mueren a nivel mundial más que las mujeres debido a decesos catalogados como violentos. Diferenciar los comportamientos por sexo en los jóvenes, ofrece un vistazo a los roles de género que adoptan en la vía pública.

Alumnos primer año

Los alumnos en general compartieron experiencias diversas sobre las diferencias entre hombres y mujeres, que resultaron en un nutrido debate por parte de los jóvenes. Salieron en la plática algunas situaciones específicas, como el caso de pedir raite, que es una práctica predominante en los varones.

Aarón comentó que los hombres se comportan de maneras imprudentes sólo por llamar la atención, sin ninguna razón en especial:

Aarón, 12 años, Primero matutino

Moderador: *Volviendo al tema de las actitudes en la calle, ¿por qué creen por ejemplo, en el caso de los hombres, que actúan como comentaron, con ese reto peligroso?*

Aarón (1): *Porque quieren **llamar la atención** de los demás...sólo por hacerlo...*

Armando indicó que la imprudencia en la vía pública es un rasgo predominante en los hombres, quienes la ponen en práctica con bastante frecuencia, sobre todo con el ejemplo de los raites ya mencionado²⁴:

Armando, 12, Primero matutino

Comentario

Moderador: *Armando, ¿quién piensas que es más imprudente en la calle, hombres o mujeres?*

Armando (1): **Hombres...***por la Reforma también vi uno (pickup con estudiantes de raite) que se estaban, se subieron y se paró para pasar el bulevar López Portillo, y ahí **se bajaron a media calle...***

²⁴ El caso los raites es una situación muy común y peligrosa para los hombres que puede terminar en serios daños a la salud producto de una caída del vehículo en movimiento.

Las mujeres también estuvieron de acuerdo en que los hombres mostraban actitudes más arriesgadas en la vía pública, y que de hecho ellas son más prudentes en la calle. Anastasia señaló algo similar en su ejemplo:

Anastasia, 13 años, Primero matutino

Moderador: *¿Quién se fija más al andar en la calle, hombres o mujeres?*

*Anastasia (1): Pues según ellos acá muy “machitos” y que no se qué, y se avientan (a la calle) y les vale... además no es cierto, **nosotras ponemos más atención** y ellos se avientan en medio de la calle y nosotras no...*

Delia señaló otras actitudes que ha observado en los hombres, como lo es el golpear los carros cuando pasan frente a la escuela a esperar a los alumnos²⁵. Opinó que los raites en las mujeres son sólo cuando van los padres de familia y se llevan solamente a las amigas de su hija, con lo cual se supone que se toman medidas de seguridad mínimas para que no vayan a caer.

Delia, 13 años, Primero matutino

Diferenciación por sexo en la vía pública

Moderador: *A ese tipo de actitudes me refiero, aquéllas que hacen los hombres o las mujeres y que tanto a uno u otro les pueden causar un accidente...*

*Delia (1): Comienzan a **pegarle al carro**... los hombres... yo **no he visto ninguna mujer que pida raité**; he visto de que pues el papá viene y **hay veces que se van atrás las muchachas** porque viene la mamá y no caben enfrente, pero no he visto que pidan raité las mujeres...*

Alumnos segundo año

²⁵ En las horas de salida se crea un congestionamiento de automóviles frente a la escuela, por lo cual tienen que circular de una manera más lenta de lo normal. Estos momentos algunos jóvenes hombres los aprovechan para divertirse golpeando los carros ya sea con las mochilas o con las manos y molestar a los conductores, los cuales por estar en circulación no pueden detenerse y hacer algo al respecto.

Los alumnos de segundo grado tuvieron ideas similares en cuanto a la mayor irresponsabilidad de los hombres en la vía pública, aunque hubo algunos comentarios variados e incluso una alumna mencionó la equidad de género como una necesidad, tema que no surgió en ningún otro momento de la plática.

En el siguiente ejemplo se puede apreciar como es justificada la velocidad al manejar según la práctica con la que cuente el conductor – hombre-. Es decir, la construcción que se tiene sobre el ser hombre cuenta con elementos de superioridad que se ven reflejados en muchos ámbitos, y la conducta vial no es la excepción:

Bernardo, 14 años, Segundo matutino

Diferenciación por sexo en la vía pública

Moderador: ¿Y qué diferencia has visto en general entre hombres y mujeres?

Bernardo (2): Pues que sí los hombres van un poquito más rápido, ***pero como que tienen más práctica*** y por eso andan en alta velocidad...

La imagen de la mujer en el volante generalmente es de descuido, y en el siguiente ejemplo Bartolo le añade situaciones cotidianas que se pueden observar en la vía pública, como el llevar a los bebés o niños pequeños sin la protección necesaria. Se refiere a las mujeres de una manera despectiva, lo cual es una actitud normalizada entre ellos, la trillada “guerra de los sexos” está más que presente en la juventud. También mencionó el ejemplo de manejar hablando por el teléfono celular, indudablemente uno de los principales distractores de los conductores:

Bartolo, 14 años, Segundo matutino

Diferenciación por sexo en la vía pública

Moderador: Continuamos con las diferencias entre hombres y mujeres...

*Bartolo (2): Las mujeres **son muy “burras”**... (risas y escándalo)... Si llevan a los niños (pequeños en el carro) no les ponen el cinturón, los llevan en los brazos...y van hablando por teléfono...*

La manera en la cual se identifican los hombres los hace sentirse responsables de ciertas actitudes referentes a la rebeldía o a la irresponsabilidad en la vía pública. Emilio “confiesa” de una manera muy natural que los hombres son más imprudentes –utiliza la palabra “creídos”-, argumentando que lo sabe a ciencia cierta porque él es hombre. Es decir, el hecho de ser hombre representa la universalidad del saber, y esa seguridad es la que se ve reflejada en las actitudes de riesgo que demuestran en las calles.²⁶

Emilio, 14 años, segundo matutino

Diferenciación por sexo en la vía pública

Moderador: *Y cuando salen de la escuela y observas a tus compañeros, ¿quién es más imprudente?*

*Emilio (2): Yo creo que pos los hombres, los hombres son más creídos, sinceramente sí, uno porque es hombre, **uno sabe porque es hombre**...*

Las mujeres tienen una imagen negativa de la manera de proceder en la vía pública por parte de los hombres, implicando que las mujeres son más cuidadosas para manejar y en general en todas las actividades. Es una idea estereotipada de lo que “debe ser” el hombre y la mujer, que desarrollan durante toda la vida y les forma sus construcciones sociales. Blanca compartió esta idea y la ejemplificó comparando los comportamientos de su mamá y papá:

²⁶ Más adelante se analizarán algunas actitudes de riesgo en un apartado especial.

Blanca, 14 años, Segundo matutino

Diferenciación por sexo en la vía pública

Moderador: Continuamos con las diferencias entre hombres y mujeres...

Blanca (2): Los hombres son más **“atrabancados”** que las mujeres, ellos manejan más recio y **son más descuidados**...las mujeres manejan más despacio que los hombres...**mi papá maneja muy recio y mi mamá no...**

En el siguiente ejemplo se menciona por primera vez la cuestión de la equidad de género, a lo cual no le dieron mucho seguimiento en la plática. Al parecer no tomaron muy en cuenta esta idea, pero con una persona que esté consciente de ello puede marcar la diferencia en el futuro cercano. Eloisa comentó que aunque las mujeres por “naturaleza deben ser más delicadas”, cree firmemente en la equidad de género, con lo cual se podrían liberar de estereotipos y realizar actividades y comportamientos que hasta este momento se piensan propias de un sexo:

Eloisa, 14 años, Segundo matutino

Diferenciación por sexo en la vía pública

Moderador: ¿quiénes son más aventados, hombres o mujeres?

Eloisa (2): Y se supone que por **naturaleza** deben ser más **delicadas**... (las mujeres)

Diferenciación por sexo en la vía pública

Moderador: ¿Crees que hombres y mujeres tienen las mismas actitudes?

Eloisa (2): Pues yo creo que debe de haber **equidad de género**²⁷, que no deben clasificarse por...

Moderador: Okey, piensas que debe haber equidad, pero en la realidad ¿qué es lo que ves?

Eloisa (2): Pues en realidad, pues sí, muchas veces los hombres no pueden hacer cosas como por ejemplo llorar, porque les hacen burla, o las mujeres no

²⁷ Eloisa fue la única persona en todas las entrevistas que mencionó el tema de la equidad de género.

*pueden jugar futbol, y aunque quieran jugar, porque luego les andan diciendo cosas, o sea, **se clasifican de volada...***

Alumnos tercer año

Por su parte, los alumnos de tercer grado ofrecen intervenciones también variadas, sin embargo la noción de ser hombre también aparece como factor de riesgo, puesto que en los ejemplos siguió representándose como el más irresponsable. En el siguiente ejemplo César intervino con una idea similar:

César, 14 años, Tercero matutino

Diferenciación por sexo en la vía pública

Moderador: *A ver César, ¿qué diferencias ves?, ¿quienes son más irresponsables?... (hombres o mujeres en la calle)*

César (3): ***Irresponsables los hombres, desgraciadamente...***

En el ejemplo anterior, César toma la irresponsabilidad de los hombres como algo fuera del alcance de ellos, que no pueden controlar. “Desgraciadamente” aparece como un arrepentimiento a medias, pues el ser hombre cuenta con más privilegios para ir en contra de las reglas en el mundo de estos estudiantes.

En la siguiente intervención Carlos invirtió los comentarios acerca de la irresponsabilidad y expresó que las mujeres ponen menos atención que los hombres al manejar:

Carlos, 15 años, Tercero matutino

Diferenciación por sexo en la vía pública

Moderador: *Continuamos con las diferencias entre hombres y mujeres...*

Carlos (3): Las mujeres son las que menos ponen atención porque cuando se van maquillando o algo también ocurren muchos accidentes...

Las mujeres de tercer año opinaron sobre las actitudes de sus compañeros, volviendo a ejemplificar el asunto de los raites, como lo hizo Cecilia, quien mencionó las “payasadas” realizadas por los hombres en la vía pública:

Cecilia, 15 años, Tercero matutino

Diferenciación por sexo en la vía pública

Moderador: *¿Quién creen que sea más imprudente, hombres o mujeres?*

Cecilia (3): Los hombres en la calle son más imprudentes que las mujeres... por ejemplo los hombres son así de que para llamar la atención se ponen en medio de la calle a hacer “payasadas”, así son bien ridículos...la otra vez se pusieron a pedir raite unos hombres y uno iba ahí con el pie colgando, se le cayó el teni y todos unas “curotas”...

En el siguiente ejemplo Frida mencionó una cuestión que percibió en la actitud de los hombres: la falta de respeto. Esta carencia de consideración por el prójimo puede ser una causa negativa importante dentro de la construcción de las prácticas viales, pues los jóvenes crecen normalizando comportamientos inapropiados²⁸ que devienen en accidentes. Frida también mencionó una cuestión a tomarse en consideración: que ella como mujer no pide raite porque no confía en el respeto que pueda obtener de parte de los hombres.

²⁸ El término inapropiado no se utiliza desde una posición moralista sobre lo “correcto” o “incorrecto”, sino como las acciones que eventualmente pueden ser consideradas como factores de riesgo.

Frida, 15 años, Tercero matutino

Diferenciación por sexo en la vía pública

Moderador: (Continué con el tema de cómo la sociedad les inculca ciertas reglas o actitudes que deben de seguir por ser hombres o mujeres), por ejemplo en la calle, ¿por qué las mujeres piden menos raítes?

Frida (3): Porque **los hombres no respetan**, o sea, si los hombres respetaran fuera diferente; no te puedes subir a cualquier carro porque si no te violan, te matan ahí mismo...

Moderador: ¿Entonces es una cuestión de respeto?

Frida (3): Pues por una parte sí, porque si, si o sea **si los hombres respetaran, tuviera la confianza de decir “voy a pedir raite”...**

Entre las construcciones que tienen los jóvenes acerca de los comportamientos en la vía pública, sobresalen aquellas que marcan al hombre como un factor de riesgo. Las mujeres siguen percibiéndose bajo el estereotipo de la prudencia en la calle, aunque también al volante pasan como las “despistadas”. Es decir, las preconiciones y cargas culturales sobre los roles masculino y femenino sí hacen una diferencia en la manera de comportarse en la vía pública, con repercusiones importantes, como en el caso de la salud al accidentarse debido a las actitudes de riesgo tomadas.

6.1.3 Experiencias como usuarios de la vía pública

Este es otro punto esencial para la presente investigación, pues aquí se trata de diferenciar las experiencias de los jóvenes en la vía pública en cualquiera de las tres facetas posibles. Algunas de las respuestas pueden entrar en las categorías de percepciones, o identidades, pero no hay que olvidar que estos puntos están finamente conectados y que todos interactúan

para llegar a una misma respuesta, que es la de lograr un acercamiento al cómo los jóvenes construyen sus prácticas viales.

En este punto se destacan especialmente las experiencias de los jóvenes como conductores, pues aunque sus edades están muy por debajo de los lineamientos oficiales para obtener un permiso de manejo, casi todos ellos alguna vez han tenido la oportunidad de conducir un vehículo. Con los elementos que hemos revisado de percepciones y los que se analizarán más adelante, podemos encontrar pruebas suficientes para deducir que ninguno de ellos cuenta con el aprendizaje adecuado para transitar de una manera segura al volante, puesto que los ejemplos en los cuales se influenciaron son aquéllos mencionados por ellos mismos como irresponsables.

Alumnos de primer año

Entre los alumnos más pequeños las experiencias fueron muy variadas, e incluyeron los tres tipos de ejemplos ya mencionados –peatones, conductores y pasajeros-.

La pregunta principal que se vinculó a la experiencia como peatones fue el que describieran el trayecto a la escuela en un día normal. Aarón lo describió de una manera muy precisa, indicando que en su experiencia sí le dan el paso cuando así lo necesita:

Experiencia como peatón

Aarón, 12 años, Primero matutino

Moderador: ¿Quién me puede contar un día normal de trayecto de la casa a la escuela?

*Aarón (1): Vivo en la Plan de Ayala²⁹... hay poquitos carros en la mañana y esos pasan más o menos rápido y casi ninguno pasa por calles de casa, solamente por la Reforma...A mí **me dan el paso siempre que voy**...*

El siguiente es un caso peculiar de Damián, en el cual tuvo una experiencia como pasajero un tanto incómoda, todo resultado de pedir raite a alguien que se le hizo gracioso jugarles una broma pesada a los muchachos que llevaba:

Experiencia como pasajero

Moderador: *(Sobre pedir raite)*

Damián (1): No, yo ya no vuelvo a pedir raite... (risas)

(Voces generales): Ya le dio miedo... (risas)

Damián (1): Porque una vez veníamos de con un primo, veníamos tres primos, y un primo como es muy aventado, empezó a pedir raite, y sí, nos dieron raite, “¿para dónde van?”, “para acá, pa’ la Ley 57”, y dio vuelta y dio más recio pa’ que no nos bajáramos, y nos dejaron ahí en la soli³⁰... (risas)

Diego, en el siguiente comentario expresó cómo fue la primera vez que manejó un vehículo. Curiosamente el aprender en espacios abiertos –ranchos, estacionamientos, o en las afueras de la ciudad- es al parecer la manera más frecuente de hacerlo, más que entrar en un escuela especializada en ello. Los padres son los encargados de esta función de enseñanza, más con los hombres, lo cual es casi una tradición.

En la última parte Diego mencionó el miedo que sintió la primera vez que manejó:

Diego, 13 años, Primero matutino

Experiencia como conductor

Moderador: *Diego, ¿ya sabes manejar?*

²⁹ Unas cuatro cuadras al Norte de la secundaria.

³⁰ Bulevar Solidaridad, varios kilómetros de distancia más de donde querían llegar.

Diego (1): Pues no tanto, pero he **agarrado**³¹ **un carro en un pueblo**, allá en el rancho...

Moderador: ¿Quién te enseñó?

Diego (1): **Mi papá**, se sienta a un lado de mí

Moderador: ¿Desde que edad te presta el carro?

Diego (1): Pues ahora...

Moderador: ¿Qué sentiste la primera vez que agarraste un carro?

Diego (1): Pues **miedo porque es la primera vez que agarraba un carro**...

De las mujeres se escogió el siguiente ejemplo, en el cual Delia explicó que le prestan el carro desde los diez años. Esta edad para manejar debe encender focos rojos en la sociedad, -incluso llegar a ser una investigación aparte-, puesto que no hay una coherencia entre lo que la ley dispone y la realidad de los jóvenes –niños, de hecho- por lo que es de suma importancia conocer las consecuencias. Delia comentó también el miedo que sintió la primera vez que manejó, ejemplo que se repitió con frecuencia entre los demás testimonios:

Delia, 13 años, Primero matutino

Experiencia como conductores

Delia (1): Sí, **desde los diez me lo prestaba mi papá** pues, pero él se ponía a un lado, pues ya ahora me lo suelta a mí de que vamos a un rancho que tiene ahí pues él me lo presta ahí, o vamos a Moctezuma y ahí me lo presta en Moctezuma y yo lo llevo...

Moderador: ¿Qué sentiste la primera vez que manejaste?

Delia (1): Pues **mucho miedo** porque, pues sentía que iba a chocar...

Moderador: ¿Y querías manejar o te obligaron?

³¹ “Agarrar el carro” es una expresión coloquial utilizada en vez de “manejar un carro”. Esta expresión fue utilizada tanto por los alumnos como por mí en las entrevistas, para establecer un diálogo de más confianza con ellos.

*Delia (1): No, **yo quería manejar**, de hecho todo el día le había dicho a mi papá “quiero manejar, quiero manejar”, y ya me lo soltó y casi choco, mi papá metió la mano me acuerdo y pues ya le dio vuelta...*

Alumnos segundo año

Los ejemplos de los alumnos de segundo grado no variaron mucho de los anteriores, esto se puede explicar porque las experiencias que están comentando, sobre todo las de conductores, se realizaron en edades similares.

Bernardo compartió su experiencia como conductor, aludiendo a cómo no tuvo miedo, sino más bien expresó la emoción al manejar por primera vez, al igual que su hermano:

Bernardo, 14 años, Segundo matutino

Experiencia como conductor

*Bernardo (2): Pues, cuando mi papá enseñó a manejar a mi hermana yo veía que agarraba el carro así con miedo, porque hasta **ella decía que tenía miedo**, y cuando enseñó a mi hermano pues no, **hasta emoción tenía...Y sí yo aprendí a manejar así... (sin miedo)***

Por su parte, Emilio añadió un elemento a la experiencia como conductor, y es la de manejar en exceso de velocidad. Este es uno de los factores de riesgo más conocidos en la vía pública, y una de las soluciones más sencillas para evitar accidentes. A sus 14 años, Emilio explicó que es difícil manejar la velocidad con la cual transita, pues según él desde la perspectiva del conductor no se “siente”:

Emilio, 14 años, segundo matutino

Experiencia como conductor

Moderador: Emilio

*Emilio (2): Yo sí he manejado, pero **mientras tú vas manejando no sientes la velocidad**, pero tu copiloto se va muriendo, pero me ha enseñado mi “papá”, y cuando manejo me dice que le baje, porque no la sientes tú la velocidad, aunque digas que la sientes...*

Moderador: *¿Creen que tienen la suficiente prudencia para manejar y experiencia?*

Emilio (2): Depende ¿no? de uno, no va andar como loco...

En el caso de las mujeres, las opiniones y experiencias varían con respecto a los hombres, aunque no en todos los casos. Berenice, de segundo grado, expresó el miedo con el cual conduce aún en la actualidad. En su testimonio también apareció un elemento importante que ofrece una explicación al porqué los padres permiten que los jóvenes manejen, y es para enviarlos a diversas tareas en la calle, o “mandados”, como ella los llama:

Berenice, 14 años, Segundo matutino

Experiencia como conductor

Moderador: *¿Quién más? (ha manejado)*

*Berenice (2): A mi me enseñó mi papá el año pasado... a mi **la verdad sí me da miedo todavía**, porque he visto pues (accidentes)...*

Moderador: *¿Cuando lo agarras siempre te da miedo?*

Berenice (2): A veces, sí...

Moderador: *¿Y a dónde vas?*

*Berenice (2): Pues **nomás voy a “mandados” cerquita de la casa**... a veces voy yo y mis hermanos y a veces sola...*

Blanca expresó también la situación en la cual la envían a realizar encargos en el carro:

Blanca, 14 años, Segundo matutino

Experiencia como conductor

Moderador: ¿Alguien más ha manejado?

Blanca (2): Mi papá me enseñó a manejar desde los trece... **no agarro mucho el carro, nomás cerquita de la casa, nomás cuando es necesario un “mandado”...**

El siguiente comentario ejemplifica la emoción experimentada por algunos jóvenes el momento que aprendieron a manejar, aunque llevada un poco al extremo de la exageración. Edith, según contó, tuvo la promesa de su padre para enseñarla a manejar desde que tenía siete años, el cual le dijo que a los catorce lo haría. Para ella fue un momento cumbre de su vida estar al volante, y compartió su satisfacción en la siguiente intervención:

Edith, 14 años, Segundo matutino

Experiencia como conductor

Edith (2): (empezó a contar su anécdota emocionada) Pues a mí **desde que tenía siete años me prometió mi papá que a los catorce me iba a enseñar a manejar**, y yo bien desesperada y un amigo después de que cumpliera los catorce el 22 de enero cumplí años, y “deste” y fuimos al Real del Alamito y ahí con un “Tsurito”³², y ya ahí al principio se subió conmigo ¿no? y primero –a mi tía también le estaba enseñando- ya lo agarré yo y no primero muuuy lento, y luego después ya que le metí tercera ¡zuum! bien rápido (se emociona más), y luego pasé por el terreno en donde estaba mi familia, y pasamos y ahí me acuerdo que todos mis primos acá “ay mira la Edith”, **y ya que me bajé me dijeron que me veía como “ohh” así ¿no?** (cara de satisfacción), bien curada...

Moderador: ¿Y qué sentiste la primera vez que manejaste?

Edith (2): No pues como **adrenalina...**

³² Tsuru, auto compacto de transmisión estándar de la marca Nissan.

Tal adrenalina mencionada por Edith es el elemento que quizá conduzca a los jóvenes de su edad –más los hombres- a tomar actitudes desfavorables que los conduzcan a accidentarse en mayor frecuencia. El punto fundamental de esto no es el número de accidentados, sino la edad tan crucial en la cual acontecen, y las consecuencias tanto para ellos como para sus familias.³³

En el siguiente ejemplo Eloisa opinó sobre la edad prudente para aprender a manejar, que curiosamente es aquella en la cual se encontraban al momento de la entrevista. También mostró algo de conocimiento sobre los permisos legales a los 16 años:

Eloisa, 14 años, Segundo matutino

Experiencia como conductores

Moderador: *¿Creen que tienen la suficiente prudencia para manejar y experiencia?*

*Eloisa (2): Yo pienso que es bueno que aprendan a manejar desde antes porque **creo que a los dieciséis ya te dan una licencia**, con el permiso de tus padres, y pues si quieren aprender bien **que aprendan desde los catorce aproximadamente**, pues es la edad para aprender...*

Alumnos tercer año

Los alumnos de tercer año compartieron historias similares, pero hubo algunos casos que vale la pena revisar por su singularidad.

El primero de ellos fue César, quien de todas las pláticas fue aquél al cual le enseñaron a manejar desde una edad muy temprana. Dijo haber aprendido a los ocho años,³⁴ lo cual puede resultar sorprendente sobre todo por la fijación de algunos padres de que sus hijos manejen tan pequeños.

³³ Recordemos el ejemplo del joven que quedó sin brazo, o de los tres hermanos que fallecieron en un choque.

³⁴ Delia de primer año había sido la más joven en la plática en aprender a manejar, contando con 10 años cuando sucedió.

¿Será que les urge fuerza de trabajo para enviarlos a encargos, o simplemente es una cuestión cultural, algo así como una tradición? También llama la atención este caso, pues aseguró utilizar diariamente el carro de su casa para pasearse o realizar algún encargo:

César, 14 años, Tercero matutino

Experiencia como conductor

César (14 años): A mi me enseñaron desde los **ocho años** en un campo de béisbol, luego en la calle, luego estacionarse... **agarro el carro casi todos los días...**

Moderador: ¿Qué sentiste cuando manejabas tan pequeño?

César (3): Al principio **casí no veía en el volante...** mi "apá" me decía nomás, y luego me ponía nervioso, como mi "apá" es corajudo cuando no haces las cosas bien, y te ponía bien nervioso si vas a dar la vuelta bien, si no vas a chocar con la banqueta o con un poste...

Moderador: ¿Y para qué crees que te enseñó a manejar tan chiquito? (su padre)

César (3): Por que soy el menor, y mi mamá no maneja, aunque tiene su carro...

Moderador: ¿Eres el menor de tu casa?

César (3): Hay una más chica, yo soy el menor de los hombres

Moderador: ¿Y tus hermanos mayores manejan también desde chicos?

César (3): Sí, desde los diez, once, **yo fui el más chico en agarrarlo**

Moderador: ¿Te lo presta tu papá a ti solo?

César (3): Sí, **así nomás se lo pido, le llamo por teléfono y le digo...**

Moderador: ¿Y a dónde vas? (en el carro)

César (3): A la tienda, con las chamacas, al cine, no sé...

Moderador: ¿Cómo es andar en la calle en el carro?

César (3): Lento porque si chocas tú tienes que pagar el carro...

Moderador: Cuando hay mucho tráfico ¿te pones nervioso?

César (3): **Pues un poco nervioso, pero tampoco tanto...**

En la plática surgió otro ejemplo del joven como pasajero. Aquí Carmen, de tercero, expone su perspectiva de sus observaciones cuando su madre la lleva a la escuela, la cual se pone muy nerviosa por el tráfico congestionado y las actitudes de los demás conductores, quienes no tienen la menor consideración al volante:

Carmen, 14 años, Tercero matutino

Experiencia como pasajero

Moderador: ¿Alguien que venga en carro?

*Carmen (3): A mi me trae mi mamá, **todo mundo ahí anda rebasando** y así, o sea está muy así como que, **mi mamá se asusta mucho** porque hay mucho tráfico (por la calle General Piña) en las mañanas...*

Carmen también compartió su experiencia como conductora, pero desde su perspectiva, aunque sí sabe manejar, no comparte la idea de que enseñen a las personas tan pequeñas a hacerlo, sobre todo por la idea de irresponsabilidad al volante, como ella lo expresó, que les “entra la loquera”:

Experiencia como conductor

Moderador: ¿Cuándo empezaron a manejar?

Carmen (14 años): Desde primer año me enseñaron...

Moderador: ¿Crees que es prudente que les enseñen a manejar de doce, trece años?

Carmen (3): Pues no porque hay veces que, a un niño le enseñaran a manejar, y que se vaya cuando no esté la mamá o un papá...

Moderador: ¿Crees que un adolescente como ustedes tenga la madurez de manejar un carro?

*Carmen (3): **No porque nos entra la “loquera”** de que así “ay, dale más recio” y así pues no...*

Este apartado mostró información relevante sobre las distintas facetas del joven en la vía pública, lo cual es esencial para dar respuesta a algunas cuestiones sobre su comportamiento. Un punto que llamó la atención más que otros fue la experiencia de la gran mayoría como conductores regulares. Esta condición no debe pasar desapercibida, ya que los alumnos muestran signos de inmadurez e imprudencia en sus discursos, lo cual se refleja en su manera de manejar, infringiendo leyes, como el caso del exceso de velocidad y la falta de utilización del cinturón de seguridad. Lo más alarmante quizá sea la posición de los padres de familia como facilitadores de los vehículos, pues ellos están fomentando un contexto en el cual los más afectados son los jóvenes vía lesiones de tránsito.

6.1.4 Seguridad vial

El propósito de este apartado radica en aproximarse a lo seguros o inseguros que se puede sentir los jóvenes en la vía pública, y sobre todo diferenciar entre transitar a pie o en vehículo. Estos comentarios tienen que ver directamente con la noción que se han formado sobre lo que es un accidente, y la manera en la cual piensan estar más lejos de la posibilidad de estar envueltos en uno.

Alumnos de primer año

Los alumnos de primer año compartieron sus experiencias y añadieron elementos que en una primaria instancia rompieron con la idea que como investigador tenía, sobre todo de algunos que se sienten más seguros como peatones, cuestión que no hubiera imaginado. Aún así las ideas estuvieron divididas, y es lo que le dio más riqueza al debate.

El primer ejemplo es de Damián, quien abrió la ronda de respuestas asegurando que tanto en carro como a pie se sentía seguro, argumentando de una manera rápida cada uno de sus puntos:

Damián, 12 años, Primero matutino

Moderador: *¿Cómo se sienten más seguros en la calle, a pie o en carro?*

Damián (1): *En **las dos cosas**, seguro en carro porque traen **cinturón y bolsas de aire** y eso, y a pie porque si viene un carro y en, en carro no puedes salir así corriendo y en carro, que diga, **a pie sí puedes salir corriendo...***

En el caso de las mujeres un ejemplo significativo fue el de Dora, a quien cualquiera de las dos situaciones –andar en carro o a pie- le pareció igual de inseguro:

Dora, 13 años, Primero matutino

Moderador: *¿Cómo se sienten más seguros en la calle, a pie o en carro?*

Dora (1): *Yo me siento de las dos maneras porque mira, cuando vamos en el **carro**, pues el pendiente de que vayas a **chocar** o algo, y cuando vas **caminando** que te **echen el carro encima** porque ya ha pasado...*

Alumnos segundo año

Los casos presentados por los alumnos de segundo año fueron muy variados en cuanto a opiniones, aunque predominó la idea de la inseguridad en la vía pública.

Bernardo señaló la situación en la cual tanto conductor como peatón transitan distraídos, una combinación peligrosa y de consecuencias lamentables sobre todo para el último:

Bernardo, 14 años, Segundo matutino

Moderador: *¿Seguro o inseguro? (el trayecto de la casa a la escuela)*

Bernardo (2): ***Inseguro, por el tráfico***, a veces cuando uno viene caminando estamos distraídos, y el que viene manejando viene pensando en otra cosa...

En la mente de Emilio, el transitar como peatón es toda una aventura de acción, en la cual se puede lanzar de un lado a otro en una situación de peligro. El ser peatón es más seguro porque le da la sensación de movilidad, mientras que en el carro no se “tiene el control completo”:

Emilio, 14 años, segundo matutino

Seguridad en la calle

Moderador: *¿Pero cómo te sientes más a gusto, a pie o en carro?*

Emilio (2): *Yo creo que a pie es más seguro por el hecho de que en el **carro tú no tienes el control completo** del carro y a pie te puedes tirar para otra parte, tienes chanza, y el carro no lo puedes mover...*

Eloísa expresó que se aunque se siente más segura en carro, paradójicamente indicó que se está más propenso a sufrir daños de otro tipo dentro de un vehículo:

Eloísa, 14 años, Segundo matutino

Seguridad en la calle

Moderador: *¿Pero cómo te sientes más a gusto, a pie o en carro?*

Eloísa (2): *Para mí se me hace que **es más seguro andar en carro**, aunque es cierto que estás propenso a accidentes así como choques, cuando estás a pie aparte de que te atropellan, que **creo yo que sufres más daños que si vas en un carro**, estás propenso a que te asalten y que te pasen más cosas...*

Alumnos tercer año

En tercer año la mayoría contestó con pesimismo que la inseguridad se vive tanto como en carro como a pie.

César explicó la manera en la cual pierden la prudencia y concentración al ir tarde a la escuela,³⁵ con lo cual transitan apurados y sin fijarse en el trayecto:

César, 14 años, Tercero matutino

Seguridad en la calle

Moderador: *¿Seguro o inseguro? (el trayecto de la casa a la escuela)*

César (3): *Inseguro, porque cuando tienes tiempo van tranquilos, pero **cuando vienes tarde te vas a 100 por hora...***

En los dos ejemplos siguientes, Fabián y Flor expresaron el pesimismo que ya habíamos detectado anteriormente. Este elemento de lo inevitable puede ser una pieza clave en la formulación de sus expectativas en la vía pública, detonando una serie de valores que les permite comportarse de la manera en la cual lo hacen por no tener una idea fija de seguridad en la vía pública. Es decir, ¿para qué cuidarse si de todos modos cualquier cosa puede pasar?:

Fabián, 15, Tercero matutino

Seguridad en la calle

Moderador: *¿Pero cómo te sientes más a gusto, a pie o en carro?*

Fabián (3): *Igual, en alguna de las dos **te van a atropellar o vas a chocar...***

Flor, 15 años, Tercero matutino

Seguridad en la calle

Moderador: *¿Cómo se sienten más seguros en la calle, a pie o en carro?*

Flor (3): *Sí pues **como quiera suceden los accidentes...***

³⁵ En una de las partes omitidas de la entrevista este fue un punto que se trató. El ir apurados o tarde para la escuela es una acción muy común para la mayoría de los estudiantes que se entrevistaron.

Las opiniones divididas en torno a la seguridad vial muestran un debate en el cual no hay ganadores, pues en realidad las condiciones adversas en la vía pública son una realidad, como ya se ha planteado en el capítulo 4, sobre los resultados de las observaciones. Los jóvenes al parecer se sienten más seguros como peatones, pero esta idea también fue debatida por ellos mismos. Una cuestión para reflexionar es la actitud pesimista que mostraron algunos de los entrevistados, al definir su trayecto en la vía pública principalmente como azaroso, e imposibilitándose en primera instancia a poner de su parte y mejorar ciertas cuestiones que sí dependen de ellos, como el caso de las actitudes imprudentes.

6.1.5 Conocimiento vial

Si estamos intentando adentrarnos en la manera del cómo han ido construyendo las prácticas viales los jóvenes, es indispensable tener un panorama sobre el conocimiento vial con el que cuentan y de dónde lo adquirieron. Lo más importante es saber si cuentan con las herramientas “oficiales” del conocimiento para transitar en la vía pública, y si es así, el porqué no siempre ponen en práctica dicho saber.

Alumnos de primer año

La pregunta que se elaboró fue enfocada al conocimiento vial como peatones. Aunque muchos de ellos indicaron manejar y utilizar el automóvil con frecuencia, indudablemente el caminar es su manera más recurrente de transporte.

Las reglas mencionadas –por quienes las conocían- tuvieron que ver más que nada con la manera de cruzar las calles.

Por ejemplo Damián ejemplificó la manera de utilizar el cruce peatonal³⁶, el cual como se ha visto en el capítulo anterior, queda inutilizado a ciertas horas por los carros que se estacionan frente a él. Aún así se demuestra que al menos tienen la noción de la utilización de dicho cruce, y su falta de uso responde a otras cuestiones:

Damián, 12 años, Primero matutino

Moderador: *¿Alguien conoce las reglas de tránsito para peatones, o sea la gente que anda a pie en la calle?*

Damián (1): *Que **tienes que pasar por las rayas amarillas**, que cuando no “haiga” carros poder pasar, y si vienen los carros despacito ya meterles el alto...*

El siguiente par de ejemplos, -Diego y Delia-, tienen en común el reconocer poco conocimiento vial, -comentario recurrente en la plática- lo cual se puede interpretar como una carencia sustancial que puede estar perjudicando la posibilidad de una sociedad mejor informada y más responsable en la vía pública³⁷:

Diego, 13 años, Primero matutino

Moderador: *¿Alguien conoce las reglas de tránsito para peatones, o sea la gente que anda a pie en la calle?*

Diego (1): *Pues sí, algunas, muy pocas, como la de poder pasar en los semáforos que tienen unos monos³⁸ para poder pasar...*

³⁶ En el tiempo que se elaboraron las observaciones y entrevistas, solamente estaba el cruce peatonal que no es propiamente para la escuela, sino para los usuarios del HIES.

³⁷ Más adelante veremos el apartado “Disposición al cambio”, en el cual descubriremos un poco si los alumnos están dispuestos a aprender las reglas y sobre todo a cumplirlas.

³⁸ Semáforos peatonales.

Delia, 13 años, Primero matutino

Moderador: *¿Alguien conoce las reglas de tránsito para peatones, o sea la gente que anda a pie en la calle?*

Delia (1): Pues yo me sé poquitas, por ejemplo las que ella dijo ³⁹, pero pues a mí me las enseñaron en la primaria...

Alumnos segundo año

Los alumnos de segundo grado tuvieron una buena participación aportando nuevos elementos a la plática. Uno de ellos fue la opinión sobre quiénes eran las personas que debían encargarse de la educación vial. Bernardo opinó que es tarea de los padres, además que indicó una de las enseñanzas que a él le habían dado:

Bernardo, 14 años, Segundo matutino

Moderador: *¿Quién creen que tenga la obligación de enseñarles las reglas de tránsito, sus padres, maestros, policías?*

*Bernardo (2): **Los papás...***

Moderador: *¿Qué les han enseñado sus padres sobre el tránsito?*

*Bernardo (2): **Voltear a los dos lados...***

Emilio contestó acerca de cómo ha ido construyendo la manera de moverse en la calle, lo cual más bien ha sido una especie de situación prueba-error:

Emilio, 14 años, segundo matutino

Conocimiento vial

Moderador: *¿Alguien conoce las reglas de tránsito para peatones, o sea la gente que anda a pie en la calle?*

³⁹ Sobre la enseñanza que les dieron a algunos alumnos en el parque “La Burbuja”. Este ejemplo lo dijo Eloísa, de segundo grado y se verá más adelante.

*Emilio (2): No pos **la misma experiencia de que te vayan a machucar**, cruza la calle cruzado así y no te das cuenta, no volteas a los lados y te pitan y...*

Emilio además tuvo un aporte muy acertado, al comparar la enseñanza vial con los valores, los cuales deben ser inculcados por los padres como algo que perdura, “que sea como algo para siempre”:

Conocimiento vial

*Emilio (2): (La enseñanza vial) Son como los valores, **tienen que inculcártelos tus padres**, que te vayan enseñando, que sea como algo de siempre...*

Eloísa identificó un lugar en la ciudad en el cual ella aseguró haber aprendido las reglas de tránsito, se trata del parque recreativo “La Burbuja”, en donde se instaló un área especial que asemejaba la vía pública pero en pequeño, con policías y vehículos equipados:

Eloisa, 14 años, Segundo matutino

Conocimiento vial

Moderador: *¿Alguien conoce las reglas de tránsito para peatones, o sea la gente que anda a pie en la calle?*

*Eloisa (2): Pues se supone que cuando cruzan las esquinas por las franjas, también en los semáforos que hay ¿no? de que una manita verde ya puede pasar... **Donde dan muy buenas clases y que te enseñan bien y es divertido aparte es en la “Burbuja”**, que hay uno donde hay como carritos en un set, y uno se viste, se supone que uno entra como peatón, otro como policía de tránsito y otro como conductor...*

Moderador: *¿Te llevaron en la primaria?*

Eloisa (2): Sí...

Moderador: *¿Y te ha servido?*

*Eloisa (2): Sí, **ahí es donde aprendí...***

Alumnos tercer año

Los alumnos de tercer año no tuvieron tanta participación en este apartado, aportando respuestas muy generales. Aún así todas las aportaciones son importantes, pues reflejan el modo de pensar de cada uno.

Fausto fue un ejemplo de alguien que no conocía las reglas de tránsito – en este caso para peatones-, lo cual no fue un caso aislado en la plática.

Fausto, 15 años, Tercero matutino

Moderador: *¿Alguien conoce las reglas de tránsito para peatones, o sea la gente que anda a pie en la calle?*

Fausto (3): No...

Cecilia explicó que ella aprendió a moverse en la calle primeramente por imitación, lo cual es un dato importante para considerar, pues es precisamente esta imitación la que van desarrollando con el paso del tiempo hasta llegar a reproducir los mismos errores y falta de precaución de los demás transeúntes en la vía pública:

Cecilia, 15 años, Tercero matutino

Moderador: *¿Cómo han aprendido a andar en la calle?*

*Cecilia (3): Pues **viendo a las demás personas qué es lo que hacen**, o cuando estabas chiquito que te enseñan de que de la mano ahí...*

En esta última parte se revisó de manera general el “historial” de los alumnos en la calle principalmente como peatones independientes, es decir, transitando sin la supervisión de un adulto. Sin duda el elemento principal de aprendizaje mencionado fue la imitación, en situaciones de ensayo-error. Es

decir, han ido aprendiendo a como se les presentaron las situaciones, sin una educación vial oficial. Este último punto en una primera instancia es normal, pero a cierta edad el carecer de los conocimientos legales y formales básicos deviene en una sociedad desinformada que transita de maneras primitivas, guiadas por el instinto, lo cual es una paradoja en estos tiempos en donde los medios masivos de comunicación y las herramientas pedagógicas están en un punto de auge.

CAPÍTULO 7.- NIVEL EXPLORATORIO, TERCERA PARTE: IDENTIDAD, RIESGO Y COMUNICACIÓN

7.1 Identidad, riesgo y comunicación

En esta parte se han juntado tres aspectos básicos que son fundamentales para entender a los jóvenes en su manera de ser y pensar. Estos son los referentes a identidad, actitudes de riesgo y la comunicación con los padres, especialmente aquella surgida a partir de la primera entrevista que sostuvimos.

a) Identidades

Este apartado –y los siguientes- son quizá donde los alumnos tuvieron una mayor participación, pues al igual que en los ejemplos de accidentes del principio de este capítulo, compartieron experiencias personales referentes al cómo se perciben ellos en la vida diaria. Una pregunta que ayudó a definir el rumbo de este apartado fue el que definieran si ellos eran “aventados”⁴⁰, lo cual al parecer es una especie de valor entre ellos. Cabe señalar que las tres partes de este bloque –identidad, actitudes de riesgo y comunicación- están estrechamente vinculadas, por lo cual a veces habrá sólo una fina diferenciación de en los criterios del acomodo de la información. Es decir, en algunas partes mezclarán historias referentes a identidad con las actitudes de riesgo, pero dependió del balance general de la respuesta el definir en cuál categoría entraron.⁴¹

⁴⁰ “Aventado” es una expresión coloquial muy conocida por los jóvenes que significa atrevido.

⁴¹ Aunque como se definió al principio del capítulo, toda la plática está encauzada al mismo fin de adentrarnos en la construcción social de las prácticas viales, pro lo cual el acomodo de las respuestas no es tanto un motivo de debate.

Alumnos de primer año

Las historias compartidas por los alumnos a continuación muestran un lado abierto de ellos que no es fácil conocer en un primer acercamiento con ellos ni leyendo volúmenes completos de teorías sobre “adolescencia” o “juventud”, sino ganándose su confianza y demostrándoles que lo que dijeron es de suma importancia para combatir un problema global como lo es el de los accidentes de tránsito en jóvenes. Este acercamiento con el objeto de estudio en el campo es una de las ventajas de la investigación cualitativa.

En nuestro primer ejemplo tenemos la intervención de Damián, el cual compartió una experiencia en donde puso en riesgo su salud e integridad física por una apuesta a primera instancia ridícula, pero que para el joven implicó un reto al honor, lo que fue más fuerte que el miedo o el riesgo de la situación. El ser “aventado” es una identidad que como hombre no toma a la ligera; es más bien como un rango que debe cuidar y mantener al día, decir “soy más chingón que ustedes”:

Damián, 12 años, Primero matutino

Moderador: *¿eres aventado?, parece pregunta cursi como las que hacen en el Otro rollo⁴² (risas)*

Damián (1): **Sí, soy aventado** porque hace como un año así, me, fuimos al mirador⁴³ y veníamos de unos terrenos y traíamos bicis⁴⁴, y **me apostaron mis primos como 200 bolas⁴⁵ a ver si me tiraba del mirador en bici**, pero con frenos ¿no?, y llegué sin llantas acá... (risas)

Moderador: *Oye Damián, ¿te lastimaste o algo?*

Damián (1): *No porque me fui despacito...*

⁴² Programa televisivo.

⁴³ El que se encuentra en la colonia Bachoco, que es un sitio muy concurrido por jóvenes de todas edades.

⁴⁴ Bicicletas.

⁴⁵ Pesos.

Moderador: *¿Pensaste que te podía pasar un accidente en ese momento?*

Damián (1): ***Sí porque estaba muy alto... (risas)***

Moderador: *¿Sentiste el miedo, qué sentiste?*

Damián (1): ***Sentí miedo que llegara un carro recio de allá y ¡chum! me lleve... (risas)***

Moderador: *¿Y por qué lo hiciste?*

Damián (1): *Pues no sé... No fue por el dinero, sino por darle **“soy más chingón que ustedes”**...*

Los hombres tomaron con mucha emoción el tema de ser “aventados” y siguieron ejemplificando esta posición desde diferentes perspectivas. Diego se identificó como “aventado”, y cuando se encuentra en una de las situaciones de riesgo admitió no pensar en el peligro y sólo dejar fluir la adrenalina del momento:

Diego, 13 años, Primero matutino

Moderador: *¿Quién es bien aventado de aquí?*

Diego (1): *Yo... ando en la cuatrimoto todo el día en la calle... brincar techos...*

Moderador: *¿Qué sientes cuando haces esas cosas?*

Diego (1): ***Adrenalina...***

Moderador: *¿Hay alguna de las cosas que haces que te haga pensar en un accidente?, ¿piensas en el peligro?*

Diego (1): ***No...***

Al contrario de lo que pudiera pensarse, la identidad atrevida también fue muy frecuente entre las mujeres, quienes aunque no compartieron ejemplos tan extremos como algunos hombres, no se “quedaron atrás” con sus intervenciones.

Por ejemplo, Dora admitió ser muy “aventada”, y platicó su historia en la cual también puso en peligro su integridad física por una apuesta con una prima. Al parecer los retos son un mecanismo automático e indefinido que activan constantemente entre ellos para demostrarse la disposición a entregarse al peligro.

Dora, 13 años, Primero matutino

Moderador: Tú Dora, ¿eres muy aventada?

Dora (1): **Sí...**

Moderador: ¿Qué has hecho?

Dora (1): (risa de emoción) Una vez iba con mi papá y una prima, fuimos al parque ¿no?, y me dijo mi papá “no se vayan a ir a la calle” porque el parque o sea hay caminitos y están como unas calles así en un fraccionamiento y está así una bajadita así, y no venía ningún carro y mi prima se aventó, “**¡ay yo también puedo!**” le dije, y dijo mi papá “¡no te vayas a ir a la calle!” y me fui y venía un carro, y así le di la vuelta (risas), y mi papá “¡Dora!”...

Moderador: Y en ese momento ¿pensaste en el peligro?

Dora (1): O sea **cuando vi el carro, sí, dije “ay, hasta aquí llegué”... (risas)**

Moderador: ¿Y tú Dora? (el por qué aceptar un reto peligroso)

Dora (1): Por sentirme o sea, “**si ella puede yo también**”, dije...

Alumnos segundo año

Emilio retrató de una manera muy gráfica el modo agresivo con el cual se identifican los varones de su edad, entre los cuales el jugar “pesado” y pelearse por diversión son sólo algunas manifestaciones de identidad que trabajan diariamente. Pero surgió un detalle a considerar en todo esto, y es que tales manifestaciones sólo se presentan en terreno conocido, como lo es la escuela, cambiando radicalmente la manera de ser en otros lugares. Si

trasladamos esta manera de actuar a los valores en la vía pública, obtenemos que la confianza manifestada por los alumnos al cruzar las calles que rodean la secundaria proviene del supuesto conocimiento de la zona,⁴⁶ en donde ellos son quienes controlan el lugar y por ende no piensan que les puede pasar algo, y así sucesivamente en todos los lugares en los cuales se desarrollan:

Emilio, 14 años, segundo matutino

Moderador: ¿Cómo ves las diferencias entre hombres y mujeres?

Emilio (2): Con los que me la llevo yo, pues **son muy agresivos los hombres, las mujeres no pueden jugar pesado, pueden salir lastimadas mientras los hombres no; nunca he visto jugar box a las mujeres en la calle, nosotros nos la llevamos jugando box.... Yo soy muy agresivo, la otra vez me hicieron enojar y le pegué en los dientes, le quebré cuatro (risa) pero es que de volada te enojas...**

Moderador: ¿Y por qué te enojas?

Emilio (2): Por lo mismo de que te hacen carrilla o son muy fieras⁴⁷, enojones...

Moderador: ¿Afuera como es?

Emilio (2): **Afuera es diferente, no sé... ahí no sabes con quien te puedas encontrar en la calle, no sabes qué pueda traer, aquí ni modo que traigan un cuchillo los de la escuela...**

Moderador: ¿Eres más precavido afuera?

Emilio (2): Cuando estoy con mis amigos pues no hay problema, pero **si estoy en un barrio que no conozco o con unas personas que no sé quienes son, mejor no les digo nada...**

Emilio (2): **A los hombres que no pelean los dan por miedosos, y a las mujeres ni modo que les digan miedosas...si a las mujeres les dicen miedosas se les quita, y a un hombre le dura toda la vida...**

En esta última parte se puede apreciar el discurso sobre la estigmatización de las identidades entre hombres y mujeres. Estas ideas son

⁴⁶ Supuesto porque nadie puede controlar el flujo de vehículos o las situaciones que puedan presentarse.

⁴⁷ Retadores.

en sí la parte esencial de muchas decisiones tomadas diariamente por hombres y mujeres, y son perjudiciales para un joven de 14 años que centra su vida en estar pensando cómo castigar a quien le diga miedoso o le lance un reto.

El siguiente ejemplo es la otra cara de la moneda. Eloísa admitió ser “aventada”, pero canalizó su esfuerzo y energías a diferentes actividades deportivas que la mantienen ocupada y alejada de problemas en la calle:

Identidad 1

Moderador: *¿Eres aventada?*

*Eloisa (2): Pues yo digo que sí **soy aventada** y todo eso, pero **sé canalizarlo**, por eso mismo **estoy en el deporte** pues, estoy en triatlón y todo eso, porque si estoy tan inquieta quiero canalizarlo aunque sea para algo bueno, y no andar haciendo cosas malas... también lo hago para no perder el tiempo, **se me hace una pérdida de tiempo no estar haciendo nada**, y no puedo estar así, sin hacer nada pues...*

Alumnos tercer año

Las intervenciones de tercero estuvieron escasas, pero aún así se rescataron respuestas significativas. Fabián explicó a su manera algunas diferencias entre las identidades de hombres y mujeres, para la cual argumentó que ellos toman todo mucho más a la ligera, es decir, tienen una actitud más desenfadada que les permite cambiar de retos sin preocuparse por lo que pasó, -o pasará-

Fausto, 15 años, Tercero matutino

Moderador: *¿Cuál es la diferencia de comportamiento entre hombres y mujeres?*

*Fausto (3): **Nosotros tomamos todo a la ligera**, los hombres tomamos todo a la ligera... un pleito, nos peleamos y ya, y las mujeres no “ay no me voy a rebajar a golpear” y así, ¿me entiendes?...*

Frida opinó referente a las etiquetas que les ponen a las personas por sus comportamientos, lo cual agudiza las diferencias entre hombres y mujeres al imponerles pautas que deben seguir en el comportamiento. Además señaló que las mujeres muestran más actitudes de respeto que los hombres:

Frida, 15 años, Tercero matutino

Moderador: *Frida, ¿querías opinar? (sobre diferencias entre hombres y mujeres)*

*Frida (3): Por ejemplo los hombre se la llevan mucho con las mujeres de que abrazándolas y así, y una mujer si se la lleva así con un hombre es de que “ay que prosti la tipa” o cosas así y pues nomás (risas)... Me refiero a que **te clasifican así como que aunque no seas así la gente nomás por hablar**, por lo que tú quieras te tachan de así...*

Moderador: *¿Tratan igual a hombres y mujeres?*

Frida (3): No...

Moderador: *¿Quién tiene más privilegios?*

Frida (3): Los hombres...

Moderador: *¿Qué has visto en la calle?*

*Frida (3): Que **las mujeres por ejemplo se dan a respetar y los hombres no**, por ejemplo en la calle... por ejemplo si aquí pasa un carro y te grita cosas, como que, ya sabe cómo son los hombres, bien así ¿no? (risas), entonces una mujer si va caminando se voltea o se mete a otra parte con tal de no estar oyendo ahí las tontadas que le dicen, como que se respetan más ellas mismas...*

Moderador: *¿Por qué a los hombres no les gritan en la calle?*

Frida (3): Porque no nos rebajamos a andar gritando así...

b) Actitudes de riesgo

Esta parte, como ya indicamos, está íntimamente relacionada a la anterior sobre identidad, sólo que aquí se separaron las acciones y anécdotas que describen acciones de riesgo realizadas por los jóvenes. Las anécdotas compartidas fueron varias, al parecer el compartir este tipo de historias resultó bastante interesante para los entrevistados.

Alumnos de primer año

En esta tipo de intervenciones casi todos tuvieron una experiencia que compartir, incluso aquéllos que en un principio parecían más serios.

Damián contó que en su caso diariamente sale con otros amigos a realizar retos entre ellos, muchos de los cuales ponen en riesgo su salud. Los golpes, empujones, el casi ser atropellado, etc., son algunas de las situaciones que ha experimentado y que al parecer no le importan demasiado. Dichas actitudes de riesgo son compartidas por sus amigos, con lo cual se convierten en actividades cotidianas y en una especie de bomba de tiempo, pues no se sabe hasta cuando la suerte estará de su parte y sufra un accidente de consecuencias graves:

Damián, 12 años, Primero matutino

Comentario 2

*Damián (1): La otra vez **casi nos andaban atropellando** porque salimos corriendo porque somos así como una pandillita, (risas) y esa pandillita se divide en dos porque somos seis, y así **nos agarramos por equipo a mochilazos** y salimos corriendo por el bulevar... Una vez que **un amigo empujó a uno** (hacia un bordo) y se fue derechito hasta el hueco...*

Moderador: ¿Y se lastimó?

*Damián (1): Sí, **se dobló la muñeca nada más...***

Moderador: ¿Y es parte del juego de ustedes?

Damián (1): Sí, hay veces que nos agarramos a mochilazos y **una vez nos paró una patrulla...**

Otro caso que surgió durante la plática y que puede ser tema de otra investigación es sobre el gusto por las carreras clandestinas. Este mundo en el cual se mezcla la adrenalina con las apuestas y el riesgo al máximo resultó ser una actividad irresistible para muchos jóvenes, quienes son asiduos asistentes e incluso algunos participantes, como el caso de diego, que con 13 años “juega” a los arrancones en su cuatrimoto. Cabe resaltar el papel desempeñado por las autoridades, quienes según el testimonio no intervienen para detener este tipo de actividades:

Diego, 13 años, Primero matutino

Moderador: ¿Alguien de ustedes juega arrancones o va a verlos?

Diego (1): En **cuatrimoto yo allá en el mirador**⁴⁸, jugando carreras...

Moderador: ¿Y a qué horas vas?

Diego (1): Pues en las tardes, los fines de semana...

Moderador: ¿Y es seguro o inseguro?

Diego (1): Pues...

Moderador: ¿Traen protección?

Diego (1): Sí, casco y eso... pero **sí nos han visto los policías, pero no dicen nada** porque estamos en, allá en el mirador, despacio...

Moderador: ¿Y de tu edad son los que juegan?

Diego (1): Más grandes, yo **soy el más chico...**

Moderador: ¿Y apuestan, o nomás así?

Diego (1): **Apostando...**

⁴⁸ Es el que está ubicado al Norte de la ciudad, llamado “mirador de la Bachoco”, por la colonia en la cual se encuentra.

Las mujeres mencionaron algunos casos en la vía pública cercana a la escuela. Anastasia compartió el ejemplo de cuando se cruzan la calle sin voltear a ver si viene un vehículo cerca, pues piensa que se van a parar siempre a darle el paso:

Anastasia, 13 años, Primero matutino

Moderador: *¿Han detectado algunas actitudes que se repitan y puedan causar un accidente?*

*Anastasia (1): Como nos cruzamos... **No volteas ni para el otro lado** “no pues tienen que pararse” si te ven de la escuela...*

Por su parte, Amelia volvió a mencionar el ejemplo de los jóvenes que piden raite, causando que los pick-ups se detengan a media calle y provoquen un estancamiento de vehículos en la zona:

Amelia, 13 años, Primero matutino

Moderador: *¿Han detectado algunas actitudes que se repitan y puedan causar un accidente?*

*Amelia (1): Los que piden aquí raite por la Reforma (compañeros que suben a pickups), también ocasionan que, **hay veces que hay mucho tráfico** y se paran los carros para darles raite y **se atorán ahí** todo...*

Alumnos segundo año

Bartolo enfatizó la acción de pedir raite como una actitud de riesgo, sobre todo al subir apurados a los vehículos, en donde tiene que literalmente aventarse para no quedar fuera:

Bartolo, 14 años, Segundo matutino

Conductas de riesgo 1

Moderador: *¿Han detectado algunas actitudes que se repitan y puedan causar un accidente?*

Bartolo (2): Como dice ella (Blanca), cuando pedimos raite...

Moderador: *¿Y cómo le hacen para subirse tanto en tan poco espacio y tiempo? (cuando piden raite en pick-ups)*

*Bartolo (2): **Nos tiramos clavados nomás, marometas...***

Blanca comentó sobre su hermano, quien es asiduo participante a las carreras clandestinas y que muestra una actitud indiferente ante el peligro:

Blanca, 14 años, Segundo matutino

Conductas de riesgo

Moderador: *¿Ustedes conocen a algún amigo o amiga que se la lleve alucinando con los carros?*

*Blanca (2): Mi **hermano, juega carreras...***

Moderador: *¿Y porqué lo hace? (el hermano juega carreras en la vía pública)*

*Blanca (2): Nomás, por loco, nomás **por alucín...***

Moderador: *¿Has platicado con él de los accidentes? (con su hermano)*

Blanca (2): Sí...

Moderador: *¿Y qué te ha dicho? (el hermano juega carreras en la vía pública)*

*Blanca (2): Pues dice que...dice **“ay sí pero me vale”...***

Alumnos tercer año

Fausto de tercer año también comentó sobre el ejemplo de las carreras clandestinas, las cuales se desarrollan en lugares diferentes que las autoridades “desconocen”. Indicó que cualquiera puede ser parte del público de estos eventos, lo cual explica como tantos jóvenes tienen la experiencia de asistir al menos a uno:

Fausto, 15 años, Tercero matutino

Conductas de riesgo

Moderador: *¿Alguien de ustedes juega arrancones o va a verlos?*

*Fausto (3): Yo, **voy con mis amigos...***

Moderador: ¿En qué rumbo?

Fausto (3): Para el mirador...

Moderador: ¿Y no hay mucho policía?

Fausto (3): Sí pero, en la **madrugada**, y luego está el cerro, hay una bajadita que está todo oscuro, y ya se van las patrullas y todos nos metemos...

Moderador: ¿Y cualquiera puede ir a ver?

Fausto (3): Sí...

c) Comunicación

Este apartado se diseñó para aproximarse a la realidad de la comunicación que tienen los jóvenes con sus padres. La pregunta se enfocó a sobre si les habían comentado a sus padres sobre la primera entrevista, y de ahí se profundizó un poco acerca de la comunicación familiar. Si los jóvenes construyen socialmente su realidad –incluidas las nociones sobre accidentes y educación vial- en una primera instancia dentro del núcleo familiar, entonces cada momento que compartan con ellos y las enseñanzas que obtengan de ahí son fundamentales en sus desarrollos.

Los resultados en general estuvieron variados, pero sí hubo casos en los cuales la comunicación al interior de la familia fue casi nula.

Alumnos de primer año

Damián compartió su experiencia, la cual mostró una faceta inesperada de los padres y que se repitió en algunas ocasiones: el miedo o pena de que se comentara de sus acciones viales, las cuales incluyeron choques y otros comportamientos irresponsables en la vía pública. Lo curioso también fue la interpretación de los jóvenes sobre la plática, la cual la presentaron con frecuencia como un curso de vialidad o algo similar:

Damián, 12 años, Primero matutino

Moderador: ¿Les comentaste a tus padres sobre la plática pasada?

Damián (1): Sí... **me dijeron que no dijera nada**, porque mi mamá también chocaba mucho... pero ya no maneja...

Moderador: ¿Sí les interesó?, ¿qué te dijeron?

Damián (1): Sí, **que aprendiera un poco como manejar**⁴⁹ y eso y precauciones...

En general a los padres que les comentaron dijeron estar de acuerdo con este tipo de pláticas, como fue el caso de la intervención de Amelia:

Amelia, 13 años, Primero matutino

Moderador: (Si les contó a sus padres sobre la primera entrevista)

Amelia (1): Con mi mamá, dijo que estaba bien **que nos dieran este tipo de información...**

Alumnos segundo año

Efraín fue un caso que no compartió la plática con sus padres, pues aseguró que no tiene mucha comunicación con ellos ni una buena relación. Es preocupante que a una edad tan temprana tengan conflictos con los padres y no puedan compartir por ejemplo cuestiones tan simples como una plática trivial sobre lo que les pasó en la escuela:

Efraín, 14 años, Segundo matutino

Comunicación sobre la primera plática con los padres

Moderador: Efraín (que si comentó con sus padres acerca de la plática pasada)

Efraín (2): No, no le dije, nomás “amá tuve horas libres”... **casi ni platico con ellos, no me la llevo con ellos...**

⁴⁹ Obviamente las entrevistas no trataban sobre enseñanza vial, pero es importante conocer la percepción de las mismas en los entrevistados.

Por su parte los demás alumnos de segundo compartieron la plática con sus padres, y al parecer es un tema que sí tiene la aprobación de ellos, por lo cual resulta paradójico que no se ponga en práctica en la rutina diaria. Quizá esperan a que la escuela u otros organismos se encarguen de ello, pero lo cierto es que se debe plantear la posibilidad de establecer un programa permanente en las escuelas al menos en el nivel de secundaria.

A Bernardo sus padres le comentaron que la plática era buena para prevenir accidentes, mientras que a Blanca le dijeron que era importante que esta plática se las impartieran en la escuela:

Bernardo, 14 años, Segundo matutino

Moderador: ¿Crees que esta plática sería interesante para ellos? (los padres)

Bernardo (2): A mí me dijeron que era **bueno para prevenir los accidentes...**Platiqué con mi mamá...

Blanca, 14 años, Segundo matutino

Comunicación con los padres

Moderador: Hagan el experimento, a ver qué les dicen... Blanca, ¿comentaste con alguien de la plática pasada?

Blanca (2): Con mis papás y hermanos, me dijeron que era **importante que nos dieran esta información en la escuela...**

Alumnos tercer año

Es curioso analizar lo que fue significando esta plática para los jóvenes, después de escucharlos en sus ejemplos de lo que les comentaron a sus padres. Horas libres para algunos, un curso de prevención de accidentes para otros, o hasta una cátedra de cultura, como el siguiente ejemplo de Carlos:

Carlos, 15 años, Tercero matutino

Comunicación con padres

Moderador: ¿Platicaste con alguien de los que hablamos la vez pasada?

Carlos (3): **Platiqué con mis hermanos y me dijeron que estaba bien para que fuera aprendiendo más de la cultura...**

Fausto no platicó con sus padres, pero estuvo seguro de que sí les interesaría conocer más sobre la seguridad en la vía pública, pues hay que recordar el accidente sufrido por él y su familia en Estados Unidos:

Fausto, 15 años, Tercero matutino

Comunicación sobre la primera plática con los padres

Moderador: Fausto

Fausto (3): **No les dije...**

Moderador: ¿Platicas mucho con ellos?

Fausto (3): **Sí...**

Moderador: ¿Crees que les interesaría?

Fausto (3): **Sí, todo lo que sea de seguridad...**

Frida fue otro caso de que no platicó con sus padres “porque no se puede”. Estos casos de falta de comunicación también pueden ser un importante material para futuras investigaciones.

Frida, 15 años, Tercero matutino

Comunicación sobre la primera plática con los padres

Moderador: Frida, ¿les platicaste a tus papás?

Frida (3): **No... no platico con ellos, porque no se puede...**

La función de los padres en la comunicación sobre prácticas viales es sin duda una parte esencial para la explicación de las mismas. Una sugerencia

para futuros estudios sería integrar a los padres como sujetos de estudio, y contrastar la información recopilada con la de los jóvenes.

En el próximo apartado recapitularemos sobre el nivel interventivo que surgió en las entrevistas.

CAPÍTULO 8.- NIVEL INTERVENTIVO

Esta se puede tomar como la segunda parte del análisis de las entrevistas, y se enmarcaron bajo el título de nivel interventivo. Esto de la intervención fue un esfuerzo simbólico por retribuir a la primera sesión de entrevistas algo a cambio referente a los temas tratados en las pláticas. Ya lo había dejado en claro la doctora Martha Híjar en una visita especial al Colegio de Sonora en el año 2006: Las investigaciones de este tipo deben estar orientadas a la intervención, nadie va a demostrar por enésima ocasión que el cinturón de seguridad es una medida que puede salvar vidas. Esa idea quedó clara desde el inicio de las entrevistas, por eso se les preguntó sobre el uso del cinturón de seguridad, a lo cual la gran mayoría aseguró no utilizar con frecuencia.

Gracias a ese diagnóstico fue que les elaboré una especie de introducción en la cual les expuse las ventajas de la utilización del cinturón, y otras estadísticas sobre las muertes de jóvenes en el mundo que ya hemos revisado en el Capítulo 1.

Este apartado está compuesto por tres áreas. La primera, que a su vez se divide en dos más se intitula “Disposición al cambio: ejemplo del cinturón de seguridad”; la segunda se llama “Propuestas para mejorar el entorno vial y prevenir accidentes”; y por último tenemos “Aprendizajes de la plática”. Cada una de las partes cuenta con distintos elementos que se enriquecen entre sí, lo cual nos puede dar una visión amplia acerca de la manera en la cual los jóvenes pretenden cambiar sus prácticas viales y mejorar el entorno en que transitan.

1.- Disposición al cambio: ejemplo del cinturón de seguridad.

Este apartado se divide en dos secciones. Primeramente se incluyeron aquellas intervenciones significativas sobre la disposición al cambio en materia de prácticas viales presentada por los jóvenes a lo largo de las entrevistas, enfatizando en preguntarles si realmente cumplirían con las reglas si alguien se las enseñara.

En segundo lugar encontramos la sección de la utilización del cinturón de seguridad, con lo cual se ejemplifica de una manera práctica una acción que pueden empezar a realizar inmediatamente sin esfuerzo, y que está demostrado salva vidas en los accidentes de tránsito.

a) Disposición al cambio

Alumnos de primer año

En estos apartados los tres grupos participaron de una manera moderada, sin ser muy elocuentes. Recordemos que cuando más se “soltaron” fue en las ocasiones en donde se les dio la oportunidad de contar sus historias. Otro tipo de respuestas que implique el profundizar en algún tópico no son necesariamente muy nutridas, es por eso que se incluyeron menos ejemplos en esta sección.

Aarón en su intervención expuso sus ideas sobre la importancia de una orientación en materia de tránsito, en donde mencionó el aprendizaje como algo importante, sobre todo si puede prevenir accidentes:

Aarón, 12 años, Primero matutino

Moderador: *¿Por qué? (es necesaria una orientación frecuente sobre cuestiones de tránsito)*

Aarón (1): Para **aprender** y **tener menos problemas** de accidentes...

Alumnos segundo año

Los alumnos de segundo aportaron nuevos elementos a la plática. Bartolo, por ejemplo, en su respuesta expuso la idea de que el aprenderse las reglas debe ser un cambio gradual y no una imposición repentina, para que pueda perdurar y lo pongan en práctica:

Bartolo, 14 años, Segundo matutino

Disposición al cambio

Moderador: *¿Por qué depende? (acerca de la pregunta sobre si respetarían las reglas tránsito si las conocieran)*

Bartolo (2): Como el cambio de horario de las materias, **te lo tienes que ir aprendiendo...**

Una pregunta esencial para saber el grado de disposición al cambio fue la referente a si respetarían los señalamientos y reglas en caso de que alguien se los enseñaran. Blanca expresó su pensamiento al respecto, a lo cual opinó que sí las respetaría porque en algún momento todos somos pasajeros o peatones:

Blanca, 14 años, Segundo matutino

Disposición al cambio

Moderador: *¿Sí los van a salir mágicamente a respetar todos? (si alguien les enseñara los significados de los señalamientos de tránsito)*

Blanca (2): Sí... Porque también **como andamos caminando andamos en carro** pues, y le “echamos” a los del carro, y cuando nosotros andamos en carro al revés...

Alumnos tercer año

Los alumnos de tercero tuvieron una mayor participación en esta sección que los demás grupos,⁵⁰ aunque estuvieron en general menos dispuestos a seguir las reglas y lineamientos de tránsito. Fausto compartió la idea expuesta antes de que la utilidad del aprendizaje de las reglas viales sirve principalmente para prevención de accidentes. En este punto de la plática ya tuvieron más clara la idea de prevención que cuando comenzaron,⁵¹ lo cual es un buen indicador sobre la utilidad de la entrevista a nivel interventivo:

Fausto, 15 años, Tercero matutino

Disposición al cambio

Moderador: *¿Creen que sería importante aprenderse estas reglas, tanto peatones como conductores?*

Fausto (3): *Para **prevenir** un accidente...*

En la respuesta de Flor se puede percibir un argumento que defiende la rutina, por lo cual es difícil hacer cualquier cambio o asimilar un conocimiento nuevo:

Flor, 15 años, Tercero matutino

Disposición al cambio

Moderador: *¿Creen que sería importante aprenderse estas reglas, tanto peatones como conductores? (reglas de tránsito)*

Flor (3): *Es que **una ya está impuesta** a andar así...*

⁵⁰ Al decir mayor participación se trata de la que aportó algo al tema. En realidad la mayoría participó bastante, pero las respuestas no aportaron elementos nuevos a la plática. Por ejemplo, alguien contestaba algo nuevo y todos los demás respondían algo similar, es por eso que no tiene caso poner todas las respuestas aquí.

⁵¹ Ver punto sobre la integración de los accidentes en la vida diaria.

En el siguiente ejemplo Cecilia expuso muy confiada que su manera de aportar algo para mejorar la vialidad sería respetar los señalamientos, pero paradójicamente al parecer lo dijo sólo por “quedar bien en la plática”, pues en su siguiente comentario se contradijo al asegurar que en realidad no lo haría:

Cecilia, 15 años, Tercero matutino

Disposición al cambio

Moderador: *¿Qué van a hacer de ahora en adelante, cómo creen que pueden aportar su “granito de arena”?*

Cecilia (3): *Pues respetando los señalamientos...*

Moderador: *¿Sí los van a salir mágicamente a respetar todos? (los señalamientos de tránsito)*

Cecilia (3): *Pues no pero... (risas)*

b) Utilización del cinturón de seguridad

En este punto presentamos las razones por las cuales los alumnos no utilizan el cinturón, muchos de ellos aún después de conocer las estadísticas y consecuencias de no usarlos. Esta renuencia al cambio puede ser un rasgo de la actitud rebelde que piensan deben mantener⁵², y tanto hombres como mujeres manifestaron una opinión similar.

Alumnos de primer año

Las razones expresadas por los alumnos por las cuales no utilizaban el cinturón fueron variadas, y en algunos casos rayaban en lo ridículo. Por ejemplo, Armando no se lo ponía porque le daba flojera, y esto era razón suficiente para mantenerse en esa posición:

Armando, 12, Primero matutino

⁵² Como ya vimos en el apartado sobre identidad.

Moderador: *¿Ustedes usan el cinturón cuando se suben al carro?*

(Todos hablan al mismo tiempo)

¿Quién sí? A ver, Armando no usa el cinturón, ¿por qué?

*Armando (1): **me da hueva**⁵³...*

En otros casos, como el de Damián, su uso estaba condicionado a la situación en la que se encontrara, por ejemplo, cuando se subía al auto con un tío que manejaba en exceso de velocidad en cualquier parte:

Damián, 12 años, Primero matutino

Moderador: *¿Usas el cinturón?*

*Damián (1): Nada más **cuando maneja mi tío**, porque **maneja a todo** en una callecita de dos metros...*

Otra condición que Damián mencionó para utilizarlo es que estuviera cómodo. Quizá el asunto con la comodidad tenga que ver con el tipo de automóvil utilizado, pues es fácil creer que todos tienen vehículos completamente equipados y funcionales, cuando la realidad en las calles puede ser muy diferente. También la comodidad depende de los aditamentos necesarios según la estatura y peso del pasajero. En el documento Youth and Road Safety, se mencionan algunos tipos de asientos especiales que ayudan a que los niños desde recién nacidos hasta los 11 años aproximadamente vayan cómodos en los automóviles (OMS, 2007:32). En nuestra ciudad es usual que a los niños pequeños después de que utilizan la silla protectora (más o menos entre dos y tres años), los acomoden como adultos en el vehículo y utilicen los cinturones convencionales para protegerlos, lo cual sí es muy incómodo para el

⁵³ Flojera, pereza.

pequeño, pues la parte que a un adulto le queda cruzando el pecho al niño le queda en el cuello. Si no se les acostumbra a una transición adecuada en el uso del cinturón, en cuanto puedan prescindir de éste lo harán, pues lo asocian a elementos negativos como incomodidad⁵⁴:

Moderador: *Y si ahora les digo que siete de cada diez muertes se pueden evitar usando el cinturón, ¿pensarían en ponérselo?*

Damián (1): *Yo **me pusiera el cinturón** si estuviera **cómodo**...*

Otro ejemplo que se presentó sobre la falta de uso del cinturón fue debido a la poca insistencia por parte de los padres de familia hacia los jóvenes, con lo cual se demuestra la poca importancia que se le da a su utilización:

Anastasia, 13 años, Primero matutino

Moderador: *A ver, ¿Anastasia? (uso del cinturón)*

Anastasia (1): *Pues hay veces que sí y hay veces que no...*

Moderador: *¿Pero lo usas? (el cinturón)*

Anastasia (1): *No... (risas)*

Moderador: *¿Y tu mamá o papá no te dice que te lo pongas?*

Anastasia (1): *No...*

La presencia de la ley es un factor clave en algunos casos, y el cinturón es utilizado por miedo a una sanción, es decir, no se aplica por cuidar la salud, sino sólo por evitar una multa:

⁵⁴ En el documento mencionado (OMS, 2007: 29) aparece una tabla referente a una encuesta entre conductores preguntándoles el por qué no utilizaban el cinturón. La incomodidad fue cuarta razón en la tabla, con un 36% de respuestas en los hombres y un 29% en mujeres.

Dora, 13 años, Primero matutino

Moderador: ¿Usas el cinturón?

Dora (1): **Nada más cuando sale una patrulla** mi papá me dice que me lo ponga...

Los medios de comunicación juegan un papel importante en la formación de los jóvenes. Tanto la televisión como el Internet⁵⁵ son poderosas vías de información que pueden apoyar en la educación vial. Dora señaló la necesidad de más publicidad en materia de vialidad:

Moderador: Y si ahora les digo que siete de cada diez muertes se pueden evitar usando el cinturón, ¿pensarían en ponérselo?

Dora (1): Pues es que como dijimos antes, **debería haber más publicidad** para eso, hacer más propaganda...

Alumnos segundo año

La incomodidad y características adversas de los vehículos mencionadas antes volvieron a surgir en el siguiente ejemplo. Efraín aseguró no utilizar el cinturón, aunque al final parece ser que cambió su razonamiento para darle una oportunidad a su uso:

Efraín, 14 años, Segundo matutino

Utilización del cinturón

Moderador: Efraín (le pregunto que si utiliza el cinturón)

Efraín (2): **No corre el cinturón** en el carro...

Moderador: Pero en uno que sí, ¿te lo pondrías?

Efraín (2): **No me lo pondría...**

Moderador: ¿Piensas que es importante el cinturón?

⁵⁵ En la entrevista hubo una parte bastante extensa dedicada a conocer los gustos de los jóvenes, y el navegar en Internet y “chatear” fueron sin duda las dos actividades que más les consumían tiempo. La televisión y los videojuegos fueron la otra combinación ganadora.

*Efraín (2): **Pues sí**, porque si chocas, en vez de salir volando por la ventana, pues mejor te lo pones...*

La siguiente intervención por parte de Emilio también implicó un condicionamiento al uso del cinturón dependiendo con quien se sube al carro. En el ejemplo mencionó a su hermano y a su madre, los cuales por distintas razones percibe como un peligro al volante:

Emilio, 14 años, segundo matutino

Utilización del cinturón

Moderador: ¿Usan el cinturón?

Emilio (2): Pues **yo lo uso**, si voy **con mi hermano** sí lo uso porque **maneja muy recio**, si voy con **mi “amá”** también porque **choca mucho...**

Eloísa compartió su experiencia en donde su padre utiliza el cinturón sólo cuando ve una patrulla, igual que en el ejemplo de Dora:

Eloísa, 14 años, Segundo matutino

Utilización del cinturón

Eloísa (2): Hace poquito multaron a **mi papá porque no se lo ponía**, y mamá siempre le decía “póntelo, póntelo”, y mi papá “¿para qué?, si tengo el volante si choco es lo que me va a detener y no pues **lo multaron, y ahora sí nomás se sube y de volada se lo pone...**

Alumnos tercer año

Al igual que el ejemplo anterior, el miedo a no ser multados es un elemento que siguió apareciendo en los comentarios, como el siguiente a cargo de César:

César, 14 años, Tercero matutino

Uso del cinturón

(Sobre el uso del cinturón)

César (3): *Es lo que debes de **usar para que no te paren las patrullas...***

Carlos mencionó un par de ejemplos por los cuales la gente no lo utiliza –incluido él-. El primero ya mencionado anteriormente fue la flojera, y el segundo hizo referencia a evitar arrugarse la ropa⁵⁶:

Carlos, 15 años, Tercero matutino

Moderador: *¿Por qué no usan el cinturón?*

Carlos (3): *Es la costumbre, **que hueva agarrarlo y luego para bajarte del carro y tener que quitártelo...** Por ejemplo hay gente que no se lo pone porque **se van a arrugar (la ropa)** (risas)*

El caso de Flor también apuntó a un cambio en la actitud, puesto que en su comentario mencionó la posibilidad de utilizarlo para mejorar la seguridad:

Flor, 15 años, Tercero matutino

Moderador: *Flor*

Flor (3): *Pues yo a lo mejor sí me lo voy a poner... pues para la seguridad...*

Frida por su parte no le quedó clara la idea de que el cinturón salva vidas, pues aseguró que su tío lo traía puesto cuando tuvo el accidente.⁵⁷ La idea general de prevención es confundida con el abuso de la velocidad; es obvio que un impacto de un automóvil a 160 km/h tendrá consecuencias más

⁵⁶ En el documento mencionado de la OMS aparece esta razón para no utilizar el cinturón como la séptima en la lista, por ridícula que parezca. (OMS, 2007:29)

⁵⁷ Es el caso del tío que murió en la sierra de Cananea, que por cierto es un tramo con un alto índice de accidentes.

desastrosas con o sin cinturón que un a 100 km/h. “Los cinturones de seguridad fueron designados para mantener alejada a la gente de la estructura del vehículo, o evitar que sean lanzados como proyectiles, además de distribuir la fuerza del choque sobre las partes más fuertes del cuerpo y por ende causar un menor daño a los tejidos suaves” (OMS, 2007:28) Es decir, el conjunto de factores de riesgo como la velocidad y la magnitud del choque o el ángulo son también elementos que deben tomarse en cuenta, y no sólo confiar que el cinturón mágicamente protegerá de todos los daños:

Frida, 15 años, Tercero matutino

Utilización cinturón

Moderador: *Fíjense, estamos hablando que lo accidentes son prevenibles y ahorita nos damos cuenta que no utilizamos el cinturón de seguridad (les platiqué que hace muchas décadas está demostrado que el cinturón salva vidas)*

Frida (3): Mi tío llevaba el cinturón y de todas maneras...

2.- Propuestas para mejorar el entorno vial y prevenir accidentes

Desde el principio de las entrevistas se les dejó claro a los participantes que su opinión era el elemento más valioso para conocer sus inquietudes e ideas sobre los temas tratados. Es por eso que fue de suma importancia preguntarles de qué manera se podría mejorar el entorno vial y prevenir accidentes. Es decir, si ellos son los que diariamente transitan en esta zona, tanto a pie como en vehículo, deben de conocer o al menos tener una noción de las fallas generales del contexto.

Alumnos de primer año

La primera propuesta tuvo que ver con la divulgación de información a la sociedad en general para crear conciencia y transformar la cultura vial. Aarón comentó además que se debería mostrar las consecuencias de lo que pasa cuando no se tiene la precaución necesaria:

Aarón, 12 años, Primero matutino

Moderador: *Recapitulando todo lo que hemos hablado la vez pasada y esta, ¿de qué manera creen ustedes que pudieran ayudar a otra gente a pensar un poco en este tema de la educación vial y accidentes y a cambiar sus actitudes?*
Aarón (1): *Dándoles más **información**, mostrándoles las **consecuencias** de lo que pasaría...*

En cuanto a la vialidad del entorno, hubo otros ejemplos más extremos, como el expuesto por Damián, quien instalaría un sistema para ponchar las llantas a los carros que transitaran con exceso de velocidad:

Damián, 12 años, Primero matutino

Moderador: *¿Qué harían para mejorar el entorno de aquí? Vámonos por calle, la Reforma y la Monteverde o aquí enfrente (avenida once)*
Damián (1): *Que pongan de esos ¿cómo se llama?, esos que están en el Carl's Jr.⁵⁸ esos, que pongan un aparato que, **que si vas en exceso de velocidad que se abran los ganchitos esos y que te ponchen las llantas...***

Mujeres de primer año matutino

La propuesta más solicitada para mejorar la vialidad del entorno fue la colocación de semáforos en distintas áreas, también los topes y la vigilancia policial estuvieron en la lista. Dora aseguró que estos elementos pueden

⁵⁸ Restaurante especializado en hamburguesas.

ayudar bastante, sobre todo por los accidentes que suceden el área debido a la falta de tales elementos:

Dora, 13 años, Primero matutino

Moderador: *¿Qué harían para mejorar el entorno de aquí? Vámonos por calle, la Reforma y la Monteverde o aquí enfrente (avenida once)*

Dora (1): *Más **topes y más semáforos y que pusieran un policía ahí** porque o sea, por una parte que también nosotros pasamos pero por otra parte está lo de las ambulancias pues pero o sea es que no respetan eso, porque cuando nosotros cruzamos para allá, para asomarnos a la primaria o algo... (calle Reforma) o sea, nos tenemos que esperar hasta que pasen todos los carros o sea porque o sea no te dan el paso, y por aquí también⁵⁹no, **en el kinder**⁶⁰ **siempre ocurren accidentes...***

Alumnos segundo año

Volvió a surgir la propuesta de mostrar las consecuencias de los accidentes a la sociedad para crear conciencia. Bernardo tuvo la experiencia de ver vehículos después de accidentes, y opinó que es una buena medida:

Bernardo, 14 años, Segundo matutino

Moderador: *Recapitulando todo lo que hemos hablado la vez pasada y esta, ¿de qué manera creen ustedes que pudieran ayudar a otra gente a pensar un poco en este tema de la educación vial y accidentes y a cambiar sus actitudes?*

Bernardo (2): *A veces antes llevaban así los carros que⁶¹...como quedaban de los choques y todo, **para que vea la gente cómo quedan**, para que vean que si siguen haciendo eso pues...*

⁵⁹ Calle Monteverde.

⁶⁰ En esta zona se encuentran aparte de la secundaria una escuela primaria y un jardín de niños, o kinder.

⁶¹ No se sabe con exactitud en qué lugar le tocó a este alumno ser testigo de tales ejemplos.

La implementación de policías capacitados fue la propuesta de Efraín. Ya vimos en la parte de percepciones cómo aunque se tiene una imagen más bien negativa de los encargados del orden, siguen siendo una de las opciones más solicitadas para mejorar la vialidad del entorno:

Efraín, 14 años, Segundo matutino

Propuestas para mejorar la vialidad del entorno

Moderador: *¿Qué harían para mejorar el entorno de aquí? Vámonos por calle, la Reforma y la Monteverde o aquí enfrente (avenida once)*

Efraín (2): **Policías capacitados...**

Una buena manera de empezar a educar a la gente en cuanto a vialidad se refiere es haciéndolo de una forma individual empezando en los hogares. Así lo propuso Blanca, quien expresó también que el ejemplo de las consecuencias puede ser útil cuando se habla con la gente, como aseguró que lo hará con su hermano, quien en ejemplos anteriores salió en la plática por ser participante en las carreras clandestinas:

Blanca, 14 años, Segundo matutino

Propuestas de medidas preventivas

Moderador: *Recapitulando todo lo que hemos hablado la vez pasada y esta, ¿de qué manera creen ustedes que pudieran ayudar a otra gente a pensar un poco en este tema de la educación vial y accidentes y a cambiar sus actitudes?*

Blanca (2): **Diciéndoles lo que nos han enseñado aquí a mi hermano...los accidentes que pueden ocurrir...**

Eloísa compartió la idea anterior sobre el aprendizaje primario en cada familia, a lo cual añadió que después tiene que aumentar conforme la capacidad:

Eloisa, 14 años, Segundo matutino

*Eloisa (2): Yo creo que para que se lo enseñaran sería la sociedad en general, así como en la escuela pues, que **los primeros conocimientos que aprendes son de tus padres**, y después los maestros y entonces va aumentando con su capacidad... (sobre los responsables de enseñar vialidad)*

Alumnos tercer año

César compartió la experiencia de cuando vio un programa en el cual mostraban las consecuencias de los accidentes de tráfico, lo cual le pareció una medida acertada como propuesta preventiva. Los materiales audiovisuales pueden ser un apoyo muy fuerte sobre todo en los jóvenes:

César, 14 años, Tercero matutino

Moderador: Recapitulando todo lo que hemos hablado la vez pasada y esta, ¿de qué manera creen ustedes que pudieran ayudar a otra gente a pensar un poco en este tema de la educación vial y accidentes y a cambiar sus actitudes?
*César (3): Algo parecido a lo que dijo él (Bernardo), **yo vi un video “onde” mostraban que tan fuerte es un golpe al volante y hacia atrás...mostraban “desde un golpe de volante es tan fuerte como esto”...***

Carlos comentó que la mejor manera de prevenir y ayudar a que la gente forme buenos hábitos viales, es poniendo el ejemplo uno mismo, ya sea utilizando el cinturón, manejando con precaución o llamándole la atención a los padres cuando presenten actitudes imprudentes al volante:

Carlos, 15 años, Tercero matutino

Moderador: Y tú Carlos, ¿cómo podrías ayudar?

Carlos (3): Pues **poniendo el ejemplo**, por ejemplo cuando a ti te llegan a prestar un carro manejar con precaución, o **ponerte el cinturón**, o cuando vas con tus papás decirles “despacio, papá el cinturón” o algo así, **llamarles la atención cuando van a hacer algo indebido...**

Entre los alumnos también hubo aquéllos que se quedaron con una idea pesimista sobre la situación actual, la cual desgraciadamente no es muy alentadora por las condiciones adversas que se les presentan sobre todo a los peatones. Fausto, por ejemplo, indico que haya o no semáforos no cambia las cosas en nada, pues la actitud de la gente sigue igual. Mencionó como en las carreras clandestinas –las cuales se hacen también en la vía pública- utilizan los semáforos como referencia para empezar las competencias:

Fausto, 15 años, Tercero matutino

Moderador: ¿Qué harían para mejorar el entorno de aquí? Vámonos por calle, la Reforma y la Monteverde o aquí enfrente (avenida once)

Fausto (3): **“Haiga” semáforos o no “haiga” semáforos es la misma...**

Moderador: ¿Por qué Fausto?

Fausto (3): Porque sí, por ejemplo en esas carreras que he ido, a veces este donde hay semáforos, ahí la juegan y están jugando el arranque...

Los dos siguientes ejemplos de mujeres de tercer año opinaron que el buen desempeño de la policía es imprescindible para mejorar la vialidad como las costumbres de la gente al transitar. El primer ejemplo, mencionado por Carmen, estuvo a favor de las multas ante cualquier infracción de tránsito. En la segunda opinión, a cargo de Frida, indicó una combinación de la policía con semáforos, para que los primeros solo apoyen en las horas de entrada y salida de la escuela, y los segundo controlen el tráfico por lo que resta del día:

Carmen, 14 años, Tercero matutino

Moderador: ¿Qué podrías hacer para contribuir a mejorar la situación con respecto a la educación vial y a la prevención de accidentes de tránsito?

Carmen (3): Pues **poner más policías** para que si hacen algo pues de volada **multarlos** y así van agarrando la onda...

Frida, 15 años, Tercero matutino

Moderador: ¿Qué harían para mejorar el entorno de aquí? Vámonos por calle, la Reforma y la Monteverde o aquí enfrente (avenida once)

Frida (3): **Por una parte “polecías” y por otra semáforos**, porque por ejemplo el semáforo sirve por ejemplo, en las tardes ya que está, o no nada más nos sirve a nosotros, les sirve a todas las partes que cruzan del DIF o eh, personas pues, y el “polecía” sería como que nomás así en las horas de escuela, y ya... (risa)

3.- Aprendizajes de la plática

La mayoría de los alumnos mostraron una paciencia excepcional a lo largo de las dos entrevistas, pues es muy cansado platicar durante tanto tiempo –casi tres horas por las dos rondas- de temas que no se encuentran en su rutina escolar. Al final se les preguntó sobre la plática misma, para que expusieran con lo que se quedaban de ella. Aquí están algunos testimonios.

Alumnos de primer año

En esta pregunta no todos participaron, ya sea por el cansancio o su respuesta encajó en otra categoría como la de las mejoras de vialidad.

Entre las respuestas de los alumnos de primer año, se quedaron con la idea de la necesidad del cinturón de seguridad. Esto sin duda es un logro para la investigación, pues se demuestra que algo bueno les quedó de la misma:

Dora, 13 años, Primero matutino

Moderador: ¿Con qué se quedan de esta plática?

*Dora (1): No entramos a las clases...(risas) **Tomamos más conciencia al usar el cinturón**, y vimos las consecuencias y las... usted me entiende...*

Diego, 13 años, Primero matutino

Moderador: ¿Con qué se quedan de esta plática?

*Diego (1): **Aprendí que debo de utilizar más seguido el cinturón de seguridad** y que ya no debo de atropellar eloteros... (risas)*

Alumnos segundo año

Eloísa retomó la idea de la equidad de género que ella misma expuso anteriormente, llegando a la conclusión de que los accidentes pasan en cualquier lugar tanto a hombres como mujeres:

Eloisa, 14 años, Segundo matutino

Aprendizaje de la plática

Moderador: ¿Con qué se quedan de esta plática?

*Eloisa (2): Pues también de los **accidentes** que nos hizo ver **que puede pasar en cualquier lugar, de cualquier forma y no importa el género...***

Una idea general que prevaleció en estas conclusiones por parte de los alumnos fue la de estar en un estado de prevención, pensando mejor en lo que hacen, más atentos al transitar. Además mencionaron la posición de ellos como peatones, conductores y pasajeros, ya que en cualquiera de las tres deben

estar alertas. Estas ideas se puede leer mezcladas en los últimos tres ejemplos:

Efraín, 14 años, Segundo matutino

Aprendizaje de la plática

Moderador: ¿Con qué se quedan de esta plática?

Efraín (2): Que hay que **tener más cuidado cuando vaya manejando**, cuando vaya con un carro caminando...

Alumnos tercer año

Fausto mencionó las tres facetas antes comentadas:

Fausto, 15 años, Tercero matutino

Aprendizaje de la plática

Moderador: ¿Con qué se quedan de esta plática?

Fausto (3): Tener más cuidado, **andando en la calle o en el carro, en camión...**

Flor también mencionó la prevención en todas partes, no sólo en la calle, abriendo así el concepto de accidentes a su significado más general:

Flor, 15 años, Tercero matutino

Aprendizaje de la plática

Moderador: ¿Con qué se quedan de esta plática?

Flor (3): Tener más seguridad para que no nos pasen así accidentes; **prevenir pero pues aunque pasan donde sea...**

A lo largo de los últimos cuatro capítulos se trató de mostrar de una manera general las ideas sobre vialidad de los jóvenes del turno matutino de la Secundaria Federal #2 "Cajeme". Para llegar a este acomodo de información pasaron muchas etapas de análisis en donde se dejó fuera una cantidad

considerable de información que explican cuestiones más generales sobre personalidad y gustos de los alumnos. Pero el motivo de este trabajo es conocer la construcción social de las prácticas viales, y con el panorama presentado es suficiente para adentrarse de una manera más profesional en el tema.

Por supuesto que no todo está dicho, pero como la primera investigación a nivel local en este sentido sin duda será útil para acercarse a este tema de estudio tan importante en Salud.

En nuestro siguiente apartado revisaremos las conclusiones generales de la investigación, así como las propuestas para futuros trabajos en este campo.

9.- CONCLUSIONES

El presente trabajo forma parte de un esfuerzo colectivo de tres investigaciones centradas en los accidentes de tránsito, originadas en la maestría del área de Salud de El Colegio de Sonora, generación 2005-2007, las cuales tienen como aspiración el complementarse y abrir camino a otros investigadores en este tema a nivel regional, debido, sobre todo, a la carencia de datos y de estudios profesionales desde el área de las ciencias sociales⁶².

El estudio se centró en la investigación y descripción las prácticas viales de los alumnos de un plantel de educación básica a nivel secundaria en el periodo 2006-2007, con el propósito de cimentar las bases de una discusión futura acerca de la construcción social de las mismas.

La razón principal para elaborar esta investigación estribó en la creciente preocupación a nivel mundial por las muertes en accidentes de tránsito, en las cuales los jóvenes aparecen en un número elevado. Se estima que anualmente más de 1.2 millones de personas fallecen como consecuencia de accidentes de

62 La primera de las investigaciones, se centró en la descripción y análisis espacial de los accidentes de tráfico en Hermosillo, Sonora, durante el año 2005, la cual consistió en un estudio descriptivo transversal cuyo propósito fue conocer la distribución espacial de los accidentes de tráfico en dicha ciudad (Reyes, 2007).

La segunda de las investigaciones es la presente, intitulada "Descripción de las prácticas viales en jóvenes: El caso de los alumnos de una escuela secundaria en Hermosillo, Sonora, 2006-2007", de cuyos resultados y conclusiones se seguirán discutiendo.

Por último, y no menos importante, es una investigación que se encuentra en proceso, la cual estudia la calidad de la atención de socorristas a lesionados en la vía pública, desde una perspectiva centrada en la transición de la etapa militar a la civil en la Cruz Roja de Hermosillo (Martínez, s.f.).

tránsito, de las cuales el 90% se concentran en países de ingresos bajo y medio (OMS, 2004). Los jóvenes menores de 25 años representan el 30% total de las muertes, lo cual da un promedio aproximado de un poco más de mil decesos diarios en estos rangos de edad (OMS, 2007). La distribución de las muertes a nivel mundial del año 2002 en jóvenes otorga un panorama general de la incidencia en decesos (Tabla 12).

TABLA 12: Las diez principales causas de muerte a nivel mundial en jóvenes menores de 25 años durante el año 2002.

Fuente: Organización Mundial de la Salud (2007).

Rangos de edad	< de un año	Entre uno y 4 años	Entre 5 y 9 años	Entre 10 y 14 años	Entre 15 y 19 años	Entre 20 y 24 años	Todos < de 25 años
1	Condiciones perinatales	Infecciones respiratorias	Infecciones respiratorias	Infecciones respiratorias	ACCIDENTES DE TRÁNSITO	VIH/SIDA	Condiciones perinatales
2	Diarreas	Enfermedades infantiles	VIH/SIDA	ACCIDENTES DE TRÁNSITO	Lesiones auto infligidas	ACCIDENTES DE TRÁNSITO	Infecciones respiratorias
3	Infecciones respiratorias	Diarreas	ACCIDENTES DE TRÁNSITO	Ahogamientos	Condiciones maternas	Lesiones auto infligidas	Diarreas
4	Malaria	Malaria	Enfermedades infantiles	VIH/SIDA	Infecciones respiratorias	Condiciones maternas	Enfermedades infantiles
5	Enfermedades infantiles	VIH/SIDA	Ahogamientos	Tuberculosis	Violencia interpersonal	Violencia interpersonal	Malaria
6	Anomalías congénitas	Condiciones perinatales	Meningitis	Malnutrición	Ahogamientos	Tuberculosis	VIH/SIDA
7	VIH/SIDA	Malnutrición	Quemaduras	Quemaduras	Tuberculosis	Infecciones respiratorias	Anomalías congénitas
8	Malnutrición	Anomalías congénitas	Tuberculosis	Lesiones auto infligidas	Quemaduras	Quemaduras	ACCIDENTES DE TRÁNSITO
9	Sífilis	Ahogamientos	Malnutrición	Guerras	VIH/SIDA	Guerras	Ahogamientos
10	Meningitis	ACCIDENTES DE TRÁNSITO	Caidas	Violencia interpersonal	Guerras	Ahogamientos	Tuberculosis

En México, durante la última década, los accidentes de tránsito han ocupado el tercer lugar dentro de las diez principales causas de muerte; el 77%

de ellos ocurren en zonas urbanas y quienes se ven afectados más frecuentemente por esta causa son los jóvenes de 15 a 29 años, los peatones y la población masculina (INSP, 2006). Bajo una perspectiva de género, la implicación de ser varón en la vía pública y morir con más frecuencia a una edad temprana, toma una dimensión diferente que contiene una enorme carga cultural. El enfoque de género ofrece la oportunidad de desentrañar las diferencias sustanciales entre los comportamientos etiquetados como masculinos y femeninos, los cuales son resaltados por el comportamiento de los adolescentes que se muestran en las estadísticas de mortalidad.

Con el panorama de las muertes en jóvenes presentado anteriormente, se planteó la hipótesis siguiente: *La elevada mortalidad de accidentes de tránsito en jóvenes menores de 25 años a nivel mundial, tiene una estrecha relación con sus prácticas viales, las cuales son resultado de una construcción social que cuenta con características diferenciadas por sexo, en donde los roles de género juegan un papel importante, al definir una mayor incidencia de actitudes de riesgo en la vía pública por parte de los varones en comparación con las mujeres.*

En primera instancia se pensó que las prácticas viales en jóvenes presentarían una diferencia sustancial entre hombres y mujeres, principalmente caracterizada por una mayor propensión al riesgo por parte de los varones, sobre todo en calidad de peatones. De aquí el siguiente paso fue definir la pregunta de investigación, la cual quedó redactada de la siguiente manera: *¿Cómo pueden definirse y describirse las prácticas viales de los jóvenes?*

A partir de aquí era necesario delimitar *cuáles* jóvenes entrarían en el estudio, y *cómo* se podrían observar y describir sus prácticas viales. Después

de la extensa revisión bibliográfica presentada a lo largo de la investigación, se llegó a la conclusión de que la indagación o metodología cualitativa era la mejor opción para elaborar el estudio, ya que “explora las experiencias de la gente en su vida cotidiana” (Mayan, 2001: 5), y esto era precisamente lo que se buscaba, investigar directamente el fenómeno de las prácticas viales en la vía pública.

Con base en una introspección a las propias experiencias viales del investigador, surgió una imagen que definió a los sujetos y el contexto del estudio. Dicha imagen fue la de haber observado en diferentes puntos de la ciudad la situación particular de las características viales en las horas de entradas y salidas en distintas escuelas. A partir de ahí se pensó en hacer estudios en varias escuelas, pero finalmente, por cuestión de tiempo y recursos, se definió un lugar de investigación específico, el cual fue un plantel de educación básica, nivel secundaria, en la ciudad de Hermosillo, Sonora.

Después se diseñó la investigación partiendo de la pregunta principal, la cual dio pie a otras preguntas que complementaron el hilo principal de indagación. Como ya se describió en el apartado de metodología, se escogieron dos técnicas a seguir: la observación no participante y las entrevistas grupales. Con la primera técnica lo que se buscó fue el llegar a un primer acercamiento con la realidad de las prácticas viales de los jóvenes en el contexto de los cruces peatonales contiguos a la secundaria. Después se integró al estudio la idea de entrevistar dentro de la secundaria a grupos de alumnos con características específicas, y preguntarles directamente sus percepciones sobre la vialidad y sus prácticas en ella, además de las diferencias de comportamiento por sexo, entre otras cuestiones que reforzaran

lo observado. Lo importante de dichos cuestionamientos es que surgieron directamente de las preguntas de investigación y derivadas, las cuales pasaron por un proceso de jerarquización en niveles para su operacionalización en los cuestionarios (Esquema 3).

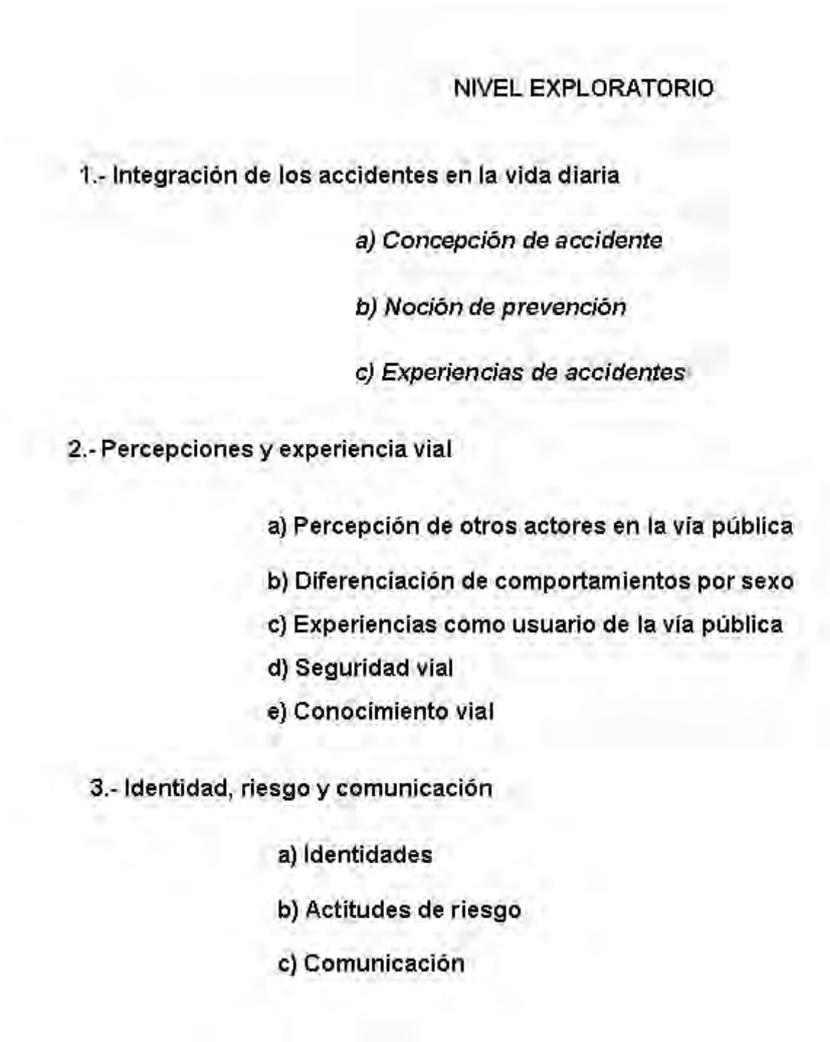
Esquema 3.- Operacionalización por niveles de las preguntas de investigación.
Elaboración: Juan Sebastián Bastidas Carreras.



Como se explicó en el capítulo 5, las categorías tomadas en cuenta para el análisis se dividen en dos partes: primero, aquéllas referentes a un nivel exploratorio, es decir, en el momento de la entrevista en donde se fueron tomando ideas de las respuestas en un nivel primario para la futura construcción de las segundas rondas. (Ver esquema 4)

Esquema 4.- Categorías de análisis en el nivel exploratorio.

Elaboración: Juan Sebastián Bastidas Carreras



Después, siguen las categorías denominadas de nivel interventivo, que aluden a los conocimientos que se fueron creando en los espacios de entrevistas y que sirvieron para incorporar enseñanzas en materia de vialidad, como el ejemplo de la utilización del cinturón de seguridad (Ver esquema 5).

Esquema 5.- Categorías de análisis en el nivel exploratorio.

Elaboración: Juan Sebastián Bastidas Carreras

NIVEL INTERVENTIVO

1.- Disposición al cambio: ejemplo de la utilización del cinturón de seguridad

a) Disposición al cambio

b) Utilización del cinturón de seguridad

2.- Propuestas para mejorar el entorno vial y prevenir accidentes

3.- Aprendizajes de las entrevistas

Los hallazgos encontrados a lo largo de la investigación se pueden dividir entre los obtenidos mediante la observación y aquellos surgidos durante la realización de entrevistas grupales.

Primeramente, con las observaciones se pudo corroborar en la realidad lo que se plasmó en la bibliografía revisada, entre lo que podemos destacar las actitudes de riesgo, tanto de conductores como peatones, y de la vulnerabilidad de éstos últimos. Además, los jóvenes, en especial los varones, crean situaciones adversas extras, sobre todo para ellos. Por ejemplo, al cruzar la calle en medio de juegos y empujones con sus compañeros.

También surgieron otros apuntes relevantes a considerar. El primero de ellos se refiere a las condiciones espaciales del lugar de observación, el cual en conclusión no está diseñado para funcionar correctamente ante la creciente demanda de flujo vehicular y las necesidades de los peatones por cruzar de acera a acera. Cada vez que se observó a alguien intentando cruzar, era en

medio de un espectáculo de automóviles, los cuales tampoco cuentan con una señalización adecuada para poder frenar y otorgar el paso a los peatones. Así mismo, las banquetas que anteceden y preceden al único cruce peatonal señalado, sólo crean un retraso en el flujo vehicular que en las horas “pico” crea un tráfico denso y con dificultades para transitar.

Posteriormente, de todas las ideas retomadas a lo largo de las observaciones, se dio paso a las entrevistas, primeramente las exploratorias, las cuales no se incluyeron en este trabajo por ser un mero trámite para la entrada al campo y no presentar información relevante, y en segunda instancia las grupales.

En las conclusiones obtenidas de las entrevistas grupales, primeramente en el nivel denominado interventivo, se pueden rescatar las múltiples ideas sobre la integración de los accidentes en la vida diaria de los jóvenes, las cuales mostraron un estado de conceptualización en desarrollo, que sentó las bases para un diálogo constructivo tanto para ellos como para la investigación. Fue un debate en constante transformación, principalmente en el concepto de accidente, el cual fue cambiando conforme se discutían las nociones sobre prevención, y, sobre todo, las experiencias que habían experimentado los entrevistados.

De aquí podemos concluir que el accidente es una parte activa en la percepción de los jóvenes, que aunque no reflexionan a menudo sobre el tema, éste se encuentra presente en sus vidas y rutinas diarias de múltiples formas, pero sobre todo la que sucede en la vía pública.

El segundo apartado revisado en el nivel interventivo fue el referente a las percepciones y experiencia vial de los jóvenes. Se trataron cinco aspectos

específicos, los cuales fueron la percepción de otros actores en la vía pública, diferenciación de comportamiento por sexo, experiencias como usuario de la vía pública, seguridad vial y conocimiento vial. De los comentarios compartidos por los entrevistados, destacó la diferenciación que hicieron de las prácticas viales entre hombres y mujeres, en donde describieron a los primeros como los más irresponsables en la vía pública.

Este tipo de acercamiento coincide con la bibliografía revisada, en la cual se muestra al varón como quien recurre más a las actitudes de riesgo⁶³ (Le Breton, 2004). Cabe destacar que en la plática sólo una alumna del segundo grado mencionó el tema sobre la equidad de género, lo cual es un indicador de que la semilla del cuestionamiento a la sociedad está plantada y poco a poco está dando brotes firmes, y que con este tipo de indagaciones se fomentará una juventud más activa en las decisiones que atañen a la comunidad.

De igual forma fue relevante conocer su bagaje de cultura vial propiamente ejemplificada en sus experiencias en calidad de usuarios de la vía pública, ya sea como peatones, pasajeros y conductores. Los elementos para acercarse a una construcción social de sus prácticas viales tiene un sustento importante en esta parte, pues es a raíz de sus percepciones acerca del origen de su aprendizaje como pueden autoevaluar el momento donde se encuentran y qué tan preparados están para transitar de una manera responsable. Un punto que sobresalió fue la nutrida experiencia al volante, sobre todo por el hecho de que nadie contaba con la edad mínima de 16 años para obtener un permiso de conductor, como lo marca la ley (Congreso del Estado de Sonora,

⁶³ En las entrevistas se especificó un apartado exclusivo sobre las actitudes de riesgo.

2002). Como hallazgo encontramos que los padres han jugado un rol importante en la transmisión de estos valores y enseñanzas, pero como se verá en los apartados posteriores, no han podido establecer un diálogo permanente para monitorear las necesidades y aprendizajes viales de sus hijos.

También se les cuestionó, dentro desde una perspectiva más técnica, sobre el conocimiento vial. Esto arrojó resultados poco alentadores, pues casi nadie supo a ciencia cierta las reglas oficiales para transitar, por lo cual se agudiza el problema de accidentes en la vía pública, pues los jóvenes se movilizan en la calle sólo con su conocimiento empírico de la vialidad. Este dato se contrasta con las observaciones realizadas, en las cuales los conductores tampoco demostraron un respeto por las reglas de tránsito, en especial la del límite de velocidad.

En la última parte de la sección dedicada al nivel exploratorio se incorporaron los elementos referentes a la identidad, riesgo y comunicación. En el primero se les preguntó a los jóvenes acerca de la percepción hacia ellos mismos, bajo la forma del adjetivo “aventado”,⁶⁴ lo cual pareció enorgullecerles y resultó en una serie de anécdotas que mostraron su personalidad moldeada por el género. Este apartado está íntimamente ligado con el siguiente, referente a las actitudes de riesgo. La diferencia entre los dos fue que el último estuvo relacionado más que nada a conductas que ellos mismos detectaron como peligrosas. Hubo un ejemplo que sobresalió en las entrevistas, el cual fue la acción de pedir un “raite” o “aventón”, sobre todo por parte de los hombres.

⁶⁴ Palabra coloquial utilizada como sinónimo de atrevimiento. Es decir, quien es “aventado”, es muy atrevido, no le tiene miedo a situaciones que, en el sentido de este estudio, pueden poner en peligro su integridad física.

Dicha práctica se definió por ellos mismos como riesgosa, aunque también está intrínsecamente relacionada con la identidad del estudiante varón⁶⁵.

En la parte referente a la comunicación, se enfocó más hacia la realizada con los padres. Como se había mencionado antes, al parecer los padres no han sido capaces de estructurar una relación de continuo intercambio de información, resultando en un alejamiento con los jóvenes, quienes aprenden y comparten la mayoría de los conocimientos y comportamientos con sus similares.

Por último, y como una manera de retribuir algo a los entrevistados, se clasificó un apartado denominado nivel interventivo, la disposición de los jóvenes por establecer un cambio real en sus prácticas viales. Gracias a la información otorgada y a la atención puesta en sus comentarios, muchos de ellos entendieron la necesidad de este aprendizaje, y estuvieron de acuerdo en poner en práctica el uso del cinturón de seguridad. Otros siguieron con una visión y actitud renuente al cambio, pero al menos después de las entrevistas ya cuentan con la información mínima para conocer las consecuencias de no cumplir con el mínimo de precauciones.

Las entrevistas cerraron con un apartado referente a los aprendizajes de los jóvenes durante el proceso de las preguntas y la interacción con las ideas de sus compañeros. Entre las respuestas destacaron la necesidad de mejorar la seguridad individual por medio de una mayor atención al transitar en la vía pública.

⁶⁵ Una investigación regional que ahonda sobre este tema es la de Calvario (2003).

Hasta aquí podemos destacar los hallazgos más importantes. A continuación se elaborarán algunas recomendaciones orientadas a los niveles técnico-político y al de investigación.

Recomendaciones

1.- Nivel técnico-político

En este plano, hay algunas acciones que requieren de un mínimo de planeación y que pueden obtener resultados muy favorables, como se han demostrado en algunos países de ingresos bajo y medio (McMahon, 2006). Primeramente, se necesita hacer de los problemas de la vía pública una prioridad en la agenda de trabajo de los países. Por mencionar un ejemplo de país latinoamericano, tenemos el de Costa Rica, país en el que se implementó durante el 2003 y 2004 una campaña para fomentar el uso del cinturón de seguridad, la cual estuvo apoyada por el gobierno y el sector privado, además de los medios de comunicación. Dicha campaña fue introducida casi al tiempo de que una nueva ley sobre el cinturón de seguridad fuera aprobada. La meta de la campaña era de elevar entre la población la utilización del cinturón en un 70%, pero al final, gracias a los esfuerzos conjuntos de dicha medida y el refuerzo de vigilancia policíaca se logró pasar del 24% a un 80%, al mismo tiempo que la mortalidad por la falta de uso del aditamento bajó considerablemente (ídem).

Otra recomendación pertinente puede ser la creación de un programa permanente de educación vial en planteles de enseñanza básica (primaria y secundaria), conjuntando las fuerzas de la Secretaría de Educación,

Departamento de Tránsito y sociedad civil. En una primera fase se podría capacitar a maestros y padres de familia con los conceptos y tareas principales, para después volcar tal conocimiento en los niños y jóvenes, de una manera dinámica y práctica. La presencia de la autoridad vial y el contacto con los alumnos también podría servir para cambiar la visión de los jóvenes sobre los policías, a quienes en el transcurso de las entrevistas se les hizo referencia como ineficientes en sus tareas en el tránsito.

También se puede mostrar el lado humanista de las consecuencias de los accidentes, como el documento lanzado por la OMS en el 2007 intitulado *Faces behind the figures: voices of road traffic crash victims and their families*,⁶⁶ en el cual se compilan una serie de testimonios de accidentados y las consecuencias derivadas de los percances (OMS, 2007).

2- Nivel investigación

A nivel de investigación la primera recomendación es sin duda el alentar a futuros investigadores a seguir trabajando este tema en la región. Los accidentes de tránsito son una realidad creciente inherente a la motorización, y mientras siga existiendo una desigualdad de condiciones entre conductores y peatones, la ciencia tiene la tarea fundamental de señalar y proponer soluciones a tales situaciones.

Como propuesta para seguir en el tenor del presente trabajo, es la de continuar con la metodología cualitativa y aplicarla al estudio en todos los niveles posibles, desde preescolar hasta el universitario. No hay que olvidar que el problema se mantiene latente desde el año de vida hasta los 25, y es

⁶⁶ Cuya traducción aproximada sería: *Rostros tras las figuras: Voces de las víctimas de accidentes de tránsito y sus familias*.

una situación que para revertirla primeramente se deben analizar adecuadamente las características del contexto particular en el cual se desarrolle. También, en la medida de lo posible, es necesario aumentar la cantidad de las entrevistas grupales, y si el investigador lo decide así, añadir individuales para poder lograr describir la construcción de las prácticas viales desde su origen y desarrollarlas en un trabajo más integral.

Estas recomendaciones de investigación están orientadas al campo de las ciencias sociales, pero es necesario establecer una interdisciplinariedad en los trabajos, para enriquecerlos y darles un mayor valor utilitario en la sociedad. El realizar un plan general de proyectos que se complementen entre sí, desde varias perspectivas, es una buena manera de ahorrar tiempo y mejorar sustancialmente los resultados en la comprensión de los accidentes de tránsito.

Finalmente, no hay que olvidar los límites y alcances de la investigación cualitativa, sobre todo en cuanto a la generalización que se deriva de sus hallazgos, o validez externa. “En la indagación cualitativa, la validez externa puede describirse como ‘ajuste’, es decir, el grado en el cual los lectores del reporte son capaces de transferir los hallazgos de la investigación a otros escenarios, a contextos ajenos a la situación de estudio” (Mayan, 2001: 27). Es por eso que el investigador debe estar consciente de que sus resultados se remiten exclusivamente al lugar en el cual se trabajó, aunque sus puntos esenciales pueden ser de una gran utilidad para futuras investigaciones.

En resumen, se puede decir que la descripción de las prácticas viales en los jóvenes de la secundaria elegida, demostraron la hipótesis que se planteó en un principio. Los comportamientos irresponsables y actitudes de riesgo observados sobre todo en los hombres, fueron corroborados en las entrevistas,

y se puede asegurar que son una causa esencial en la incidencia de lesiones y muertes a nivel mundial.

BIBLIOGRAFÍA

- Affeltranger, Bastien, y Fredrik Thomasson. 2005. *Accidents and poverty in the developing world: a review of current research and thinking*. Suiza, <http://www.raddningsverket.se/upload/Om%20verket/Forskning/Kunskaps%C3%B6versikt/Accidents%20and%20poverty%20in%20the%20developing%20world.pdf>.
- Berger, Peter L. y Thomas Luckmann. 1997. *La construcción social de la realidad*. Argentina: Amorrortu.
- Calvario, José. masculinidad, padecimientos y accidentes por el trabajo. El caso de los jornaleros del Poblado Miguel Alemán, Costa de Hermosillo.
- Conell, R. 2003. *Masculinidades*. México: UNAM.
- Congreso del Estado de Sonora. 2002. *Ley de tránsito del Estado de Sonora*. Sonora.
- Denzin, Norman e Yvonna S. Lincoln. 2000. Introduction: The discipline and practice of qualitative research. En *Handbook of qualitative research*, Editores: Norman Denzin e Yvonna S. Lincoln, 1-28. Estados Unidos: Sage.
- Giménez, Gilberto. 2005. *Teoría y análisis de la cultura, Volumen 1*. Conaculta.
- Gobierno Municipal de Hermosillo. 2005. Diagnóstico. En *Programa Municipal de Desarrollo Urbano del Centro de Población de Hermosillo, Actualización 2006*, www.implanhermosillo.gob.mx.
- Green, Judith. 2003. *Risk and misfortune. The social construction of accidents*. Londres: Routledge.
- Híjar, Martha, Armando Arredondo, Carlos Carrillo y Luis Solórzano. 2004. Road traffic injuries in an urban area in Mexico: An epidemiological and cost analysis. *Accidents Analysis and Prevention* 36: 37-42, www.elsevier.com/locate/aap.
- Híjar, Martha, Eduardo Vazquez Vela y Carlos Arreola Risa. 2003. Pedestrian traffic injuries in Mexico: A country update. *Injury control and safety promotion* 10 (1-2): 37-43.
- Híjar, Martha, James Trostle y Mario Bronfman. 2003. Pedestrian injuries in Mexico: a multi-method approach. *Social Science & Medicine* 57: 2149-59, www.elsevier.com/locate/socsimed.
- Híjar, Martha C., Jess F. Kraus, Víctor Tovar y Carlos Carrillo. 2001. Analysis of fatal pedestrian injuries in Mexico City, 1994-1997. *Injury, International Journal of the Care of the Injured* 32: 279-84, www.elsevier.com/locate/injury.
- Híjar Medina, Martha, Mario E. Flores Aldana y Ma. Victoria López López. 1996. Cinturón de seguridad y gravedad de lesiones en accidentes de tráfico en carretera. *Salud Pública de México* 38 (2): 118-27.
- Híjar Medina, Martha C. 2000. Utilidad del análisis geográfico en el estudio de las muertes por atropellamiento. *Salud Pública de México* 42 (3): 188-93.
- Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática. 2006. *Resultados definitivos del II conteo de población y vivienda 2005*. México, www.inegi.gob.mx.
- Instituto Nacional de Salud Pública. 2006. Accidentes de tránsito en jóvenes ¿Cómo cuidar nuestra salud? http://www.insp.mx/Portal/Cuidados_salud/accidentes/accidentes01.html (23 de febrero de 2008).

- Janoschka, Michael. 2005. Discursos de la inseguridad y la ciudad cerrada: mitos, realidades, barreras y fronteras de un producto inmobiliario "perfecto". *Imaginales* (2): 11-35.
- Kaufman, M. 1999. Las siete P's de la violencia de los hombres. <http://www.eurosur.org/FLACSO/lassietep.htm> (12 de julio de 2006).
- Lamas, Marta. 2002. *Cuerpo: Diferencia sexual y género*. México: Taurus.
- Le Breton, David. 2004. The anthropology of adolescent risk-taking behaviour. *Body & Society* 10 (1): 1-15, www.sagepublications.com.
- Malinowski, Bronislaw. La cultura (1931). En *El concepto de cultura*, ed. J. S. Kahn, 85-127. Barcelona: Anagrama.
- Martínez, Eduardo. s.f. Del militarismo al civismo en la Cruz Roja de Hermosillo: la calidad de la atención de socorristas a lesionados en la vía pública, Tesis sin publicar.
- McMahon, Kate, editora. 2006. *Make Roads Safe*. Londres: Commission for Global road Safety, http://www.makeroadssafe.org/documents/make_roads_safe_low_res.pdf.
- Muss, Rolf. 1991. *Teorías de la adolescencia*. México: Paidós Studio.
- Noriega, Jesús. 2006. Prohibido embarazarse: Los discursos sobre el embarazo en adolescentes en una institución educativa en Hermosillo, Sonora. Tesis de Maestría en Ciencias Sociales, El Colegio de Sonora.
- Organización Mundial de la Salud. 2007. *Faces behind the figures: voices of road traffic crash victims and their families*. Francia, http://www.makeroadssafe.org/documents/Faces_voices.pdf.
- Organización Mundial de la Salud. 2002. *Reporte Mundial de la Salud. Reduciendo riesgos y promoviendo una vida saludable*. Francia.
- Organización Mundial de la Salud. 2004. *Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito: resumen*. Ginebra.
- Planzer, Rosemarie. 2005. *La seguridad vial en la región de América Latina y el Caribe. Situación actual y desafíos*. Chile: CEPAL.
- Quezada, Conrado. 2006. Están de adorno. *Expresso*, 17 de enero.
- Real Academia Española. Diccionario de la Lengua Española, vigésimosegunda edición. <http://buscon.rae.es/draeI/> (13 de agosto de 2007).
- Reyes, Pablo. 2007. Descripción y análisis espacial de los accidentes de tráfico en Hermosillo, Sonora, 2005. Tesis de Maestría en Ciencias Sociales, El Colegio de Sonora.
- Rivas, Héctor. 2005. ¿El varón como factor de riesgo? Masculinidad y mortalidad por accidentes y otras causas violentas en la sierra de Sonora. *Estudios Sociales* XVIII (26): 215.
- Secretaría de Salud del Estado de Sonora. Prevención de Accidentes. <http://www.salud-sonora.gob.mx/splv/prevencion/> (20 de abril de 2006).
- Secretaría de Hacienda del Estado de Sonora. *Parque vehicular en Hermosillo*.
- Toroyan, T., y M. Peden, Editores. 2007. *Youth and Road Safety*. Génova: Organización Mundial de la Salud, http://whqlibdoc.who.int/publications/2007/9241595116_eng.pdf.
- Tuñón, Esperanza y Daniel Bobadilla. 2005. Mortalidad en varones jóvenes de México. *Estudios Sociales, revista de investigación científica del CIAD* XIII (26): 68-84.

Tylor, Edward. La ciencia de la cultura. En *El concepto de cultura*, ed. J. S. Kahn, 29-46.
Barcelona: Anagrama.

ANEXOS

<u>Sexo conductor</u>	<u>- Total</u>	<u>Se fugó</u>	<u>Sexo conductor:</u> Hombre	<u>Sexo conductor:</u> Mujer
<u>Tipo de accidente</u>				
- Total	462,505	38,755	381,587	42,163
Colisión con vehículo automotor	333,123	24,314	274,515	34,294
Colisión con peatón (atropellamiento)	19,513	2,122	15,924	1,467
Colisión con animal	1,972	169	1,671	132
Colisión con objeto fijo	53,273	7,613	42,229	3,431
Volcadura	8,359	542	7,456	361
Caída de pasajero	2,329	211	2,009	109
Salida del camino	8,624	744	7,597	283
Incendio	186	12	174	
Colisión con ferrocarril	210	10	196	4
Colisión con motocicleta	19,909	1,078	17,641	1,190
Colisión con ciclista	7,864	595	6,914	355
Otro	7,143	1,345	5,261	537

Anexo 1: Estadísticas de accidentes de tránsito terrestres en zonas urbanas y suburbanas a nivel nacional, año 2006.

Fuente: Sistemas Nacionales Estadístico y de Información Geográfica (INEGI, 2008)

<u>Sexo conductor</u>	<u>- Total</u>	<u>Se fugó</u>	<u>Sexo conductor</u> Hombre	<u>Sexo conductor</u> Mujer
<u>Tipo de accidente</u>				
- Total	5,567	393	4,864	310
Colisión con vehículo automotor	1,593	110	1,357	126
Colisión con peatón (atropellamiento)	1,180	160	972	48
Colisión con animal	37	2	35	
Colisión con objeto fijo	620	16	541	63
Volcadura	999	18	948	33
Caída de pasajero	40	3	36	1
Salida del camino	447	9	419	19
Incendio				
Colisión con ferrocarril	45	1	44	
Colisión con motocicleta	306	30	263	13
Colisión con ciclista	243	36	201	6
Otro	57	8	48	1

Anexo 2: Muertes de accidentes de tránsito terrestres en zonas urbanas y suburbanas a nivel nacional, año 2006.

Fuente: Sistemas Nacionales Estadístico y de Información Geográfica (INEGI, 2008)

Sexo conductor	- Total	Sexo conductor		
		Se fugó	Hombre	Mujer
Tipo de accidente				
- Total	18,644	1,636	14,083	2,925
Colisión con vehículo automotor	12,186	721	9,289	2,176
Colisión con peatón (atropellamiento)	1,002	173	664	165
Colisión con animal	116	3	109	4
Colisión con objeto fijo	2,659	444	1,914	301
Volcadura	654	50	554	50
Caída de pasajero	233	22	195	16
Salida del camino	504	81	389	34
Incendio	5	1	4	
Colisión con ferrocarril	5		5	
Colisión con motocicleta	612	41	468	103
Colisión con ciclista	537	79	392	66
Otro	131	21	100	10

Anexo 3: Estadísticas de accidentes de tránsito terrestres en zonas urbanas y suburbanas en Sonora, año 2006.

Fuente: Sistemas Nacionales Estadístico y de Información Geográfica (INEGI, 2008)

Sexo conductor	- Total	Sexo conductor		
		Se fugó	Hombre	Mujer
Tipo de accidente				
- Total	297	40	239	18
Colisión con vehículo automotor	72	8	58	6
Colisión con peatón (atropellamiento)	58	20	33	5
Colisión con animal	7		7	
Colisión con objeto fijo	31	1	30	
Volcadura	76	2	70	4
Caída de pasajero	5		5	
Salida del camino	17		16	1
Incendio				
Colisión con ferrocarril				
Colisión con motocicleta	10	3	7	
Colisión con ciclista	18	6	11	1
Otro	3		2	1

Anexo 4: Muertes de accidentes de tránsito terrestres en zonas urbanas y suburbanas en Sonora, año 2006.

Fuente: Sistemas Nacionales Estadístico y de Información Geográfica (INEGI, 2008)

Clase de vehículo		Automóviles	Camiones para pasajeros	Camiones y camionetas para carga	Motocicletas
Año de registro	TOTAL				
1980	5,758,330	3,950,042	60,388	1,470,816	277,084
1981	6,339,836	4,341,363	64,973	1,636,899	296,601
1982	6,695,164	4,616,897	69,233	1,751,799	257,235
1983	6,941,252	4,726,236	71,326	1,893,206	250,484
1984	7,305,066	4,970,526	76,517	2,009,875	248,148
1985	7,725,623	5,281,842	79,028	2,114,395	250,358
1986	7,732,012	5,202,922	83,373	2,213,025	232,692
1987	7,933,729	5,336,228	84,364	2,292,078	221,059
1988	8,324,887	5,597,735	85,229	2,424,025	217,898
1989	9,009,048	6,003,532	90,150	2,691,551	223,815
1990	9,862,108	6,555,550	93,275	2,964,736	248,547
1991	10,602,143	6,950,708	96,910	3,293,414	261,111
1992	11,260,184	7,399,178	95,179	3,492,416	273,411
1993	11,593,078	7,715,951	85,941	3,592,977	198,209
1994	11,161,089	7,217,732	114,577	3,613,808	214,972
1995	11,317,646	7,469,504	120,497	3,598,685	128,960
1996	11,750,028	7,830,864	96,933	3,645,672	176,559
1997	12,585,187	8,402,995	125,445	3,878,581	178,166
1998	13,562,820	9,086,209	176,443	4,078,068	222,100
1999	14,385,864	9,582,796	200,357	4,340,112	262,599
2000	15,611,916	10,176,179	202,396	4,939,417	293,924
2001	17,300,530	11,351,982	273,536	5,394,206	280,806
2002	18,784,594	12,254,910	299,365	5,860,797	369,522
2003	19,806,960	12,742,049	308,101	6,317,293	439,517
2004	20,878,438	13,388,011	264,585	6,707,535	518,307
2005	22,332,972	14,471,483	270,220	6,985,783	605,486
2006	24,970,879	16,430,372	272,793	7,536,193	731,521

Anexo 5: Estadísticas de vehículos de motor registrados en circulación por año de registro según clase de vehículo, a nivel nacional, años 1980-2006.

Fuente: Sistemas Nacionales Estadístico y de Información Geográfica (INEGI, 2008)

Año de registro	Clase de vehículo - Ent y mun registro	Total				
		Automóviles	Camiones para pasajeros	Camiones y camionetas para carga	Motocicletas	
2006	Total nacional	24,970,879	16,430,372	272,793	7,536,193	731,521
2006	+ Aguascalientes	347,133	216,818	2,001	117,493	10,821
2006	+ Baja California	1,281,923	950,752	10,208	313,958	7,005
2006	+ Baja California Sur	373,955	243,597	2,594	123,487	4,277
2006	+ Campeche	164,682	92,739	1,156	44,374	26,413
2006	+ Coahuila de Zaragoza	626,344	385,074	40,135	197,013	4,122
2006	+ Colima	179,888	89,497	878	74,461	15,052
2006	+ Chiapas	373,143	193,965	6,399	157,162	15,617
2006	+ Chihuahua	1,105,386	723,373	5,314	371,156	5,543
2006	+ Distrito Federal	3,153,955	2,917,890	31,091	104,078	100,896
2006	+ Durango	353,509	192,145	2,304	155,366	3,694
2006	+ Guanajuato	1,019,987	532,305	19,605	431,012	37,065
2006	+ Guerrero	543,549	324,738	41,395	161,112	16,304
2006	+ Hidalgo	683,753	372,977	3,559	304,931	2,286
2006	+ Jalisco	2,243,289	1,283,033	11,027	834,307	114,922
2006	+ México	2,076,624	1,692,338	8,747	356,899	18,640
2006	+ Michoacán de Ocampo	1,187,286	554,682	8,918	577,538	46,148
2006	+ Morelos	257,477	176,762	4,327	69,400	6,988
2006	+ Nayarit	259,769	122,164	1,614	125,451	10,540
2006	+ Nuevo León	1,605,120	1,115,206	15,366	447,956	26,592
2006	+ Oaxaca	260,788	133,016	1,482	116,211	10,079
2006	+ Puebla	863,728	524,913	8,885	312,565	17,365
2006	+ Querétaro	296,942	188,614	3,294	100,318	4,716
2006	+ Quintana Roo	307,823	189,823	1,648	59,815	56,537
2006	+ San Luis Potosí	611,205	333,100	3,453	249,445	25,207
2006	+ Sinaloa	677,608	360,487	6,107	293,664	17,350
2006	+ Sonora	709,713	455,589	3,516	244,921	5,687
2006	+ Tabasco	287,137	175,575	2,169	91,589	17,804
2006	+ Tamaulipas	1,054,922	741,468	4,762	299,026	9,666
2006	+ Tlaxcala	156,771	90,464	5,774	58,342	2,191
2006	+ Veracruz de Ignacio de la Llave	1,161,132	685,504	11,288	423,364	40,976
2006	+ Yucatán	342,447	223,134	1,828	71,010	46,475
2006	+ Zacatecas	403,891	148,630	1,949	248,769	4,543

Anexo 6: Estadísticas por entidad referentes al número de vehículos de motor registrados y en circulación al año 2006, según clase de vehículo.

Fuente: Sistemas Nacionales Estadístico y de Información Geográfica (INEGI, 2008)

Año de registro	Clase de vehículo	- Total			
		Automóviles	Camiones para pasajeros	Camiones y camionetas para carga	Motocicletas
1980	Herмосillo	47,405	24,696	433	2,160
2006	Herмосillo	239,022	161,805	706	2,727

Anexo 7: Estadísticas comparativas del número de vehículos de motor registrados y en circulación en Herмосillo en los años 1980 y 2006, según clase de vehículo.

Fuente: Sistemas Nacionales Estadístico y de Información Geográfica (INEGI, 2008)

Entidad municipio y loc	Sexo		
	Total	Hombre	Mujer
- Total	103,263,388	50,249,955	53,013,433
+ Aguascalientes	1,065,416	515,364	550,052
+ Baja California	2,844,469	1,431,789	1,412,680
+ Baja California Sur	512,170	261,288	250,882
+ Campeche	754,730	373,457	381,273
+ Coahuila de Zaragoza	2,495,200	1,236,880	1,258,320
+ Colima	567,996	280,005	287,991
+ Chiapas	4,293,459	2,108,830	2,184,629
+ Chihuahua	3,241,444	1,610,275	1,631,169
+ Distrito Federal	8,720,916	4,171,683	4,549,233
+ Durango	1,509,117	738,095	771,022
+ Guanajuato	4,893,812	2,329,136	2,564,676
+ Guerrero	3,115,202	1,499,453	1,615,749
+ Hidalgo	2,345,514	1,125,188	1,220,326
+ Jalisco	6,752,113	3,278,822	3,473,291
+ México	14,007,495	6,832,822	7,174,673
+ Michoacán de Ocampo	3,966,073	1,892,377	2,073,696
+ Morelos	1,612,899	775,311	837,588
+ Nayarit	949,684	469,204	480,480
+ Nuevo León	4,199,292	2,090,673	2,108,619
+ Oaxaca	3,506,821	1,674,855	1,831,966
+ Puebla	5,383,133	2,578,664	2,804,469
+ Querétaro Arteaga	1,598,139	772,759	825,380
+ Quintana Roo	1,135,309	574,837	560,472
+ San Luis Potosí	2,410,414	1,167,308	1,243,106
+ Sinaloa	2,608,442	1,294,617	1,313,825
+ Sonora	2,394,861	1,198,154	1,196,707
+ Tabasco	1,989,969	977,785	1,012,184
+ Tamaulipas	3,024,238	1,493,573	1,530,665
+ Tlaxcala	1,068,207	517,477	550,730
+ Veracruz de Ignacio de la Llave	7,110,214	3,423,379	3,686,835
+ Yucatán	1,818,948	896,562	922,386
+ Zacatecas	1,367,692	659,333	708,359

Anexo 8: Población total con estimación por entidad según sexo, datos del II Censo de Población y Vivienda, 2005.

Fuente: Sistemas Nacionales Estadístico y de Información Geográfica (INEGI, 2008)

ANEXO 9.- Fichas técnicas de entrevistas grupales, grupos A y B

Grupo A, primera ronda

Tema: “Accidentes de tránsito y construcción social de las prácticas viales en peatones jóvenes”.

Fecha de la entrevista: 15 de febrero de 2007

Lugar: Biblioteca de la Escuela Secundaria Federal #2

Duración de la entrevista: Una hora y media aproximadamente (dos rondas de 45 minutos, con un receso de 15 minutos en medio)

Moderadores: Gisela del Moral Morales y Juan Sebastián Bastidas Carreras.

Comentarios: Esta fue la primera entrevista grupal del proyecto y se realizó en el turno matutino, al cual para fines de archivo denominé “Grupo A”. Se contó con la presencia de trece alumnos, uno más de los que tenía en el proyecto, detalle por el cual no tuve ninguna objeción. La logística por parte del personal de la secundaria fue muy eficiente, por lo cual pude contar con las características específicas que necesitaba en los alumnos (4 alumnos de cada grado, dos niños y dos niñas, y que algunos los llevaran en carro y otros llegaran a pie a la escuela), más una alumna extra de segundo grado. Al principio les entregué un breve y sencillo cuestionario con el fin de obtener información básica sobre ellos y el transporte utilizado para llegar a la escuela. La entrevista se realizó en dos partes, siendo la primera la más difícil, pues se tardó un poco en “romper el hielo” y lograr que los alumnos se abrieran a respuestas más concretas. En esta ocasión me acompañó la licenciada Gisela del Moral, quien tiene amplia experiencia en docencia a nivel secundaria y que también ha trabajado con grupos focales, lo cual me facilitó muchísimo las cosas, sobre todo en técnicas para hacer entrar en confianza a los alumnos. En la segunda parte estuvieron más relajados y participativos; hasta puedo afirmar que se entusiasmaron con la discusión, por lo cual no dudaron en quedar apalabrados para hacer una segunda entrevista en el futuro.

Grupo A, segunda ronda

Fecha de la entrevista: 16 de marzo de 2007

Lugar: Salón de clases en la Escuela Secundaria Federal #2

Duración de la entrevista: Aproximadamente una hora y media (dos rondas de 45 minutos, con un receso de 15 minutos en medio)

Moderador: Juan Sebastián Bastidas Carreras.

Comentarios: Esta fue la segunda entrevista realizada con los alumnos del grupo matutino, al cual denominaré “Grupo A”, pues a futuro planeo realizar más entrevistas en dicho turno con otros alumnos, al igual que en el vespertino. Este es el primer grupo completo en cuanto a entrevistas, cuya información será crucial para establecer parámetros comparativos con los demás, e incluso una reelaboración de los cuestionarios para próximas aplicaciones. En esta ocasión realicé la entrevista solo, aunque establecí una nueva estrategia de pregunta-respuesta consistente en que cada uno de los alumnos contestara a todas las preguntas, en un orden establecido, lo cual me facilitó la organización a la hora de transcribir. Además los acomodé muy parecido a la alineación de la primera entrevista, lo cual me permitió aplicar mnemotecnia con los nombres y rostros.

Sólo faltó una persona de segundo grado, a la cual no le hablé de manera deliberada, pues en realidad la idea general de estas entrevistas fue de hacerlas a doce alumnos, cuatro de cada grupo, y en la primera entrevista tuve a trece. En general pienso que fue una técnica adecuada.

Grupo B, primera ronda

Tema: “Accidentes de tránsito y construcción social de las prácticas viales en peatones jóvenes”.

Fecha de la entrevista: 25 de abril de 2007

Lugar: Laboratorio de la Escuela Secundaria Federal #2

Duración de la entrevista: Una hora y media aproximadamente (dos rondas de 45 minutos, con un receso de 15 minutos en medio)

Moderador: Juan Sebastián Bastidas Carreras.

Grupo: B.

Turno: Matutino.

Características del grupo: Dos mujeres y dos hombres de cada grado, para un total de doce alumnos seleccionados al azar.

Ronda: Primera de dos.

Comentarios: Esta entrevista se realizó al segundo grupo matutino de la investigación, al cual denominé “Grupo B”. En general fue un grupo participativo, lo cual es un buen augurio en una primera ronda, pues en la segunda espero que se suelten hablando un poco más. Las niñas de primero y segundo pienso que fueron quienes más se adentraron en la plática, mientras que las de tercero fueron las menos participativas. Sólo hubo un percance con un muchacho demasiado inquieto que mostraba un patrón de indisciplina que incomodaba a los demás alumnos, el cual en la segunda mitad de la discusión optó por salirse, con lo cual la plática se desarrolló de una manera más tranquila. El área en la que se desarrolló la plática no fue la más adecuada, ya que al ser el laboratorio de química, había muchos distractores para los participantes, como el caso de los fetos que tienen guardados en estas partes para su estudio, los cuales llaman mucho la atención sobre todo a los hombres. Además fue una semana en la cual los estudiantes estuvieron en evaluación, por lo que se mostraban un poco cansados, aunque al parecer el salirse de las clases habituales para esta entrevista les pareció muy buena idea. Los nombres que utilicé para la entrevista son aquéllos con los cuales se sienten más cómodos, y sólo en el caso de un alumno puse su apodo, pues así le gustaba que le llamaran. También los escribí con la ortografía que ellos utilizaron en las hojas de información general que me facilitaron. Inicié con una breve introducción de lo que se trataba la plática, haciendo énfasis en la importancia de sus opiniones para el éxito de la entrevista, para posteriormente entrar de lleno a la materia con la primera pregunta. Traté de seguir un orden en las respuestas, preguntando a cada quien individualmente y pasándome a otra persona si tenía alguna opinión aparte, pues al principio suelen estar muy callados y es una forma de que se vayan “soltando” en la plática. Además dicha técnica me sirvió para llevar un mejor orden en la grabación, evitando así confusiones al transcribir, que dicho sea de paso fue una labor más tardada

que las anteriores, por la cantidad de información recabada, pues ahora sí me aseguré de que todos los alumnos participaran.

Grupo B, segunda ronda

Tema: “Accidentes de tránsito y construcción social de las prácticas viales en peatones jóvenes”.

Fecha de la entrevista: 04 de mayo de 2007

Lugar: Biblioteca de la Escuela Secundaria Federal #2

Duración de la entrevista: Una hora y media aproximadamente (dos rondas de 45 minutos, con un receso de 15 minutos en medio)

Moderador: Juan Sebastián Bastidas Carreras.

Grupo: B.

Turno: Matutino.

Características del grupo: Dos mujeres y dos hombres de cada grado, para un total de doce alumnos seleccionados al azar. En esta ronda faltó un alumno de tercer grado, el cual fue expulsado en días pasados de la escuela, por lo cual el número de entrevistados se redujo a once.

Ronda: Segunda de dos.

Comentarios: Esta fue la segunda de dos entrevistas al denominado grupo B, con la cual se cerró el ciclo de entrevistas para ellos y además completé el trabajo de campo en el turno matutino. Este grupo en especial fue muy participativo en esta segunda entrevista, con lo cual quedé sumamente satisfecho con la información recabada. Inicié mostrándoles los carteles realizados para la campaña de seguridad vial por la OMS, y al parecer estaban impresionados con el número de accidentes que están teniendo los jóvenes de su edad. En esta ocasión sólo pude contar con la presencia de once de los doce participantes originales, pues un joven fue expulsado de la escuela –el mismo que se salió en la plática pasada y que estaba poniendo desorden en el grupo-, pero pienso que la calidad de las respuestas mejoró en general. Ahora los jóvenes de primero fueron los más participativos, aunque todos participaron de una manera aceptable y platicaron más en general. Traté de llevar en orden de alumnos las respuestas para asegurarme de que todos participaran, aunque en realidad dejé hablar más a quien así lo deseara. Hubo temas nuevos, como la pregunta sobre si eran *aventados* –atrevidos- y de que manera lo manifestaban. En este grupo se tocó muy rápidamente el tema de la equidad de género, pues una niña de segundo grado fue la única de todos los grupos que sacó este argumento a la discusión cuando hablábamos sobre las diferentes maneras de actuar en hombres y mujeres. En general estuvieron atentos a la plática y gustosos de participar en ella, y creo que les quedó al menos la inquietud de utilizar el cinturón de seguridad, una de los hábitos que menos tiene la gente en general.

Anexo 10.- Guías de preguntas de la primera y segunda ronda para las entrevistas grupales.

Primera ronda

- ¿Cómo son los comportamientos de los estudiantes al cruzar las calles?
- ¿Cuáles son las diferencias de las prácticas viales entre hombres y mujeres?
- ¿Quiénes corren más peligro al transitar por las calles?
- ¿Quiénes se quedan más tiempo fuera de la escuela?
- ¿Quiénes expresan un mayor número y frecuencia de conductas que representen un peligro al cruzar las calles, hombres o mujeres?
- ¿Tienen los estudiantes un claro conocimiento de la Ley de Tránsito vigente? ¿Conocen sus derechos y obligaciones? ¿Se sienten protegidos por la ley al transitar en la vía pública?
- ¿Cuáles son sus preocupaciones al andar por la calle? ¿Tienen presente el riesgo de un accidente?
- ¿Es el accidente algo inevitable?

Segunda ronda

Concepción accidente

- ¿Qué piensan ahora que es un accidente?
- ¿Has detectado actitudes y comportamientos que puedan causar un accidente en la calle?
- ¿Has tenido algún cambio en tu forma de pensar con respecto a los accidentes?
- ¿Cuáles son los comportamientos observados de los hombres en la calle?
- ¿Cuáles son los comportamientos observados de las mujeres en la calle?
- ¿Comentaste con tus padres o adultos acerca de nuestra plática pasada?
(Si la respuesta es afirmativa) ¿Qué opinaron?
(Si la respuesta es negativa) ¿Crees que les interese cambiar sus actitudes al manejar?

¿Ahora sí utilizan el cinturón de seguridad? (la entrevista pasada contestaron que no el 100%)

¿Tuvieron alguna experiencia cercana de accidente en este tiempo?

(Si la respuesta es afirmativa) ¿Pudo haber sido evitada? ¿Cómo?

¿De qué manera piensas que puedes ayudar a evitar que los accidentes de tránsito sucedan en tu entorno?

¿Estás dispuesto a recibir información y ayudar a otros a entender que los accidentes de tránsito son prevenibles?

ANEXO 11.- Formato de consentimiento para realizar las entrevistas y utilizar la información de las mismas



Hermosillo, Sonora, febrero de 2006

Prof. _____⁶⁷
Director de la Escuela Secundaria Federal #2 “Cajeme”
Presente.

Por medio de la presente, solicito su valiosa cooperación para realizar el día jueves 15 de febrero dos entrevistas grupales con alumnos de su plantel, una en cada turno, con el motivo de conocer las inquietudes de los alumnos e ideas generales acerca de los accidentes de tránsito. Para lo anterior es necesario contar con la presencia de 12 alumnos por turno, (para un total de 24) con las siguientes características:

Cuatro alumnos de primero (dos niños y dos niñas)
Cuatro alumnos de segundo (dos niños y dos niñas)
Cuatro alumnos de tercero (dos niños y dos niñas)

De ser posible, que sea la mitad de los alumnos niños que los dejen en carro y la otra mitad que utilicen el camión o lleguen a pie desde sus casas. Así mismo, ha de ser necesario contar con un aula cerrada para realizar las entrevistas, con la finalidad de evitar interrupciones.

El formato de la entrevista serán dos rondas de preguntas de 45 minutos, separadas por un receso de 15, para un total de una hora con 45 minutos.

Las entrevistas serán grabadas en formato de audio para poder tener registro de toda la información generada y posteriormente transcribirla con la intención de utilizarla en una tesis de maestría.

Los horarios de las sesiones los dejo a su criterio.

Sin nada más por el momento, agradezco su valiosa atención y ayuda, quedando de usted para cualquier duda o aclaración.

ATTE

Lic. Juan Sebastián Bastidas
Maestrante de la especialidad en Salud
El Colegio de Sonora

⁶⁷ El nombre se omitió por cuestiones de confidencialidad.