



TRANSGRESIÓN Y FALTA DE INTERNALIZACIÓN DE LAS NORMAS DE  
TRÁNSITO EN LOS JÓVENES CONDUCTORES DE LA CIUDAD DE ARROYO  
SECO.

Tutor Disciplinar: Ps. Néstor Grasso

Tesista: Romina Natalia Lenzi

Título: Licenciatura en Psicología

Universidad Abierta Interamericana

Facultad de Psicología y Relaciones Humanas

Junio 2010

RESUMEN: Transgresión y falta de internalización de las normas de tránsito en los jóvenes conductores de la ciudad de Arroyo Seco.

La Organización Mundial de la Salud considera a la siniestralidad vial como una “epidemia social”. La pérdida de vidas por conductas inadecuadas y de riesgo en el transitar evidencia un malestar que se debe escuchar y atender.

Este trabajo se propuso investigar la falta de cumplimiento y de internalización de las normas de tránsito de los jóvenes de la ciudad de Arroyo Seco, mostrando una actitud de desinterés e irresponsabilidad por la vida, manifestando además un escaso conocimiento de las normas, partiendo del hecho de que la mayoría de los jóvenes conductores de vehículos que se consideraron en la investigación fueron en su momento evaluados y habilitados para conducir certificando, en tal circunstancia, el conocimiento de la norma; sin dejar de tener en cuenta la referencia según la cual hoy los jóvenes conforman un grupo de riesgo constantemente afectado en relación a los accidentes de tránsito.

Por eso se procuró investigar esta problemática, a partir del recogimiento de datos aportados por la/el propio joven, en base a lo que ella/él sabía acerca del tránsito y sus normas, si las respetaba o no, como un medio que permita la recapitación acerca del tránsito y un mayor conocimiento del mismo.

Otra de las finalidades de este trabajo fue advertir y comunicar sobre los efectos psicológicos que produce el consumo de alcohol y otras drogas al momento de conducir, así como también investigar los efectos del Capitalismo en el consumo generalizado de objetos, la falta de medidas preventivas y la conducta poco responsable en la conducción.

El objetivo último es aportar a profesionales y sobre todo a los psicólogos abocados a esta temática, la información obtenida aspirando a revisar y a recrear técnicas, estrategias y modalidades de transmisión pedagógica ya existentes, a los efectos de la incorporación de las normas de tránsito.

Palabras claves: *Siniestralidad vial – Internalización – Conocimiento – Transgresión - Normas – Jóvenes – Accidente – Consumo – Alcohol – Drogas – Capitalismo.*

## PROLOGO Y AGRADECIMIENTOS

En primer lugar, quiero agradecer la colaboración de mi tutor, el psicólogo y coordinador de tránsito, Néstor Grasso, quien dedicó parte de su tiempo para ayudarme a realizar dicha tesis.

Del mismo modo agradezco a los funcionarios y miembros del área de tránsito de la municipalidad que me permitieron administrar el cuestionario.

También al inspector de tránsito Carlos Vázquez, a quien le realicé una entrevista y a los jóvenes de Arroyo Seco que accedieron a que les administre el cuestionario.

Igualmente agradezco a María Laura Trovarelli, quien me ayudó a realizar el trabajo estadístico de mi tesis.

Por último, quiero agradecer a mi familia por el apoyo que me ofreció todos estos meses, por las buenas ideas que supieron transmitirme y por la confianza que pusieron en mí para llevar a cabo este trabajo.

## INDICE

1. Introducción.....	6-7
1.1. Planteamiento del problema.....	8
1.2. Problema.....	9
1.3. Objetivos.....	10
1.3.1. General.....	10
1.3.2. Específicos.....	10
1.4. Hipótesis.....	11
2. Marco Teórico.....	12
2.1. Capítulo I.....	12-16
2.2. Capítulo II.....	17-24
2.3. Capítulo III.....	25-27
2.4. Capítulo IV.....	28-33
2.5. Capítulo V.....	34-39
2.6. Capítulo VI.....	40-44
3. Antecedentes.....	45-47
4. Esquema de la investigación.....	48
4.1. Área de Estudio.....	48-49
4.2. Tipo de investigación.....	50
4.2.1. Método y técnicas utilizadas.....	50-52
4.3. Población Objetivo.....	53
4.4. Universo.....	53
4.4.1 Muestra.....	53
5. Trabajo de campo.....	54
5.1. Análisis de la información obtenida a través del cuestionario.....	54-57
5.2. Interpretación de los datos obtenidos.....	58-60

5.3. Análisis de la pregunta abierta.....	61-62
5.4. Gráficos.....	63-75
5.5. Conclusión y resultados de los datos obtenidos.....	76-82
6. Conclusión final.....	83-87
7. Bibliografía.....	88-89
8. Anexo y apéndices.....	90
8.1. Cuestionario.....	90-92
8.2. Entrevista.....	93
8.3. Educación y seguridad vial.....	94-96
8.4. Consideraciones psicológicas sobre la conducta vial.....	97-104
8.5. Alcoholemia.....	105-106
8.6. La ciudad y la educación vial.....	107
8.7. Tránsito: la mayor inseguridad.....	108
8.8. Accidentes viales: una materia pendiente.....	109

## 1. INTRODUCCIÓN

A través de este trabajo se propuso desarrollar un tema muy importante como es la transgresión y la falta de cumplimiento de las normas de tránsito en los jóvenes, considerables veces, debido al consumo desmesurado de alcohol y otras drogas.

En nuestro país cuesta respetar las normas, las leyes y seguir las indicaciones de las autoridades competentes, en cualquier nivel de la vida social. Esto se torna problemático cuando, como consecuencia de esa falta de respeto, está en juego la vida de todos los usuarios de la vía pública.

Entre los países americanos con mayor número de accidentes de tránsito, según estudios de *La Organización Mundial de la Salud (OMS)*<sup>1</sup>, se encuentra México, seguido por Argentina en donde la mortalidad por este hecho supera incluso al sida y al cáncer. Pero eso no es lo grave, lo más serio es que de *1.2 millones de víctimas anuales en el mundo, 400 mil sean menores de edad*<sup>2</sup>.

Durante el 2008, 20 personas murieron por día debido a accidentes de tránsito, sin embargo el último informe de la Organización Luchemos por la Vida hasta abril de 2009 muestra que los casos han aumentado de 20 a 22 muertes diarias. Actualmente se registra 22 muertes por día en accidentes de tránsito y 8.000 muertes por año.

Estas alarmantes cifras, impulsan a investigar el comportamiento de los jóvenes de la ciudad de Arroyo Seco en relación al tránsito, así como también el conocimiento y la internalización de las normas de tránsito.

Seleccionando a los jóvenes como objeto de estudio, se tomó en cuenta la definición que proporciona de los mismos La Asamblea General de las Naciones Unidas<sup>3</sup>.

Esta define a los jóvenes como las personas entre los 15 y 25 años de edad.

---

<sup>1</sup> OMS. *Accidentes de tránsito*. (S/f). [Documento www]. Recuperado: el 6 de Noviembre de 2009.  
<http://www.who.int/whosis/en/index.html>

<sup>2</sup> Cfr. ConectArte

<sup>3</sup> Naciones Unidas. *Preguntas frecuentes*. (S/f). [Documento www]. Recuperado: el 5 de Abril de 2010.  
<http://www.un.org/youth>

*La juventud es un proceso relacionado con el período de Educación en la vida de las personas y su ingreso al colegio. Es el periodo de cambio comprendido entre la pubertad y la edad adulta. El joven o adolescente está sexualmente desarrollado, pero carece de la necesaria experiencia y la madurez emocional para tratar con equidad todos los problemas que caracterizan la vida adulta. En consecuencia muchos jóvenes encuentran dificultades y caen fácilmente en actitudes depresivas en razón de algunas situaciones.*

Se hace necesario comenzar a impulsar la toma de conciencia respecto de la importancia de conducir a la defensiva –pudiendo prever las consecuencias negativas del consumo de alcohol y otras drogas y de la transgresión de las normas- que garantiza el orden y la seguridad vial con una finalidad preventiva, que pueda iniciarse en los años preescolares para que tempranamente se conozca y se aprenda sobre este tema.

Una modo por el cual esto podría realizarse sería ejecutando charlas informativas y realizando trabajos en talleres de debate y reflexión.

La complejidad de esta problemática exige además incorporar la interdisciplina como herramienta capaz de generar los mecanismos necesarios para lograr, en el proceso enseñanza aprendizaje la máxima garantía de efectividad en el logro de la internalización de las normas de tránsito.

Con esto también se desea promover la concientización (luego de haberla convocado a una profunda reflexión) de los jóvenes y de toda la comunidad acerca de los efectos negativos que conlleva la falta de conocimiento e internalización de las normas de tránsito, impulsando así un cambio en la conducta de todas las personas.

## 1.1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

Las sociedades actuales se ven permanentemente convulsionadas por distintos hechos de violencia. Los accidentes de tránsito ocupan un lugar importante como generadores de violencia. En Argentina la mayoría de los accidentes de tránsito de jóvenes menores de 25 años ocurren por exceso de alcohol.

Para poder interpretar las conductas de los jóvenes en el tránsito se debe necesariamente analizar: la conducta social en general, las sustancias tóxicas consumidas como el alcohol y las drogas, las motivaciones de orden psíquico y la singularidad del hombre.

Cuando se analizó en profundidad la conducta social se observó que en Argentina hay una larga historia de trasgresiones, de violencia y de actitudes de desprecio por la vida.

El tránsito lo hacemos entre todos y todos somos responsables de lograr un tránsito seguro, por eso es importante entender y registrar que se comienza a transitar desde el vientre materno, esto es fundamental para llegar a tomar conciencia de qué tan involucrados estamos todos con el tránsito.

Por eso, para comenzar a producir cambios en este sentido, tenemos que sentirnos involucrados en esta problemática que nos afecta. Tenemos que empezar a entender que nadie es ajeno al tránsito.

Es importante la concientización de toda la sociedad, en especial de los jóvenes que, actualmente, constituyen uno de los grupos de riesgo más expuestos a los accidentes de tránsito.

## 1.2. PROBLEMA

¿Por qué los jóvenes conductores entre 15 y 25 años de la ciudad de Arroyo Seco transgreden las normas de tránsito manifestando falta de conocimiento e internalización de las normas e irresponsabilidad frente al volante y a las vicisitudes del tránsito conduciendo considerables veces bajo los efectos del alcohol u otras drogas?

### 1.3. OBJETIVOS DEL TRABAJO.

#### 1.3.1. OBJETIVO GENERAL

- Investigar si existe en los jóvenes conductores conocimiento e internalización de las normas de tránsito.

#### 1.3.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Indagar los efectos psicológicos que produce el consumo de alcohol y otras drogas.
- Analizar la influencia que ejerce el Capitalismo en su imperativo de gozar sin barrera en el consumo generalizado de objetos.
- Analizar la falta de medidas preventivas en los jóvenes y una conducta poco responsable en la conducción.

#### 1.4. HIPÓTESIS

Los jóvenes conductores de automóviles entre 15 y 25 años de edad de la ciudad de Arroyo Seco transgreden las normas de tránsito porque hay falta de conocimiento e internalización de las normas e irresponsabilidad frente al volante y a las vicisitudes del tránsito conduciendo, considerables veces, bajo los efectos del alcohol u otras drogas.

## 2. MARCO TEÓRICO

### 2.1. CAPÍTULO I: TRÁNSITO Y ACCIDENTE.

Glizer (1993) establece: *“El tránsito es la manifestación dinámica del funcionamiento del sistema de transporte automotor. Sus elementos integrantes son las personas (ya sea como conductores, pasajeros, peatones), los vehículos, las vías de circulación y las normas reguladoras. Su objetivo es posibilitar el traslado de un lugar a otro de bienes y personas. La energía cinética es controlada por los conductores para permitir el desplazamiento de sus vehículos dentro de las posibilidades y limitaciones impuestas por la infraestructura, las regulaciones y la presencia de otros usuarios. El fracaso en el control de la energía lleva al acontecimiento traumático. La condición física; tanto la fatiga, distintas enfermedades, como la ingesta de alcohol, medicamentos o drogas aumentan el tiempo de reacción o como mínimo, disminuyen la eficacia de la reacción ante el acontecimiento”*<sup>4</sup>.

El Tránsito es un sistema, en tanto es un conjunto de normas y principios ligados entre sí para el ordenamiento y función del mismo, debiendo estar como tal, al servicio del hombre para que pueda ejercer su derecho a transitar de manera segura y saludable.

El modo de transitar es un hecho cultural, en tanto es el resultado de los usos, costumbres y valores de un pueblo. Asimismo se transita de acuerdo a los rasgos propios de cada persona y a los rasgos de identidad.

Todos estos aspectos también tienen que ver con la percepción y la atención; cada persona va a percibir desde su historia, junto con lo que registran sus sentidos, una realidad diferente a la que perciben las demás personas. Además, para ello es

---

<sup>4</sup> Glizer, I. M. (1993). *Prevención de accidentes y lesiones: Conceptos, métodos y orientaciones para países en desarrollo*. Washington: Serie Paltex para ejecutores de programas de salud N° 29.

imprescindible la inteligencia; aquel proceso superior que permite llevar a cabo la acción para desarrollar una determinada maniobra. De la misma forma es necesaria la motivación que define todo este conjunto de factores, que permiten dirigir la acción a objetivos. Y no olvidemos la emocionalidad, un aspecto importante, de acuerdo a cómo se ubican y transitan las personas en el mundo. La emoción es fisiológica y es sentida en el cuerpo.

Finalmente, en el transitar en general, está presente el sistema de creencias. El ser humano lo va adquiriendo y conformando a lo largo de su vida. Está compuesto de interpretaciones sociales y se liga con lo que se imagina y desea de manera inconsciente. Estas distintas creencias y mitos serán, muchas veces, el soporte que sostenga las actitudes de las personas cuando circulan.

Los procesos psicológicos que se encuentran implicados a la hora de conducir son los siguientes:

- a) Correcta capacidad perceptiva y atencional capaz de captar su entorno y también identificar y discriminar los estímulos relevantes que definen la situación que se debe resolver.
- b) Una vez percibida, el conductor debe hacer una correcta interpretación y evaluación de la situación.
- c) Después debe tomar una decisión acerca de la acción o maniobra más adecuada para la situación o problema específico a que se enfrenta. Esta maniobra, deberá ser ejecutada con la mayor rapidez posible, lo que se denomina capacidad de respuesta del conductor (conjunto de actividades sensorio motrices y psicomotoras que se ponen en marcha para mantener el control del vehículo y su trayectoria).

Los factores intervinientes en el tránsito son: *El Factor Humano – El Factor Ambiental – El Factor Mecánico o Vehicular (infraestructura vial).*

La palabra *accidente* describe un suceso eventual, inesperado y generalmente desagradable. El término “accidental”, a su vez significa no esencial, casual, contingente, producido por una circunstancia imprevista.

Entre las posibles causales de accidentes de tránsito, se encuentran:

- Ingestión de alcohol o drogas
- Exceso de velocidad
- Subestimar condiciones adversas
- Avería mecánica
- Cansancio
- Sueño
- Deficiencia en la calzada
- Distracción
- Inexperiencia del conductor
- Maniobras temerosas
- Hablar por celular
- Infracción a normas de circulación
- Mal estado del vehículo
- Meteorología adversa
- Presencia de algún animal en la calzada
- Presencia de algún ciclista en la calzada
- Presencia de algún objeto no fijo en la calzada
- Presencia de algún peatón en la calzada.

Distintos especialistas del área de accidentología (disciplina que estudia las causas y efectos de los accidentes de tránsito terrestre, realiza su investigación forense y propone las medidas adecuadas para atenuarlos. Toma al medio ambiente, a la máquina

(vehículo) y al hombre como tres factores que se conjugan en lo que se conoce como el “triángulo accidentológico”) clasifican estas causas, proponiendo las referidas al factor ambiental, factor vehicular y factor humano, este último como condicionante fundamental y regulador de los anteriores. Este factor conlleva implícitamente los condicionantes de orden psicofísico, es decir, consecuencias del consumo de alcohol y drogas, situaciones de orden emocional o afectivo que producen distracción o fatiga y falta de cumplimiento de las leyes, normas y reglamentos de tránsito.

Por otro lado, los accidentes interpretados psicoanalíticamente son una variedad dentro de los actos fallidos; es decir son errores, equivocaciones u olvidos que parecen ser accidentales y que sin embargo, parecieran estar dotados de un sentido que se halla oculto.

También se pueden homologar los accidentes con los sueños, mensajeros del inconsciente, mensajes simbólicos conformados por emociones, pensamientos y conocimientos escondidos en el inconsciente.

Se podría decir que los accidentes representan los aspectos oscuros de la personalidad, lo inconsciente, lo no dicho, hasta lo no pensado que aparece como un abrupto retorno de lo reprimido, exigiendo su reconocimiento. Se trata de un conflicto interno, el hombre es el autor y actor del guión de su vida y de los acontecimientos que en ella se van desarrollando.

Hay accidentes que expresan un doloroso sentimiento inconsciente de culpabilidad. Muchos hombres son perseguidos por una instancia crítica, Súper-yo, son víctimas de terribles castigos “buscados” por supuesto de manera no intencional.

Algunos accidentes nos sugieren, la idea de un intento involuntario de suicidio. En estos casos las personas suelen pensar que se han conducido de modo indigno y que merecen ser castigados.

Se observa la aparición de accidentes en momentos en que el individuo está intentando un cambio vital de importancia. Se presenta en el sujeto un sentimiento ambivalente, presenta un deseo de avanzar y crecer, paralelo al miedo que despierta la situación nueva y desconocida.

Los accidentes también ocurren cuando el individuo intenta desprenderse de relaciones de gran dependencia. Los accidentes parecen ser una dramatización de la necesidad de “romper el cascarón”.

Ya sea que se interpreten los accidentes como un intento de resolución de un conflicto que no puede procesarse conscientemente, o como autocastigo o bien como un intento de suicidio enmascarado, en cualquiera de las opciones se hace evidente la dificultad del ser humano para aceptar en su conciencia situaciones ambiguas, conflictivas, frustrantes o dolorosas. El inconsciente se expresa con un mensaje que pocas veces es escuchado.

## 2.2. CAPÍTULO II: LEY, NORMAS Y TRANSGRESIÓN.

Las publicaciones oficiales de las Leyes y el conocimiento de las mismas se obtienen en general a través de los periódicos, radios, boletines y otros medios. Y es que la publicación oficial, más que difundir el conocimiento de la ley tiende a establecer una fecha cierta a partir de la cual se la evaluará conocida por todos.

La dirección de tránsito de la ciudad de Arroyo Seco logra justificar la presunción del conocimiento de la reglamentación de tránsito en cada uno de los usuarios a quienes se les otorga el carnet o licencia de conducir, habilitándolo para tal fin. El mecanismo consiste en facilitarle con antelación un cuadernillo que contiene las reglamentaciones, instrucciones y señalizaciones que rigen el tránsito y cuyo contenido debe ser conocido por el aspirante a conductor.

Un examen donde dará cuenta del nivel de conocimiento adquirido, será condición necesaria para presumir el conocimiento del reglamento. Aquí, de laguna manera, existe una ficción, pues presumir que conoce los reglamentos, instrucciones y señalizaciones no implica que no sean transgredidos.

Igualmente la falta de la valoración íntima de las normas acrecienta la inobservancia de las mismas. Los controles per se no garantizan la valoración íntima de las normas. Tal situación exige crear mecanismos que tiendan a desplazar la presunción de conocimiento por otros que permitan asegurar un grado de condicionamiento adecuado en las conductas de acatamiento de las reglamentaciones y la herramienta que permita conseguir dicha valoración es propiamente la educación vial, también el carácter comunitario de apreciar la vida, encontrar placer en la convivencia grupal y el juego de propiciar la vía pública como un espacio de recreación y reencuentro con el semejante.

El sujeto humano produce una acción visiblemente paradójal en el tema: por un lado prueba (a través de los mecanismos examinadores vigentes) que “conoce” la reglamentación y por otro lado, eso mismo que conoce lo transgrede.

En este punto cabe mencionar la motivación, definida como todos aquellos factores que hacen que los sujetos se muevan, actúen, generen conductas en dirección a ciertos fines.

Los seres humanos están guiados por muchos factores motivacionales, algunos intrínsecos, otros extrínsecos, que vienen de adentro y de afuera y que los esperan en el campo de su psiquismo tal como lo concibe Freud en el desarrollo que hace para conceptualizar el superyó, es decir: una de las instancias psíquicas de la personalidad, cuya función es comparable a la de un juez o censor con respecto al yo. Freud considera la conciencia moral, la autoobservación, la formación de ideales, como función del superyó. Si se toma el concepto de superyó en un sentido amplio y poco diferenciado, como lo hace Freud en el texto “El yo y el ello”, comprende las funciones de prohibición y de ideal. Si se mantiene, por lo menos como sub-estructura particular, el ideal del yo, entonces el superyó aparece principalmente como una instancia que encarna una ley y prohíbe su transgresión.

La renuncia de los deseos edípicos amorosos y hostiles del niño, se encuentra en el origen de la formación del superyó, el cual, se enriquece, según Freud, por las aportaciones ulteriores de las exigencias sociales y culturales (educación, moralidad).

Escribe Freud (1975) en la continuación de las lecciones de Introducción al Psicoanálisis: “*El establecimiento del superyó, puede considerarse como un caso de identificación lograda con éxito con la instancia parental*”<sup>5</sup>.

La expresión “instancia parental” indica por sí sola que la identificación constitutiva del superyó no debe interpretarse como una identificación con personas. En

---

<sup>5</sup> Freud, S. (1975). *El yo y el ello*. Buenos Aires: Ed. Amorrortu.

un pasaje característicamente explícito, Freud precisa esta idea: *“El superyó del niño no se forma a imagen de los padres sino más bien a imagen del superyó de estos; se llena del mismo contenido, se convierte en el representante de la tradición, de todos los juicios de valor, de que este modo persisten a través de las generaciones”*<sup>6</sup>.

Ragnar Rommetveit, autor de un trabajo sobre “Normas y Roles sociales”, desarrolla más ajustadamente este eje; incorporando el concepto de internalización (a la forma del superyó del psicoanálisis) como proceso básico que garantiza el cumplimiento de la norma. Rommetveit define a la norma social con relación a una presión manifiesta; por ejemplo: leyes, reglas, costumbres y considera que una norma para que pueda llegar a normalizarse, debe existir durante un tiempo prolongado y la desviación respecto de ella debe ser nociva para los demás. Una norma social es una presión que existe entre un emisor de normas y la conducta de un receptor, en una categoría de situaciones recurrentes.

Para este autor los aspectos importantes de las normas son los siguientes:

- 1) Una persona reacciona frente a (por ej.: percibe, manipula, evalúa) un ítem (objeto, símbolo).
- 2) Otra persona o grupo de personas trata de dirigir (ejercer una presión sobre) su reacción (percepción, manipulación, evaluación).
- 3) Por lo tanto debe hacerse un distingo crucial entre los “emisores de normas” y el de los “receptores de normas, siendo la norma un fenómeno psicosocial que puede estudiarse primariamente en relación con uno de ellos, pero nunca exclusivamente con uno.

Lo esencial de la norma es la presión que existe entre el emisor y el receptor de normas.

---

<sup>6</sup> Freud, S. (1975). *El yo y el ello*. Buenos Aires: Ed. Amorrortu.

Rommetveit toma la internalización como uno de los aspectos genéticos de las normas sociales, según él, el término “internalización de las normas sociales” se refiere al cambio sutil que tiene lugar cuando una presión social duradera, ejercida por un emisor de normas, es gradualmente sentida o experimentada por el receptor como una obligación para consigo mismo.

El concepto lo relaciona con la forma en que Freud describe la formación del superyó, principalmente como la internalización de una ley –la autoridad parental-. Los emisores de normas son en este caso aquellas personas a las que el niño está ligado por vínculos emocionales particularmente fuertes.

Piaget (1988) establece: *“En una fase temprana, el niño, en tanto receptor de la normas, no percibe las exigencias provenientes del exterior, está en una “etapa autista”. La fase caracterizada por la anticipación predominante de sanciones corresponde a la “etapa absolutista”, mientras que la orientación en la motivación del emisor de normas es característica de la etapa de desarrollo que se denomina “de reciprocidad”<sup>7</sup>.*

Rommeveit intenta clasificar estos conceptos mediante el siguiente ejemplo: un niño pequeño que se siente tentado por los juguetes de su amigo no es originalmente capaz de anticipar ninguna sanción, ni adivinar el deseo y la expectativa de su madre. Simplemente actúa de acuerdo con su deseo y es castigado por su madre. Después de una serie de situaciones robo-castigo, sin embargo, puede llegar a anticipar las sanciones negativas. Con todo, es probable que no haya logrado ninguna orientación en la motivación subyacente. Su percepción del deseo y expectativa de la madre con respecto a su propia conducta constituye un proceso deductivo, en el que los gestos, las expresiones faciales y las sanciones explícitas de la madre están implicados como indicios.

---

<sup>7</sup> Piaget, J. (1988). *Seis estudios de psicología*. Argentina: Ed. Ariel Seix Barral.

En este caso no hay internalización de la norma. La norma está internalizada cuando el niño se abstiene de robar aun cuando su madre está ausente. Así la internalización de las normas sociales coincide con la desaparición de los signos explícitos de inducción social.

Todo esto lleva a pensar que la capacidad del receptor para prever el deseo y las expectativas del emisor de normas, no es lo único que contribuye a la internalización. El receptor de normas puede estar completamente familiarizado con el deseo y la expectativa del emisor de normas, y al mismo tiempo, oponerse decididamente a ellos. Tal caso no podría clasificarse como norma social internalizada.

#### Definición Conceptual:

- *LEY*: es aquella norma de carácter general, que dictada de acuerdo con los procedimientos que establece la Constitución Nacional o Provincial (por el Congreso Nacional en el ámbito nacional; las Legislaturas Provinciales en el ámbito de la provincia), regula las relaciones entre particulares, el estado y gobernados. Posee características de obligatoriedad desde su promulgación y consecuente publicación en el Boletín Oficial. Ante el incumplimiento, el Estado puede compeler a su cumplimiento por la fuerza. Rige la presunción de su conocimiento, relacionado con la obligatoriedad, presunción de su conocimiento, relacionado con la obligatoriedad, presunción que no puede ser desvirtuada por prueba en contrario.

Cuando la Ley no funciona adecuadamente lo que se promueve es el accidente, con la morbilidad (enfermedad) y la mortalidad consecuente.

Y esto tiene como consecuencia evidente, una lesión del patrimonio económico, humano y laboral. Lo que evidencia, más que el progreso esperable para una sociedad, un franco retroceso.

Se habla pues de causalidad y no de fatalidad, ni de casualidad. Los accidentes son en su mayoría prevenibles, así como las muertes, evitables.

Solamente la ley es quien establece las reglas del juego social y protege el derecho de los que no tienen poder. Dentro de la ley todos tienen poder, todos poseen los medios para hacer cosas: transitar, amar, soñar, trabajar, etc., etc.

Fuera de la ley todos son pasibles de sufrir las consecuencias del más inepto o del más apto para dañar a los demás.

La ley establece el equilibrio que garantiza:

- La vida
- La seguridad
- Y el bienestar de todos.

Sin ley no hay sociedad. La ley permite que haya solidaridad y por ende, libertad.

- **NORMAS:** en sentido amplio son reglas que establecen o imponen determinadas conductas o comportamiento. Pueden ser de carácter general, como lo es la ley. Pueden ser de carácter individual, como las resoluciones administrativas o las “normas” de tránsito.

La falta de normas (la anomia) fomenta la impunidad, la trasgresión.

- **INTERNALIZACIÓN:** consiste en la aceptación íntima valorativa de las normas dadas y a la vez presupone el conocimiento de las mismas y su aplicación en la

vida cotidiana. Es un mecanismo que produce la construcción y/o modificación de las estructuras mentales del psiquismo, lo cual facilita la consolidación en el yo de determinados comportamientos. En un sentido más específico es el proceso en virtud del cual las relaciones intersubjetivas se transforman en intrasubjetivas (interiorización de un conflicto, de una prohibición o ley, etc.). Es decir, este proceso hace referencia a relaciones. Así, por ejemplo, se dirá que la relación de autoridad entre el padre y el niño se internaliza en la relación entre superyó y yo. Cuando declina el Complejo de Edipo, puede decirse que el sujeto introyecta la imago paterna e interioriza el conflicto de autoridad con el padre. A través de la función de interdicción, que ejerce un padre, emerge la angustia de castración en el niño, la misma le permite aceptar el carácter prohibitorio inscripto en la ley, en las normas. Este parámetro primario es el paradigma que le va a permitir al sujeto proyectar el alcance que tendrán las normativas dictadas por ese ente exterior a él, que es el Estado. Se puede concluir, que la internalización es el mecanismo que permitirá instalar en el sujeto una modalidad valorativa, defensiva, que le permitirá transitar por el mundo de acuerdo a normas de carácter obligatorio, tratados sociales para la vida.

- *FALTA DE INTERNALIZACIÓN*: Las normas carecen de la respectiva aceptación íntima valorativa por lo cual su continuo desconocimiento (desestimación o denegación de lo que se conoce) pone a las mismas al borde del desuso. La falta de internalización determinan el grado de anomia reinante en la sociedad.
- *TRANSGRESIÓN*: tomada en el sentido de quebrantar, infringir una normativa o ley. Se parte del supuesto de que se transgrede cuando no se aceptan las normas

instruidas, cuando no hay valoración o internalización de las mismas. En una sociedad anómica por excelencia.

La trasgresión genera en el que cumple, desconfianza, enojo, descontento. Y se ve en la obligación de crear sus propias trampas (transgresiones) para defenderse (atacar para defenderse).

- *EDUCACIÓN VIAL*: constituye un medio de formación de la conciencia moral y social del hombre e integra su educación ciudadana. Implica educar en valores y dirigir el interés educativo hacia una formación que resalte la responsabilidad, el respeto mutuo, el autocontrol, la libertad, para que todos tomemos conciencia de la importancia y madurez que se requieren al momento de circular por la vía pública.

### 2.3. CAPÍTULO III: LOS JOVENES Y LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO

La juventud es el periodo de cambio comprendido entre la pubertad y la edad adulta.

Es un tiempo de crisis. Los cambios hormonales sumados a la maduración psicológica, afectiva y de pensamiento, hacen de este periodo marcado por transformaciones, algo ingrato, doloroso...que adolece, revoluciona.

El joven o adolescente está sexualmente desarrollado, pero carece de la necesaria experiencia y la madurez emocional para tratar con equidad todos los problemas que caracterizan la vida adulta. En consecuencia muchos jóvenes encuentran dificultades y caen fácilmente en actitudes depresivas en razón de algunas situaciones. Particularmente, las mujeres deben asimilar la experiencia de la menstruación, que a veces es desagradable y para algunas resulta perturbadora.

El adolescente se enfrenta a cambios dramáticos en su cuerpo, en sus vínculos y a nivel intrapsíquico. Dramáticos porque los logros evolutivos no son inocuos (inofensivos) ni lineales.

Se produce entonces una colisión entre la presión del cambio y su resistencia. Estos cambios conflictivos que impone la evolución pueden ser procesados con mayor o menor éxito. Cuando no se toleran, una salida posible sería el accidente.

Los accidentes se producen cuando el sujeto se enfrenta a un cambio que no está en condiciones de asumir, tal es la situación del joven en cuanto a los cambios que debe enfrentar en relación a su cuerpo, a su rol, a su sexualidad, etc.

Hoy los jóvenes se enfrentan a un nuevo duelo al que se denomina “duelo al futuro”. Un duelo vinculado con lo que no podré, lo que no seré o quizás nunca pueda ser.

Las diferentes formas de exclusión que sufren hoy los jóvenes corresponden a situaciones traumáticas en el ámbito social. Ante el trauma, la violencia no puede ser procesada, no se puede contener y se desborda. Esta violencia se deposita y devuelve al afuera, o bien se corporiza, poniendo en riesgo la propia vida.

El accidente puede constituir en la fantasía del adolescente un último recurso para producir cambios en el entorno, un llamado a otro que decodifique que le dé un sentido a aquello irrepresentable.

El joven se encuentra en un momento óptimo de su desarrollo físico. Sin embargo conducir es una actividad compleja que compromete a la persona en su totalidad, física y psíquicamente. Las aptitudes son las mejores pero las actitudes son las que determinan el comportamiento al conducir y no siempre son adecuadas.

Vemos en los adolescentes:

**Inestabilidad emocional:** Se hallan en un momento de cambios profundos que genera en ellos inestabilidad emocional. Por momentos sienten que todo está bien y se creen omnipotentes. En otros momentos se sienten frágiles e inseguros. Se deprimen. En un instante lo tienen todo claro. Y al siguiente, no saben donde están parados.

**Rebeldía:** Se encuentran en la búsqueda y afirmación de su propia identidad, diferente de la de sus mayores. Esto los lleva a confrontar con ellos y a actuar por oposición. Cuestionan y se resisten a las pautas y normas sustituidas y en algunos casos a la autoridad.

**Influenciabilidad:** la identificación con el grupo es fuerte y para muchos determinantes en el actuar. Pertenecer a un grupo les otorga una identidad transitoria. La palabra del “par” es más fuerte que el “deber ser”.

**Omnipotencia:** No quieren escuchar hablar de riesgos, de precauciones, de límites, de peligro y de muerte; porque esa realidad limitada es sentida como recorte de su propia libertad. Ellos sienten que pueden con todo, sobreestiman sus capacidades y posibilidades. El usar cinturón de seguridad, controlar la velocidad o no beber alcohol es sentido como limitaciones a su ser. Los riesgos y la posibilidad de morir son negados. Para ellos la muerte está muy lejos y creen que tienen toda una larga vida por delante.

#### Capacidades positivas de los adolescentes:

- Rápido aprendizaje.
- Reflejos inmejorables.
- Rapidez.
- Habilidad para la conducción.
- Libre de miedos.

#### Influencias negativas de los adolescentes:

- Escasa pericia y experiencia en el manejo.
- Periodo de transición (niño-adulto) prueban sus capacidades y la llevan a los extremos.
- Época de gran emotividad y adaptación.
- Tendencia competitiva.
- Culto a la velocidad: los apasiona y la usan para hacer sentir su presencia y presumir.
- Inclinación a consumir alcohol y drogas.
- Exposición al riesgo sin medir las consecuencias.
- Permanentes muestras de desafíos con ellos mismos y con los demás.
- Falta de conciencia del daño que pueden causar, por no haber vivido aún situaciones traumáticas.
- Con él a mi no me va a pasar, piensan que la muerte le llega primero a los adultos y ancianos.

## 2.4. CAPÍTULO IV: LOS JÓVENES, EL ALCOHOL Y LAS SUSTANCIAS TÓXICAS.

En un mundo que se encuentra en crisis, donde los valores se van desluciendo, muchos jóvenes ante la experiencia de sin sentido, de frustración, muchas veces buscan huir de esa realidad.

El mundo de hoy le brinda al joven diversas formas para fugar de su interior. El alcohol y otras drogas, como distintas sustancias tóxicas, se están volviendo unas de las maneras más usuales con lo que el joven busca "olvidar" o calmar su angustia.

Waisman (1994), psicóloga psicoanalista, establece “(...) *Los adolescentes se encuentran atravesados por un tiempo particular en lo que respecta a la posibilidad de producir una marca que lo diferencie de los padres o de lo que es esperado para él. Esto entra en conflicto, cuando más signado está de significación “debes ser eso”, a mayor coagulación de sentido, mayor fuerza para poder sustraerse del mismo, en tanto a veces, soportar la demanda del Otro, le impide transformarlas, metabolizarlas en algo propio; podemos decir que la problemática del adolescente está instalada en la pregunta por la existencia más allá de su familia y su existencia, podrá anclarse en la falta que se dibuja cuando se construye la imagen anticipada del Yo. La existencia entonces no tiene ninguna representación, y se sostiene de un objeto que necesariamente debe estar perdido*”<sup>8</sup>.

Los productos legalmente disponibles en el mercado incluyen las bebidas alcohólicas (para mayores de 21), el tabaco (la edad legal varía), algunos medicamentos por receta médica, inhalantes y medicinas de venta libre para la tos, la gripe, el insomnio y para adelgazar. Las drogas ilegales incluyen la marihuana, la cocaína/"crack", LSD, PCP, los derivados del opio, la heroína y las "drogas diseñadas".

---

<sup>8</sup> Waisman O. S. (S/f). Audiencia ante el IX Congreso Metropolitano de Psicología. Trabajo libre sobre ¿Prevención? En Drogadependencia . Rosario, Argentina.

*“(…) La dificultad que presenta la problemática de las drogas, es que incluye al enunciarse “lo legal” y “lo prohibido”, “lo público” y “lo privado”; en un momento donde todo se organiza con las leyes del mercado y donde los límites de lo privado y lo público, se desdibujan”<sup>9</sup>.*

El alcohol y otras drogas pueden proporcionar una vía de escape, un alivio temporal a los problemas personales, familiares o sociales. También son una puerta de salida frente al vacío existencial, el cual lleva al joven a volcarse en búsqueda de salidas ilusorias que le permitan llenar dicho vacío.

#### Qué son las drogas:

Las drogas o sustancias tóxicas son aquellas sustancias cuyo consumo puede producir dependencia, estimulación o depresión del sistema nervioso central, o que dan como resultado un trastorno en la función del juicio, del comportamiento o del ánimo de la persona.

Es toda sustancia capaz de alterar el organismo y su acción psíquica la ejerce sobre la conducta, la percepción y la conciencia. La dependencia de la droga es el consumo excesivo, persistente y periódico de toda sustancia tóxica.

---

<sup>9</sup> Waisman O. S. (S/f). Audiencia ante el IX Congreso Metropolitano de Psicología. Trabajo libre sobre ¿Prevención? En drogadependencia. Rosario, Argentina.

Cuadro clasificatorio:

Sustancias que son objeto de abuso, su tipo y efectos <sup>10</sup>		
Tipo de sustancia	Ejemplos	Efectos
depresores	Alcohol, barbitúricos, sedantes, somníferos	Somnolencia, relajación agradable, desinhibición
opiáceos	morfina, metadona	Alivio del dolor, euforia agradable, distanciada y ensoñadora
estimulantes	Cocaína, anfetaminas	Excitación, reducción de la fatiga y del hambre
alucinógenos	LSD (ácido lisérgico), mescalina, peyote	Sensación de “otro mundo”, deformaciones de la percepción
nicotina	tabaco	Sedación y estimulación
Sustancias volátiles que se inhalan	Colas, lacas, diluyentes de la pintura	Somnolencia, relajación, trastornos de la percepción

---

<sup>10</sup>Nota: Cuadro tomado del libro Respuesta a los problemas de drogas y alcohol en la comunidad. Manual para los agentes de atención primaria de salud, con orientaciones para los instructores, editado por M. Grant y R. Hodgson, organización Mundial de la Salud, Ginebra, 1992, pág 15.

### El alcohol:

El alcohol es una droga en tanto tiene farmacológicamente un efecto sedante (sedante: del latín sedentis, que está sentado adj. Que seda, tranquiliza, relaja. TERAP. Dícese del agente o medicamento que calma el dolor o la excitación nerviosa) y depresor del sistema nervioso central. Además puede producir adicción. Produce una depresión (decaimiento, desánimo) no selectiva del sistema nervioso central, deteriorando:

- La función psicomotora: la facultad de moverse espontáneamente a causa de la influencia de factores psicológicos que afectan la capacidad para conducir.
- La percepción sensorial: relativa a la sensibilidad de los órganos como la vista y el oído.

El alcohol produce importantes efectos sobre la coordinación bimanual, deteriorándola, y sobre la atención y la resistencia a la monotonía, disminuyéndolas. El alcohol perjudica la coordinación motora. Su consumo conlleva una infranqueable incoordinación muscular. La función psicomotora se ve afectada en general, así como la percepción sensorial, particularmente la vista y el oído que participan de un modo coordinado en la conducción.

Como resultado de todo esto se produce una disminución significativa en el procesamiento de la información con una prolongación en el tiempo de respuestas a los estímulos exteriores. Vale decir, se reduce el campo sensorial (pérdida de la agudeza visual) y retrasa la recuperación de la vista después de la exposición al deslumbramiento. La concentración del alcohol en sangre altera la distinción entre los sonidos. Disminuyen los reflejos, disminuye la resistencia física, dando lugar al cansancio. Disminuye la atención y aumenta peligrosamente el tiempo de reacción. Es

decir, aumenta el tiempo que tarda la persona, después de percibir plenamente las sensaciones y/o recibir información, en decidir qué debe hacer y cuándo actuar. Por lo cual, se calcula mal la distancia, el conductor inicia el frenado unos segundos después que lo requerido y por lo tanto, aumentan los metros para la detención total del vehículo.

De todos modos se debe diferenciar en relación con el consumo, distintos niveles que van desde un consumo controlado y no perturbador, al abuso, en el que existe un patrón patológico de uso y un quebranto de la actividad social o laboral debido al mismo. Y la dependencia, en la que pueden observarse en el individuo los fenómenos de tolerancia y dependencia fisiológica.

El alcoholizado tiene etapas progresivas, en su comportamiento, que pueden ser graciosamente comparadas con el comportamiento que popularmente se les adjudica a algunos animales.

El sujeto se siente en una primera etapa: desinhibido, despreocupado, locuaz (parlero, elocuente). En esta etapa se lo compara con *el mono*:

- Pierde la inhibición provocado por el alcohol; el sujeto se vuelve simpático y gracioso. Aparece la gracia, el desenfado y la distracción. Los demás los aceptan de buena gana porque hace reír a todos.

A medida que el nivel de alcohol en sangre es mayor, el individuo entraría en la siguiente etapa en la que pierde el control emocional, puede volverse agresivo y menos responsable (conductas temerarias). En esta etapa sería comparable al *león*, cuando:

- Pierde la responsabilidad; el buen juicio; aparece la agresividad y la temeridad (conductas irresponsables).

La tercera etapa se compara con *el cerdo*, cuando pierde el control de sí mismo y la conciencia de sus propios actos. Aparece la grosería y la torpeza. En esta etapa es improbable que pueda conducir.

Müller (1997), en su libro “Orientar para un mundo en transformación. Los jóvenes entre la educación y el trabajo”, establece: *“En la vida contemporánea, la borrachera es una manera reconocida de descontrol e inconducta, no maldita socialmente como la adicción a drogas, pero el exceso en la bebida tiene un efecto circense, grotesco, convirtiéndose en una exhibición bochornosa de máscaras insensatas, y en una situación de riesgo, como cuando alguien alcoholizado maneja un vehículo o deviene un sujeto violento y provocador. Las borracheras, son un desafío a las exigencias de control y “buena conducta” que esperan de ellos y ellas los adultos (padres, educadores).*

*El alcohol produce una conducta desinhibida, un amortiguamiento de la conciencia, que llega hasta la somnolencia o el dormirse (...). La desmesura alcohólica, por lo que tiene de máscara grotesca, se juzga negativamente en una cultura “cool” que privilegia el control de sí mismo”<sup>11</sup>.*

---

<sup>11</sup> Müller, M. (1997). Orientar para un Mundo en Transformación. Los jóvenes entre la educación y el trabajo. *Aportes histórico-socio-culturales y psicológicos. Tiempo libre y consumo, estudio, trabajo y desocupación.*, cap. I. Rosario, Argentina: Ed. Bonum.

## 2.5. CAPÍTULO V: VIOLENCIA Y AGRESION EN LA CONDUCCIÓN

Previamente, se hace necesario diferenciar la agresividad de la violencia: la agresividad no se propone destruir al otro, simplemente pone la fuerza al servicio de la vida, mientras que en la violencia la fuerza está al servicio de dirigirse al otro, destruirlo, si es necesario para obtener del otro lo que él estima, lo que desea, lo que él reivindica, al fin del otro, fuera de toda justicia, fuera de toda noción ética.

La violencia en la conducción se podría definir como cualquier conducta a la que se recurre cuando se utiliza un vehículo e incluso cuando se es peatón, con lo que se intenta directa o indirectamente provocar, perjudicar o causar daño de cualquier tipo a otras personas que comparten el espacio común por el que discurre el tránsito.

Existen factores sociales y ambientales (clima, características de la calzada, circunstancias que rodean a la persona) que influyen en la conducción violenta. La violencia en el tránsito no es ajena a lo que ocurre en la sociedad, se vive en un mundo competitivo, crisis de valores, violencia en los medios de comunicación, donde los instrumentos de comunicación muchas veces, son los vehículos con motor. Existe también poco espacio para circular, lo que provoca una fuerte lucha por el territorio. De igual forma, existen otros factores como la despersonalización, el estrés, las frustraciones, las prisas, el ruido ambiental o la presión a que nos someten los otros conductores.

En lo imaginario, el móvil, el vehículo, se transforma en un arma asesina y el conductor en un operador que pierde la capacidad de reparación, en la medida en que el otro se desvanece como categoría de semejante. Se convierte en un instrumento que promete cubrir ciertas faltas, mitigar ciertos dolores, expresar la incertidumbre, alimentar el vértigo, buscar desenfrenadamente un límite.

Uno de los tantos factores culturales que influyen para fomentar las conductas peligrosas en la vía pública, es la que ha situado al automóvil como un *Objeto de deseo*.

Objeto de seducción también, que se ha transformado en un Tótem para bastas capas sociales, a los cuales su posesión les reditúa: status sociales, en muchos casos simular prestigio en un entorno que así lo exige, como una excusa para diferenciarse; y en otros muchos un símbolo de potencialidad corporal.

Asimismo el joven se encuentra atravesado por factores disociantes y amenazadores. Por un lado, asiste a la irrupción de cambios imprevistos a los que debe aprender a adaptarse con respecto a cómo interpretar sus transformaciones orgánicas, físicas y emocionales, y por otro se ve confrontado con una sociedad y un mundo de adultos que no lo acompaña en esta fase de transición y asocia su incertidumbre y angustia frente a su falta de instrumentación, con irresponsabilidad y falta de motivación.

Accidentarse puede ser una manera de intentar resolver los momentos críticos en que hay que asumir una situación nueva, a los cambios que debe enfrentar en relación a su cuerpo, a su rol, a sus vínculos, a su sexualidad, etc. y en las crisis vitales típicas o en las situaciones que la representan, recurriendo a un accionar drástico y con agresividad destructiva ante las ansiedades generadas en el dilema de un cambio.

Wilde hace referencia a un trabajo que usted no leyó, dedicado a la necesidad de abordar la problemática del tránsito desde una perspectiva interactiva y social; donde los factores sociales son indispensables para explicar el comportamiento del hombre en la vía pública y el éxito o el fracaso de las medidas preventivas que se adopten. El trabajo se llama “Accidentes en las distintas etapas evolutivas del sujeto. Punto 4.3.1. Implicaciones para la seguridad vial”. Y el mismo está desarrollado en un ensayo llamado “Poder, espacio público y noción del riesgo” (citado en Wilde, (S/f)).

Wilde se interroga sobre: “¿Qué factor oculto impulsa a los sujetos a actuar en contra de sí mismo y de los demás cuando se les proporciona mejores elementos para su protección?”<sup>12</sup>

Se rescata su teoría psicológica *Homeostasis del Riesgo*. La misma está centrada en los fenómenos que ocurren en la mente de los individuos en el momento de enfrentar situaciones de riesgo. Es decir, intentar comprender los mecanismos psíquicos contradictorios, que dan cuenta del comportamiento del sujeto ante situaciones riesgosas. De manera que: “(...) si el riesgo aceptado es mayor al riesgo percibido los sujetos aumentarán su exposición al riesgo... Si el riesgo percibido es mayor al riesgo aceptado los sujetos tienden a actuar con mayor precaución, sin embargo a veces el riesgo percibido es tal que lleva al sujeto a actuar con dudas y miedos. En consecuencia lo esperable es: riesgo percibido = riesgo aceptado”<sup>13</sup>

La Dra. De Benito (1998), en su trabajo “El Discurso de la Velocidad”, explica: “Podemos decir, casi epifanicamente, lo cual por otra parte es de común asentimiento, que las víctimas de los accidentes de tránsito, se inmolan precisamente en el culto de la velocidad. Por mano ajena o propia (...)” “Nos interesa destacar lo por otra parte obvio, que ese culto forma parte de nuevos “estándares” valorativos a que hacíamos referencia, y que novedosamente, conforman el ideario social, desde cualquier lugar, también entonces desde ya la producción de discurso jurídico. El hambre de velocidad del ser humano contemporáneo va en aumento hacia el Infinito, abandonando la corteza terrestre y embarcándose en la velocidad de la luz, “velocidad de liberación”, liberación de la gravedad (...)”. “Así que conducir a elevados k/h, constituyendo una conducta antijurídica, por transgredir las normas respectivas, no es sin embargo disvalioso desde otros órdenes que rigen la vida en sociedad. Comodidad en

---

<sup>12</sup> Loja, F. (Diciembre, 2007) . Poder, espacio público y noción del riesgo. (Ensayo). Rosario, Argentina.

<sup>13</sup> Loja, F. (Diciembre, 2007) . Poder, espacio público y noción del riesgo. (Ensayo). Rosario, Argentina.

*desplazamiento. Velocidad para estar en varios lados en el menor tiempo posible. Y además el goce que proporciona. Y el poder que exhibe. Aún cuando se arriesgue la propia vida. “Ir más rápido es jugar con la muerte. Ir más rápido aún es gozar con la muerte” versifica SAINT-PAUL ROUX.”*

*“(…) En una sociedad anómica por excelencia como la nuestra, las normas que regulan la convivencia son un pesado lastre de las cuales hay desembarazarse”<sup>14</sup>.*

A lo mencionado se singulariza la problemática en la franja etaria juvenil, cuyas influencias negativas, de acuerdo a lo expuesto por Wilde, son: *“(…) la escasa pericia y experiencia en el manejo. Situarse en un periodo de transición (niño-adulto) donde prueban sus capacidades y la llevan a los extremos. Estar en una época de gran emotividad y adaptación con tendencia competitiva. El culto a la velocidad (que) los apasiona y lo usan para hacer sentir su presencia y presumir. Su inclinación a consumir alcohol y drogas. La exposición al riesgo sin medir las consecuencias. Sus permanentes muestras de desafío con ellos mismos y con los demás. Y la falta de conciencia del daño que pueden causar, por no haber vivido aún situaciones traumáticas. Siendo que con él a mi no me va a pasar, piensan que la muerte es algo lejano”<sup>15</sup>.*

Se suma a ello que, los grupos de jóvenes conductores son considerados de alto riesgo en un perfil psicológico, por su: *“(…) mayor necesidad de autoafirmación... la excesiva sobrevaloración de su capacidad, (y porque)... los jóvenes tienen una conducta más exhibicionista en grupo (y por ser)... los jóvenes son más sensibles a los mensajes publicitarios”<sup>16</sup>.*

Un sistema perverso como el que existe actualmente, da cuenta de ciertas incoherencias, goces y rivalidades que generan un franco malestar social. Justamente la

---

<sup>14</sup> De Benito, A. M. (1998). Audiencia ante el Primer Congreso Nacional Multidisciplinario de Tránsito, el accidente y sus consecuencias. *El discurso de la velocidad*. Rosario, Argentina.

<sup>15</sup> Loja, F. (Diciembre, 2007) . *Poder, espacio público y noción del riesgo*. (Ensayo). Rosario, Argentina.

<sup>16</sup> Loja, F. (Diciembre, 2007) . *Poder, espacio público y noción del riesgo*. (Ensayo). Rosario, Argentina.

perversión es ese modelo que garantiza el goce individual en detrimento de la seguridad y de la realización grupal.

La conducta perversa, el discurso yoísta, la desestimación del peligro, el goce que se acentúa en la medida que se incrementa el peligro, el semejante como un seguro competidor al que no hay que tenerle ninguna consideración y otras tantas modalidades insensibles y faltas de responsabilidad ponen de manifiesto cierta condición omnipotente, asocial, salvaje que atenta con el modo de convivencia establecido por las normas. El goce es el producto de hacer aquello que le está prohibido hacer (la prohibición del incesto). Debe saber aquello que le prohíben para poder transgredirlo, vale decir, que conoce la verdad (lo que las normas establecen) y al mismo tiempo la desestima, la ignora.

Cuando los jóvenes llegan a cierta etapa experimentan una necesidad urgente de mostrar su valor y su osadía al servicio de su tribu y su identidad. Probar la propia habilidad, impresionar a los demás, llamar la atención cometiendo todo tipo de infracciones. Permanentes muestras de desafíos con ellos mismos y con los demás. No suele ser otra cosa que poner en evidencia esa suerte exaltada o pretendida omnipotencia. Omnipotencia que va trazando en la historia de la humanidad un panorama desolador de heridos y muertos por accidentes de tránsito.

La transgresión se muestra como una modalidad para mostrar valor, osadía, agresividad, omnipotencia, poder con el que intenta intimidar.

El culto a la velocidad, apasiona y se usa para hacer sentir su presencia y presumir superioridad, sin poder medir la exposición al riesgo y sus consecuencias.

Muchas veces, el vehículo, se transforma en un arma asesina y el conductor en un operador que pierde la capacidad de reparación, en la medida que el otro se desvanece como categoría de semejante.

Sólo la frustración le permite al sujeto ir perdiendo la ilusión de la omnipotencia, ponerle un límite a la misma.

Quien puede internalizar la ley tiene adjudicado su poder, el poder ser un conductor, un actor social de cualquier naturaleza que tiene un lugar en el mundo.

## 2.6. CAPÍTULO VI: EL DISCURSO CAPITALISTA

El lugar del deseo inscribe y circunscribe el campo de la subjetividad.

Actualmente las pasiones declinan porque se han colocado como factor de turbación (alteración) o de pérdida temporal de la razón.

Por lo tanto, las pasiones y los sentimientos se adormecen, se anestesian, se hipnotizan, se embotan, se drogan: se narcotizan.

Freud decía que “lo único que importa son los afectos”, ponía en primer plano, las pasiones y el deseo. Los síntomas y el deseo concomitante como expresión de ellos.

Pero la modernidad viene a formular que lo único que importa es la razón, debiéndose erradicar las pasiones como factor de perturbación o de pérdida temporal de la razón.

Los sujetos de hoy se encuentran frente a la oferta de un goce “para todos iguales” y una lógica de Mercado que ubica una promesa:

- *“Que el sujeto recupere un plus de goce en el mercado de los objetos habiendo vendido su fuerza de trabajo y renunciado a su uso, es decir, despojado de las pasiones y sus deseos”*

El discurso capitalista se caracteriza por el rechazo del amor y de la castración (forcluye la castración). Discurso que ocupa el lugar del amo con su mandato actual de consumir. Discurso en el que la apropiación del plus de gozar, no está obstaculizada por barrera alguna.

El saber se consume en la producción del objeto para obturar la división subjetiva.

Sólo gracias al amor el goce puede condescender al deseo, y éste vivificarse como impuro.

En este contexto señalado, la posibilidad de hacer surgir una vía singular, la constituye el surgimiento del síntoma.

El goce que hace síntoma es el que transgrede las leyes del mercado.

Basta con que lo singular de un sujeto se rebele ante este estado de cosas, para que surja un síntoma como “pero no es eso”, como objeción al universal propuesto al consumo.

El síntoma existe necesariamente no sólo a pesar de que la relación sexual no existe, sino también como efecto del capitalismo. Y gracias al síntoma es que sigue habiendo neuróticos.

No hay satisfacción posible de la necesidad.

Lacan ubica las pasiones del ser como lo que evoca toda demanda más allá de la necesidad que se articula en ella y señala que el sujeto queda privado de ellas, cuanto más satisfecha queda la necesidad. Advierte del engaño que representa la satisfacción de la necesidad, ya que envía al sujeto al sueño, donde en él, podrá hablar, ya que el ser del lenguaje es el no ser de los objetos.

Al Otro de la demanda le corresponde dar lo que no tiene, como condición de amor, una de las pasiones del ser.

El síntoma, el deseo, inquietan la subjetividad, son singulares modos de mostrar que a pesar de los esfuerzos del capitalismo y del modernismo con sus emblemas (banderas, escudos, insignias) de razón y mercado hay un resto inacabado que queda por fuera de la lógica de la sociedad globalizada.

El nuevo régimen de las pasiones y de los deseos viene ligado a una permanente insatisfacción que intenta calmarse mediante la búsqueda obsesiva de bienes materiales, este impulso adquisitivo muestra al deseo bloqueado en metas fácilmente alcanzables o

se proyecta al infinito en la espera de una felicidad celeste como recompensa por las privaciones sufridas.

La caída de los ideales, la declinación de la función paterna, producen como efecto un saber acerca de la inexistencia del Otro, cuya consecuencia es la multiplicación de las referencias del goce.

El goce se vuelve disperso, ya que hay dificultad para localizarlo a partir del Otro.

Se estaría viviendo en el reino del no-todo. El empuje a un goce sin padre promocionaría la ruptura con el goce fálico, tal como puede encontrarse en ciertos casos de toxicomanía. El toxicómano se sitúa por fuera de la dialéctica simbólica donde los objetos son intercambiables, mantiene encerrado su objeto “para uso personal”, como el avaro el suyo en el cofrecillo. Goza de sus monedas sin poder trocarlas por bienes, pasión inútil, dirá Lacan de este deseo sin Otro, vertiente por donde reencontramos la relación, que Freud planteaba, entre el acto adictivo y la masturbación.

Pero podría decirse que el modelo de este orden no-todo es el mercado mismo, que, a diferencia de las instituciones, prescinde de nombres propios y no sabe de excepción.

En un mundo regido por la inexistencia del Otro. El síntoma es creer en el Otro, en ese Otro que debería hacerse cargo de su futuro, de sus hijos pequeños, etc.

En una sociedad como en la que hoy se interactúa, no es aventurado afirmar que el Fetiche, Ídolo u Objeto venerado por las culturas primitivas, se ha trastocado en la actualidad por el automóvil, como cosa a la que se atribuye un poder mágico o especial.

El tránsito refleja una forma de vida de la sociedad y si socialmente se tienen determinados valores, eso se ve reflejado en el tránsito... El auto representa una prolongación del esquema corporal, sobre todo para el varón. La persona puede sentir que su coche es su potencia y va a poner en funcionamiento esa fuerza. En algunos

casos el auto es un símbolo de virilidad (por eso hay quienes no toleran ni un toque en el baúl). El auto tiene una carga de poder que se multiplica en el tránsito y a la vez representa un status social.

- *“EL SUJETO BAJO EL IMPERATIVO DEL CONSUMO, SE CONSUME”*

#### *SUJETOS SOCIALES DESEOSOS DE EXHIBIR SU PODER*

Bajo este discurso el sujeto del deseo se esfuma en aras de responder al imperativo de goce, con lo que el sujeto rechaza el amor y forecluye la castración.

Cuando todo pretende ser alcanzado por la voluntad de goce aparecen conductas sociales como el individualismo, el heroísmo, el utilitarismo, que expresan más que un movimiento solidario y de consideración al prójimo, una pura pulsión de muerte.

El malestar en la cultura y la sexuación son dos términos que quedan directamente ligados a partir de Freud. En su texto sobre el malestar en la cultura, Freud va a decir que, más allá del problema que implica la represión de la pulsión por el ideal, hay algo inherente a la propia esencia de la función sexual que no s priva de satisfacción completa, agregando que no hay amor simple y natural entre dos seres humanos.

Lacan va a decir que la relación sexual no existe, que entre el hombre y la mujer la cosa no anda, y que es incluso eso lo que lo condujo al psicoanálisis. Que en el saber humano no esté programada la relación entre los sexos hace que la sexuación sea sintomática por estructura.

Se sigue tan privado de satisfacción completa como en la época de Freud. Pero parece que en esta época la inexistencia de la relación sexual no es una novedad. Esta época parece saber que la relación sexual no existe, lo grita en todos sus productos.

Quizás la publicidad sería el máximo exponente de ese saber que la relación sexual no existe, proponiendo que entonces lo que queda es el goce de los gadgets como multiplicación de representaciones del objeto listo para consumir, como una falsa mujer, dirá Lacan.

Tal es el caso de un joven que consulta luego de un accidente de moto, llorando por haber perdido el objeto más amado: su moto.

La moto es lo máximo, es la gloria (perfección, goce, encanto), es todo, es amor, no es algo sexual. Para eso tiene a la novia, con quien acordó desde el comienzo de la relación que ella estaba en segundo lugar respecto de la moto.

Efectivamente, la moto era su mujer, su falsa mujer.

Por esta vía podría pensarse que saber que la relación sexual no existe produce un desplazamiento del síntoma desde la elección sexual hacia otro tipo de elecciones, ligadas a los objetos de consumo. Estos objetos, hechos a la medida de la falta-en-gozar, posibilitan un cortocircuito de lo simbólico, empalmando directamente imaginario y real. Es el saber-hacer de la técnica.

El Otro sexo pasa a estar soportado en el síntoma mismo como real.

Se vive en una sociedad en donde los objetos se vuelven fácilmente descartables y fácilmente reemplazables; que fomenta y arbitra los medios con vistas a generar y sostener la dependencia a estos objetos, que borra de subjetividad y constituye un caldo de cultivo adecuado para lanzarse a la transgresión, como una vía que imprima cierto tinte de individualidad, en mostrarse como un intento de reconocimiento y subjetivación.

### 3. ANTECEDENTES

- *Investigación sobre accidentes de tránsito en la ciudad de Campana: “La transgresión deriva en muerte.”*<sup>17</sup> Por Jesica Perelstein y Nelson Aguilera.<sup>18</sup>

"Irresponsabilidad de la sociedad civil e incompetencia del Estado son la explicación de la imposibilidad de lograr avances en la lucha contra los accidentes de tránsito y su secuela de muerte, heridos e incapacitados"

Estas palabras pertenecen a Aldo Isuani, sociólogo, profesor e investigador de la Universidad de Buenos Aires y del Conicet (Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas).

Dura frase que sirve para comenzar este informe, porque la misma desnuda uno de los mayores flagelos que sufre la sociedad actual y que son el motivo de esta investigación.

El problema es una realidad a nivel nacional, pero la ciudad en que vivimos no está afuera de esta problemática estructural.

La investigación se llevó a cabo en la ciudad de Campana durante varios meses, se entrevistó a las autoridades claves y se realizó un relevamiento de lo sucedido durante 2007.

Se plantearon dos hipótesis del porqué los accidentes de tránsito se han convertido en la causa más importante de muertes y discapacidades.

---

<sup>17</sup> Perelstein, J. & Aguilera N. (2008, 23 Marzo) . *La Auténtica Defensa :Investigación sobre accidentes de tránsito en la ciudad de Campana.* [Documento www]. Recuperado: el 26 de Junio de 2009. <http://www.laautenticadefensa.com.ar/noticias.php?sid=53348>

<sup>18</sup> Nota: Los autores de la investigación son ex alumnos del Taller Escuela Mariano Moreno y actuales alumnos de 4to año de la Carrera de Comunicación Social del Instituto de Formación Docente y Técnica N°15 de la ciudad de Campana.

En primer lugar se planteó que la falla del factor humano, traducida en el no cumplimiento de las normas de tránsito es una de las principales causas de accidentes.

En segundo término se supuso que la falta de control, junto con la ausencia de campañas de educación vial permanentes sería otro de los factores contribuyentes.

Se comenzó con entrevistas a personas que ocupan puestos cercanos a la problemática respecto de accidentes. El resultado fueron jugosas respuestas con frases destacadas que ya orientaban hacia el resultado de la investigación.

Luego se obtuvieron datos estadísticos de accidentes urbanos que salieron a la luz, de acuerdo a lo investigado en las hemerotecas de los periódicos locales y los relevamientos que llevan a cabo Bomberos Voluntarios y el Hospital Municipal.

Con el fin de hallar una forma probatoria de tales hipótesis, se tomaron datos y se realizaron guardias fotográficas en una esquina muy transitada de la ciudad. También fueron practicadas recorridas urbanas en horas pico.

La cantidad de transgresiones e imprudencias fueron más de lo esperado, en una ocasión en sólo media hora se pudieron tomar más de 30 fotos de infracciones de todo calibre. Esto solo fue una muestra de lo observado en los puntos neurálgicos de la ciudad.

Los resultados de la investigación indican que las personas afectadas son en su mayoría de sexo masculino y de entre 20 y 30 años de edad. La mayoría de los accidentes son producidos entre motos y autos. Aproximadamente el 90% fueron por errores humanos e imprudencias, es decir por incumpliendo de las normas básicas de tránsito. En 2005 la cantidad de personas lesionadas fue de 707, en 2006 de 1024 y en 2007 de 1351; datos más que reveladores de la importancia del problema.

Fueron encontrados dos aspectos oscuros en la investigación. Uno es nada menos que la cantidad de muertes por accidentes de tránsito. Los bomberos solo vuelcan en sus planillas las que se producen en la vía pública o en el trayecto hacia el hospital. Luego, la unidad hospitalaria de la ciudad sólo carga en su sistema los decesos producidos en el Hospital San José. Así se pierden los datos de fallecimientos acontecidos en las derivaciones a otros centros médicos.

Simple y llanamente no hay datos oficiales sobre la cifra total de muertes por accidentes de tránsito en Campana. El otro aspecto es la cantidad de accidentes provocados por el exceso de alcohol, porque no existen controles de alcoholemia en la vía pública y el hospital solo los realiza por pedido especial de la policía, esta fuerza luego se lleva los datos y no quedan registrados en ningún lado.

Se ha demostrado que la hipótesis de la falla humana es totalmente real, en cuanto a la presunción de la falta de control, se puede afirmar que no existía hasta comienzos de este año. Lo mismo para las campañas de educación vial que si bien las hubo, siempre fueron esporádicas.

La conclusión es contundente y la solución parece estar en la conciencia de cada habitante de la ciudad.

## 4. ESQUEMA DE LA INVESTIGACIÓN

### 4.1. ÁREA DE ESTUDIO

Se eligió para el trabajo la zona urbana de la Ciudad de Arroyo Seco, provincia de Santa Fe. La misma tiene una población de 19.047 habitantes según datos del censo 2001 (INDEC)<sup>19</sup>.

De los 19.047 habitantes de Arroyo Seco, 9.749 son mujeres y 9.298 son hombres. Por lo tanto, el 48,82 por ciento de la población son hombres y el 51,18 mujeres.

Es una ciudad que cuenta con cuatro discos, las cuales son muy concurridas por jóvenes de pueblos y ciudades aledañas.

#### Historia de la ciudad:

La ciudad de Arroyo Seco debe su fundación a Don Liberato Aguirre y Doña María Cery de Garaghan, quienes donaron parte de sus tierras al Estado Provincial con el objeto de conseguir que el Ferrocarril pasase por allí.

Así cuando el 1º de febrero de 1886 se detuvo en la solitaria Estación Arroyo Seco el tren inaugural de Rosario a Buenos Aires, fueron centenares los chacareros que festejaron el acontecimiento. Desde entonces, comenzaron a levantarse en los alrededores precarias construcciones, correspondiéndole a Aguirre la misión de ordenar el surgimiento del pueblo.

Bajo la denominación de “Pueblo Aguirre”, la localidad fue fundada el 9 de julio de 1888, momento en que fue aprobado su trazado por parte del Departamento Topográfico. Con el tiempo se haría común el uso del nombre Arroyo Seco, y el 12 de abril de 1962 sería declarada ciudad.

---

<sup>19</sup> Arroyo Seco. *Población*.(S/f) . [Documento www]. Recuperado: el 20 de Marzo de 2010. [http://es.www.wikipedia.org/wiki/Arroyo\\_Seco](http://es.www.wikipedia.org/wiki/Arroyo_Seco).

Enclavada en una rica zona agrícola-granadera, esta ciudad se sitúa en la costa oeste del río Paraná, dentro de los límites del Departamento Rosario, en el taco de la bota santafesina.

Con respecto al tránsito, en su período inicial, la gestión de gobierno del actual intendente Darío Gres, ha logrado consumir cambios significativos tanto en la conducta vial del conductor en general como en la planificación, coordinación y dirección de la Dirección General de Tránsito.

## 4.2. TIPO DE INVESTIGACIÓN

Esta investigación fue un trabajo de campo, descriptivo y prospectivo, basado en un enfoque cuanti-cualitativo.

Fue una investigación realizada con un corte transversal, es decir, se hizo un recorte en el tiempo, donde se recolectaron datos.

Las variables se definieron como no experimentales, con esto se quiere señalar que se observó el fenómeno tal cual se presentó sin manipularlo.

Los datos fueron primarios, es decir, recolectados de primera mano; y algunos también secundarios, ya que se utilizó trabajos anteriores para enriquecer el trabajo.

### 4.2.1. MÉTODO Y TÉCNICAS UTILIZADAS

La investigación posee un diseño estructurado, con un método hipotético-deductivo, utilizando como instrumento la técnica del cuestionario y la entrevista.

Se utilizó un cuestionario mixto estructurado, compuesto por: 12 Preguntas cerradas, 9 Preguntas de opción múltiple y 1 Pregunta abierta.

El mismo se administró a jóvenes de ambos sexos que se encontraban realizando el examen correspondiente para obtener el carnet de conductor en el área tránsito de la municipalidad, durante la primera semana del mes de enero.

Para la utilización del cuestionario, se tuvo en cuenta la definición que da del mismo Osorio Rojas. En su trabajo "*El Cuestionario*"<sup>20</sup>, establece que el cuestionario es un instrumento de investigación, que se utiliza, de un modo preferente, en el desarrollo de una investigación en el campo de las ciencias sociales: es una técnica ampliamente aplicada en la investigación de carácter cualitativa. No obstante lo anterior, su construcción, aplicación y tabulación poseen un alto grado científico y

---

<sup>20</sup> Osorio Rojas, R. A. (2001) . *El Cuestionario*. [Documento www]. Recuperado: el 9 de Febrero de 2009. <http://www.nodo50.org/sindpitagoras/likert.htm>.

objetivo. Elaborar un Cuestionario válido no es una cuestión fácil; implica controlar una serie de variables.

El Cuestionario es "un medio útil y eficaz para recoger información en un tiempo relativamente breve.

En su construcción pueden considerarse preguntas cerradas, abiertas o mixtas.

Características:

- Es un procedimiento de investigación.
- Es una entrevista altamente estructurada.
- "Un cuestionario consiste en un conjunto de preguntas respecto a una o más variables a medir".
- Presenta la ventaja de requerir relativamente poco tiempo para reunir información sobre grupos numerosos.
- El sujeto que responde, proporciona por escrito información sobre sí mismo o sobre un tema dado.
- Presenta la desventaja de que quien contesta responde escondiendo la verdad o produciendo notables alteraciones en ella. Además, la uniformidad de los resultados puede ser aparente, pues una misma palabra puede ser interpretada en forma diferente por personas distintas, o ser comprensibles para algunas y no para otras. Por otro lado, las respuestas pueden ser poco claras o incompletas, haciendo muy difícil la tabulación".

Como se explicitó anteriormente, otro de los instrumentos utilizados fue la entrevista (testimonial e informativa) realizada a Carlos Vázquez, inspector de tránsito.

Para la administración de la misma se tuvo en cuenta la siguiente definición, tomada de la página web *Wikipedia*<sup>21</sup>:

Una entrevista es un hecho que consiste en un diálogo entablado entre dos o más personas: el entrevistador o entrevistadores que interrogan y el o los entrevistados que contestan. La palabra entrevista deriva del latín y significa "Los que van entre sí". Se trata de una técnica o instrumento empleado para diversos motivos, investigación, medicina, selección de personal. Una entrevista no es casual sino que es un diálogo interesado, con un acuerdo previo y unos intereses y expectativas por ambas partes. También la entrevista puede significar mucho para otras personas ya que pueden ayudar a conocer personas de máxima importancia. El diccionario de la real academia española define la palabra Entrevista como: la conversación que tiene como finalidad la obtención de información. La misma proviene del francés *entrevoir* que significa lo que se entrevé o lo que se vislumbra.

La entrevista tiene un número de variantes casi indeterminadas, a continuación se citan los dos tipos de entrevistas utilizadas en este caso

- Informativa o de actualidad: Es la vinculada con los hechos del día, es noticiosa, por tanto, se redacta como una noticia. Jamás se titula con frases textuales.

Testimoniales: Las que aportan datos, descripciones y opiniones sobre un acontecimiento o suceso presenciado.

---

<sup>21</sup> *La Entrevista* (S/f) . [Documento www] . Recuperado: el 1º de Abril de 2010. <http://es.wikipedia.org/wiki/entrevista>.

### 4.3. POBLACIÓN OBJETIVO

Jóvenes conductores de automóviles de la ciudad de Arroyo Seco.

### 4.4. UNIVERSO

60 Jóvenes conductores de automóviles de ambos sexos en el rango de edad de 15 a 25 años evaluados en el área tránsito de la municipalidad, durante la primera semana del mes de enero por ser éste uno de los meses en los cuales más cantidad de jóvenes concurren para obtener el carnet de conducir, específicamente entre 15 y 20 jóvenes por día. Este dato fue concebido por la funcionaria del área tránsito Paula Spina<sup>22</sup>.

#### 4.4.1. MUESTRA

Se seleccionaron 30 jóvenes de ambos sexos, en el rango de edad de 15 a 25 años evaluados en el área tránsito de la municipalidad.

---

<sup>22</sup> Spina, P. (3 de Enero, 2009). Área tránsito Arroyo Seco.

## 5. TRABAJO DE CAMPO

### 5.1. ANALISIS DE LA INFORMACIÓN OBTENIDA A TRAVÉS DEL CUESTIONARIO

Pregunta 1: ¿Conoces las normas de tránsito?

28 contestaron que Si

2 contestaron No

Pregunta 2: ¿Consumís alcohol antes de ir a un boliche?

19 contestaron Si

11 contestaron No

Pregunta 3: ¿Consumís alcohol mientras estás en un boliche?

28 contestaron Si

2 contestaron No

Pregunta 4: ¿Conducís igual si bebiste alcohol?

6 contestaron Si

24 contestaron No

Pregunta 5: ¿Sabes que no está permitido conducir en estado de ebriedad o bajo efecto de drogas?

30 contestaron Si

0 contestaron No

Pregunta 6: ¿Respetas esta disposición?

19 contestaron Siempre

7 contestaron Casi siempre

4 contestaron A veces

0 contestaron Casi nunca

0 contestaron Nunca

Pregunta 7: ¿Sabes que debes circular conservando la derecha?

28 contestaron Si

2 contestaron No

Pregunta 8: ¿Cumplís esta norma?

10 contestaron Siempre

13 contestaron Casi siempre

5 contestaron A veces

1 contestaron Casi nunca

1 contestaron Nunca

Pregunta 9: ¿Sabes que es obligatorio usar el cinturón de seguridad?

30 contestaron Si

0 contestaron No

Pregunta 10: ¿Lo usas?

4 contestaron Siempre

6 contestaron Casi siempre

15 contestaron A veces

4 contestaron Casi nunca

1 contestaron Nunca

Pregunta 11: ¿Conoces la norma que prohíbe detenerse sobre la senda peatonal?

28 contestaron Si

2 contestaron No

Pregunta 12: ¿La cumplís?

9 contestaron Siempre

12 contestaron Casi siempre

9 contestaron A veces

0 contestaron Casi nunca

0 contestaron Nunca

Pregunta 13: ¿Sabes que la luz roja del semáforo indica que se debe detener la marcha?

30 contestaron Si

0 contestaron No

Pregunta 14: ¿Cumplís con esta norma?

28 contestaron Siempre

1 contestaron Casi siempre

1 contestaron A veces

0 contestaron Casi nunca

0 contestaron Nunca

Pregunta 15: ¿Sabes que el límite de la velocidad para autos en calles urbanas es de 40 Km/h?

27 contestaron Si

3 contestaron No

Pregunta 16: ¿Respetas esta norma?

4 Contestaron Siempre

13 Contestaron Casi Siempre

13 Contestaron A veces

0 Contestaron Casi Nunca

0 Contestaron Nunca

Pregunta 17: ¿Sabes que hay una norma que prohíbe sobrepasar a un auto por la derecha?

26 contestaron Si

4 contestaron No

Pregunta 18: ¿Cumplís esta norma?

11 contestaron Siempre

11 contestaron Casi siempre

7 contestaron A veces

1 contestaron Casi Nunca

0 contestaron Nunca

Pregunta 19: Para vos cometer una infracción de tránsito es:

27 contestaron No cumplir las normas, a pesar de conocerlas

3 contestaron No conocer las normas y actuar en consecuencia

Pregunta 20: ¿Cuáles son los beneficios que consideras que obtenes con el cumplimiento de las normas de tránsito?

28 contestaron Prevenir accidentes

2 contestaron Aumentar la calidad de vida

0 contestaron Contribuir a la fluidez del tránsito

Pregunta 21: ¿Te consideras un trasgresor respecto de las normas de tránsito?

4 contestaron Si

26 contestaron No.

## 5.2. INTERPRETACIÓN DE LOS DATOS OBTENIDOS

Este análisis se referenció sobre la base de las preguntas y respuestas que se consideraron más trascendentes en función de los valores obtenidos.

En general, a través de los cuestionarios se estableció que, de acuerdo a la muestra obtenida, existe una mayor cantidad de personas que se consideraron no transgresores, específicamente 26 sobre 30 encuestados y 4 que se consideraron transgresores de las normas de tránsito.

Uno de los puntos que mereció subrayarse procedió de la pregunta n° 4: ¿Conducís igual si bebiste alcohol? Relacionada directamente con las preguntas n° 5 y 6 referida a la prohibición de conducir en estado de ebriedad o bajo efecto de drogas.

Las cifras obtenidas correspondían a los siguientes valores respecto a la pregunta n° 4: 6 jóvenes respondieron que Si y 24 respondieron que No. Y respecto a las preguntas n° 5, los 30 encuestados respondieron afirmativamente. En cuanto a las respuestas de opción múltiple (pregunta n° 6) el valor más alto lo representaron las respuestas “Siempre” y “Casi Siempre”.

Aquí se trató de averiguar la conducta de los jóvenes al momento de salir a conducir un automóvil en casos en los que anteriormente han consumido alcohol. Se observó que, de los valores obtenidos, los más altos correspondieron a respuestas negativas.

Por lo tanto esto permitió pensar que los jóvenes tienen en claro que no se debe conducir si se ha consumido alcohol y parece ser una norma, que aproximadamente el 95% de los encuestados, afirmó conocerla y cumplirla. Teniendo en consideración estos datos, se concluyó que se ha dado el proceso de internalización de dicha norma.

Otras cuestiones dignas de destacarse se desprendieron del análisis de la pregunta n° 20 que se refiere a ¿Cuáles son los beneficios que consideras que obtenes con su cumplimiento? Opciones:

- Prevenir accidentes
- Aumentar la calidad de vida
- Contribuir a la fluidez del tránsito

Los guarismos obtenidos correspondieron a los siguientes valores: 28 jóvenes respondieron “prevenir accidentes”, 2 respondieron “aumentar la calidad de vida” y ninguno respondió “contribuir a la fluidez del tránsito”.

En este caso, los jóvenes establecieron una relación directa entre el transgredir la norma y la producción de un accidente. Esta situación permitió deliberar que cuando la falta no provoca accidente es posible que el joven encuestado no la considere como tal.

El porcentual de respuestas obtenidas que se refirió a la opción “aumentar la calidad de vida” (2), mostró que los jóvenes no relacionan adecuadamente tres términos de esta problemática: transgresión, mayor o menor cantidad de accidentes con mejor o peor calidad de vida.

En la pregunta n° 19 referida a: Para usted cometer una infracción de tránsito es:

- No cumplir las normas, a pesar de conocerlas
- No conocer y actuar en consecuencia

Para la primera opción se encontraron 27 respuestas y para la segunda opción 3. La cantidad de respuestas a la pregunta de dichas opciones permitió deducir la falta de internalización de la norma, pues conocer y no cumplirla se ajusta a los conceptos que se han desarrollado en dicho trabajo, donde el incumplimiento no es por desconocimiento.

En la pregunta 13 y 14: ¿Sabes que la luz roja del semáforo indica que debes detener la marcha?

28 jóvenes respondieron que cumplen con esta norma. En esta respuesta se pudo observar un alto nivel de internalización de la norma. La muestra trabajada se ha pronunciado en su gran mayoría como respetuosa del cruce del semáforo en rojo; éste

fue un indicador de que en tal ocasión la norma no es sólo conocida sino también cumplida. Se percibió el mismo fenómeno en la respuesta a las preguntas 5 y 6 sobre la prohibición de conducir en estado de ebriedad y bajo efecto de drogas.

Ahora bien, de estos valores obtenidos como los más altos a respuestas positivas, se desprendió una vinculación con el análisis realizado en la pregunta n° 20: en este caso los jóvenes tienen/tuvieron en claro la posibilidad cierta de accidente al cruzar un semáforo en rojo y al conducir en estado de ebriedad o bajo efectos de drogas. De acuerdo a los datos obtenidos, se advirtió que, en las respuestas de opción múltiple, existió un carácter ascendente/descendente que fue indicador del valor de las respuestas positivas siempre en disminución de los valores que tomaron las respuestas “casi siempre”, “a veces”, “casi nunca” y el valor final mínimo “nunca”.

No ocurrió lo mismo con las preguntas 9/10 y 15/16 referidas al conocimiento de la obligatoriedad del uso del cinturón de seguridad y de respeto al límite de velocidad, donde el valor referente a “siempre” no apareció como valor máximo pero si se consideró que el 100% de los encuestados afirmó conocer las normas mencionadas.

Teniendo en cuenta esta averiguación, se dedujo que no se ha generado el proceso de internalización de las normas de tránsito.

### 5.3. ANALISIS DE LA PREGUNTA ABIERTA

Pregunta 21: ¿Te consideras un transgresor respecto de las normas de tránsito?

Pregunta 22: ¿Por qué?

A partir de los datos obtenidos, se observó una tendencia principal. Sobre un total de 30 jóvenes encuestados: 26 se consideraron no transgresores y 4 se consideraron transgresores de las normas de tránsito.

El modelo de respuesta que marcó el estilo de los no transgresores indicó que, en general, no se consideraron transgresores porque: “en su mayoría cumplo las normas de tránsito”, “las respeto”, “cumpro para que no me cobren infracción y para evitar accidentes”, “cuido mi vida”, “soy responsable de mi vida y de la de los demás”, “prevengo que ocurran accidentes”, “me considero una persona responsable al volante”; “manejo bien”, “no cometo tantas infracciones”, “a veces no es necesario cumplir las normas para evitar accidentes”, “soy responsable y trato de respetar las normas”, “soy una persona prudente y educada respecto a las normas de tránsito”, “tengo ética y no cometo riesgos para mí y los demás”.

La otra tendencia manifestada por 4 jóvenes, estuvo contrastada por las respuestas positivas, es decir, por aquellos que se consideraron transgresores. En este caso, el argumento giró en torno a las siguientes afirmaciones: “no conozco demasiado las normas de tránsito y por eso hay algunas que no las cumpro”, “hay normas que conozco pero no las tengo en cuenta”, “voy apurado y no cumpro las normas”, “algunas normas no las cumpro”. En estas respuestas estuvo tanto implícita como explícitamente la posibilidad de transgresión que marcó esta tendencia.

Cabe destacar en este caso, que los jóvenes que contestaron que son transgresores eran los más chicos del grupo encuestado, sus edades iban de 15 a 17 años y algunos recién empezaban a conducir un vehículo. Muchas veces, esto tiene que ver con el hecho de que cada vez más jóvenes empiezan a conducir a edades más

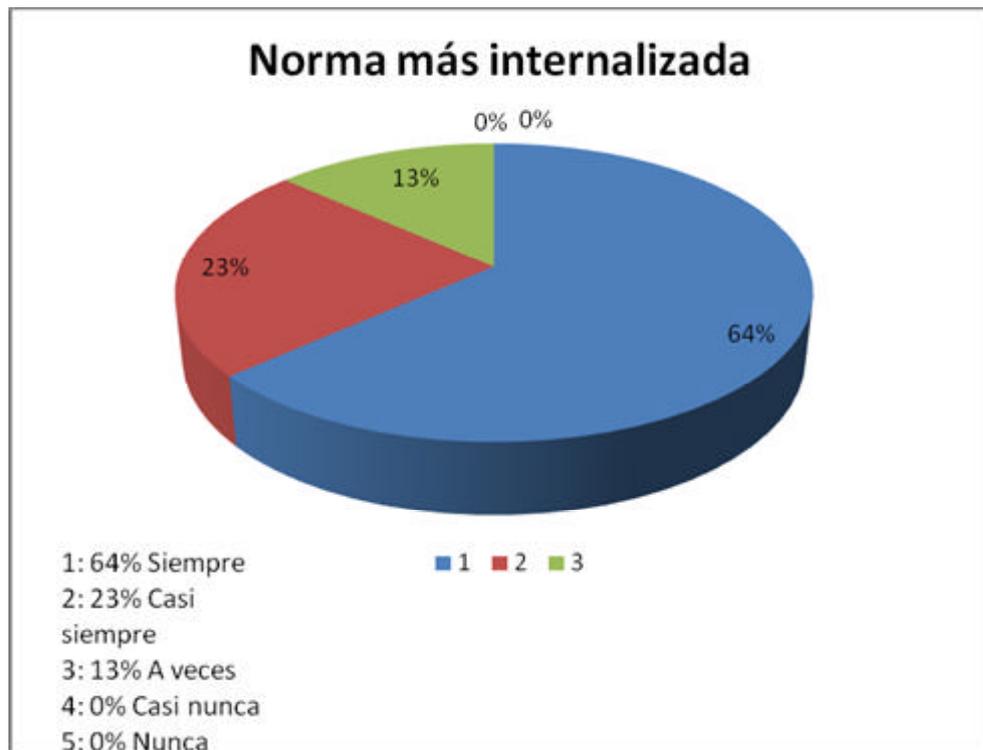
tempranas, no teniendo la madurez psicológica suficiente para conducir un vehículo ni demasiado conocimiento de las vías y de las normas de tránsito, y como resultado de ello, a la larga no alcanzan una apropiada internalización de las normas de tránsito.

#### 5.4. GRÁFICOS

##### Normas más internalizadas

Pregunta n° 5: ¿Sabes que no está permitido conducir en estado de ebriedad o bajo efecto de drogas?

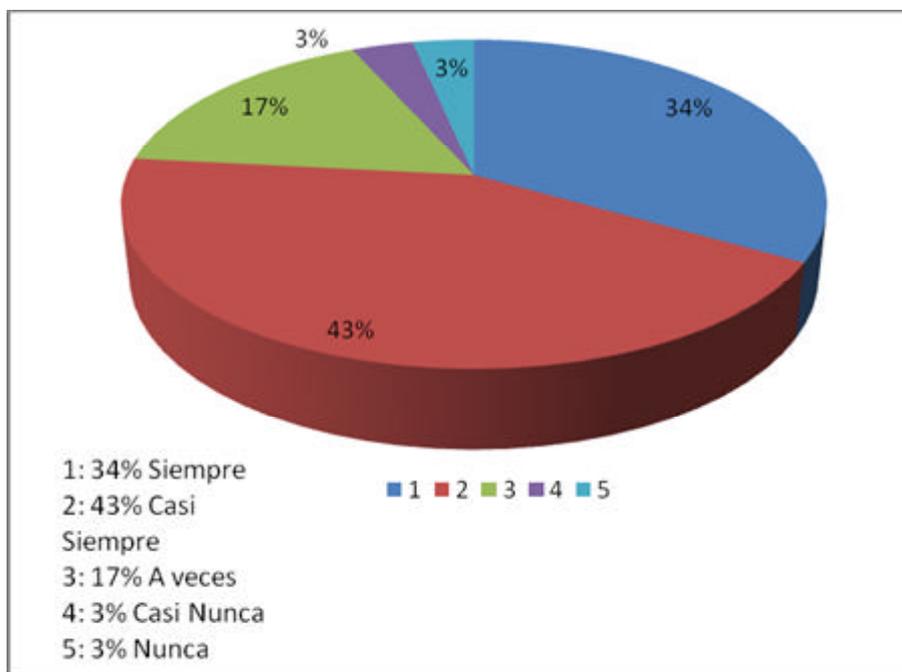
Pregunta n° 6: ¿Respetas esta disposición?



El 64% respondió que siempre respeta esta norma, el 23% casi siempre, el 13% a veces, el 0% casi nunca y 0% nunca.

Pregunta n° 7: ¿Sabes que debes circular conservando la derecha?

Pregunta n° 8: ¿Cumplís esta norma?

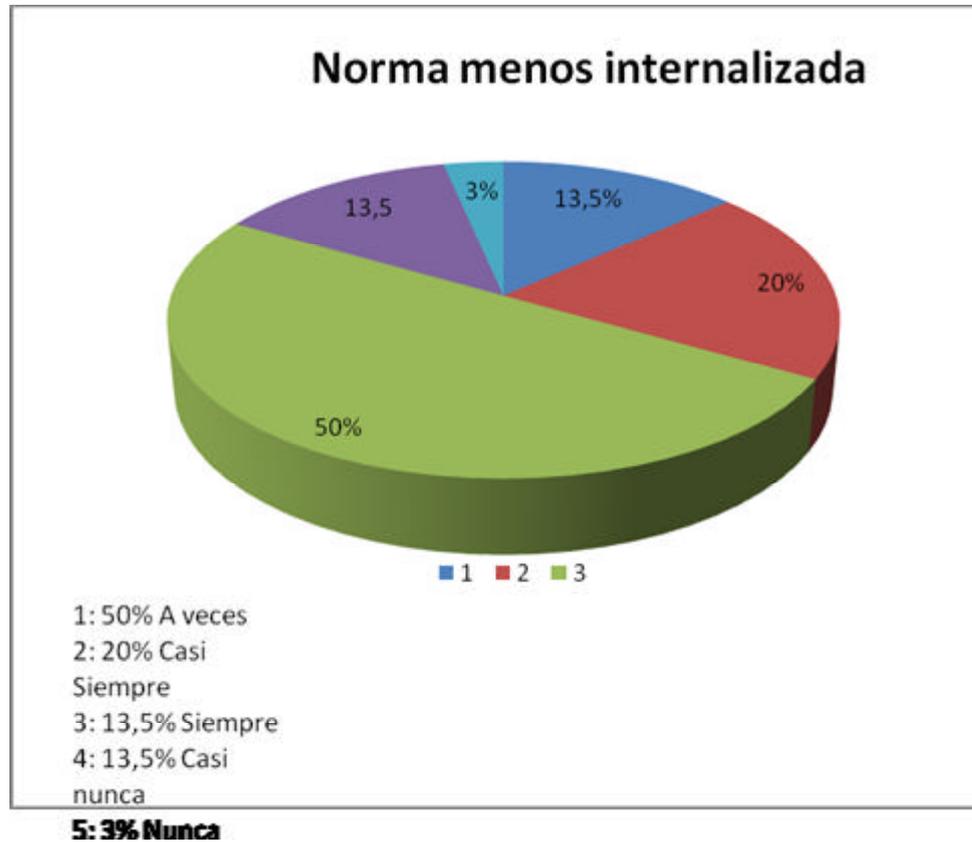


El 34% respondió que siempre respeta esta norma, el 43% casi siempre, el 17% a veces, el 3% casi nunca y nunca el 3%.

### Normas menos internalizadas

Pregunta n° 9: ¿Sabes que es obligatorio usar el cinturón de seguridad?

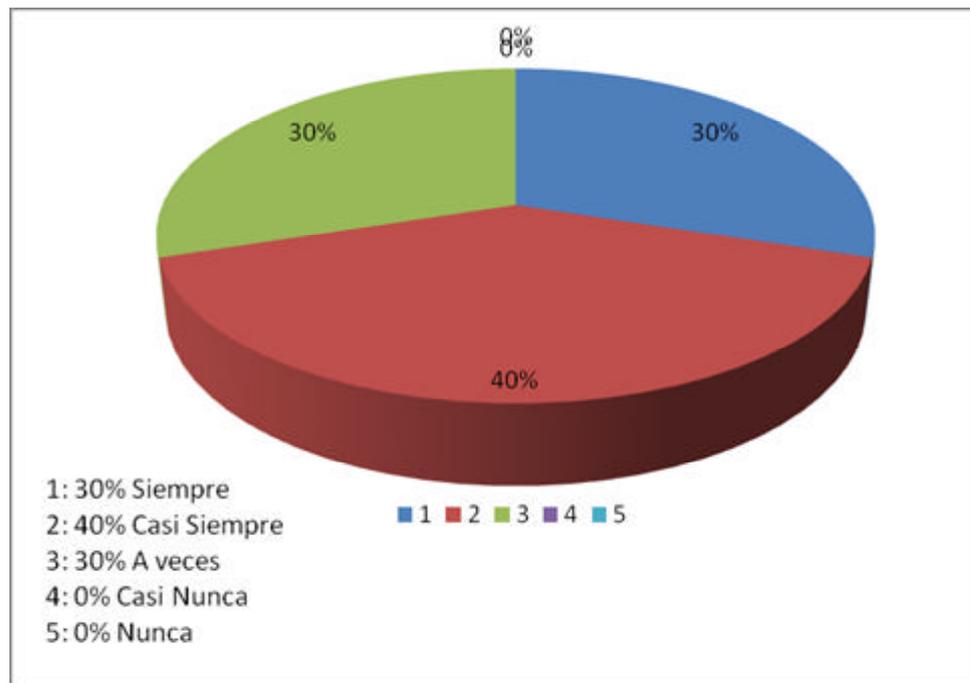
Pregunta n° 10: ¿Lo usas?



El 13,5% respondió que siempre respeta esta norma, el 20% casi siempre, el 50% a veces, el 13,5% casi nunca y el 3% nunca.

Pregunta n° 11: ¿Conoces la norma que prohíbe detenerse sobre la senda peatonal?

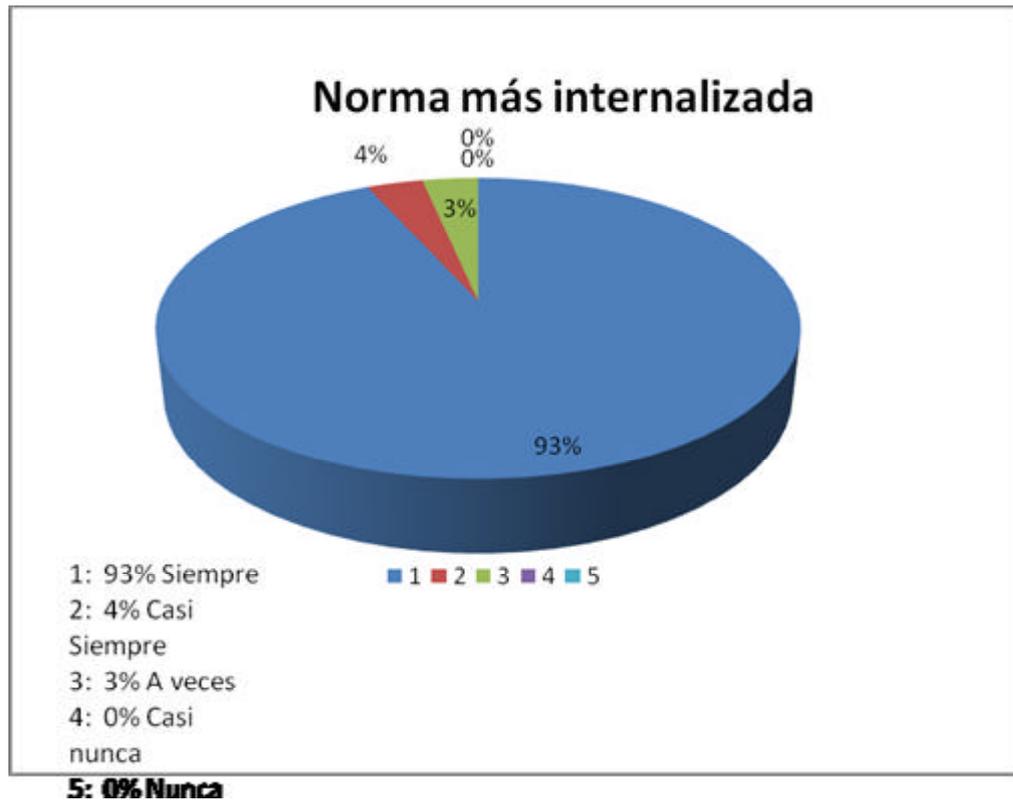
Pregunta n° 12: ¿La cumplís?



El 30% respondió que siempre respeta esta norma, el 40% respondió casi siempre, el 30% a veces, el 0% casi nunca y el 0% nunca.

Pregunta n° 13: ¿Sabes que la luz roja del semáforo indica que se debe detener la marcha?

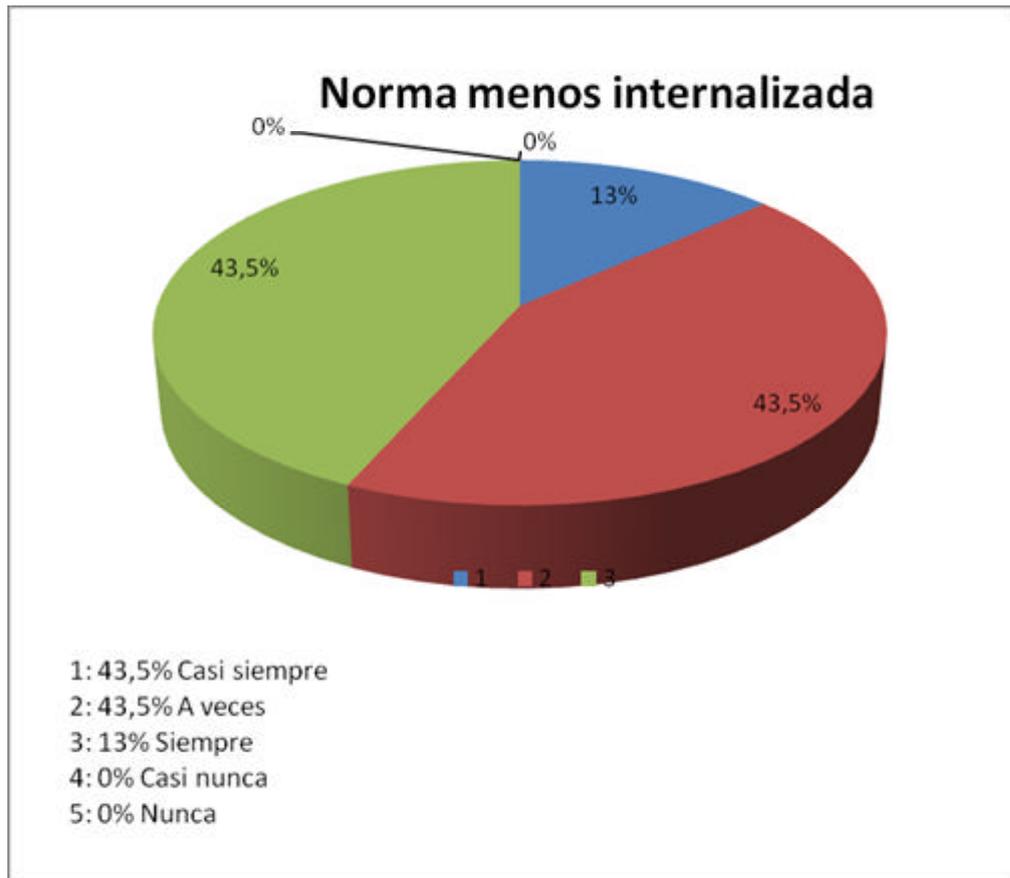
Pregunta n° 14: ¿Cumplís con esta norma?



El 93% respondió que siempre respeta esta norma, el 4% casi siempre, el 3% a veces, el 0% casi nunca y el 0% nunca.

Pregunta n° 15: ¿Sabes que el límite de la velocidad para autos en calles urbanas es de 40 Km/h?

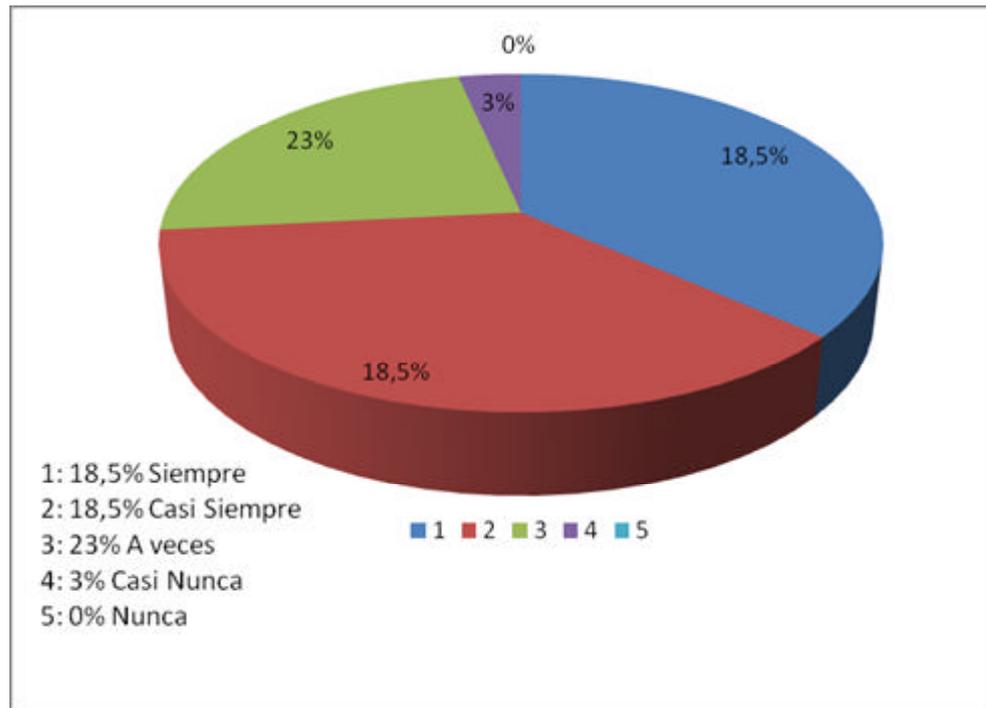
Pregunta n° 16: ¿Respetas esta norma?



El 13% respondió que siempre respeta esta norma, el 43,5% casi siempre, el 43,5% a veces, el 0% casi nunca y el 0% nunca.

Pregunta n° 17: ¿Sabes que hay una norma que prohíbe sobrepasar a un auto por la derecha?

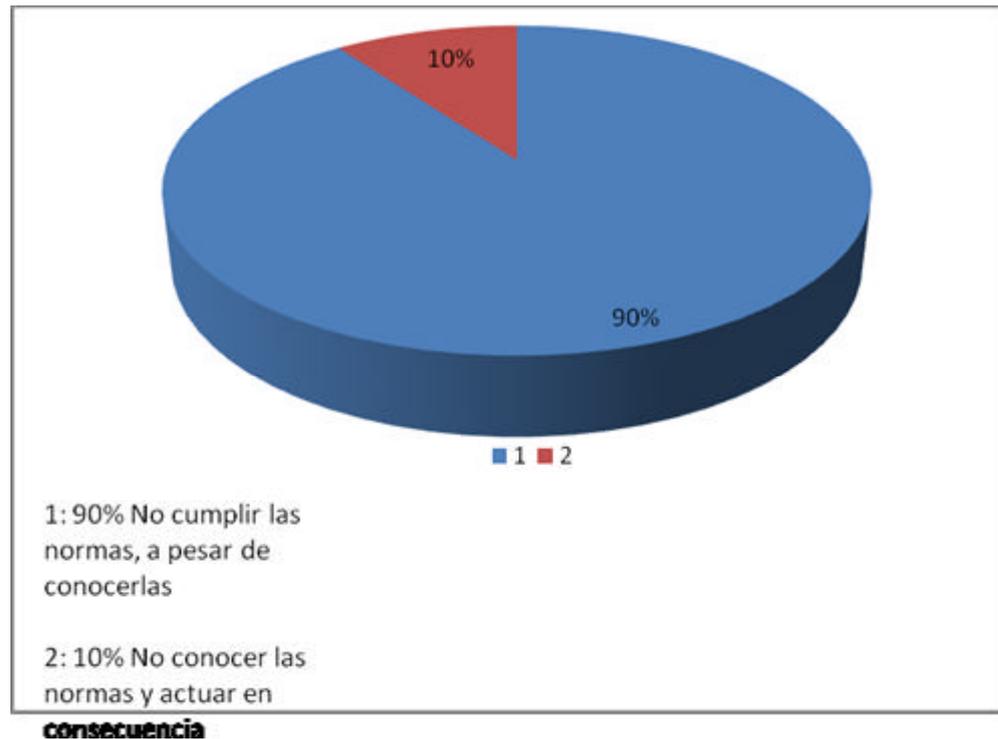
Pregunta n° 18: ¿Cumplís esta norma?



El 18,5% respondió que siempre respeta esta norma, el 18,5% casi siempre, el 23% a veces, el 3% casi nunca y nunca el 0%.

Pregunta n° 19: Para vos cometer una infracción es:

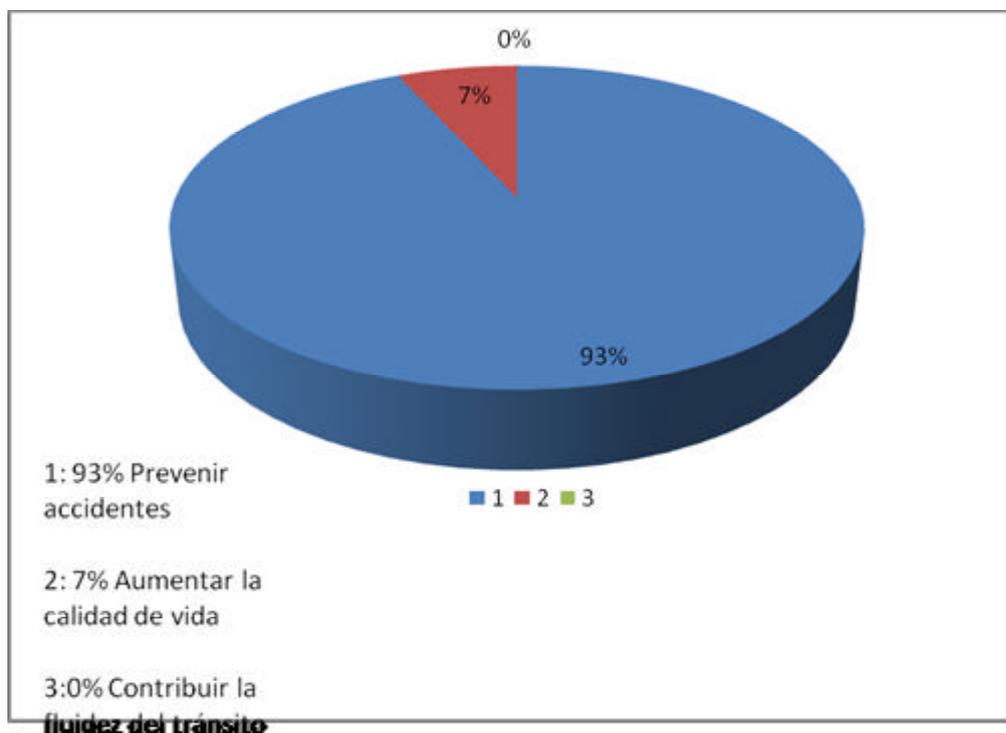
- No cumplir las normas, a pesar de conocerlas
- No conocer las normas y actuar en consecuencia.



El 90% de los encuestados respondió que cometer una infracción es “No cumplir las normas, a pesar de conocerlas”; y el 10% respondió que cometer una infracción es “No conocer las normas y actuar en consecuencia”.

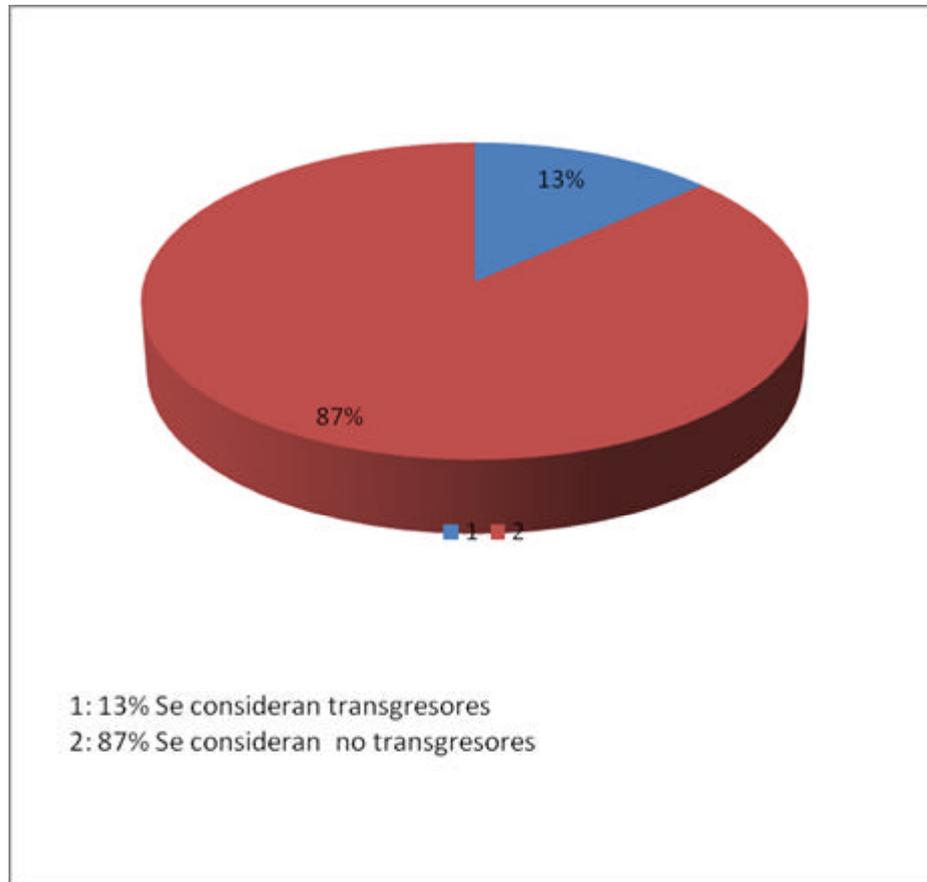
Pregunta n° 20: ¿Cuáles son los beneficios que consideras que obtenes con el cumplimiento de las normas de tránsito?

- Prevenir accidentes
- Aumentar la calidad de vida
- Contribuir a la fluidez del tránsito



El 93% de los jóvenes encuestados respondió que los beneficios que consideran que obtienen con el cumplimiento de las normas de tránsito es “Prevenir accidentes”; el 7% contestó “Aumentar la calidad de vida” y ninguno respondió “Contribuir a la fluidez del tránsito”.

Pregunta 21: ¿Te consideras un transgresor respecto de las normas de tránsito?



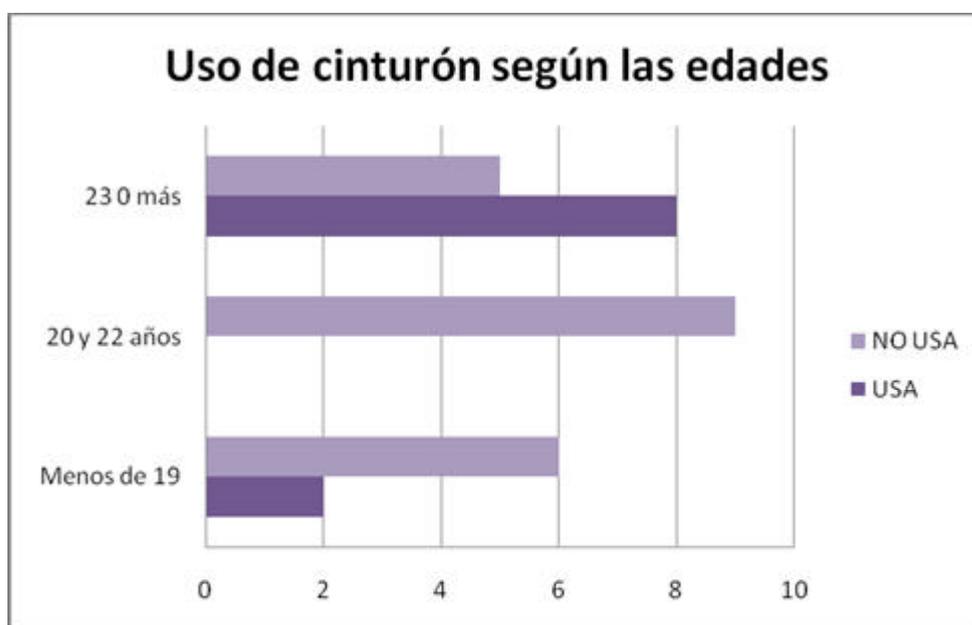
El 13% de los jóvenes encuestados se consideran transgresores respecto a las normas de tránsito, mientras que el 87% de ellos se consideran no transgresores

Teniendo en cuenta la encuesta; interésó ver si existe relación entre la edad y el uso del cinturón de seguridad.

Para ello, se presentó el siguiente cuadro para ir deduciendo la distribución de los datos obtenidos:

Uso de cinturón	Menos de 19 años	Entre 20 y 22 años	23 años o más	TOTAL
Usa	2	0	8	10
No usa	6	9	5	20
TOTAL	8	9	13	30

Si se grafican estos datos, se visualiza:



Si se analiza el gráfico, se observa que cuánto más edad tienen las personas encuestadas, más usan el cinturón de seguridad; mientras que los menores de edad, no toman conciencia de las normas de seguridad.

Siguiendo con el propósito, se va a estudiar si existe relación entre la edad y la toma de conciencia en el uso del cinturón de seguridad. Para ello, se plantea un test de independencia para variables cualitativas. (Uso de cinturón es una variable cualitativa, es una modalidad).

Se plantea la siguiente hipótesis:

H<sub>0</sub>) La edad de los conductores de algún tipo de vehículo es independiente al uso de cinturón de seguridad.

H<sub>1</sub>) La edad y el uso de los cinturones no son independientes.

Estadística de Prueba: Se va a trabajar con un nivel de significación de  $\alpha = 0,05$

(confianza del 95%)

$\chi^2 = 9,41$  (Anexo I)

Rechazo H<sub>0</sub>) si

$\chi^2 = \chi^2_{\text{tabla}}$  (Anexo I)

$9,41 > 5,991$

Como la estadística de prueba es mayor que la del valor encontrado en tabla, se puede concluir que con una confianza del 95% existe una relación entre la edad y el uso del cinturón de seguridad. Esta evidencia muestral, refleja el planteo efectuado; que de acuerdo a la edad de los conductores, depende el uso del cinturón de seguridad.

## ANEXO I

Tabla de datos

Uso de cinturón	Menos de 19 años	Entre 20 y 22 años	23 años o más	TOTAL
Usa	2 / 2,67 *	0 / 3	8 / 4,33	10
No usa	6 / 5,33	9 / 6	5 / 6	20
TOTAL	8	9	13	30

$$*2,67 = 10.8/30$$

$$\chi^2 = (2,67 - 2)^2/2,67 + (5,33 - 6)^2/5,33 + (0 - 3)^2/3 + (9 - 6)^2/6 + (8 - 4,33)^2/4,33 + (5 - 8,67)^2/8,67$$

$$\chi^2 = 9,41$$

El valor crítico buscado en tabla es buscado en la tabla  $\chi^2$  2 grados de libertad. Los grados de libertad son obtenidos de multiplicar la cantidad de categorías columnas menos uno por la cantidad de categorías filas menos uno.

$$\chi^2_{\text{tabla}} = \chi^2_{0,05; 2 \text{ grados de libertad}} = 5,991 *$$

Como se expuso anteriormente una de las preguntas del cuestionario más trascendente fue la del uso del cinturón de seguridad. En el cuestionario, un 50% de los jóvenes encuestados respondió que lo usa a veces; sólo un 13,5% contestó que lo usa siempre y el 13,5% restante respondió que casi nunca lo usa.

Aquí se conjeturó que la percepción del peligro disminuye proporcionalmente a la responsabilidad sobre el manejo que tenga el joven. Entonces, cuanta menos responsabilidad asuma sobre la conducción del auto, menos usará el cinturón. El no uso del cinturón no fue considerado un factor importante de peligro.

Otra de las preguntas claves del cuestionario giró en torno a la velocidad mínima permitida. El 13% de los encuestados contestó que siempre respeta esta indicación de velocidad límite, mientras que un 43,5% respondió que casi siempre la respeta y el otro 43,5 % respondió que a veces la respeta.

Con esto se advirtió que la velocidad no fue vista por los encuestados como un factor relevante de peligro a la hora de conducir. Se observa que muchos jóvenes, en cierta etapa de sus vidas, experimentan una necesidad urgente de mostrar su valor y su osadía al servicio de su tribu y su identidad. Entonces la velocidad, en esos casos, se convierte una manera de expresarse; apasiona y se usa para hacer sentir su presencia y presumir superioridad; exhibirse sin poder medir la exposición al riesgo y sus consecuencias. Si además se suma a ello, el consumo de alcohol y otras drogas; que más fácilmente acarrear conductas riesgosas y la transgresión de las normas.

Como dice De Benito (1998): “(...) *Velocidad para estar en varios lados en el menor tiempo posible. Y además el goce que proporciona. Y el poder que exhibe. Aún*

*cuando se arriesgue la propia vida. Ir más rápido es jugar con la muerte. Ir más rápido aún es gozar con la muerte”.*<sup>23</sup>

Continuando con la conclusión, otra pregunta reveladora se refería al consumo de alcohol y a la prohibición de conducir en estado de ebriedad o bajo efecto de drogas; eventualmente una de las causas principales de accidentes. El 60% de los jóvenes encuestados respondió que siempre respeta esta disposición.

En la actualidad esto no se corresponde demasiado en lo que tiene que ver con el dato señalado anteriormente. Se observa diariamente, como el alcohol y demás drogas pueden proporcionar para el joven una vía de escape de problemas personales, familiares o sociales. O una puerta de salida frente al “vacío existencial”, a determinadas frustraciones; lo cual lo lleva a volcarse en búsqueda de salidas ilusorias que le permitan llenar dicho vacío; y si sumado a ello conduce bajo esos estados de ebriedad o bajo efectos de otras drogas, tal conducta puede terminar en un accidente de tránsito y quizá en la muerte misma.

Retomando a Müller (1997): *“la borrachera es una manera reconocida de descontrol e inconducta, convirtiéndose en una situación de riesgo; es un desafío a las exigencias de control y “buena conducta”. El alcohol produce una conducta desinhibida, un amortiguamiento de la conciencia que llega hasta la somnolencia o el dormirse”.*<sup>24</sup>

Respecto a la pregunta referida al cruce del semáforo en rojo. El 93% contestó que respeta esta norma.

---

<sup>23</sup> De Benito, A. M. (1998) . Audiencia ante el Primer Congreso Nacional Multidisciplinario de Tránsito, el accidente y sus consecuencias. El discurso de la velocidad, Rosario, Argentina.

<sup>24</sup> Müller, M. (1997). Orientar para un Mundo en Transformación. Los jóvenes entre la educación y el trabajo. Aportes histórico-socio-culturales y psicológicos. Tiempo libre y consumo, estudio, trabajo y desocupación, cap. I. Rosario, Argentina: Ed. Bonum.

Tanto esta última norma como la anterior se constituyeron en las dos normas más respetadas e internalizadas por los jóvenes encuestados.

Finalmente, sobre la pregunta abierta, referida a si te consideras o no un transgresor. El 13% se consideró transgresor, mientras que el 87% no se consideró transgresor.

Comparando los argumentos de cada tendencia se notó que, en sí mismos, no diferían notablemente. Algunos jóvenes se consideraron transgresores por el hecho de no respetar todas las normas de tránsito o por no respetarlas siempre. En cambio, otros jóvenes, en idénticas situaciones, no se consideraron transgresores.

Retomando lo planteado en el marco teórico, se puede hablar de un superyó más severo en el primer caso, los que se consideraron transgresores; de un juez o censor yoico que ejerce sus funciones (conciencia moral, autoobservación, formación de ideales) con mayor rigor que en el caso de los que no se consideraron transgresores.

Teniendo en cuenta el primer objetivo de esta investigación, referido a conocer si existe o no conocimiento e internalización de las normas de tránsito en el joven conductor de la ciudad de Arroyo Seco, los valores se mostraron determinantes en referencia al conocimiento de las normas que se indagaron en el cuestionario. Asimismo, se encontraron tendencias orientadoras que permitieron deducir las diferenciaciones que existieron en los niveles de internalización con respecto a las distintas normas.

Como ejemplo se observó el valor máximo en el nivel de internalización de la norma que prohíbe el cruce del semáforo en rojo y la que prohíbe conducir en estado de ebriedad o bajo efecto de drogas y el valor mínimo en las referidas al uso del cinturón de seguridad, el límite de velocidad permitida, donde los valores correspondientes a los ítems de respuestas –Casi Siempre- y –A veces- y que se referían al cumplimiento de esas normas fueron altos.

Aquí vale exponer el concepto de internalización tal como lo desarrolla Rommeveit (a la forma del superyó del psicoanálisis) como proceso básico que garantiza el cumplimiento de la norma.

Ésta consiste en la aceptación íntima valorativa de las normas dadas y a la vez presupone el conocimiento de las mismas y su aplicación en la vida cotidiana. Es un mecanismo que produce la construcción y/o modificación de las estructuras mentales del psiquismo, lo cual facilita la consolidación en el yo de determinados comportamientos. En un sentido más específico es el proceso en virtud del cual las relaciones intersubjetivas se transforman en intrasubjetivas (interiorización de un conflicto, de una prohibición o ley, etc.). Es decir, este proceso hace referencia a relaciones.

Como se explicó en el desarrollo teórico, la capacidad del receptor para prever el deseo y las expectativas del emisor de normas, no es lo único que contribuye a la internalización. El receptor de normas puede estar completamente familiarizado con el deseo y la expectativa del emisor de normas, y al mismo tiempo, oponerse decididamente a ellos. Tal caso no podría clasificarse como norma social internalizada.

Por lo tanto lo que se observa en el caso de algunas normas (como el uso del cinturón y la velocidad máxima permitida) es la falta de internalización que remite a que las mismas carezcan de la respectiva aceptación íntima valorativa, por lo cual su continuo desconocimiento (desestimación o denegación de lo que se conoce) pone a las mismas al borde del desuso.

También, en este caso vale retomar el concepto de transgresión, tomada la misma en el sentido de quebrantar, infringir una normativa o ley. Se transgrede cuando no se aceptan las normas instruidas, cuando no hay valoración o internalización de las mismas.

La transgresión del joven se expresa como una modalidad para mostrar valor, osadía, agresividad, omnipotencia, poder con el que intenta intimidar al igual como el individuo de la tribu.

Estos conceptos se sujetan llanamente con la violencia en el tránsito; se vive en un mundo competitivo, donde hay crisis de valores, violencia en los medios de comunicación, donde los instrumentos de comunicación muchas veces, son los vehículos con motor. Existe además poco espacio para circular, lo que provoca una fuerte lucha por el territorio. De igual forma, existen otros factores como la despersonalización, el estrés, las frustraciones, las prisas, el ruido ambiental o la presión a que nos someten los otros conductores, entre otros.

Como también se expuso en el desarrollo teórico, la violencia en la conducción constituye cualquier conducta a la que se recurre cuando se utiliza un vehículo e incluso cuando se es peatón, con lo que se intenta directa o indirectamente provocar, perjudicar o causar daño de cualquier tipo a otras personas que comparten el espacio común por el que discurre el tránsito. Con esto se puede establecer, que en el imaginario de muchos jóvenes, el vehículo se transforma en un arma asesina y él, su conductor, en un operador que pierde la capacidad de reparación, en la medida en que el otro se desvanece como categoría de semejante. Tal vez, se convierte en un instrumento que promete cubrir ciertas faltas, mitigar ciertos dolores, expresar la incertidumbre, alimentar el vértigo, buscar desenfrenadamente un límite. En algunos casos, el auto representaría una prolongación del esquema corporal, sobre todo para el varón. El joven puede sentir que su coche es su potencia y va a poner en funcionamiento esa fuerza. En otros casos el auto es un símbolo de virilidad (por eso hay quienes no toleran ni un toque en el baúl). El auto tiene una carga de poder que se multiplica en el tránsito y a la vez representa un status social.

Siguiendo con la conclusión y teniendo en cuenta todos estos valores y las respuestas suministradas por el inspector Carlos Vázquez; se pudo dar cuenta que no hubo correlación en algunos puntos de ambas informaciones: por ejemplo; los datos obtenidos a partir del cuestionario, arrojaron como resultado que el 93% de los jóvenes encuestados respeta no cruzar el semáforo en rojo; mientras que Carlos establece que dicha norma es una de las menos respetadas por lo jóvenes.

Lo mismo ocurre con la disposición que habla de la prohibición de conducir en estado de ebriedad: mientras el 64% de los jóvenes contestó no beber alcohol si tiene que conducir; Carlos señala, por medio de su propia experiencia, que hay un exceso, hay una patología, una enfermedad. “Hay algo que se esconde detrás del alcohol”. “A los jóvenes no les importa más nada que tener presente su placer, les provoca placer tomar”. Además, estableció: “Los que beben, evaden el control de alcoholemia porque saben que están alcoholizados pero aquí también participan los padres porque les dan el auto a sus hijos”.

Con respecto a la pregunta abierta, recordemos que sólo el 13% de los jóvenes encuestados se consideraron transgresores y el 87% restante no transgresores.

Por su lado Carlos, opinó sobre este tema: “Esta comunidad tiene una tendencia a ser reincidente, a cometer las mismas infracciones, a no querer acatar la ley, a no ser comunidad”. Hay una falla en lo que es educación vial; hay una ausencia. Con un folleto no convengo a nadie, si yo no hablo si no explico no me va a entender nadie. Hay que empezar a educar y que esa educación se haga ver. Hay que empezar a hacer cambios. Lo más fácil es imitar el mal ejemplo y no interpretar el buen ejemplo. Todos queremos estar fuera de la ley, vivimos en la época de los cavernícolas, somos cavernícolas modernos. Si no se ponen límites todo termina en caos”.

Como se señaló precedentemente, algunos jóvenes se consideraron transgresores por el hecho de no respetar todas las normas de tránsito o por no respetarlas siempre. En cambio, otros jóvenes, en idénticas situaciones, no se consideraron transgresores.

## 6. CONCLUSIÓN FINAL

Los resultados obtenidos por medio del trabajo de los cuestionarios y la entrevista realizada al inspector de tránsito, son indicadores de que las normas de tránsito, algunas aún siendo conocidas, son transgredidas por los jóvenes por su bajo nivel de internalización y por no tener un comportamiento responsable frente a las vicisitudes del tránsito. Estos índices permiten corroborar la hipótesis de trabajo:

“Los jóvenes conductores entre 15 y 25 años de edad de la ciudad de Arroyo Seco transgreden las normas de tránsito porque hay falta de conocimiento e internalización de las normas e irresponsabilidad frente al volante y a las vicisitudes del tránsito conduciendo, considerables veces, bajo los efectos del alcohol u otras drogas”.

El bajo porcentaje de adhesión a normas substanciales y la falta de conciencia individual de ser un transgresor detectado en la presente investigación denotan falta de internalización de la norma.

La conducta social en general es un indicador que permite interpretar las conductas en el tránsito.

Si se vive en un sistema perverso, que presenta ciertas incoherencias y conductas asociales o fuera de la ley, es ciertamente esperable que estas conductas se reflejen en el modo de ser o en el paradigma del conductor.

La historia da cuenta de que al hombre siempre le ha resultado conflictivo vivir en paz, actos prepotentes y de barbarie se han ido sucediendo ininterrumpidamente y han jalonado dicha historia.

Efectivamente el tránsito tendrá que ver con el modelo de sociedad que se ha decidido co-crear, con el modelo de cultura y civilización que se ha elegido para vivir.

Los mecanismos de anomia que operan en el comportamiento vial, se relacionan con un problema en la internalización de normas y pautas de comportamiento. Lo que a

su vez señala un problema en las instituciones básicas: la familia y la escuela que no han logrado que los individuos introyecten determinadas conductas sociales elementales.

La ley ha sido el instrumento diseñado o la respuesta instrumentada para crear los cimientos de una convivencia pacífica y contrarrestar los actos egoístas e individualistas.

Solamente operando a través de esta instancia supraindividual y trascendente se ha podido instaurar cierto orden positivo destinado a proteger al conjunto y a los intereses colectivos.

Ley que es aceptada, resistida o rechazada en aras de un goce que pone en peligro al resto de sus conciudadanos.

El conductor al comando de su nave parecería desplegar un yo ideal, es decir, un ideal de omnipotencia narcisista forjado sobre el modelo del narcisismo infantil.

Tal como Freud caracterizaba a este “yo ideal” como omnipotente, con todas las perfecciones y todas las satisfacciones a su alcance.

A diferencia del ideal del yo que se encuentra reglado por las exigencias de la ley, o sea que es simbólico. Ideal del yo o lugar desde donde es mirado un sujeto y desde donde se dice qué y cómo debe ser para alcanzar la perfección. Y es simbólico en tanto, introduce una distancia entre sí mismo y las satisfacciones del yo ideal.

En un conductor que ha atravesado el complejo de Edipo y ha forjado un adecuado Ideal del yo, vamos a encontrar que estas satisfacciones obtenidas de hacer lo que le plazca y sin límites no serán tan directas, tan inmediatas ni tan sencillas de alcanzar, ahí estará el Otro que media. Este mediador que comanda toda la economía libidinal narcisística, es el “ideal del yo” en lo simbólico que proviene de la metáfora paterna, que es la que funda la posibilidad de desear. Y de no andar por la vida con el fin de alcanzar un puro goce.

El narcisista es esclavo de su propia omnipotencia, queda atrapado en su propia creencia, goza de su imaginaria omnipotencia. Creencia de independencia, de contener en sí el fuego sagrado, de actuar una ley superior, divina. En el afán de mostrar sus atributos fálicos no harán lazo social. Detentaran más bien un exacerbado individualismo. Una actitud nada responsable al volante.

La sanción viene a frustrar al narcisismo.

Actualmente se vive en una sociedad capitalista, que es creadora de objetos efímeros, que tiende a fomentar el goce puro, a promover un permanente y puro placer, donde aparece la necesidad de mayor obtención de bienes materiales y productos ofrecidos por el mercado, quedando en segundo plano, la comunicación familiar, el lazo familiar y social. La sociedad capitalista está asociada a las siguientes condiciones:

- Sujeto de consumo (que goza con los objetos de mercado)
- Satisfacciones inmediatas
- Culto al individualismo
- Rompimiento de los lazos sociales
- Lazo entre el ser y el tener (personas homologadas a los objetos de consumo)
- Salud como mercancía
- Valores flexibles

El culto del individualismo y de la satisfacción inmediata lleva a una producción de violencia.

La sociedad capitalista adhiere a la desvalorización de la figura de la autoridad porque el consumo requiere no tener límites.

Cuando la ley termina siendo internalizada termina funcionando como “no debo y no puedo todo”, porque hay Otro que está operando en la trama íntima de la subjetividad.

Todo proceso de internalización de normas lleva como correlato un sistema de premios y sanciones. Si la norma es violada, tiene que existir una sanción claramente expuesta para el transgresor. Pero por un lado, no hay sanciones efectivas, existen en el texto legal pero no en la práctica concreta. Y por otro lado, hay mecanismos de excepción que hacen trizas la famosa igualdad ante la Ley, lo que produce un descreimiento importante en las instituciones y en la autoridad.

Para que una comunidad pueda lograr que sus miembros respeten voluntariamente las normas es necesario que, en primer lugar, ella cumpla con su función protectora asegurando una infancia libre de miedo y de hambre, garantizando la salud, la educación y el trabajo y una vejez digna a los que aportaron, con su comportamiento y esfuerzo, al sostenimiento de las instituciones.

Los primeros años de vida son fundamentales para la formación. Los jóvenes, desde niños deben ser formados en el respeto al prójimo y en el conocimiento de las dificultades cotidianas y los peligros. Deben ser protegidos, estimulados y sancionados (sin violencia) cuando transgreden o tienen conductas que pueden dañarlos o dañar a otros.

Los transgresores habituales de las normas de tránsito tienen incapacidad de reconocer y respetar las normas como consecuencia directa de una falla en la función paterna transmisora de la ley. Las instituciones deben corregir ese déficit sancionando severamente las transgresiones, en estos casos, con la suspensión de la licencia, con multas (destinadas a sostener la educación vial) y se debe incluir siempre la re-educación. Un adecuado proceso de socialización conlleva necesariamente al respeto por las normas y por las leyes del tránsito.

Y algo que se hace necesario, también, es conducir a la defensiva, lo cual significa la conducción en un estado de alerta permanente que permita disminuir las situaciones de riesgo.

Se entiende que una correcta educación descansa en el aprendizaje de hábitos y conductas tendientes a mejorar la autoestima y el respeto propio, como el amor al prójimo. Cuando esta meta sea alcanzada se habrán construido los cimientos de los que podrán emanar el orden y la armonía en la sociedad, junto con la fluidez y la seguridad que se necesita en el tránsito.

## 7. BIBLIOGRAFÍA

Accidentes viales: una materia pendiente. (19 de noviembre, 2009) . Diario La Capital, p. 3.

Anónimo. (S/f) . Educación y seguridad vial. (Material de cátedra). Rosario, Argentina.

Anónimo. (S/f) . El discurso capitalista y el malestar en la cultura. (Material de cátedra). Rosario, Argentina.

Anónimo. (S/f) . ¿Podemos considerar al alcohol como una droga?. (Material de cátedra). Rosario, Argentina.

Anónimo. (S/f) . Psicología del tránsito. (Material de cátedra). (pp. 1-4). Rosario, Argentina.

Arroyo Seco. Población.(S/f) . [Documento www]. Recuperado: el 20 de Marzo de 2010. [http://es.www.wikipedia.org/wiki/Arroyo\\_Seco](http://es.www.wikipedia.org/wiki/Arroyo_Seco).

Ascierto, R., Creciente, A., Grasso, N., Mur, D. & Quriga, H. (1998) . (Trabajo de investigación). Falta de internalización de las normas de tránsito en el conductor de la ciudad de Rosario. (pp. 18-19) . Rosario, Argentina.

De Benito, A. M. (1998) . Audiencia ante el Primer Congreso Nacional Multidisciplinario de Tránsito, el accidente y sus consecuencias. El discurso de la velocidad. Rosario, Argentina.

Freud, S. (1975) . El yo y el ello. Buenos Aires: Ed. Amorrortu.

Glizer, I. M. (1993) . Prevención de accidentes y lesiones: conceptos, métodos y orientaciones para países en desarrollo. Washington: Serie Paltex para ejecutores de programas de salud N° 29.

Grant, M. & Hodgson R. (1992) . Manual para los agentes de atención primaria de salud, con orientaciones para los instructores. Organización Mundial de la Salud, pág 15. (Editado por M. Grant y R. Hodgson).

Jordan, O. (Mayo, 2008 ) . Comisión de accidentología. (Material de cátedra). Rosario, Argentina.

La Entrevista (S/f) . [Documento www] . Recuperado: el 1° de Abril de 2010. <http://es.wikipedia.org/wiki/entrevista>.

Loja F. (S/f). Psicología y antropología vial. (Material de cátedra). Rosario, Argentina.

Loja, F. (Diciembre, 2007) . Poder, espacio público y noción del riesgo. (Ensayo). Rosario, Argentina.

Müller, M. (1997) . Orientar para un Mundo en Transformación. Los jóvenes entre la educación y el trabajo. Aportes histórico-socio-culturales y psicológicos. Tiempo

libre y consumo, estudio, trabajo y desocupación., cap. I. Rosario, Argentina: Ed. Bonum.

Müller, M. (1997) . Orientar para un mundo en transformación. Adolescencia y juventud ante el tercer milenio, (pág. 97), cap. II. Buenos Aires, Argentina: Ed. Bonum.

Müller, M. (1997) . Orientar para un mundo en transformación. Búsqueda de identidad y crisis del sujeto, cap. III. Buenos Aires, Argentina: Ed. Bonum.

Naciones Unidas. Preguntas frecuentes . (S/f) . [Documento www]. Recuperado: el 5 de Abril de 2010. [http:// www.un.org/youth](http://www.un.org/youth).

Olivera, A. (14 de marzo, 2000) . Tránsito: la mayor inseguridad. Diario Clarín, p. 13.

OMS. Accidentes de tránsito . (S/f) . [Documento www]. Recuperado: el 6 de Noviembre de 2009. [http:// www.who.int/whosis/en/index.html](http://www.who.int/whosis/en/index.html).

Osorio Rojas, R. A. (2001) . El Cuestionario. [Documento www]. Recuperado: el 9 de Febrero 2009. <http://www.nodo50.org/sindpitagoras/likert.htm>.

Parsons, T. (1984) . El sistema social. España: Ed. Alianza.

Perelstein, J. & Aguilera N. (23 de Marzo, 2008) . La autentica defensa: Investigación sobre accidentes de tránsito en la ciudad de Campana. [Documento www]. Recuperado: el 26 de junio 2009. <http://www.laautenticadefensa.com.ar/noticias.php?sid=53348>

Piaget, J. (1993) . Seis estudios de psicología. Barcelona, España: Ed. Ariel Seix Barral Argentina.

Rodríguez, R. R. (2006) . Guía práctica de manejo y conducción en rutas y calles. Ley nacional de tránsito 24.449. Argentina: Ed. Primera Edición.

Rommetveit, R. (1967) . Normas y roles sociales. Buenos Aires, Argentina: Ed. Paidós.

Ryle, G. y ot. (1968) . Psicología de la motivación. (1ª ed.) . Buenos Aires: Ed. Paidós.

Servicios Viales. (S/f). Educación vial. Campana, Buenos Aires.

Waisman O. S. (S/f). Audiencia ante el IX Congreso Metropolitano de Psicología. Trabajo libre sobre ¿Prevención? En drogadependencia. Rosario, Argentina.

## 8. ANEXO Y APÉNDICES

### 8.1. Cuestionario: “Conocimiento e internalización de las normas de tránsito”.

El presente cuestionario tiene como propósito conocer el grado de conocimiento e internalización de las normas de tránsito en el/la joven de automóvil de la ciudad de Arroyo Seco.

La información suministrada será anónima y confidencial cuya única finalidad es poder desarrollar dicha investigación. Te llevará 5 minutos completarlo.

Gracias por tu colaboración.

#### Instrucciones:

Marcar con una cruz la respuesta elegida. Se debe elegir una opción por pregunta.

Sexo:            Masculino            Femenino            Edad.....

1- ¿Conoces las normas de tránsito?    Si    No

2- ¿Consumís alcohol antes de ir a un boliche?    Si    No

3- ¿Consumís alcohol mientras estás en un boliche?    Si    No

4- ¿Conducís igual si bebiste alcohol?    Si    No

5- ¿Sabes que no está permitido conducir en estado de ebriedad o bajo efecto de drogas?    Si    No

6- ¿Respetas esta disposición? Siempre Casi siempre A veces Casi nunca  
Nunca

7- ¿Sabes que debes circular conservando la derecha? Si No

8- ¿Cumplís esta norma? Siempre Casi siempre A veces Casi nunca  
Nunca

9- ¿Sabes que es obligatorio usar el cinturón de seguridad? Si No

10- ¿Lo usas? Siempre Casi siempre A veces Casi nunca Nunca

11- ¿Conoces la norma que prohíbe detenerse sobre la senda peatonal? Si No

12- ¿La cumplís? Siempre Casi siempre A veces Casi nunca Nunca

13- ¿Sabes que la luz roja del semáforo indica que se debe detener la marcha? Si  
No

14- ¿Cumplís con esta norma? Siempre Casi siempre A veces Casi nunca  
Nunca

15- ¿Sabes que el límite de la velocidad para autos en calles urbanas es de 40 Km/h?  
Si No

16- ¿Respetas esta norma? Siempre Casi siempre A veces Casi nunca  
Nunca

17- ¿Sabes que hay una norma que prohíbe sobrepasar a un auto por la derecha?

Si No

18- ¿Cumplís esta norma? Siempre Casi siempre A veces Casi nunca

Nunca

19- Para vos cometer una infracción de tránsito es:

No cumplir las normas, a pesar de conocerlas No conocer las normas y actuar en consecuencia.

20- ¿Cuáles son los beneficios que consideras que obtenes con el cumplimiento de las normas de tránsito?

Prevenir accidentes Aumentar la calidad de vida Contribuir a la fluidez del tránsito.

21- ¿Te consideras un trasgresor respecto de las normas de tránsito? Si No

22- ¿Por qué?

.....

.....

.....

.....

## 8.2. ENTREVISTA A CARLOS VAZQUEZ, INSPECTOR DE TRÁNSITO.

- 1- ¿Cuál es su función en la vía pública?
- 2- ¿Qué recursos (humanos, afectivos, materiales (dispositivos de seguridad, vehículos, etc.)) consideras que se necesita disponer para llevar a cabo tal función, externa e internamente?
- 3- ¿Cuáles son las infracciones más frecuentes?
- 4- a- ¿Por qué piensas que hay gente que se resiste a los controles o al cumplimiento de las normas de tránsito? b- ¿Cuál es el beneficio que obtiene el infractor con ello? (Ese beneficio para sí implica un perjuicio para otro) c- ¿qué perjuicio genera el transgresor para los otros en la vía pública?
- 5- Según tu observación: ¿son los jóvenes o los adultos los que más cometen infracciones?
- 6- ¿Qué crees sobre la convicción de tus compañeros acerca del trabajo en grupo para propiciar un cambio social?
- 7- ¿La gente ve a la figura del inspector como un enemigo? ¿Por qué consideras que la gente tiene esa imagen del inspector? / ¿Por qué consideras que no?
- 8- ¿Qué piensas acerca de los jóvenes que consumen alcohol y posteriormente salen a conducir?
- 9- ¿Hay infractores que tratan de llevar su situación de contravención/infracción al plano de la confrontación personal? ¿Con qué finalidad?
- 10- ¿Crees que como comunidad tenemos una tendencia a cumplir las leyes y sus inclinaciones o presentamos una clara tendencia a infringir sus disposiciones?

### 8.3. EDUCACION Y SEGURIDAD VIAL.

La vida y la calidad de vida es un derecho no negociable.

Toda tarea educativa vial se configura sobre la base de sustentar este derecho sobre la base del aprendizaje de la utilización de la vía pública y la convivencia de los sujetos con sus semejantes.

Los pactos sociales que conforman las normas y leyes de tránsito garantizan ese marco necesario para la seguridad y la vida de los ciudadanos.

La vía pública es una propiedad de uso común que requiere de convenios establecidos que permitan su utilización minimizando los riesgos. La convivencia segura es el resultado de un adecuado equilibrio que se logra cuando se respetan los derechos y se plasman las obligaciones en el ejercicio de una conducción responsable y sensible.

El malentendido y el malestar logran evitarse con una comunicación fluida y bien intencionada que se deriva de respetar esos acuerdos sociales, reglamentos o leyes que velan por preservar la integridad individual y social.

Comúnmente las personas intentan esgrimir todo tipo de autojustificación moral y adjudicarle a la fatalidad o a la casualidad la culpa por el suceso adverso o funesto, eludiendo de este modo su responsabilidad real en el hecho.

De este modo se escoge la salida por el lado de la victimización, de la presentación ante los demás como un individuo sin recursos frente a la adversidad. Posición pasiva y de mero observador del suceso en vez de optar por un rol activo. Se evade el protagonismo que exige la adopción e internalización de las normas y que llevaría a tomar las medidas y precauciones necesarias para evitar la exposición a situaciones de riesgo.

Aquel que se justifica y evade su responsabilidad en las acciones es el mismo que desconoce reconocerse como un sujeto activo en la producción de hechos violentos.

El conductor que necesita transferirse fuerza y poder a través de un vehículo da cuenta de cierto estado de perturbación de su personalidad. Lo más esperable es que no respete las normas de tránsito y su actitud ponga en peligro tanto su vida como la de los demás.

La conducción es una tarea compleja que requiere de la máxima atención y óptimo estado de los reflejos.

Conducir es un trabajo de alto riesgo. Por ello se requiere evitar las preocupaciones, las excitaciones nerviosas, el cansancio, el consumo del alcohol y de drogas.

La Educación Vial constituye un medio de formación de la conciencia moral y social del hombre e integra su educación ciudadana. Implica educar en valores y dirigir el interés educativo hacia una formación que resalte la responsabilidad, el respeto mutuo, el autocontrol, la libertad, para que todos tomemos conciencia de la importancia y madurez que se requieren al momento de circular por la vía pública.

En su Artículo 9°- Educación Vial, la Ley nacional de Tránsito 24.449 establece:  
Para el correcto uso de la vía pública, se dispone:

- a) Incluir la educación vial en los niveles de enseñanza preescolar, primario y secundario;
- b) En la enseñanza técnica, terciaria y universitaria, instituir orientaciones o especialidades que capaciten para servir los distintos fines de la presente ley;
- c) La difusión y aplicación permanente de medidas y formas de prevenir accidentes;
- d) La afectación de predios especialmente acondicionados para la enseñanza y práctica de la conducción;

- e) La prohibición de publicidad laudatoria, en todas sus formas, de conductas contrarias a los fines de esta ley.
-

#### 8.4. CONSIDERACIONES PSICOLOGICAS SOBRE LA CONDUCTA VIAL.

La educación es la columna madre de la conducta esperable en el tránsito. La familia, la sede (asiento) central en la que reposa el proceso de adquisición de ciertos valores primordiales para la vida que se transmiten a través de la convivencia y del real ejercicio de las funciones parentales. La matriz en la que se forjan los hábitos, se establecen los valores y en la que se van a organizar en función de los mismos, la conducta individual y social.

La sociedad toda expresa a través de sus valores, el tipo de familias que la habita. La modalidad de acción de los sujetos que hay en ella.

Un sistema perverso como este en el que vivimos inmersos, nos da cuenta de ciertas incoherencias (discordancias), goces y rivalidades que generan un franco (generoso, espléndido) malestar social.

Justamente la perversión es ese modelo que garantiza el goce individual en detrimento de la seguridad y de la realización grupal.

El conjunto de valores se congregan y constituyen las piezas intervinientes de un modelo social que hemos en buena medida decidido co-crear.

Cierta civilización o barbarie (crueldad, ferocidad, salvajismo) que podemos revertir sólo en la medida de su concientización y deseo de no tolerar ya sus funestas (nefastas, desastrosas) consecuencias.

Hablamos de cierto número de valores imperantes (dominantes, reinantes) en un régimen (sistema) capitalista.

La tiranía imperialista ejerce su reinado no solo colonizando (creando o estableciendo colonia en un país) sino subyugando (avasallando, dominando poderosa o violentamente) a los individuos de distintas poblaciones a través de la institucionalización de los valores imperantes.

¿Y cómo opera tal subyugación?

Por ejemplo, otorgando créditos y endeudándolos. Comprándoles materia prima a muy bajo precio y vendiéndoles sus productos elaborados.

Vendiéndoles todo lo que ya no les resulta de utilidad y les resulta además, pernicioso para la salud y/o calidad de vida, como medicamentos, armas, motocicletas, etc. Fomentando el narcotráfico y aliándose a otros países para invadir y explotar a los menos dotados tecnológicamente o armamentísticamente.

La sede central donde se cultivan e internalizan esos valores es la familia. Es en la familia de origen donde estos valores se irán adoptando como modelo rector (director, regente) o resistiendo por considerarse esclavizantes y alienantes.

Jugar con las propias reglas de ese sistema alienante supone sujetarse a él de un modo perturbador.

El sujeto puede desconocer que ha pactado inconscientemente con dichas reglas y se expone a un ritmo exigente y acelerado que termina agotando sus energías y conduciéndolo a una depresión general de sus funciones vitales.

En el límite, el sujeto se somete a un amo cruel que lo condiciona a un círculo vicioso predeterminado.

La falta de energías en lo somático (físico, orgánico) es el producto de aquella fatiga extrema que se denomina agotamiento que coloca a la persona en la incapacidad consiguiente para responder a estímulos de índole físico, intelectual o emocional.

Luego, el modelo o paradigma del consumo, viene a ser propuesto como la solución mágica o la panacea (remedio, droga) con la que afrontar todo tipo de perturbación y aspiración.

Los accidentes de tránsito y el creciente consumo de sustancias en general, incluidas las permitidas socialmente, nos ponen en la ruta de la conjetura (suposición, presunción) de que El Capitalismo y su oferta indeclinable (ineludible) “el

consumismo” ejercen una influencia motora sustancial en la elección que el sujeto hace de su lenitivo (calmante, paliativo, quitapenas).

Empezamos a vislumbrar (percibir, entrever) las redes de una organización social que teje sus raíces en una operativa thanática. Thánatos como un impulso irrefrenable que conduce a una persona a desestimar los peligros (en la conducción, por ejemplo) a los que se expone y expone a los demás, en procura de lograr para sí mismo, un goce particular.

Como una pulsión (energía) de destrucción tendiente a perturbar y desorganizar las unidades vitales (capitales, significativas) existentes en su entorno y en su fuero (dominio, gobierno) íntimo.

Como una tendencia regresiva que tiene por meta restablecer formas menos diferenciadas, menos organizadas, que en último extremo ya no comporten diferencias de nivel energético.

Como un retorno a un estado anterior, no orgánico (inorgánico) donde los elementos primarios del sistema no se rigen por el amor sino por una fuerza inanimada que gobierna lo inerte (inactivo, indolente).

Pareciera ser que la deliberada autocracia se nutre de este thánatos y se regodea (se deleita en lo que le gusta, deteniéndose en ello) de la ambigüedad (imprecisión) que conlleva la ilusión equívoca (oscura, confusa) que sostiene a las variadas y mágicas negaciones de la realidad haciendo uso de una potencia (omnipotencia) patógena: nociva, perjudicial.

Autocracia: sistema de gobierno en el que la voluntad de un solo hombre es ley suprema. (Autócrata: dictador, tirano).

Las vicisitudes (acontecimientos) del devenir histórico social de un país influyen sobre sus habitantes, condicionando en buena medida sus perspectivas de vida inmediata y a largo plazo.

Ante la crisis general, los valores que efectivamente organizan nuestras vidas son desnudados con desconcertante (sorprendente, asombrosa) facilidad, en un retorno dramático de lo reprimido.

Aquellos que consumen indiscriminadamente, (sin distinción) por el mismo motivo, es que adoptan una filosofía individualista y acrítica del sistema.

La falta de interés por la vida y los proyectos, el aislamiento, la desconexión afectiva, la estereotipia (la repetición continua de una misma actitud o palabra), el autismo y el salvajismo no dejan de ser expresiones colectivas de un modelo llamado capitalismo que tiene un éxito real.

El consumismo es una apelación (solicitud, requerimiento) inconsciente al bloqueo de las emociones fuertes. Nadie quiere angustiarse, pero sabido es que el lenitivo, el quitapenas, tiene un efecto ineficaz y transitorio que hay que renovar indefinidamente.

Hay chupetes de todas las versiones imaginables pero ninguno es absolutamente efectivo contra la angustia.

De nada vale sin embargo echarle las culpas al capitalismo. El compromiso es siempre personal y cada cual deberá afrontar y crear su propio destino sin adjudicarles las culpas a un tercero, aunque podría resultar el medio más cómodo para no asumir dicho compromiso.

Otra solución aparentemente rápida para salir del trance que vivir propone, podría consistir en idealizar el pasado, haciendo alarde de “aquel pasado ideal” del que sólo se trata de poder recuperar. Cosa que por lo demás, también es imposible.

Esos valores thanáticos que efectivamente organizan nuestras vidas, podríamos encolumnarlos de este modo:

- YOISMO

- EXITISMO
- HEROISMO
- MACHISMO
- FEMINISMO
- INDIVIDUALISMO
- HEDONISMO
- ESNOBISMO
- UTILITARISMO
- EGOISMO
- EGOCENTRISMO
- CONSUMISMO
- FACILISMO
- INFANTILISMO
- ASISTENCIALISMO
- ILUSIONISMO
- ETC.

Heroísmo: m. Esfuerzo supremo de una persona que la lleva a realizar hechos extraordinarios en beneficio del prójimo, de su pueblo o de una creencia. || Conjunto de cualidades y acciones propias del héroe. || Acción heroica.

El heroísmo al que señalamos es aquel en que lo que predomina es una mostración de potencia excesiva que lo lleva al sujeto a desestimar el peligro en el que incurre por el afán de deslumbrar (fascinar: encantar, sugestionar) al público al cual dirige su despliegue de goce ilimitado. (La omnipotencia de un Dios cruel y oscuro a bordo de la

máquina: del arma asesina en que convirtió su vehículo). El quiere llamar la atención no es sin razones.

Machismo: m. Ideología que considera al sexo masculino superior al femenino, lo que supone una marginación social de la mujer. || Actitud de prepotencia de los hombres respecto a las mujeres.

Feminismo: m. Movimiento social que defiende la emancipación (independencia) de la mujer, y su igualdad política, económica y jurídica respecto al hombre. || p. ext. Actitud personal de quien favorece esta emancipación.

Nos referimos al feminismo que en su afán de lograr sus objetivos termina por tener la misma actitud de prepotencia que el hombre machista.

Individualismo: m. Tendencia a afirmarse independientemente de los demás, a aislarse, a no formar parte de un grupo. || Actitud que favorece la iniciativa individual, la independencia y la autonomía del individuo respecto de la sociedad.

§ FILOS. Doctrina que considera al individuo como fundamento de la sociedad, de los valores morales o de una y otros.

Hedonismo: m. FILOS. Doctrina que, como el epicureísmo, hace del placer, moderado por la razón, el bien supremo.

Hablamos ya no específicamente del hedonismo, vale decir, de un placer regulado por la razón, sino de su condición llevada a un extremo donde lo que impera es el goce que no reconoce ningún límite moderador.

Esnobismo: m. Calidad de esnob. || Admiración afectada y excesiva por lo que está de moda.

La moda exige que la ropa cambie cada vez más rápido, que los automóviles sirvan menos tiempo, que un objeto sea viejo antes de entrar en el mercado porque hay otro que ya viene sustituyéndolo.

Lo fugaz (que con velocidad huye y desaparece) es un atributo (una propiedad) de la moda.

Utilitarismo: m. FILOS. Doctrina política y moral cuyo criterio básico es el de utilidad. m. FILOS. Doctrina política y moral cuyo criterio básico es el de utilidad. La utilidad como principio de la moral.

Sólo tendría valor lo que me da una utilidad personal.

Consumismo: m. Forma de inducción al consumo no necesario, propia del capitalismo, destinada a actuar como mecanismo de sostenimiento de una actividad productiva creciente.

Muchas necesidades son creadas artificialmente para que respondan a la oferta de la producción.

Infantilismo: m. Persistencia en la adolescencia o en la edad adulta de los caracteres físicos o mentales propios de la infancia.

§ ETOL. Conducta de algunos animales durante el cortejo, consistente en imitar actitudes o vocalizaciones propias de las crías de su especie. || MED. Detención del desarrollo de un individuo, debido a una insuficiencia endocrina o a una anomalía genética.

Hacemos referencia a la persistencia de ese carácter (signo) propio de la infancia que es el perverso-polimorfo. Del niño que no puede dejar de gozar con cuantos objetos y circunstancias se le presenten.

Por todo lo indicado lo que no hay concretamente es una auténtica promoción (impulso, desarrollo) del amor a la vida y a la libertad. El amor a la independencia no sustenta un individualismo a ultranza (ultranza: loc. adv. A muerte. || A todo trance, resueltamente.).

El amor a la vida y a la libertad incluye el amor al hombre y a la naturaleza.

Todos los valores thanáticos apuntados le dan coyuntura (articulación) a las consecuencias que a continuación expondremos:

- Negligencia: el descuido, omisión o la falta de aplicación de las normas sería una consecuencia directa de la falta de consideración del semejante como un partener con el que se debe mantener un vínculo afectivo y constructivo.
- Imprudencia: La no moderación en el comportamiento para adecuarlo a lo que es sensato o exento de peligro podría ser consecuente de la excesiva valoración de sí mismo y de sus cualidades espectaculares que no reconocen límites para actuar en consecuencia con los demás. Invade por ello los derechos del semejante avanzando sobre él a pesar del perjuicio que podría ocasionarle.
- Anomia: desconoce las normas establecidas o acordadas socialmente para el bien general porque instaaura las propias. Aquellas que construye en función de su valoración y beneficio propio.
- Impunidad: Queriendo sustraerse de las normas también intentaría evadirse de las sanciones que se asocian a su falta de cumplimiento. Con ello gozaría de la falta de castigo y podría mantenerse victorioso en su déspota (tirana, dictadora) modalidad de actuar por fuera de la ley.

## 8.5. ALCOHOLEMIA

La *Alcoholemia* es la cantidad de alcohol en sangre, medida como una concentración o relación entre alcohol y sangre, Ej.: gr. De alcohol por centímetro cúbico (cc.) de sangre.

El control de alcoholemia es un procedimiento sencillo en el cual se toma una muestra de aire expirado del conductor con un alcoholímetro el cual analiza la cantidad de alcohol contenido en dicho aire arrojando el resultado en un display contenido en el dispositivo.

- 1,50 gr/l es la medida numérica que nos pone ante la presencia de un conductor que ha ingerido suficiente alcohol como para haberle producido una íntegra embriaguez.
- Con una alcoholemia de 1.50 a 2.50 gr/l nos encontramos generalmente con conductores confundidos, agresivos, con falta de respuesta a diversos estímulos, incoordinación muscular y pérdida del juicio crítico.
- La Ley Nacional de Tránsito 24.449 (artículo 48) establece que queda prohibido conducir tipo de vehículo con una alcoholemia superior a 500 miligramos por litro de sangre (0.50 gr/l).
- Ya con una alcoholemia de 0.15 gr/l el conductor presenta disminuidos sus reflejos. Con una alcoholemia de 0.20 gr/l se produce una falsa apreciación de las distancias y con una alcoholemia de 0.30 gr/l el conductor suele subestimar la velocidad y puede presentar trastornos motores y un grado de euforia considerable. En general, los efectos del alcohol son directamente proporcionales a su nivel sanguíneo, a mayor nivel, más deterioro.
- Una alcoholemia de 2.50 a 3.50 gr/l produce estupor, coma e hipotermia.

*El Estupor* (del lat. Stupor, -oris) Es la disminución de la actividad de las funciones intelectuales, acompañada de cierto aire o aspecto de asombro o de indiferencia. || fig. Asombro, pasmo.

*El Coma* (del gr. Koma, sueño profundo) (MED.) Es el estado de sopor profundo, con abolición del conocimiento, la sensibilidad y la movilidad, que aparece en el curso de ciertas enfermedades o después de un traumatismo grave.

*La Hipotermia* (f. PATOL.) Es la disminución o descenso de la temperatura del cuerpo por debajo de los límites normales.