

o
u 7 y

8
o



La búsqueda de inmediatez en conductores y peatones argentinos. Una aplicación de la Teoría Fundamentada

Gabriel Escanés y Laura Andrea Bustamante

Universidad Siglo 21, Argentina. gaescanes@gmail.com; Gabriel.Escanés@ues21.edu.ar; lauraabus@gmail.com

Resumen. Este artículo aborda la problemática de los atropellos a peatones y choques entre vehículos en Argentina que ocurren como consecuencia de la adopción de conductas violatorias de las normas. El principal objetivo de este trabajo se enfocó en identificar y comprender la creencia central subyacente a dichos comportamientos riesgosos. Se propuso el empleo de una metodología cualitativa cuyo interés se centra en la interpretación de los hechos humanos. En este contexto, se desarrolló el procedimiento analítico propuesto por la teoría fundamentada. El artículo concluye con una reflexión acerca del sentido de improductividad que adquiere la circulación por la vía pública para los transeúntes. Esta creencia estructura los modos de desplazarse al representar una de las causas de la violación de normas.

Palabras clave: Creencias; atropellos; choques; normas; violación.

Search for immediacy in Argentinean drivers and pedestrians. An application of the Grounded Theory

Abstract. This paper addresses the issue about pedestrians run-over and collisions between vehicles in Argentina that occur as a result of the adoption of behaviors that violate the norms. The main objective of this work was focused on identifying and understanding the core belief underlying such risky behaviors. It was proposed the use of the qualitative methodology whose interest focuses on the interpretation of human events. In this context, the analytical procedure proposed by the grounded theory was developed. The article concludes with a reflection on the sense of unproductiveness that acquires the circulation on the public road for passers-by. This belief structures the ways of moving by representing one of the causes of the violation of norms.

Keywords: Beliefs; run over; collisions; norms; infringement.

1 Introducción

Los eventos viales que resultan en lesiones y muertes de los transeúntes representan uno de los problemas de salud pública más preocupantes en todo el mundo. Muchos países se encuentran en la necesidad de destinar recursos monetarios a la cobertura de costos vinculados con la creciente demanda de los servicios de atención a la salud. Se estima que cada nación destina entre el 1% y 3% del Producto Nacional Bruto (PNB) para atender a las personas que resultan heridas y muertas durante la circulación (Wijnen & Stipdonk, 2016).

En el mundo, mueren aproximadamente 1,25 millones de transeúntes y hasta 50 millones resultan heridos cada año. Si se considera el primer quindenio del Siglo XXI, la cifra de personas que fallecieron en situaciones de tránsito ha seguido una tendencia creciente. Los registros indican que pasó de representar la décima causa de mortalidad mundial en el año 2000, a ser la quinta en la actualidad (World Health Organization, 2015). En concordancia con la tendencia mundial, Argentina registró aumentos de la mortalidad vial en ese mismo periodo, en el que murieron anualmente 4.514 personas como consecuencia de atropellos a peatones y choques entre vehículos. Desde una perspectiva demográfica, en el trienio 2000-2002 la población argentina perdió siete meses de la esperanza de vida como consecuencia de las 3.902 muertes anuales acontecidas en ese periodo. Luego, en el trienio 2009-2011 el deceso de 4.953 personas en el tránsito implicó la pérdida de ocho

meses de esperanza de vida. Hacia el final del quindenio analizado, en el trienio 2013-2015 murieron 5.284 transeúntes ocasionando un leve crecimiento en la pérdida de años de vida (Escanés, 2018).

Las muertes ocurridas durante la circulación de las personas están asociadas con factores ambientales (como el clima), mecánicos (como el estado del vehículo) y humanos (conductas de los transeúntes). El factor humano hace referencia a múltiples conductas, que los peatones, pasajeros y conductores adoptan a la hora de conducirse, que incrementan la probabilidad de que éstos participen en atropellos y choques. En este sentido, la conducción a velocidades elevadas, excesivas o bajo la influencia de bebidas alcohólicas, la no utilización del cinturón de seguridad, o cualquier infracción a los códigos de circulación representan este tipo de comportamientos riesgosos. Se estima que éstos últimos intervienen en el 90% de las muertes ocurridas en el tránsito (Martos, Roa, Montoro González, & Tortosa, 2012).

Estas conductas riesgosas, y los comportamientos en general, pueden ser explicados a partir de la noción de “creencia”. En Argentina, la relación entre creencias y conductas violatorias de las normas de tránsito ha sido estudiada a partir de la perspectiva psicológica, sociológica y socio-semiótica (Bibian, 2008; Merlino, 2012; Toledo, 2012). El significado de creencia remite a tener algo por cierto o verdadero, sin conocerlo de manera directa o sin que esté comprobado o demostrado. Se trata de tener algo por verosímil o probable, de tener un hecho por existente y real. Según Villoro (2013), esta acepción de creencia implica tener un conjunto de expectativas que regulan las relaciones del sujeto con el mundo que lo rodea. En este sentido, la creencia opera como una guía de posibles conductas que pone en situación a un sujeto, es decir, lo dispone a responder de determinadas formas y no de otras, ante las más variadas circunstancias. Así, por ejemplo, si un conductor cree que, en momentos previos a la conducción de un vehículo, las restricciones o prohibiciones sobre el consumo de alcohol son ilegítimas, estará dispuesto a beber alcohol inmediatamente antes de conducir o, incluso adoptar este tipo de comportamiento durante la conducción, entre otras conductas. Su creencia acerca de la ilegitimidad de las normas explica esas acciones que, sin dicha creencia, serían incoherentes.

En función de la relación explicativa que existe entre las creencias y las conductas, donde las primeras representan las condiciones iniciales necesarias para que las segundas ocurran, se planteó el siguiente interrogante central que orientó esta investigación: ¿Qué creencia subyace a los comportamientos transgresores de las normas de tránsito en Argentina? Para responder esta pregunta de investigación, se adoptó la propuesta de Villoro, quien define a la creencia como “un estado disposicional adquirido que causa un conjunto coherente de respuestas y que está determinado por un objeto o situación objetiva aprehendido” (2013, p. 71). Desde este enfoque teórico, el objetivo central de esta investigación se centró en identificar y analizar la creencia central que subyace a las conductas de riesgo adoptadas por transeúntes argentinos. En el próximo apartado, referido a los aspectos metodológicos, se presenta un esquema acerca del procedimiento de análisis propuesto.

2 Métodos

2.1 Paradigma de investigación

Como parte del paradigma constructivista (Ruiz Olabuénaga, 2012), se aplicó una metodología cualitativa que, se caracteriza por: (a) el modo en que el mundo es comprendido y producido desde la perspectiva de los participantes, sus sentidos, experiencia y conocimientos, (b) ser interpretativa, inductiva, multimetódica y reflexiva, y (c) descubrir y desarrollar teorías fundamentadas empíricamente (Vasilachis de Gialdino, 2006). Como explica Vieytes (2004), la investigación cualitativa es valorable al problematizar el modo en que los individuos y grupos sociales constituyen

e interpretan a la sociedad. En este sentido, Denzin y Lincoln (2012) expresan que los estudios cualitativos se realizan en los ámbitos donde ocurren los fenómenos estudiados, intentando hacer sentido o interpretando dichos fenómenos en función de los sentidos que atribuyen los mismos actores.

El propósito de la investigación cualitativa apunta a interpretar los significados que los individuos le atribuyen a sus experiencias y comprender las “estructuras conceptuales complejas” que representan la base de las prácticas, ideas y creencias de las personas bajo estudio. En este trabajo particular, el enfoque cualitativo permitió identificar y analizar creencias que subyacen a las conductas de riesgo que adoptan los transeúntes en Argentina.

Los datos fueron clasificados, estructurados y analizados mediante una investigación de tipo exploratoria, cuya flexibilidad permitió emplear diversas alternativas interpretativas al momento de identificar dimensiones y categorías de análisis (Vieytes, 2004).

2.2 Técnica e instrumento de recolección de datos

Para la recolección de datos se realizaron entrevistas en profundidad, en las que se reúnen un entrevistador y un entrevistado en un ambiente que propicia la conversación. Las condiciones ambientales de la entrevista posibilitó al investigador comprender significados, perspectivas y definiciones de los transeúntes acerca de los modos de circulación (Robles, 2011; Vieytes, 2004). Se utilizó una guía de pautas, como instrumento de recolección de datos, que consta de un conjunto de áreas de indagación. Merlino (2009), señala que es un elemento que contiene los grandes tópicos o áreas temáticas que el entrevistador introduce, en diálogo con el entrevistado, para propiciar la construcción discursiva que permita dar cuenta de la subjetividad de éste último.

2.3 Universo de estudio y procedimiento muestral

La población de estudio estuvo compuesta por hombres y mujeres, de 18 a 65 años de edad, residentes en Argentina, que fueran conductores habituales de vehículos a motor. La selección de sujetos que fueron incluidos en el estudio se realizó mediante un procedimiento no probabilístico en el que intervinieron criterios de preferencias de acuerdo con los objetivos de investigación. Se aplicó un muestreo intencional con modalidad teórica, dado que no se determinó de antemano el número de sujetos a incluir en la muestra. Se trata de seleccionar sujetos considerando criterios que combinan las instancias de recopilación y análisis de datos (Bryman, 2012; Saunders et al., 2018) Así, a medida que fue avanzando la investigación, se fueron seleccionando nuevos conductores a fin de captar la heterogeneidad de la población y enriquecer los hallazgos. El procedimiento de muestreo concluyó como consecuencia de la saturación teórica, donde la recolección de entrevistas adicionales está determinada por el desarrollo de categorías y la teoría emergente (Corbin & Strauss, 2015; Vieytes, 2004). La muestra final del trabajo estuvo compuesta por 37 personas.

2.4 Análisis de datos

Se aplicó el análisis propuesto por la teoría fundamentada, que permite la generación teórica a partir del discurso de los propios transeúntes, quienes adoptan conductas riesgosas y/o violatorias de las normas de tránsito a la hora de desplazarse por la vía pública (Glaser & Strauss, 1967). Se tomaron en cuenta las normas que regulan la circulación de los transeúntes en Argentina, con especial atención a la normativa de las jurisdicciones donde residen los entrevistados (Ley 24.449, 1995; Ley 26.363, 2008; Ordenanza 9.981, 1998). El procedimiento comenzó a partir de la codificación abierta, en la que los acontecimientos, objetos o acciones/interacciones descritos en las transcripciones de las entrevistas se conceptualizan. Estos fenómenos son ideas analíticas pertinentes que emergen de los datos y se agrupan en función de propiedades en común. Dichas categorías se relacionaron con sus subcategorías mediante la llamada codificación axial, dado que los

datos se estructuran alrededor de un eje de una categoría. Para ello, el analista busca relacionar la estructura (condiciones que establecen el escenario o circunstancias en las que se sitúan los aspectos relevantes de un fenómeno o categoría) con el proceso (acción/interacción de los entrevistados ante los aspectos relevantes de un fenómeno o categoría). Así, la relación de la estructura con el proceso surge a partir de los llamados paradigmas, que son esquemas o perspectivas organizativas para ordenar los datos. Por último, mediante la codificación selectiva, se descubrió la categoría central o medular del trabajo de investigación (Corbin & Strauss, 2015). Todo el proceso de codificación se llevó a cabo mediante el software Atlas.Ti 7, que permitió sistematizar el análisis cualitativo (Friese, 2014).

Como se mencionó en el apartado anterior, las creencias son estados de disposición a actuar. Según Villoro (2013), las disposiciones no son observables y representan el estado en que un objeto tiene que estar para que, ante determinadas circunstancias observables (antecedentes) se produzcan determinadas conductas observables (consecuentes). Estas conductas son respuestas que el “sujeto” considera adecuadas dentro del rango de las alternativas posibles. Las disposiciones se expresan en una serie de enunciados hipotéticos, con la siguiente forma: “si el sujeto está en la circunstancia (C_1), se comportará como (X_1). Así, por ejemplo, observamos que, dadas determinadas circunstancias de golpe o presión, el vidrio se rompe. Para explicarlo, suponemos que el vidrio tiene una propiedad que llamamos “fragilidad” que no forma parte de los comportamientos observables. A partir de los enunciados hipotéticos, se deriva la creencia en que “el vidrio es frágil”.

Las disposiciones son propiedades intrínsecas del objeto sin las cuales no se daría el hecho al que se refiere el consecuente. Los hechos señalados como antecedentes en los enunciados condicionales, son condiciones necesarias, pero no suficientes, para dar lugar a los comportamientos consecuentes. Luego, es preciso añadir otra condición inicial “la disposición a...” (esto es la creencia) que no forma parte de los antecedentes y tampoco de los consecuentes. El estado de disposición precede a las circunstancias y conductas y subsiste después de ellas.

3 Resultados

Uno de los aspectos emergentes más relevantes de este trabajo está relacionado con la cuestión del tiempo y los modos de transitar. Cuando los participantes de este estudio fueron indagados sobre sus experiencias al movilizarse por la vía pública y, más específicamente, sobre sus vivencias en torno a la violación de normas de tránsito, sus respuestas se estructuraron a partir de la significación del tiempo destinado a la circulación. En sus discursos, los desplazamientos por la vía pública fueron valorados en función de la inmediatez, es decir, de la ausencia de demoras, esperas prolongadas o tardanzas. Peatones y conductores circulan de modo que se encuentran en una permanente búsqueda de la inmediatez, lo que acarrea la adopción de conductas riesgosas e incluso, prohibidas por el marco normativo establecido en la legislación vigente. Para explicar este tipo de comportamientos resultó fundamental identificar la creencia central que subyace los modos de circular. Para ello, se reconstruyeron los enunciados hipotéticos que surgen de reconocer las circunstancias (observables) donde tienen lugar los comportamientos (observables) desviados respecto de la norma. Para ejemplificar y dar cuenta de estos aspectos observables, se presentan el siguiente fragmento de entrevista:

“...hay algunas avenidas principales que, por ahí, no están sincronizados los semáforos. Eh..., viste que vos siempre agarras la onda verde, que por lo general son 55 km/h. Y agarras la onda verde, entonces vos vas. Vos sabes que, a 55 km/h pasas en verde. Por ahí sí, te podés trabar en uno. Pero hay avenidas en las que están mal sincronizados,

entonces la gente que ya sabe... o te das cuenta al tercer semáforo, ya en el cuarto le metes a fondo [el pie en] el acelerador para llegar al [semáforo] que sigue y no comerte ese semáforo..." Pablo, 24 años, conduce automóvil particular.

En la cita se observa que, dadas determinadas circunstancias de deficiencia o ausencia de coordinación entre semáforos de una vía, el entrevistado opta por superar el límite máximo de velocidad regulado en el artículo 82 de la ordenanza municipal de la ciudad de Córdoba (Ordenanza 9.981, 1998). Desde la perspectiva analítica de las creencias propuesta por Villoro (2013), para explicar estas conductas, es necesario atribuirle una característica o propiedad al transeúnte que no sea posible observar de manera directa y torne coherente la conducta con la situación dada. En este sentido, es posible atribuirle al entrevistado un estado de impaciencia, que no forma parte ni de la situación específica ni de los comportamientos observables. Esto es, el conductor está impaciente, aunque no se encuentre frente a detenciones en semáforos descoordinados.

La impaciencia refiere a una sensación de intranquilidad que se produce como consecuencia de la percepción de tardanzas, esperas prolongadas o demoras en la circulación. Se trata de una sensación que dispone a los transeúntes a la violación de diferentes normas de tránsito. Para los entrevistados, la impaciencia es un estado que responde al interés de evitar la tardanza en la circulación o, en caso de que no sea posible, al menos reducirla a una mínima expresión. En este sentido, es considerada como uno de los factores determinantes en la adopción de conductas riesgosas y violaciones de las normas vigentes (Naveteur, Cœugnet, Charron, Dorn, & Anceaux, 2013; Wong, Chung, & Huang, 2010).

En los discursos de los entrevistados, la impaciencia aparece como una sensación que se experimenta cuando los transeúntes interpretan que el tiempo disponible para desplazarse de un lugar a otro, resulta escaso en relación al tiempo necesario para llegar al destino, producidas por determinadas condiciones de tránsito. Esta "indisponibilidad" del tiempo para desplazarse de un lugar a otro, es decir, la imposibilidad de los sujetos para controlarlo o dominarlo, genera una intranquilidad que dispone a la adopción de conductas violatorias. Como puede observarse en el siguiente fragmento de una entrevista, dadas determinadas circunstancias de ejecución de múltiples obligaciones laborales, el entrevistado decide estacionar en lugares cercanos a su destino, aunque estén prohibidos por el artículo 75 de la ordenanza municipal (Ordenanza 9.981, 1998).

"...por ahí... por viveza, uno puede llegar a no respetar la [señal] de prohibido estacionar... pero lo mismo, yo trato de no hacerlo... no por la norma en sí, sino por miedo a una multa. Pero, por ahí lo hago por lo que yo te expliqué que era mi trabajo. Tengo que estar de lado a lado durante el día, por ahí el tiempo no me da para dejar el auto en una cochera y tener que caminar dos cuadras hasta un cliente, después volver y después hacer lo mismo con otro cliente a diez cuadras..." Nicolás, 30 años, conduce automóvil particular.

Aquí, estacionar el vehículo a 200 metros del destino y caminar esa distancia de manera recurrente en una jornada, se percibe como una demora que resulta inconveniente para desarrollar una mayor cantidad de actividades laborales. Como señalan Rastegary y Landy (1993), en situaciones como estas, el sujeto transita bajo una presión de tiempo, dado que el período necesario para recorrer un camino y llegar a cada uno de los destinos de interés es mayor al tiempo que el mismo sujeto percibe como disponible para dicha tarea. En la medida que los transeúntes se disponen a realizar mayor cantidad de actividades en una misma jornada, la circulación bajo presión de tiempo se vuelve cada vez más intensa y, en consecuencia, es mayor la propensión a violar las normas de tránsito (McKenna, 2005).

La circulación bajo presión de tiempo pone de manifiesto la doble valoración que estructura las conductas violatorias de las normas. Para los transeúntes no es lo mismo el tiempo dedicado a la circulación, que el tiempo empleado en otras actividades que se presentan como extrínsecas al tránsito peatonal y vehicular. Los momentos de ambas actividades mantienen una relación jerárquica donde el periodo destinado a la circulación, adquiere un sentido secundario o subordinado a la duración de actividades externas al tránsito. Así, por ejemplo, el lapso que el entrevistado citado anteriormente destina a la cobranza por el servicio prestado a diversos clientes es interpretado como elemento primordial, a partir del cual, se ajusta el tiempo que se destina al desplazamiento y no a la inversa.

La jerarquía que ordena el periodo destinado a las actividades intrínsecas y extrínsecas al tránsito se presenta, además, cuando peatones o conductores postergan el momento inicial de su desplazamiento, aunque deban cumplir con un límite horario de las actividades ajenas a la circulación. En este sentido, dicho límite se establece como un aspecto incontrolable para el propio transeúnte, como, por ejemplo, tener que asistir a una clase universitaria con un horario establecido, llegar a un turno médico, ingresar a un banco previo al cierre del horario de atención al público, etc. En el siguiente fragmento, se observa un ejemplo de lo antedicho:

“...me pasa cuando salgo a la mañana. Yo entro [a trabajar] a las 7:30 [am] y salgo con poco tiempo. Salgo de mi casa a las 7:10, 7:15. Depende si me quedo a dormir 5 minutos más. Si salgo 7:20, se vuelve una locura manejar. Una locura por el estrés, no solamente [la intensidad] del tránsito, sino también estrés de que llego tarde a trabajar. Por ahí, quiero disminuir o evitar la tardanza manejando rápido. Entonces sí, a veces en alguna avenida o en el barrio voy manejando muy rápido, lo cual no está bueno...” **Julia, 25 años, conduce automóvil particular.**

Aquí se observa que, dadas determinadas circunstancias de retraso en el inicio de la circulación debido a la prolongación de una actividad extrínseca al tránsito, la entrevistada decide superar el límite máximo de velocidad permitido (Ordenanza 9.981, 1998). Al posponer el comienzo del recorrido desde su vivienda hacia su trabajo, la entrevistada se enfrenta a la decisión de: a) ajustar (incrementar) la velocidad de su recorrido excediendo los límites normativos para cumplir con el horario de ingreso laboral, o b) mantener su velocidad dentro de los límites permitidos e ingresar a trabajar más tarde. En el discurso de la entrevistada no aparece la posibilidad de salir con mayor anticipación desde su vivienda, conducir a velocidades permitidas e ingresar en el horario debido a su actividad laboral. Cabe aclarar que los participantes del estudio manifestaron establecer esta jerarquización, aun cuando el límite horario de las actividades extrínsecas al tránsito no se presenta de manera estricta como, por ejemplo, cuando asisten a una reunión con amigos, donde el horario acordado de encuentro es más flexible.

La sensación de intranquilidad en la circulación vial no sucede exclusivamente ante la valoración hecha por transeúntes sobre la escasez del tiempo disponible. El estado de impaciencia es vivenciado, además, cuando peatones y conductores advierten obstáculos a lo largo de sus recorridos. Esto se ve, especialmente, cuando la concentración de transeúntes, en un momento dado, satura la capacidad de una vía, es decir, excede el número máximo de personas que puede atravesar un camino, durante un período de tiempo, bajo determinadas condiciones (Transportation Research Board: National Research Council, 2016). A medida que la concentración de transeúntes se acerca al límite máximo de la capacidad de una vía, se generan congestionamientos de tránsito que los transeúntes perciben como impedimentos a la circulación inmediata. Así, el congestionamiento se produce no sólo como consecuencia de la (in)capacidad de una vía, sino también del horario en el que tiene lugar la circulación. De esta manera, el horario actúa como determinante en la

simultaneidad de las necesidades que múltiples transeúntes enfrentan al momento de circular por un mismo espacio. En este sentido, el congestionamiento hace que las vías de circulación sean inaccesibles, lo que implica un incremento de la duración del recorrido. A continuación, se presenta un ejemplo de lo antedicho, donde se observa que, dadas determinadas circunstancias de congestionamiento de tránsito, la entrevistada decide superar el límite máximo de velocidad permitido luego de atravesar la zona saturada de transeúntes (Ordenanza 9.981, 1998).

“...yo, generalmente debería... si saliera más temprano eh, las calles estarían menos transitadas. Pero salgo a trabajar en un horario que es bastante pico, porque es un horario en que las madres llevan los chicos al colegio, donde todo el mundo entra a laburar y todo el mundo va hacia el centro. Entonces, hay muchísimo tránsito, la gente está muy nerviosa, mucho bocinazo. Te demoras porque hay mucho tránsito, entonces cuando pasas por zonas donde hay menos tránsito, aceleras para no llegar tarde...”
Eliana, 32 años, conduce automóvil particular.

Si bien se trata de una conducta indebida, desde su perspectiva, la violación de esta norma es interpretada como una estrategia adecuada para afrontar las demoras ocasionadas por la inaccesibilidad de las vías. Es decir, la conducta desviada respecto de la norma durante una parte del recorrido cumple una función compensatoria respecto de las tardanzas ocasionadas por el congestionamiento vehicular.

Además de la obstaculización que los transeúntes perciben como consecuencia del volumen de tránsito en una determinada vía, los participantes de este estudio reconocieron otros impedimentos a la inmediatez. En sus discursos, surgió el modo de conducirse de otras personas como un aspecto entorpecedor a la hora de desplazarse de un lugar a otro. Esto se puede apreciar cuando la velocidad a la que circulan otras personas es menor a la propia, como puede observarse en el siguiente ejemplo:

“...eso también me embola. Mucha gente maneja así. Me pasó el otro día, que iba por la Duarte Quirós, y un auto [atrás] pegado a mí. Y al de adelante mío iba despacio y no lo podía pasar porque venían muchos autos por el otro carril. Se le ocurrió estacionar [al conductor de adelante], no puso ni balizas. Yo casi choco y encima, casi me choca el de atrás mío...”
Marcela, 37 años, conduce automóvil particular.

Aquí, se observa que, en circunstancias donde el conductor del vehículo ubicado inmediatamente adelante por la misma vía, circula a menor velocidad que la propia y no es posible sobrepasarlo, la conductora circulará a una distancia menor de la prudente del vehículo que la precede. Esta falta es señalada en el artículo 48 de la Ley Nacional de tránsito (Ley 26.363, 2008), en la que se afirma que la distancia de seguridad mínima requerida entre vehículos que circulan por un mismo carril, es aquella que resulte prudente teniendo en cuenta la velocidad de marcha y las condiciones de la calzada y del clima, y que resulte de una separación en tiempo de por lo menos dos (2) segundos.

Los modos de conducirse de otras personas se perciben como entorpecedores, además, cuando los conductores demoran en iniciar la marcha luego de una detención ante semáforos en rojo o, incluso, cuando no la inician de manera anticipada a la luz verde. El siguiente ejemplo ilustra lo antedicho:

“...y la aceleración en la que se vive. Es decir, todo el mundo está apurado. Todo el mundo toca bocina. Todo el mundo quiere que avances antes de que se ponga en verde, porque quiere que estés viendo que el otro [semáforo] ya se puso en rojo, para que vos

avances, porque ya te están tocando bocina si estas adelante...” Norma, 45 años, conduce automóvil particular.

En estos casos se observa que, en una intersección regulada por semáforos, dadas determinadas circunstancias donde el conductor ubicado en la primera fila no arranca anticipadamente, los conductores ubicados por detrás utilizarán la bocina para advertir sobre la demora. Ese tipo de advertencia está prohibida por el artículo 74 de la legislación vigente (Ordenanza 9.981, 1998).

Los comportamientos desviados de las normas mencionados en este artículo, por variados que se presenten, comparten una característica en común: su ocurrencia tiene lugar en contextos donde los peatones y conductores interpretan que sus recorridos trascurren con tardanzas. Esta valoración acerca del tiempo destinado a los desplazamientos por la vía pública permitió reconstruir una serie de enunciados hipotéticos que expresan las circunstancias en que los transeúntes violan determinadas normas de tránsito. Por razones de claridad, estas situaciones deben clausurarse en un determinado límite, aunque cabe mencionar que no se agotan en las identificadas en esta investigación.

Las violaciones de las normas analizadas ocurren como consecuencia del sentido de tardanza que adquiere el tiempo que se destina al desplazamiento. Dicha tardanza genera una sensación de impaciencia o intranquilidad en los propios transeúntes que los dispone a la adopción de estos comportamientos riesgosos, en lugar de otros. La impaciencia producida por demoras en el recorrido de un transeúnte justifica, desde su punto de vista, su creencia en torno al tiempo destinado a la circulación. Lo creído, por los participantes de este estudio, es que el tiempo destinado al tránsito es improductivo. Es decir, su interpretación de que la circulación puede presentarse (es probable) o se presenta (es cierto) con demoras, le garantiza al transeúnte que ese período no es productivo.

Crear que el tiempo en el tránsito es improductivo significa, para los transeúntes, que la improductividad es un hecho, que ocurre en el mundo que lo rodea. Por lo tanto, esta creencia implica que el sujeto se forme una serie de expectativas que regulan su modo de circular por la vía pública. Es decir, la improductividad funciona como una regla o guía de acción que pone en situación al transeúnte, lo dispone a adoptar ciertas conductas violatorias, en vez de comportamientos considerados dentro del marco normativo vigente. Los propios transeúntes establecen, como regla, que todo desplazamiento debe transcurrir con inmediatez, sin tardanza. Si esto no ocurre, surgen expresiones de los usuarios de la vía pública como “no quiero perder el tiempo”, “hay que evitar llegar tarde”, “no tiene sentido esperar más tiempo” y “hay que aprovechar el tiempo”.

El sentido de productividad que adquiere la cuestión del tiempo en el tránsito opera como elemento estructurante de los modos de circulación. Por lo tanto, los transeúntes buscan lograr la máxima eficiencia posible al desplazarse por la vía pública, evitando o reduciendo las demoras o esperas prolongadas. Así, el incumplimiento de las normas representa una estrategia que cumple al menos una de las siguientes funciones: a) compensatoria, cuando se busca revertir la demora, b) evitación, cuando se persigue impedir la presencia de obstáculos a la inmediatez y c) conveniente o útil, cuando se pretende obtener un provecho o beneficio.

4 Discusión

La creencia sobre la improductividad del tiempo de circulación en el tránsito opera como institución informal que contradice a las normas formales. Como señalan Helmke y Levitsky (2004), las instituciones informales como reglas socialmente compartidas, usualmente no escritas, que son creadas, comunicadas y aplicadas fuera de los canales oficialmente sancionados. Mientras que, en contraste, las formales son creadas, comunicadas y aplicadas a través de canales ampliamente

aceptados como oficiales. Desde esta perspectiva, la estructuración de las conductas en el tránsito responde al sostenimiento de un doble esquema normativo en el que conviven reglas que no son coherentes entre sí o, dicho de otro modo, que se contradicen. Como sugieren Beramendi y Zubieta (2018), este conflicto normativo refleja la tensión entre las instituciones formales y las sociales, en donde las primeras intentan lograr la convivencia social mediante la autoridad competente, mientras que las segundas promueven el incumplimiento de aquellas. Así, el tránsito en Argentina se enmarca en un sincretismo normativo donde coexisten las creencias de los transeúntes y la autoridad institucional. Lejos de un entorno armonioso, esa coexistencia se plantea en términos de discusión de poder para regular la conducta de los transeúntes. Es decir, la creencia sobre la improductividad en el tránsito disputa la posesión del poder con las normas formales.

Referencias

- Beramendi, M., & Zubieta, E. (2018). The factorial validation of the Normative System Perception Scale: a proposal to analyze social transgression. *Acta Colomb.Psicol*, 21(1), 260–270. <https://doi.org/10.14718/ACP.2018.21.1.11>
- Bibian, D. (2008). *Psicología vial - ¿Qué tipo de conductor soy?* Buenos Aires: Biblos.
- Bryman, A. (2012). *Social research methods*. Oxford University Press, 4th ed. <https://doi.org/0199588058>
- Corbin, J., & Strauss, A. (2015). *Basics of Qualitative Research: Techniques and Procedures for Developing Grounded Theory* (4 edition). Los Angeles: SAGE Publications.
- Denzin, N. K., & Lincoln, Y. S. (2012). *The Landscape of Qualitative Research*. London: SAGE Publications.
- Escanés, G. (2018). *Conductas riesgosas subyacentes en la mortalidad vial de Argentina y Chile durante el periodo 2000-2015*. Universidad Nacional de Córdoba.
- Friese, S. (2014). *Qualitative Data Analysis with ATLAS.ti* (Second edi). London: SAGE Publications Ltd.
- Glaser, B. G., & Strauss, A. L. (1967). *The Discovery of Grounded Theory: Strategies for Qualitative Research* (Vol. 1). New Jersey: Aldine Transaction. <https://doi.org/10.2307/2575405>
- Helmke, G., & Levitsky, S. (2004). Informal Institutions and Comparative Institutions Informal: A Research Politics Agenda. *Perspectives on Politics*, 2(4), 725–740. <https://doi.org/https://doi.org/10.1017/S1537592704040472>
- Ley 24.449. (1995). Ley de Tránsito. *Boletín Oficial de La República Argentina N° 28.080*, 10 de Febrero de 1995. Argentina.
- Ley 26.363. (2008). Ley de tránsito y seguridad vial. *Boletín Oficial de La República Argentina N° 31.395*, 9 de Abril de 2008. Argentina.
- Martos, F. J., Roa, J. M., Montoro González, L., & Tortosa, F. (2012). Los conductores re-examinados: El transcurso del tiempo deteriora significativamente los conocimientos de los conductores. *Revista Latinoamericana de Psicología*, 44(3), 83–94.
- McKenna, F. P. (2005). What shall we do about speeding-education? In G. Underwood (Ed.), *Traffic and transport psychology : theory and application : proceedings of the ICTTP 2004* (pp. 521–528). Oxford: Elsevier. Retrieved from <https://trid.trb.org/view/763022>

- Merlino, A. (2009). *Investigacion cualitativa: en las ciencias sociales*. Buenos Aires: Cengage Learning Editores S.A. de C.V.
- Merlino, A. (2012). *Investigación cualitativa y análisis del discurso. Argumentación, sistemas de creencias y generación de tipologías en el estudio de la producción discursiva*. Buenos Aires: Biblos.
- Naveteur, J., Cœugnet, S., Charron, C., Dorn, L., & Anceaux, F. (2013). Impatience and time pressure: Subjective reactions of drivers in situations forcing them to stop their car in the road. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 18, 58–71. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2012.12.008>
- Ordenanza 9.981. (1998). Código de tránsito - Código sobre uso de la vía pública. *Boletín Municipal N° 2.143*, 20 de Noviembre de 1998.
- Rastegary, H., & Landy, F. J. (1993). The Interactions among Time Urgency, Uncertainty, and Time Pressure. In O. Svenson & A. J. Maule (Eds.), *Time Pressure and Stress in Human Judgment and Decision Making* (pp. 217–239). https://doi.org/10.1007/978-1-4757-6846-6_15
- Robles, B. (2011). La Entrevista en profundidad: Una técnica útil dentro del campo antropofísico. *Cuicuilco*, 18(52), 39–49.
- Ruiz Olabuénaga, J. I. (2012). *Metodología de la investigación cualitativa. Metodología de la investigación cualitativa* (5ª). Bilbao: Universidad de Deusto.
- Saunders, B., Sim, J., Kingstone, T., Baker, S., Waterfield, J., Bartlam, B., ... Jinks, C. (2018). Saturation in qualitative research: exploring its conceptualization and operationalization. *Quality & Quantity*, 52(4), 1893–1907. <https://doi.org/10.1007/s11135-017-0574-8>
- Toledo, R. L. (2012). *Sociología del tránsito*. (Colegio de Sociólogos de la Provincia de Buenos Aires, Ed.). La Plata: Al Margen.
- Transportation Research Board: National Research Council. (2016). *Highway Capacity Manual: A guide for multimodal mobility analysis* (6th Editio). Washington, D.C., D.C.
- Vasilachis de Gialdino, I. (2006). La investigación cualitativa. In *Estrategias de investigación cualitativa* (p. 277). Buenos Aires: GEDISA.
- Vieytes, R. (2004). *Metodología de la investigación en organizaciones, mercado y sociedad: epistemología y técnicas*. Editorial de las Ciencias.
- Villoro, L. (2013). *Creer, Saber y Conocer*. (2ª edición). México: Siglo XXI.
- Wijnen, W., & Stipdonk, H. (2016). Social costs of road crashes: An international analysis. *Accident Analysis & Prevention*, 94, 97–106. <https://doi.org/10.1016/J.AAP.2016.05.005>
- Wong, J. T., Chung, Y. S., & Huang, S. H. (2010). Determinants behind young motorcyclists' risky riding behavior. *Accident Analysis and Prevention*, 42, 275–281. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2009.08.004>
- World Health Organization. (2015). *WHO | Global status report on road safety 2015*. WHO. World Health Organization. Retrieved from http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/en/