

Reflexiones sobre el estudio de las violencias en los procesos de movilidad humana

Adriana Sánchez Lovell*

Instituto de Investigaciones Sociales, Universidad de Costa Rica

Recibido 05 Enero 2010; Aceptado 30 Enero 2010; Publicado 30 Abril 2010

Resumen

El presente artículo define algunas líneas sugerentes de análisis sobre el tema de la movilidad humana, tomando como ejemplo el caso de Costa Rica. Se basa en la Investigación titulada *Dimensiones socioculturales del malestar vial en Costa Rica*, la cual constituye una propuesta metodológica para el análisis sistemático del problema de la violencia en las carreteras, desde una perspectiva que cruza una metodología de análisis antropológico social y el análisis crítico del discurso con las perspectivas teóricas del construccionismo social y del materialismo histórico. El artículo busca reflexionar sobre los usos de la violencia como tema, cuando se analiza problemas sociales como el de la movilización humana y los siniestros del tránsito[†].

Palabras clave: Siniestros Del Tránsito, Ciencias Sociales, Movilidad Humana, Violencia, Medios De Comunicación, Políticas Públicas

1. Introducción

El presente artículo se basa en la investigación titulada *Dimensiones socioculturales del malestar vial en Costa Rica*, la cual nace en el año 2007 a raíz de una solicitud que hizo el Ministerio de Salud a tres institutos de investigación de la Universidad de Costa Rica (UCR), para que dieran cuenta de la violencia en las carreteras.

* Licenciada en Psicología y estudiante de la Maestría Académica en Historia, ambas por la Universidad de Costa Rica. Docente de la Escuela de Psicología e investigadora del Instituto de Investigaciones Sociales del mismo centro de estudios. E-mail: adrilovell@gmail.com

† La reflexión se basa en elementos empíricos que arroja la investigación titulada *Dimensiones socioculturales del malestar vial en Costa Rica 2008-2010*, del Instituto de Investigaciones Sociales de la Universidad de Costa Rica.

Hay que empezar por decir que el tránsito es considerado por la Organización Mundial de la Salud (OMS, 2004) como el sistema más peligroso al que se deben enfrentar diariamente los individuos. En Costa Rica, por ejemplo, los siniestros de tránsito son una de las principales causas de discapacidad y constituyen la primera causa de muerte violenta en el país, con un 75% de participación (Ministerio de Salud y otros, 2004). Asimismo, en Costa Rica como en la mayoría de los países del mundo, la mortalidad masculina triplica la mortalidad femenina (Cosevi, 2007). Además, según datos de la Caja Costarricense de Seguro Social (CCSS), dos niños al día son víctimas de siniestros de tránsito:

“La problemática de los siniestros de tránsito en Costa Rica alcanza niveles dramáticos, no solo para las familias que pierden a un ser querido, sino para aquellos niños, adolescentes y adultos quienes sobreviven a un siniestro pero que quedan con secuelas graves y permanentes, impidiendo que disfruten de una vida plena en el futuro” (Roldán, 2007, ¶ 2).

En respuesta a la magnitud de los siniestros de tránsito, las estrategias que se han venido implementando en Costa Rica, según el Consejo de Seguridad Vial, comprenden políticas públicas locales, enfoques transectoriales y multidisciplinarios, participación social, gestión local de la seguridad vial, desconcentración y descentralización e ingeniería con rostro humano (Consejo de Seguridad Vial, 2002).

El costo económico de los siniestros de tránsito en Costa Rica es de 125 471 133,32 dólares al año (Gamboa y Gutiérrez, 2002), pero sus repercusiones sociales son incalculables. Para Gamboa y Gutiérrez, la ausencia de una política sectorial en seguridad vial provoca una desarticulación de acciones, lo que conlleva que se aumente el costo de los siniestros de tránsito a nivel nacional. Asimismo, las políticas económicas desarrolladas por las instituciones competentes están planteadas en términos generales para todo el país, sin tomar en cuenta las características particulares de cada región. El país carece de políticas que articulen a la sociedad organizada con las instituciones del Estado, aspecto que impide lograr la participación de los distintos actores sociales con el fin de alcanzar la producción y distribución equitativa del bienestar en la movilidad.

Como lo plantean Gamboa y Gutiérrez, en Costa Rica, la gestión de políticas públicas ha estado históricamente desligada de la producción académica. Sin embargo, sí se han producido estudios sobre los siniestros del tránsito, la

mayor parte de ellos desde las ingenierías y el derecho (Abarca, 1980; González, 1984; Moya y Soto, 1986; Mora, 1991; Robles y Vargas, 1991; Balmaceda, 1995; Gamboa y Gutiérrez, 2002; Leonardo, 2003; Obando, 2004 y Consejo de Seguridad Vial, 2008), aunque existe una tendencia más reciente pero oportuna de las ciencias sociales por involucrarse en el tema, ya sea mediante el análisis de la velocidad al conducir (Leandro, 2009), de la violencia social (Ortiz, 2007) o de los aspectos socioculturales que subyacen a la violencia y la peligrosidad (Sánchez, 2008).

El involucramiento de las ciencias sociales en el tema de la movilidad humana es fundamental para comprender los elementos subjetivos y culturales que inciden en él y para que las instituciones competentes puedan basarse en estos estudios para optimizar las políticas en obras públicas y de seguridad vial.

2. Antecedentes

Los antecedentes de estudio reúnen experiencias de investigación principalmente efectuadas en Costa Rica. Se mencionan con base en los factores que inciden en la siniestralidad vial.

a) El factor humano

El factor humano es el principal determinante de la gravedad de un siniestro, en tanto se posiciona como víctima o victimario, dentro de la escena del percance. Las estadísticas de accidentabilidad vial en Costa Rica atribuyen al factor humano un 70% de responsabilidad sobre las causas de percances (Abarca, 1980). Las conductas más comunes en las que se ve involucrado el factor humano como causal de los siniestros de tránsito son: exceso de velocidad, consumo de alcohol, malas prácticas de manejo, imprudencia del peatón e irrespeto a la señalización vial (Sáenz, 1995).

En Costa Rica, según datos estadísticos, la velocidad es el principal factor causal de siniestros de tránsito. Datos del INS (2007) indican que esta tiene un 28% de participación. No obstante, dichos hallazgos se basan en la lectura de boletas de tránsito, que generalmente establecen razones monocausales de los siniestros y es posible que el factor velocidad tenga un mayor peso de participación del que se cree (por ejemplo, según Leandro [2008], la velocidad

tiene entre un 30 y un 60% de intervención en las causas de los siniestros de tránsito). Se subraya intervención, no único motivo.

A propósito, Leandro (2008) aplicó el *Driver Behavior Questionnaire* (DBQ o Cuestionario de Estilos de Conducción) y del *Driver Anger Survey* (DAS o Escala de Ira al Conducir), a 210 personas entre 18 y 29 años de edad, 76,2% hombres y el resto mujeres, utilizando la técnica de muestreo simple aleatorio en áreas de alta concentración de conductores jóvenes.

Estos instrumentos de autoreporte de conducción son los más comúnmente usados en el mundo, lo que permite comparar internacionalmente resultados investigativos que buscan dar cuenta de la conducta de conducción y su variable agresiva: “está basado en lo que sus autores y otros desarrollos posteriores denominan una ‘taxonomía teórica de conductas de conducción aberrantes’ (Reason, 1994), con cuatro principales tipos (factores) diferenciados de conducta: fallos y lapsos (errores de acción), equivocaciones (errores de intención), violaciones a la ley de tránsito y violaciones agresivas (estas dos últimas consideradas infracciones deliberadas)” (Leandro, 2008, p. 7).

Por otra parte, la Escala de la Ira al Conducir analiza cuatro factores: los dos primeros se relacionan con el desenvolvimiento individual ante limitaciones respecto a la percepción y el entorno, y los dos siguientes con factores culturales.

A los participantes les presentó un video de una vía costarricense sin demarcar, cuya velocidad máxima permitida es de 60 km/h. Con base en los resultados, se realizan estadísticas descriptivas totales y por género. Los resultados apuntan a que aplicando ambos instrumentos, el grupo presenta baja desviación con respecto a las conductas adecuadas de conducción, no obstante, la velocidad seleccionada por los y las jóvenes conductoras excede, en promedio, 20.79 km/h la velocidad máxima permitida.

Al preguntársele a los participantes acerca de posibles influencias sociales que afectan la decisión de conducir por debajo del límite máximo permitido, se concluye que las personas entrevistadas en general tienden a tener más en cuenta la opinión de amistades y hermanos o hermanas que la de los padres. Sin embargo, este patrón está moderado por el factor género: las mujeres tienden significativamente a valorar más la opinión de las amistades que los hombres, y a la vez presentan mayores niveles de aprecio por la opinión de

sus padres que los entrevistados masculinos (Leandro, 2008). Aunado a ello, se han ensayado interpretaciones para explicar la conducta de conducir a alta velocidad, tales como que el ser humano no ha desarrollado un miedo “natural” a la velocidad (Warner citado por Leandro, 2008). Sin embargo, se recuerda que se debe tener en consideración que la velocidad es regulada o depende de varios factores, no todos ellos están bajo el control de quien conduce. Aspectos como el material de la carretera, curvas o rectas, la hora, el nivel del tráfico y el tipo de automóvil inciden sobre los niveles de velocidad al conducir.

Estos hallazgos resultan fundamentales por ejemplo para promover campañas para una conducción automotriz más segura. Jóvenes con quienes se identifiquen sus congéneres podrían ser una buena apuesta, mejor que muchas campañas amarillistas y fatalistas.

El segundo aspecto de importancia a nivel estadístico y que constituye un riesgo respecto a las colisiones viales en Costa Rica es el consumo de alcohol. A este se atribuye un 17% de participación en las causas de siniestros de tránsito (Cosevi, 2008). Entre los efectos fisiológicos del alcohol que afectan la conducta de manejo están que este puede aumentar la percepción de las capacidades del conductor, causar desinhibición conductual y generar hiperactividad (Leonardo, 2003). A esto se suman los efectos negativos sobre los sentidos, la cognición y la capacidad de respuesta.

Un hallazgo de Leonardo (2003) es que el consumo del alcohol y de otras drogas es subestimado en las estadísticas de tránsito del país. Esto puede explicarse si se vincula la tesis de Salas (2005), quien problematiza que en Costa Rica no ha existido históricamente un procedimiento legal mecanizado para realizar las pruebas de consumo de alcohol y de detección de drogas en conductores.

En Costa Rica, la conducción en estado de ebriedad y tras el consumo de drogas estaba tipificada incluso en la anterior Ley de Tránsito como conducta temeraria. Entre 1995 y 1996 se implementó la alcoholemia al artículo 199 de la Ley de Tránsito, pero el proyecto de Reglamento de Alcoholemias no ha visto la eficacia deseada, ni existen mecanismos para su implementación (Salas, 2005).

En relación con el consumo de otras drogas, dado que las fases de intoxicación esperables no se encuentran tipificadas —como ocurre cuando media el

consumo de alcohol—, no existen procedimientos sistematizados ni regularidad en la realización de este tipo de pruebas (esto en concreto respecto a los retenes de tránsito). Una vez que se produce el suceso, no se cuenta con mecanismos eficientes para efectuar las pruebas de detección de consumo de alcohol y muchas veces tampoco se recoge la información sobre consumo de drogas y alcohol en los informes de tránsito (Salas, 2005). Otro problema que se agrega a los anteriormente señalados es la falta de coordinación y cooperación interinstitucional; empleados del Consejo Nacional de Vialidad (Cosevi) entrevistados por Vizcaíno y González (2004) denuncian la falta de ayuda del Instituto Nacional de Seguros (INS) para realizar las pruebas de alcoholemia.

Adicionado a esto anteriormente se había declarado inconstitucional realizar multas a quienes se negaran a efectuarse la prueba de *doping* (así como la disposición a practicar este tipo de pruebas ante la presunción de conducción temeraria), o el hecho de considerar el abandono del lugar del siniestro como un delito, aspectos que en su conjunto han generado portillos para que este tipo de conductas se sigan generando (Salas, 2005). El abandono del lugar del siniestro sobresale en los juicios por homicidio culposo. Incluso se ha dado que una de las partes trate de sobornar a funcionarios judiciales para que modifiquen las muestras utilizadas en las pruebas de alcoholemia.

Entre las causas de siniestros, cabe mencionar el irrespeto a señales como otra de las causas principales de siniestros de tránsito. Gómez (2000), quien analiza 19 intersecciones costarricenses concluye que en 18 de estas, los conductores desacataron los límites de velocidad, así como que el acatamiento del resto de las señales es de un 26% en el mejor de los casos. Estos hechos se ven agravados debido a que la señalización en las vías analizadas no es uniforme y presenta incongruencias a causa del vandalismo y la falta de mantenimiento. Al respecto, Rodríguez establece que “los defectos de señalamiento vial —reglamentario o preventivo—, no deberían presentarse en un país ‘civilizado’, en que se valore la importancia de la red de carreteras para el desarrollo socio-económico”, (Rodríguez, 2005, p.1).

Gómez puntualiza una relación de circularidad causal entre el irrespeto a señales, siniestros e irrespeto a señales nuevamente. Esto debido a que el irrespeto es causa de los siniestros y estos a su vez ocasionan congestionamientos “que se traducen en pérdidas económicas, contaminación y en una fuente importante de tensión en los usuarios. Lo anterior provoca conductas agresivas e irrespeto hacia la señal de tránsito” (2000, p. 10).

A propósito, se ha observado que efectivamente en Costa Rica, el irrespeto a señales figura entre las principales causas de siniestros y a su vez, los congestionamientos que se producen a raíz de los sucesos causan irascibilidad entre los conductores que quedan imposibilitados de avanzar a raíz de ello. Sin embargo, otro aspecto importante son las fallas o debilidades a nivel infraestructural y se debe revisar la colocación de las señales pues en ocasiones no son visibles o han desaparecido, y esta podría ser otra importante fuente de siniestros no sistematizada.

A manera de síntesis, diversas investigaciones realizadas en Costa Rica han abordado el estudio de la velocidad, el consumo de alcohol, el irrespeto a señales y la falta de mecanismos de control para hacer cumplir la ley. No obstante, cabe hacer un paréntesis desde la perspectiva crítica de expertos de la Universidad del Tránsito en Valencia, España, respecto al abordaje del factor humano como determinante de las causas de siniestros de tránsito. Ellos advierten que se debe ir más allá del alcohol, la fatiga y el irrespeto a señales, ya que el factor humano está ligado a los vehículos, la carretera, la norma, la supervisión policial y el sujeto que conduce. La propuesta de estos investigadores consiste en abandonar la perspectiva que identifica a los conductores como potenciales suicidas. Asimismo, indican que no es efectivo implementar mejoras si no se les informa a los conductores sobre estas (Soria, 2005).

b) El vehículo

A mayor cantidad de vehículos en circulación, más riesgo de verse involucrados en un siniestro, más congestionamientos y mayor inequidad en el reparto del espacio público. En Costa Rica, durante el último decenio, mientras que las tasas de vehículos particulares en circulación se multiplican aceleradamente, las tasas de medios de transporte colectivo permanecen casi inamovibles. Datos del Instituto Nacional de Seguros indican que en el periodo comprendido entre 1987-1991, los vehículos en circulación aumentaron en un 21,7% (de 260 524 a 332 876), mientras que la cantidad total de siniestros se incrementó en un 36,8% (de 25 356 a 40 092).

Otros factores que influyen sobre la accidentabilidad vial son la edad del vehículo, la frecuencia con la que se le revise, el tiempo que pase en carretera, la calidad de la mecánica y la carrocería y el estado de los neumáticos. Actualmente se trabaja en el desarrollo de automóviles más seguros que

faciliten la intercomunicación con otros usuarios de las vías públicas y que sean más ligeros y eficientes (Soria, 2005).

Se quiere hacer énfasis en el aspecto de la intercomunicación, lo cual implicaría evaluar en qué medida la comunicación deficiente es responsable de muchos de los problemas viales, ya que la interpretación o previsión que cada conductor haga respecto a la conducta del otro, conlleva no solo a malentendidos que en ocasiones culminan en colisión, sino que a raíz de ello se producen muchas interacciones hostiles y violentas que potencialmente inciden de forma negativa sobre la conducta de conducción.

En conclusión, algunos de los factores que inciden sobre las altas tasas de accidentabilidad vial son las cualidades del automóvil y la falta de cuidados sobre sus componentes al conducir, así como el hecho de que la flota automotriz se duplica en un lapso menor a 10 años desde la década de los 70. En interacción con el vehículo y el factor humano se encuentra el componente de la infraestructura vial, que juega un papel importante tanto para aumentar o disminuir el riesgo potencial de sufrir siniestros de tránsito.

c) Las carreteras

Aquellas carreteras tipificadas como “aliadas” de la seguridad vial deben reunir varios puntos, como la confiabilidad, la credibilidad y la carga de trabajo (Soria, 2005). El diseño de carreteras se hace, entre otras cosas, con base en un cálculo de las cargas de trabajo que deben soportar.

Un estudio reciente del Laboratorio Nacional de Materiales y Modelos Estructurales (Lanamme-UCR), demostró que los cálculos que usa el MOPT-Conavi (Ministerio de Obras Públicas y Transportes-Consejo Nacional de Vialidad) están muy por debajo del peso que soportan las carreteras, especialmente en las rutas que se dirigen hacia los muelles. Esto tiene repercusiones económicas y disminuye los años de vida útil de la carretera (Ulloa, Badilla, Alen y Sibaja, 2007).

De acuerdo la institución las dos vías que soportan mayor cantidad de tránsito de los camiones más pesados son la Braulio Carrillo y la Bernardo Soto-Esparza (Ulloa y otros 2007). Cálculos realizados respecto a las condiciones de la Ruta 32 (San José-Limón) evidencian que esta carretera pierde casi un 50% de los años de vida útil que normalmente tendría si las construcciones se hicieran con base en los cálculos acertados y si los transportistas respetaran las normas respecto al máximo peso permitido.

Por ello, Ulloa y otros (2007) llaman la atención respecto a la importancia de controlar las cargas de acuerdo a la legislación vigente. Entre las opciones que mencionan se encuentran los puestos de pesaje. Estas estructuras se construyeron hace más de una década y a pesar de haber costado casi 2000 millones de colones, no entraron en funcionamiento. Estos puestos han sido restablecidos en la presente administración, posiblemente ante las presiones que ejerció la prensa a partir de un lamentable siniestro en San Carlos, donde cinco personas perdieron la vida en un incidente en el que se vio involucrado un camión con sobrecarga de madera y fallas en los frenos, y cuyo conductor contaba con más de 15 infracciones a su haber.

Otro aspecto fundamental es la señalización, así como los dispositivos de seguridad en las carreteras costarricenses que muestran serias deficiencias (Villalobos, 1995; Steffen 1979). Otros países latinoamericanos comparten el mismo problema, Mendoza, Quintero y Mayoral (2003) analizaron fallas en la infraestructura vial de México y demostraron que los dispositivos de seguridad no cumplen las funciones de protección requeridas, así por ejemplo, encontraron que existen barreras mal colocadas que potencian los daños en caso de siniestro.

Respecto a la infraestructura de la carretera, estudios efectuados por Cosevi apuntan a que en tramos rectos es donde ocurren más siniestros mortales en Costa Rica, posiblemente porque aumenta la confianza del conductor y la conducción se da a mayores niveles de velocidad.

Lo cierto es que si bien el congestionamiento vial aumenta el riesgo de sufrir siniestros, el riesgo de muerte aumenta conforme disminuyen las tasas de vehículos en circulación dado que la mayor parte de los siniestros mortales suceden en horas nocturnas y de la madrugada, siendo factores como la alta velocidad, el consumo de alcohol y la fatiga del conductor, agentes causales fundamentales. Obando plantea que si bien los índices más altos de siniestros por millón de vehículos en Costa Rica se dan en los tramos de carreteras nacionales con alto flujo vehicular, el índice de heridos con lesiones graves y muerte se ve engrosado en los tramos de flujos vehiculares bajos (2004).

d) El factor medioambiental

El factor medioambiental (camino, topografía, condiciones climáticas, señalización entre otros), afecta tanto al conductor como al peatón y determina circunstancias que pueden favorecer o contrarrestar la incidencia

de un percance (Sáenz, 1995). Las condiciones infraestructurales y ambientales pueden ser factores de protección contra la accidentabilidad vial y la gravedad de los siniestros en caso de que ocurran.

Hoy en día, uno de los sitios de tránsito más seguros del país es el campus de la Universidad de Costa Rica (Mora, 1991). La relación que se genera entre los usuarios del campus está marcada por una cierta cordialidad y un determinado ordenamiento infraestructural que hacen posible, por ejemplo, el respeto al paso de peatones. Posiblemente, parte de estas buenas relaciones se deban a la construcción de la infraestructura universitaria; se ha demostrado que las áreas verdes inciden positivamente sobre las emociones de los transeúntes, razón por la que se debe frenar los procesos de cementación del campus, con el fin garantizar el derecho de los usuarios a contar con las áreas verdes ya existentes. A esto se suma los resultados de Leandro (2008), quien determinó que la sola presencia de peatones en las vías es un factor que promueve que los conductores disminuyan la velocidad y hagan paradas.

En un estudio de Cosevi, citado por Salas (2005), se demuestra que los conductores costarricenses con edades comprendidas entre los 19 y los 45 años, señalan diversos estímulos ambientales como aspectos que influyen en el ejercicio de conductas de riesgo. Para los entrevistados, la luz amarilla de los semáforos estimula la velocidad más que la prevención y, por su parte, las carreteras de larga distancia inciden en la alta velocidad y la participación en “piques” que es como se conoce en Costa Rica a las competencias ilegales de velocidad y que son práctica común en carreteras principales y secundarias en el país. A esto se suma la percepción respecto a la penalización inadecuada, es decir, se percibe que los policías castigan más ciertas conductas, como no poseer el cinturón de seguridad, que otros comportamientos temerarios en los que se pone en riesgo la integridad de terceras personas. Se critican además otros factores como la corruptibilidad de algunos funcionarios públicos, el mal estado de las vías, la señalización inadecuada y en ocasiones contradictoria, así como las penas, que son vistas como inadecuadas para inhibir las conductas sobre las que se quiere intervenir.

Desde las ingenierías, Villalobos (1995) analiza las características y las condiciones de seguridad en los tramos San José-Alajuela, San José-Cartago y Cartago-Pérez Zeledón. La investigación se basa en el análisis de la información de los partes de siniestros a cargo del Consejo de Seguridad Vial (Cosevi) y en visitas de campo. Con base en ello, Villalobos (1995) describe los

principales problemas de seguridad que afectan las carreteras, analizando tramos de alto riesgo.

La investigación de Villalobos (1995) señala que en la accidentabilidad de los tramos estudiados interactúan el factor humano, el vehículo, el factor medioambiental y el estado de las carreteras. Así también se hace notar cómo el estado y las características de las carreteras, factores medioambientales que obstruyen la visibilidad, y características como el tipo de vía, afectan la conducción peligrosa por parte de los conductores y, por ende, pueden ser factores de riesgo. Hay aspectos en la construcción de las vías que ponen en peligro a conductores y peatones, tales como la carencia de dispositivos de seguridad, huecos y la existencia de material publicitario o vegetación que afectan la visibilidad, poniendo en riesgo a conductores y peatones.

e) Las instituciones y el sistema

Por otra parte, García (2007), siguiendo a Majfud, plantea que las explicaciones sobre las causas de la mortalidad en las vías que reducen el fenómeno a la irresponsabilidad personal, constituyen una visión del problema impuesta por el discurso dominante, la cual oculta la realidad de la sociedad de consumo excesivo de automóviles, problema que se agrava conforme se promueve la construcción sin límites de carreteras. Las políticas estatales capitalistas favorecen al conductor particular en perjuicio de la colectividad. En contraposición, García (2007) plantea una lectura desde la responsabilidad social y sostiene que la solución requiere detener la construcción sin límites, aunada a la creación de otras formas de urbanidad y urbanismo, con medios alternativos de transporte y comunicación, lo que a su vez facilitará la resolución de otros temas urgentes de la agenda social actual, como lo son el consumo de energía, la contaminación y el estrés.

En la alta tasa de automóviles en circulación intervienen las políticas de consumo, medidas arancelarias y aspectos comerciales como la publicidad. Robles y Vargas (1991) plantean que en países como Costa Rica y México, el parque automotriz aumentó hasta cinco veces más que en Estados Unidos entre 1969 y 1980. Esto se atribuye a un acrecentamiento en la importación de autos usados. Durante la década de los 60 creció el número de vehículos en circulación en un 114%, hasta alcanzar la proporción de un auto por cada 13 personas. Y es que en Costa Rica en la época del Estado del Bienestar se facilitó la venta de gran cantidad de automóviles usados, desechados en sus países de proveniencia (OPS, 2004).

Posteriormente, debido a políticas arancelarias y ambientales se empieza a favorecer el mercado de automóviles nuevos y pasa a ser el financiamiento el gran responsable de la creciente adquisición de automóviles, favoreciéndose de esta forma que los índices de circulación asemejen los de algunos países con mayor riqueza. No obstante, el sistema de vías y transportes costarricenses dista mucho de la realidad de esos países, lo cual representa una contradicción insoslayable cuyas consecuencias resultan cada día más caras en términos económicos, políticos, socio-ambientales y de salud.

Pasando a los problemas sociales que de esto se desprenden, cabe decir que el desarrollo suscitado en los medios de transporte y la consecuente transformación del espacio público ha obstaculizado formas tradicionales de disfrute e interacción social. Por ejemplo, Colin (1978) analiza ya para fines de década de los 80 la forma en que esto ha impactado las posibilidades de movilidad de los niños y las niñas en el espacio público, sus actividades de recreo y su desarrollo en ciudades cosmopolitas. A su vez, la contracción del espacio público incide negativamente, lo que incrementa problemas sociales como la criminalidad.

3. Diseño de estudio

El estudio en que se basa este texto se pregunta por los factores que subyacen a la conducta imprudente, a la violencia en las carreteras y aquellos determinantes que contribuyen a producir y reproducir dichas dinámicas. Para dar cuenta de ello se recurre a varias teorías, entre ellas la del construccionismo social, con el fin de dar cuenta de las pautas de interacción y comunicación que se construyen entre usuarios de las vías públicas, en interacción con el ambiente.

Aplicada esta lógica al análisis de la violencia social, se trata de un atrapamiento en relaciones violentas: “existen muchas pautas recurrentes de intercambio que no son deseadas por los participantes y con todo son voluntaria y frecuentemente repetidas” (Gergen, 1996, p. 277). Un clima de violencia e imprudencia provoca, según sugiere la teoría, que se reproduzca esta interacción (lo mismo sucedería con la peligrosidad y el riesgo al conducir). Al contrario, quien decide no actuar prefiguradamente en ocasiones modifica el contexto (Barnett, 1994).

El segundo punto que se retoma del construccionismo social es que el análisis solamente puede realizarse desde el espacio mismo de la interacción: “Como el lenguaje es un subproducto de la interacción, su principal significado se deriva del modo en que está inmerso dentro de patrones de relación” (Gergen, 1996, p. 166).

Es decir, más que describir la verdad sobre el mundo se trata de desentrañar el funcionamiento de las relaciones sociales, de los fenómenos que se abordan (Barnett, 1994).

La propuesta metodológica incluye un estudio etnográfico, es decir, trabajo de campo que reúne observación, diario de campo, recolección de información mediante video y entrevistas. También se compone de análisis crítico del discurso mediático. El trabajo de campo se realizó durante los años 2008 y 2009, asimismo, los discursos que se abordaron abarcan la misma temporalidad de inicio, solo que se prologan hasta mayo del 2010 para estudiar una administración (hay cambio de Gobierno en mayo del 2010). Sin embargo, el estudio se prolonga hacia atrás, para dar cuenta del rezago en la construcción y calidad de la infraestructura para el transporte y de las políticas en seguridad, tanto como con el fin de fijar la atención en las políticas y el mercado de transportes público y privado, ya que como se dijo anteriormente, las políticas públicas y el mercado inciden en el riesgo de accidentabilidad vial.

El análisis del discurso de medios de comunicación masiva se efectúa desde la perspectiva del análisis crítico del discurso, e integra las perspectivas de Foucault (2002), de van Dijk (2001) y la propuesta de Bourdieu (1990, 2000) respecto a los medios y para el abordaje de estos.

El análisis del discurso de medios de comunicación masiva se circunscribe a un momento en que se dio una contundente discusión política y de opinión pública en torno al sistema penal, la Ley de tránsito y los mecanismos para hacer que ésta se cumpla, y especialmente se utilizó el espacio de sucesos para mover afectos hacia cierta dirección. Es decir, que no podemos plantear que el que el espacio existiera, sea equiparable a decir que éste se utilizó correctamente en aras de facilitar una discusión profunda, analítica y responsable:

Los sucesos, los incidentes o los accidentes cotidianos pueden estar preñados de implicaciones políticas, éticas, etcétera, susceptibles de despertar sentimientos intensos, a menudo negativos... el hecho de informar, *to record*,

de manera *periodística*, implica siempre una elaboración social de la realidad capaz de provocar la movilización o desmovilización social (Bordieu, 1997, p. 28).

4. Las violencias: más allá de las carreteras

En el Informe del Ministerio de Salud, la Organización Panamericana de la Salud y la Oficina Regional de la Organización Mundial de la Salud sobre la violencia social en Costa Rica (2004), se define la violencia como:

El uso deliberado de la fuerza física o el poder, ya sea en grado de amenaza o efectivo, contra uno mismo, otra persona, grupo o comunidad, que cause o tenga muchas probabilidades de producir lesiones, muerte, daños psicológicos, trastornos del desarrollo o privaciones... Implica acciones u omisiones donde personas, grupos, sociedades o estados utilizan un nivel excesivo de fuerza o poder sobre sí mismas, sobre otras personas, grupos, sociedades o estados (p. 6).

La pregunta es si es satisfactorio este punto de partida para el análisis de la violencia en las carreteras. A propósito, en el último informe de la Organización Mundial de la Salud (OMS) sobre prevención de traumatismos en el tránsito, se establece que la prevención es el abordaje fundamental que deben seguir las políticas gubernamentales para paliar el problema de las muertes y las lesiones en carretera:

La prevención es de lejos la mejor opción. Disponemos de gran parte de los conocimientos, la experiencia y las herramientas que se necesitan para hacer unos sistemas de transportes seguros y saludables. La fabricación de vehículos más seguros y la construcción de vías de tránsito más seguras, el diseño de infraestructuras pensando en la protección de los peatones y ciclistas, y el mejoramiento del transporte público y de nuestro comportamiento personal en las vías de tránsito reducirían los traumatismos y contribuirían generalmente a tener unas poblaciones más sanas (OMS, 2009, p. 5).

Entonces, la prevención y no la violencia o la punición, debe ser el punto álgido de la discusión en políticas de obras públicas, transportes y seguridad vial.

Volviendo la mirada hacia el caso de Costa Rica, la administración gubernamental (2006-2010) puso entre sus metas la ampliación de carreteras estratégicas, la agilización del tiempo de recorrido mediante construcción de pasos a desnivel y otras reestructuraciones, así como la aprobación de una reforma a la Ley de Tránsito, dado que se decía que la anterior era obsoleta.

Respecto a la legislación sobre velocidad, consumo de alcohol, cinturón de seguridad y cascos para motociclistas, algunas de ellas ya estaban contempladas en la anterior Ley y otras se introducen en la reforma. Particularmente hubo variaciones para restringir el grado de alcohol permitido para conducir automóvil e imponer sanciones penales y administrativas contra quienes ejerzan la conducta de conducir en estado de ebriedad, así como contra quienes rebasasen el máximo de velocidad al conducir. Lo mismo ocurre con los piqueteros o las competencias ilegales de velocidad.

Los medios contribuyeron con ello principalmente en dos aspectos: denuncia y presión. La noticia llana que describe siniestros de tránsito prácticamente desaparece y el hecho noticioso del incidente deja de ser el objeto central de la noticia y se constituye en un medio para criticar el papel del Gobierno en la materia y exigir más penas contra conductores temerarios; y la pronta aprobación de la reforma a la Ley y en este sentido, son objeto de denuncia el Poder Legislativo, representado como inoperante para aprobar la ley, el Poder Judicial, al que se achacan altos índices de impunidad, y el Poder Ejecutivo, al que se exige más y mejores carreteras y educación vial.

Si bien la lectura de la prensa sobre las causas de siniestros de tránsito carece de un análisis profundo y acucioso que integre vehículo, factor humano, carretera, vehículo y ambiente, demostró su poder de persuasión y de difusión de conocimiento, generando una efervescencia pública que, a su vez, se vio alimentada por ciertos sucesos particulares acaecidos a familiares de personas vinculadas con la política y los medios de comunicación.

Las noticias publicadas durante el 2008 principalmente tienen la intención de persuadir a los espectadores de la importancia que tiene para el país el que las reformas a la Ley de Tránsito sean implementadas. Para esto la prensa establece quiénes son los culpables o los responsables del estado de las cosas, reproduce el discurso del Poder Ejecutivo que achaca la problemática a las y los usuarios “irresponsables” y que exige prontitud de respuesta al poder Legislativo. En el discurso mediático se instituyó como un primer responsable

al conductor “borracho” y al “piquetero” (quien participa competencias ilegales de velocidad) aunque de repente pasa a responsabilizar a los peatones y finaliza la polémica contra el gobierno. Una visión limitada del problema cuando en realidad, estos y otros factores que vienen de atrás, participan juntos de la violencia vial.

a. La violencia en la prensa

En este sentido, cabe establecer de la mano con Rodrigo-Alsina (1995) cómo los medios si bien no pueden imponer líneas de pensamiento sí pueden poner en el tapete qué temas se van a discutir. Una primera línea de análisis del tratamiento informativo de la Ley de Tránsito, debe pasar necesariamente por la forma en que dicha temática es *agendada*, es decir, qué supone que dicha Ley pase a formar parte del repertorio informativo del canal.

Desde finales del 2007 incluso, la Ley de Tránsito ha estado presente en la agenda informativa de Telenoticias. Visto desde un macronivel discursivo, la implementación de la nueva Ley de tránsito es presentada como una medida imprescindible para el mejoramiento global del fenómeno vial en el país. Este hecho se puede constatar a través de construcciones del nivel microdiscursivo, recurrentes en distintas notas periodísticas a los largo del año.

Las noticias publicadas a partir de entonces tienen la intención de persuadir a los espectadores de la importancia que tiene para el país el que las reformas a la Ley de Tránsito sean implementadas.

Para ello, los medios explotan imágenes violentas y de velocidad en un discurso contradictorio, dado que se supone que apelan al cambio legislativo para que se obstaculice la comisión de este tipo de conductas en la carretera. La explotación de la violencia en la televisión según Bourdieu (1997), alimenta la violencia social.

Primero la prensa televisiva se enfoca en los conductores jóvenes y el alcohol. Transmiten noticias que dicen por ejemplo que el “licor invade a la juventud”, “cuando el hogar se transforma en un bar” y otro tipo de aseveraciones que no solo simplifican el problema del consumo del licor, sino que generalizan sobre la juventud psicopatologizándola y dejan de lado el análisis de otros problemas sociales que la aquejan que pueden explicar al menos tangencialmente el abuso del licor en ciertos grupos cuando no en todos dado que esto no se da así.

Además, el uso mediático de la violencia se evidencia en que se utilizan metáforas de guerra, lo que se manifiesta en el uso de términos como la “invasión” y al proponer que existe un enfrentamiento entre peatones y conductores en las calles:

...Pero como sin dos no hay guerra, dedicaremos este espacio al otro bando: el peatón, el “rey” de las aceras, quien parece haber perdido su corona. Y es que las cifras no mienten, la imprudencia del peatón supera al licor y, por mucho, como causa de muertes en carretera (¡Peligro!: Peatones en la vía, 30/06/08, Gerardo Zamora, Telenoticias).

Se desconoce de dónde sacó la prensa estos datos, ya que las estadísticas del INS para ese momento (2008) reparten en iguales proporciones la responsabilidad del alcohol y de los peatones como motor de siniestros mortales del tránsito. En lo único en lo que supera el peatón a los otros usuarios de las vías públicas es en la vulnerabilidad a las lesiones del tráfico y en la mortalidad en las carreteras porque carecen de dispositivos de seguridad, de infraestructura adecuada y por la falta de respeto entre usuarios de las vías públicas.

A su vez, el tercer “combatiente” que toma protagonismo es el Estado, que tomaría tres “frentes de ataque”: la educación, las reformas a la Ley de Tránsito y la inversión en infraestructura. Ahora bien, en el discurso se iguala educación a reformas a la ley, pero se deja de lado lo más importante que son los mecanismos mediante los cuales la ley se implementa. La ley no se cumple con ponerla en el papel.

Vinculado a esto se apela a cursos para el manejo de enojo y de adicciones mediante la reforma a la ley. Entonces se ve que esta es la apuesta principal “la terapéutica” sin que se incluyan otras estrategias importantes para promover un cambio cultural y social apriorísticamente, es decir, antes de que la intervención sea necesaria. Porque es mucho más fácil introducir terapias que incidir sobre las condiciones económicas, políticas y sociales apabullantes que inciden negativamente sobre la salud mental de la población.

Sin embargo, la violencia no solo está en las calles la violencia está en el discurso de los medios, en las imágenes que explotan en la apelación a la velocidad y la sangre en los reportajes que transmiten lo que crea discursos contradictorios, dado que se supone apelan al cambio legislativo para que se obstaculice la comisión de este tipo de conductas en la carretera. La

explotación de la violencia simbólica en la televisión según Bourdieu (1997), alimenta sus expresiones en la vida social.

Por ejemplo, una noticia se titula “Autoridades *ruegan* por nueva ley de tránsito” y fue presentada en Telenoticias. Empezando por el título, el uso discursivo de autoridades rogando, aquí ya se establece una confrontación entre Poder Ejecutivo y asambleístas, socavando el proceso de los supuestos representantes de la voluntad popular. Sin embargo, el Plenario estaba abocado a la discusión de aquello que el Partido oficialista en el poder puso como primer punto de agenda, que era la Agenda de Implementación del Tratado de Libre Comercio entre Centroamérica y los Estados Unidos. Entonces, en un sistema en que priman los intereses comerciales por encima de los de la vida, era de esperar que una discusión fuera primera que la otra.

Cabe decir que los usos del lenguaje son recursos fundamentales de la persuasión, hasta el punto que en ocasiones por tratarse de defender una causa, se apela a un lenguaje profundamente discriminativo. El siguiente extracto de otra noticia pone en evidencia esto que se está planteando:

VIDEO # 1/Transcripción[‡]

1. [Imágenes: tráiler volcado, personal de rescate / sonido de fondo de una sirena]. [Texto: 30 de diciembre del 2007 en el Cerro de la Muerte]. 30 de diciembre del 2007, una familia viajaba desde Aguas Arcas a la Zona Sur, un tráiler se queda sin frenos [Imagen de atención de emergencia brindada a heridos / música melancólica de fondo] invade el carril contrario y colisiona con esta familia sancarleña a la altura del Cerro de la Muerte [Texto: 2 muertes y 9 heridos], resultado del accidente, dos personas fallecidas y nueve heridos. Alejandra es una de las que hoy vive para contar su historia [Imagen de niña en silla de ruedas / música melancólica de fondo], lamentablemente ese día no llevaba el cinturón puesto, salió expulsada del vehículo varios metros, cinco vértebras torácicas fracturadas y el vaso perforado, **hoy vive condenada a una silla de ruedas.**

Véase como se utiliza el término “condenada”, para describir la situación de uso de silla de ruedas, lo cual constituye un uso discriminativo del término contra quienes utilizan este tipo de ayudas para moverse. Una silla de ruedas no debe ser vista ni presentada como una condena. Una condena es algo que solo puede ser impuesto por un juez.

[‡] La transcripción del video fue realizada por Daniel Fernández Fernández, asistente del proyecto de investigación.

Es sumamente doloroso ser partícipes de la injusticia de que una niña pierda la movilidad de sus extremidades y todo lo que les ocurrió a sus acompañantes. Pero la explicación sobre las causas del fenómeno se reduce a que ésta no portaba el cinturón de seguridad, sino a que sufrió un accidente en una carretera sumamente peligrosa, en términos de geometría y de falta de elementos de seguridad y en relación con el mal funcionamiento mecánico de un automotor que se sabía que andaba mal y que además, llevaba una carga por encima de lo permitido.

Ahora bien, en la determinación de que este automotor circulara en mal estado participan las empresas transportistas y comercializadoras del producto. Sin embargo, en el discurso se reduce todo al cinturón de seguridad y la ley, para lo que se utiliza el dolor de la niña para que brinde testimonio y así, impulsar un proyecto que en nada depende de ella, sino que es responsabilidad del mundo adulto. Se le pide a ella que testifique por la aprobación de la ley:

2. Entrevista [Sucesión de imágenes: enfoque de las piernas de la niña, toma del cuerpo de la niña de arriba abajo] María Alejandra Porras (Texto: Sobreviviente): *Por favor, por favor, aprueben la ley, para que los niños y las personas usen los cinturones de seguridad, porque yo ya no quiero que aigan más personas así como estoy yo estoy.* (A partir de este momento la niña continúa su relato llorando)c [Acercamiento de la cámara del rostro de la niña / música melancólica de fondo]. *Por favor diputados, yo no sé si ustedes tiene hijos o tienen familiares que quieren mucho... pero esto es muy duro, demasiado duro, uno después de estar caminando y corriendo, como... uno no puede saber estar así en una silla de ruedas, por favor diputados, si ustedes tienen niños, cuídenlos, cuídenlos por el amor de Dios, esto es muy duro para mí, para mi mamá.*

La siguiente afirmación de la periodista constituye una falsa aseveración dado que según la ley que para ese momento estaba vigente, las personas estaban obligadas a utilizar el cinturón de seguridad. No es una ley sino la información y la educación sobre las posibles repercusiones de no llevar este dispositivo, las que podrían cambiar comportamientos de desuso. En todo caso, lo que se está jugando es más que una multa, son la salud y la vida:

3. ...[Sucesión de imágenes: Accidente de tránsito, plenario legislativo, aparece en primer plano el diputado José Merino del Río] **Si la reforma a la Ley de Tránsito no tuviera más de dos años en la Asamblea Legislativa, quizás el conductor del vehículo en el que esta niña viajaba se hubiera visto obligado a exigirle el uso del cinturón de seguridad.** A emergencias del Hospital de Niños cada día llegan más pacientes que producto del no uso de un dispositivo de seguridad como esta silla [Imagen silla de seguridad] [Texto:

Hospital de Niños clama por su aprobación] o del mismo cinturón, terminan con una discapacidad para el resto de su vida.

4. [Imágenes del plenario legislativo, en primer plano aparece el diputado José Manuel Echandi y posteriormente el diputado José Merino del Río] El MOPT y el Ministerio de Justicia hace más de dos años que enviaron este proyecto a la Asamblea que fue devuelto a Comisión, arrancó muy bien pero la Ley de Implementación lo sacó de la agenda y espera turno para volver a plenario.

Posteriormente se entrevista como parte del mismo discurso noticioso a la entonces Ministra de Obras Públicas y Transportes, la Lic. Karla González, quien reproduce el discurso de que es a falta de la ley que continúa la “masacre” en las carreteras. Cuarta apelación a la metáfora de la guerra que se identifica en el presente documento:

5. Entrevista a Karla González (ministra de Transportes): *Sin embargo, a pesar de que se hizo ese primer esfuerzo, por razones inexplicables, hoy en día, en este momento, todavía hay señores y señoras diputados que siguen discutiendo sobre si las multas son altas, sobre si las penas son adecuadas o no, cuando ya, como digo, esa discusión ha tenido lugar, estamos viviendo una verdadera masacre en carreteras, y lo más importante, **ya el Poder Judicial dijo que la Ley tiene todo el visto bueno desde el punto de vista legal.***

Subrayo este punto (del Poder Judicial) porque más adelante se discutirá el destino de la reforma. El tema es que se repite el argumento contra los integrantes de la Asamblea Legislativa:

6. [Imágenes plenario legislativo, en un primer plano aparecen los diputados José Merino de Río, Francisco Antonio Pacheco y Guyón Masey] [Texto: **¿Hasta cuándo, diputados?**] Los diputados se defienden argumentando que con la aprobación de esta Ley se disminuirán las muertes en carretera. Discuten el tamaño y la cantidad de las penas, a través de 76 mociones presentadas, de las cuales 35 son del PAC, 17 de la Unidad Social Cristiana, 3 de Liberación, 2 del Movimiento Libertario, 12 presentadas en conjunto por varios partidos y 21 de Andrea Morales.
7. Entrevista a diputado Jorge Méndez (LN): *Nosotros esperamos de aquí a la otra semana haber sacado todas estas mociones y nos quedaría solo un día de mociones; yo esperaré que no se repitan todas esas mociones.*
8. Entrevista a Bienvenido Venegas (PUSC): *Ha habido algún exceso en la presentación de mociones, también han hecho más lenta la aprobación de la Ley, sin embargo.* (Interrupción del periodista) / Reportero: *Ustedes presentaron 17 mociones.* / Bienvenido Venegas (PUSC): *Sí, sí, sí, sin embargo lo importante aquí es no criticar las mociones que se han presentado.*

El tema se convirtió en un teje de fuerzas entre las fracciones oficialistas que achacaron el problema a la actual administración y la institucionalidad que la acompaña, culpando a los oficiales de tránsito. Además, nuevamente el reportero iguala ley a solución de un problema de muchas aristas y mucho más complejo:

9. Francisco Molina (Partido Acción Ciudadana): *Se le ha achacado la culpa a la Asamblea Legislativa de todo lo que pasa en las carreteras, pero usted va un viernes en la noche, un sábado en la noche a los lugares donde la gente toma licor, no hay ningún operativo de tránsito, hoy los tráficos llegan, cuando ya están muertos en la carretera. / Reportero: Pero don Francisco, perdón que lo interrumpa, por qué vamos a empezar otra vez entre este responsable el otro responsable, **aquí los ticos queremos soluciones y esas soluciones tienen que darse ya.** / Francisco Molina (PAC): *Sí, nosotros esperamos que la próxima semana podamos sacar este proyecto ya aquí a plenario.**
10. [Imágenes de niña en silla de ruedas / música trágica] Mientras esto sucede, pidámosle a Dios que los conductores hagan conciencia de que más casos como el de Alejandra no se repitan.

El discurso de la prensa alimenta la violencia, mediante la irrupción de imágenes violentas, de palabras discriminatorias, de ataques y de acusaciones contra los particulares, representantes políticos y judiciales para generar polémica más que para propiciar una discusión responsable encaminada a incidir sobre la institucionalidad y la ciudadanía en aras de promover una discusión crítica y bien fundamentada. También cabe cuestionar discursos, de poca consideración ética que explotan el dolor de una niña para fortalecer sus argumentos.

A su vez, la presión entre poderes, por ejemplo, del Ejecutivo contra el Legislativo, facultaron una más pronta que profunda discusión (se discutió con varios profesionales pero esto no quedó plasmado en el documento) y adecuada aprobación de la reforma a la Ley, lo cual limitó las posibilidades de hacer mejoras en el funcionamiento institucional e interinstitucional, producto de lo cual, quedó el Gobierno muy lejos de cumplir aquellas metas que inicialmente se había propuesto. Dicha aprobación se dio justamente antes de salir a vacaciones navideñas de 2008 para que ciertas medidas entraran a regir desde ese momento[§] con lo que se pretendía reducir de inmediato el índice de muertes que en esas fechas se dispara por abuso de alcohol.

[§] Las otras medidas entraron a regir en marzo del 2010.

Sin embargo, la importancia de la Ley y del buen funcionamiento de la seguridad vial tampoco fue respetada en el ámbito político, y el documento aprobado quedó con errores de forma y de fondo, hasta el punto que cuatro años más tarde de entrar el proyecto a discusión y alrededor de año y medio después de su aprobación en el Plenario Legislativo, aun se está a la espera de corregir errores en la numeración de los artículos y de decidir si se va a mantener o a disminuir el monto de las multas aprobado, que por cometer una contravención supera los salarios base de muchos trabajadores.

El tema es que la discusión del proyecto se perdió en sus intenciones en parte por la prensa, en parte por los gobernantes y también por organizaciones de la sociedad civil cada quien lucrando por sus intereses más que encausados hacia el bienestar colectivo. Tanta pugna tornó embrollada y extremadamente politizada la discusión que declinó por estar función de causar reacción en la población o de incidir en la opinión pública más que en tomar decisiones especializadas. Incluso, muchos oficiales de tránsito están en desacuerdo con el documento aprobado, y el 95% de los oficiales, en un primer comunicado emitido a través de la Unión Nacional de Técnicos y Profesionales en Tránsito, se abstuvo de hacer cumplir la Ley porque no estaba claro el panorama legal para actuar.

En síntesis, la mayoría de criterios dictan que la ley aprobada es deficiente y que con ella no se resuelve la cantidad de trabas o problemas institucionales que tiene Costa Rica. También se aprobó la duplicación de funciones y ahora para investigar actos de corrupción cometidos por policías de tránsito, se ha creado un órgano paralelo (como asuntos internos) al órgano judicial que antes tenía esta función a su cargo.

El Partido en el gobierno de turno permitió que tres de sus diputados se ausentaran uno de los días que tenían que votar enmiendas fundamentales a la ley, lo que provocó que perdieran la votación contra las restantes bancadas y se eliminara una de sus principales propuestas de reforma a la ley: la del sistema de puntos, vigente en algunos países europeos. El mismo partido que bajó varias veces la prioridad de discutir la Ley ya sea para aprobar agendas de implementación del TLC o la aprobación de empréstitos. Después, apenas ocurrió un accidente particular, los diputados desistieron de votar la disminución de ciertas sanciones después de aprobadas en primer debate. El tema es que se juega con la institucionalidad costarricense en función de sucesos particulares lo que evidencia que no hay una discusión y conocimiento de fondo para tomar decisiones.

El resultado de este proceso fue que el país se quedara aún más lejos de soluciones adecuadas y a la altura del problema, puesto que al dar tanto pie a lo antes mencionado, se dejó de lado lo más importante, que era la discusión y puesta en práctica de medidas preventivas como la educación, el mejoramiento de los canales de comunicación entre instituciones, de éstas con los usuarios y entre los usuarios de las vías públicas, así como la participación de las instituciones en respuesta a los siniestros y la obligación de diseñar y mejorar las carreteras con señales y dispositivos aliados de la salud.

b. Violencia por omisión y negligencia

En el caso del Estado, habría que preguntarse si volviendo a la definición de la violencia que establece la OMS como el uso excesivo de la fuerza física en que incurren estados, instituciones y personas, por acción u omisión, es posible conceptualizar como una forma de violencia aquellas acciones en que incurre el Estado, por omisión y negligencia en el cumplimiento de sus funciones, por ejemplo en lo que respecta a construcción y mantenimiento de la red vial.

A los jueces y abogados les corresponderá evaluar la posibilidad jurídica y teórica de que el Estado pueda ser acusado por la vía penal, de aquellos siniestros que generen muerte y lesiones graves, entre cuyas causas se pueda determinar la participación de problemas infraestructurales, o cuyas consecuencias se hayan visto agravadas a raíz de la falta de dispositivos seguros.

Así como se plantea que la Ley es muy permisiva con la sociedad civil, lo es con el Estado, al cual actualmente no hay cómo hacer responsable penalmente, de los problemas en infraestructura que atentan contra la vida y la seguridad de las personas. Habría que buscar mecanismos para exigir a las instituciones más de lo que se está haciendo ahora, fortaleciéndolas además y también evaluar la posibilidad de que quien efectúe las construcciones y reparaciones, sean empresas o el Estado, se responsabilicen penal y administrativamente por fallas en el resultado de sus obras. Esto dado que en el discurso político se asume que en Costa Rica las cosas se arreglan por la vía de la penalización.

Para ello se requiere estudios de la participación de la infraestructura en los sucesos con personal especializado pues no siempre esto es tan evidente, máxime en un país que no tiene una cultura de seguridad en las carreteras.

Sin embargo, hay casos evidentes entre los que cabe mencionar aquel ocurrido el 22 de octubre de 2009 momento en que un puente sobre el Río Tárcoles, entre Turrubares y Orotina se derrumbó al pasar un autobús. La costumbre dictaba que cuando un bus pasara por dicha estructura los pasajeros tenían que bajar de la unidad y atravesarla a pie. Pero esa vez no se dio, y esto provocó una tragedia que implicó entre otras cosas la renuncia de la ministra de Obras Públicas y Transportes. Pero no se resuelven las cosas con la deposición de jerarcas, sino como lo manifiesta Fernández, mediante la prevención:

Los sistemas donde la frase tiene cabida no actúan preventivamente sino en respuesta a eventos desastrosos. No se ejecuta ninguna acción antes del evento pero una vez que él y las muertes ocurren, entonces sí, lo que no se arregló en 10 años se arregla en menos de un mes (ya hay nuevo puente en el Tárcoles), confirmando categóricamente que el problema si podía resolverse sin necesidad de la tragedia. Pero las vidas no se pagan ni con el precio del nuevo puente ni con el de la carretera entera (Seminario Universidad, 12-18 de mayo, 2010).

Meses después ocurrió otro grave accidente que acabó con la vida de dos personas cuando un automóvil frenó de golpe al toparse con un hueco en otro puente y el camión que le seguía invadió el carril contrario y colisionó contra un cisterna que transportaba material inflamable. Ambos casos y muchos otros deben leerse desde la perspectiva de la co-responsabilidad del Estado.

Si se presta atención a las palabras de la OMS respecto a la violencia como acción y omisión, las entidades gubernamentales y la empresa privada encargada de las obras por concesión tienen su parte en la violencia en las carreteras, tanto en la generación de colisiones como en la gravedad del impacto de los siniestros. Esta negligencia se combina con la falta de coordinación y carencia de presupuesto, lo que hace de algunas carreteras costarricenses un verdadero peligro contra la salud pública. Sin embargo, la responsabilidad jurídica institucional por omisión y negligencia es histórica, y sería absurdo adjudicarla a un gobierno o partido político en particular.

La pasada administración gubernamental trató de implementar medidas de seguridad vial, pero se concentró antes en los aspectos paliativos y en la modernización de la infraestructura vial para vehículos, que en la prevención como una de sus principales banderas. No obstante, habrá que dejar pasar tiempo para tener una mejor noción de qué alcances se logren con lo

aprobado y ver la continuidad y los alcances que obtengan las reformas en la nueva administración, dado que la seguridad vial se ha puesto como una prioridad en la discusión política y en la opinión pública, saldo positivo de la anterior administración, de la mano con las acciones fundamentales que puedan implementar instituciones académicas de la Universidad, como Lanamme (hubo cambio de gobierno el primero de mayo del año en curso, 2010).

Es posible poner en perspectiva tres aspectos que se deben distinguir al hacer referencia más que a una violencia, a las violencias en torno a los procesos de movilidad humana:

1. La violencia social: en la que generalmente se enfocan las discusiones que culminan por promover más represión pero que en la práctica han sido ajenas a dos aspectos fundamentales: educación y sensibilización
2. La violencia institucional: por omisión y negligencia en el planeamiento y en la construcción de infraestructura vial así como, en la disposición y el cumplimiento de la normativa
3. La violencia mediática: implementada en discursos que explotan la sangre y la violencia, revictimizando mediante la explotación del dolor ajeno

Tanto la determinación como la puesta en práctica de políticas de seguridad vial, como en el diseño, construcción y mantenimiento de la obra pública es responsabilidad de todas y todos, no solo del Estado y los medios de comunicación. La lección de esto es que se requiere que las comunidades se organicen y exijan no solo más carreteras y carreteras sin huecos, que es el arrastre histórico de la protesta en Costa Rica sobre esta materia, sino una reforma a la Ley que exija la implementación de carreteras aliadas de la salud, aceras en toda parte y en buenas condiciones y relaciones de respeto entre los usuarios de las vías públicas, no importa que anden a pie, en bus, bicicleta o automóvil. Se debe incidir fundamentalmente apelando a la educación y a los valores de respeto a la vida propia y de los demás. Todas y todos tenemos derecho a transitar por las carreteras sin que otros se violenten sobre nuestras vidas.

Conclusiones

El análisis de las situaciones y de las dinámicas que dan pie a la violencia vial, ya sea que culminen o no en siniestros del tránsito, debe ser capaz de integrar en el análisis el factor humano, el vehículo (que debería ampliarse a medio de transporte o forma de transporte), el ambiente y la infraestructura vial, no solo la violencia social como se ha venido haciendo en Costa Rica. Un análisis certero de la siniestralidad debe ser capaz de poner en interacción los cuatro factores que participan de la producción de siniestros (humano, carretera, ambiente, vehículo) y poner en balanza cuáles de ellos motivaron y agravaron cada suceso en particular. Solo así se puede hacer las modificaciones necesarias a lo ya existente para contribuir a evitar futuras desgracias.

Quedan muchas preguntas por resolver, tales como ¿qué concepciones ideológicas participan en la toma de decisiones políticas que priorizan, por ejemplo, más carreteras que la seguridad para todos los usuarios en las vías? Para lograr un análisis certero del dispositivo político habría que empezar por las instituciones, su funcionamiento y la movilidad o fragilidad según los resultados electorales, cada vez que se celebran los comicios. Habría que poner en perspectiva qué tanto es político, qué tanto responde a trabas burocráticas, qué necesidades económicas y de recurso humano tienen las instituciones, en fin, queda mucho trabajo por hacer en términos de investigación.

También sería interesante estudiar la percepción de las y los consumidores de medios respecto a este tipo de discursos tan cambiantes a través del tiempo. Por ejemplo, la editorial de *La Nación* después de que entrara a regir el resto de la Reforma termina por tildar de excesivas las multas. Después de que tanto presionaron. Los defensores de la reforma y de las sanciones pierden protagonismo y salen a la opinión pública los detractores en mayoría. Es bien complicado este tema y habría que determinar a qué están ligados tantos cambios de opinión en los ámbitos político, mediático, en la opinión pública, etc.

Hay que poner en perspectiva sin embargo que los vericuetos políticos que sufrió el proyecto de reforma son expresión de las dificultades más profundas que aquejan a la institucionalidad de un país que migró del bienestar al neoliberalismo y donde ha venido dándose un proceso creciente de debilitación de la burocracia y donde el protagonismo estatal para la solución de los problemas es dispar, frágil y cambiante.

En fin, Costa Rica y posiblemente la mayoría de los países del mundo, requiere un esfuerzo contundente para implementar más y mejores políticas de educación vial, así como para subvencionar el rezago histórico que caracteriza no haber tenido en cuenta el elemento de seguridad en las carreteras durante tantos decenios. Es fundamental adscribirse al paradigma de la infraestructura aliada de la seguridad vial y realizar un viraje político en términos de equidad para mejorar las condiciones de acceso y uso de las vías públicas para todo tipo de usuario, ya que durante las últimas décadas se ha priorizado la movilización de los automóviles particulares, y se ha dejado de lado la infraestructura para peatones, ciclistas, personas con necesidades especiales, adultas y adultos mayores, niñas y niños.

5. Referencias

- Abarca, M. (1980). *Análisis de siniestros de tránsito en Costa Rica*. Informe de proyecto de graduación para obtener el grado de licenciatura en Ingeniería Civil, Universidad de Costa Rica.
- Balmaceda, A. (1995). *Factores que influyen en la incidencia de siniestros de tránsito*. Informe de proyecto de graduación para obtener el grado de licenciatura en Ingeniería Civil, Universidad de Costa Rica.
- Banco Mundial, OMS y OPS. (2004). *Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito*. En: M. Penden, Scurfield, R., Sleet, D., Mohan, D., Hyder, A. Jarawan, E. y Mathers, C. (Eds.). Washington, DC.
- Barnet, W. (1994). Nuevos modelos y metáforas comunicacionales: el pasaje de la teoría a la praxis, del objetivismo al construccionismo social y de la representación a la reflexibilidad. (L. Wolfson, Trad.). En: Fried, D. *Nuevos paradigmas cultura y subjetividad*. Buenos Aires, Argentina: Paidós.
- Bourdieu, P. (2001). (4a. ed.). *Sobre la televisión*. (T. Kauf, Trad.). Barcelona, España: Anagrama.
- Consejo de Seguridad Vial. (2000). 18 años de historia en accidentes de tránsito 1981-1998.
- Consejo de Seguridad Vial (2002). Estadísticas de accidentes de tránsito Costa Rica 1981-2000.
- Consejo de Seguridad Vial (2007). Estadísticas de siniestros de tránsito. Recuperado el 22 de agosto de 2008, de <http://www.csv.go.cr/>.
- Foucault, M. (2002). *El orden del discurso* (2ª. ed.). (A. González, Trad.). España: Tusquets.
- Gamboa, D. y Gutiérrez A. (2002) *Los siniestros de tránsito un modelo de análisis económico*. Universidad de Costa Rica, Escuela de Economía, maestría en Economía de la Salud.

- García, A. (2007). Seguridad vial y responsabilidades. *Noticias Periciales*, 3, 17, p. 4.
- Gergen, K. (1996). La construcción social. Emergencia y potencial. En Pakman (comp.). *Construcciones de la experiencia humana. Vol I.* (pp 139-182). (J. Álvarez, Trad). Barcelona, España: Gedisa.
- Gergen, K. (1996). *Realidades y relaciones. Aproximaciones a la construcción social.* (F. Meler, Trad.). Barcelona, España: Paidós.
- Gómez, A. (2000). *Análisis de la efectividad de la señalización en el control vial del tránsito vehicular y peatonal.* Informe de trabajo final de graduación para obtener el grado de licenciatura en Ingeniería Civil, Universidad de Costa Rica.
- González, C. (1984) *La responsabilidad civil en los siniestros de tránsito e indemnización.* Tesis para optar al grado de licenciatura en Derecho, Universidad de Costa Rica.
- Leandro, M. (2009). Experiencias en psicología del transporte. Coordinador, Grupo de Trabajo, presentado en el Congreso Iberoamericano de Psicología.
- Leonardo, C. (2003). *Estudio de los siniestros de tránsito terrestres en Costa Rica de enero a diciembre del año 2000 en el Departamento de Medicina Legal del Organismo de Investigación Judicial del Poder Judicial.* Tesis para optar al grado de especialista en Medicina Legal, Universidad de Costa Rica
- Mendoza, A., Quintero, F., y Mayoral, E. (2003). *Seguridad Vial en Carreteras.* Secretaría de Comunicaciones y Transporte. Instituto Mexicano del Transporte. Recuperado el 20 setiembre del 2007, de <http://boletin.imt.mx/publicaciones/pubtec/pt224.pdf>.
- Ministerio de Salud, Organización Panamericana de la Salud y Oficina Regional de la Organización Mundial de la Salud (2004). La violencia social en Costa Rica. *Serie Análisis de situación de salud*, 9. <http://www.bvs.sa.cr/php/situacion/violencia.pdf>.
- [Mora, E. \(1991\).](#) *Estudio de siniestros de tránsito en el Campus Universitario Rodrigo Facio.* Proyecto para optar al grado de licenciatura en Ingeniería, Universidad de Costa Rica.
- Moya, G. y Soto, Z.R. (1986). *La responsabilidad del estado en los siniestros de tránsito.* Tesis para optar por el título de licenciado en Derecho. Facultad de Derecho, Universidad de Costa Rica.
- Obando Padilla, Marie Ann. (2004). *Análisis de los siniestros de tránsito para los cantones de Alajuela, Belén y Flores durante el año 2000.* Tesis de licenciatura, Universidad de Costa Rica.
- Organización Mundial de la Salud (2009). *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial.* Es hora de pasar a la acción. http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/report/web_version_es.pdf.
- Organización Panamericana de la Salud (2004). Los traumatismos causados por el tránsito: un grave problema de salud pública. En: *Informe Mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el Tránsito.* (Peden, M., Scurfield, R., Sleet, D., Dinesh, M., Hyder, A., Jarawan, E., y Matters, C., Eds.). (Trabajo original publicado en inglés). Washington .D.C.

Ortiz, (2007). *Manifestaciones de violencia en el tránsito. Un análisis sobre percepciones y representaciones sociales realizado en el Área Metropolitana de San José*. Tesis de maestría no publicada, Universidad Estatal a Distancia.

Peltzer, K. (2008). "Road use behavior in Africa". Abstract book. 4th International Conference on Traffic and Transport Psychology. Capital Hilton, Washington, DC, USA August 31-September 4, 2008. (2008). *Opportunities and New Challenges for Traffic and Transport Psychology*. Elsevier. Old Dominion University. www.icctp.com.

Robles y Vargas (1991). Epidemiología de los siniestros de tránsito en Costa Rica. *Boletín de sanidad Panamá*, 110, 6, pp. 471-479.

Rodríguez Bermúdez, Nuria (1998). *La omisión culposa*. Tesis para optar por el grado de licenciatura en Derecho, Universidad de Costa Rica.

Roldán, R. (2007). Dos niños por día son víctimas de accidentes de tránsito. *Noticias, publicaciones, información*. Caja Costarricense del Seguro Social. Recuperado el 20 setiembre del 2007, de <http://ccss.sa.cr/>.

Sáenz, M. (1995). *Accidentes de tránsito por atropello en San José durante 1992*. Informe de proyecto de graduación para obtener el grado de licenciatura en Ingeniería Civil, Universidad de Costa Rica.

Salas, G. (2005). *Conducción temeraria: análisis de la Ley de Tránsito a la luz de la nueva realidad costarricense y su tratamiento en el derecho comparado*. Tesis para optar por el grado de licenciatura en Derecho, Universidad de Costa Rica.

Sánchez, (2008). *Dimensiones socioculturales del malestar vial en Costa Rica*. Proyecto de investigación, Instituto de Investigaciones Sociales, Universidad de Costa Rica.

Soria, S. (2005). Decálogo de la Seguridad vial. Supermotor.com. Recuperado el 5 de noviembre de 2008 de <http://www.supermotor.com>.

Steffen, C. (1979). *Estudio epidemiológico de los accidentes de tránsito en Costa Rica*. Programa Centroamericano de Ciencias de la Salud. Instituto Nacional de Seguros.

Ulloa, A; Badilla, G., Allen, J. y Sibaja, D. (2007). *Encuesta de carga. Informe final*. Programa de investigación en infraestructura vial. Laboratorio Nacional de Materiales y Modelos Estructurales. Universidad de Costa Rica. Recuperado el 27 de mayo del 2009 de <http://investigacion.lanamme.ucr.ac.cr/>.

Van Dijk, T. (1990). *La noticia como discurso. Comprensión, estructura y producción de la información*. (G. Gal, Trad.). Barcelona, España: Paidós.

Van Dijk, T. (2000). *El discurso como interacción social. Estudios del discurso: introducción multidisciplinaria: Vol. 2*. Barcelona, España: Gedisa.

Villalobos, C. (1995). *Análisis de seguridad vial tramos San José-Alajuela, San José-Pérez Zeledón*. Informe de trabajo de graduación para obtener el grado de licenciatura en Ingeniería Civil, Universidad de Costa Rica.