

VIOLENCIA SOCIAL Y MOVILIDAD HUMANA: EL CASO DE LA CULTURA VIAL COSTARRICENSE

LIC. ADRIANA SÁNCHEZ LOVELL¹

La presente ponencia se basa en la investigación titulada *Dimensiones socioculturales del malestar vial en Costa Rica*. Esta se encuentra en etapa intermedia y es realizada en el Instituto de Investigaciones Sociales de la Universidad de Costa Rica.

Para esta ocasión se hace referencia a un fragmento de la investigación, en la que se discutirá específicamente la violencia que caracteriza la cultura vial costarricense. Los tres ejes que caracterizan dicho abordaje son: la interacción hostil entre conductores y las reglas sociales en que se basa, la cultura de la impunidad, misma que corresponde al ejercicio de la violencia sin consecuencias, y el análisis del discurso de los medios de comunicación masiva sobre los accidentes de tránsito, mismos que se considera, alimentan la violencia simbólica.

Descriptor temático: violencia social, aspectos jurídicos, relaciones sociales, medios de comunicación masiva, accidentes de tránsito.

INTRODUCCIÓN

Dimensiones socioculturales del malestar vial en Costa Rica es una investigación que interroga a los factores socioculturales subyacentes a la conducción temeraria, así como a la violencia social que se escenifica en las vías costarricenses. En este, el

¹ Psicóloga, docente de la Escuela de Psicología e investigadora, del Instituto de Investigaciones Sociales, Universidad de Costa Rica.

abordaje de la violencia social en el ámbito vial, tiene tres ejes principales: el análisis del discurso noticioso de los medios televisivos, la determinación e interpretación de los modos de relación hostil entre transeúntes y el análisis de expedientes judiciales por homicidio y lesiones culposas.

1. ANÁLISIS DE LOS MODOS DE RELACIÓN HOSTIL ENTRE CONDUCTORES Y CONDUCTORAS

Los *modos de relación hostil*, constituye la categoría teórico-metodológica para el abordaje de la violencia que se escenifica en las vías, la cual es comprendida desde la perspectiva teórica del construccionismo social.

El estudio de la hostilidad se enmarca dentro de los modos *emocionales de relación cultural*, que desempeñan papeles al interior de escenarios más amplios. Según Gergen (1996), un modo relacional hostil puede responder a dos reglas culturales, la primera consiste en imperativos morales, como la ley de reciprocidad: si se es hostil se responde hostilmente, mientras que la segunda constituye la ley de la retribución: si alguien es hostil sin razón que lo justifiquen, esta persona deberá ser castigada en función del agravio cometido, de modo que, no basta que un individuo determinado compense el producto de su hostilidad, sino que el mismo debe someterse a un accionar punitivo.

Muy a menudo los niveles de hostilidad crecen conforme aumentan las pautas agresivas, ante tal panorámica se espera determinar si las reglas culturales antes mencionadas permiten dar cuenta de las pautas de interacción hostil de las vías costarricenses, pues dichas leyes han sido utilizadas predominantemente para comprender tales patrones en el contexto de los países más industrializados. De esta forma, ante una potencial insuficiencia de estas herramientas teóricas, la investigación se abocará a la determinación de aquellas reglas que mejor describan las pautas de interacción hostil en la cultura vial costarricense.

La metodología consiste en realizar observación no participante del comportamiento vial de los conductores en algunas de las rutas más transitadas y las rutas de mayor peligro del país.² La observación no participante tiene como objetivo determinar cómo se construyen las pautas de interacción y de comunicación entre conductores, cuando median conductas agresivas.

A partir de esto, se determinan categorías y se diseña un instrumento de entrevista tipo cuestionario³ en el que se estudia mediante narrativas, cómo se alimentan y retroalimentan estas pautas de interacción hostil en la sociedad, - por ejemplo, mediante intercambios entre pares y de padres a hijos. Además se busca dar cuenta de la construcción de subjetividades de quienes participan de estos juegos peligrosos y violentos. En este punto sobre la construcción de subjetividades, podríamos incluir algunas categorías y referencias del Análisis Foucaultiano de Discurso, en el cual la subjetivación, constituye una categoría esencial. Para ello: Arribas-Ayllon, M. y Walkerdine, V. (2008).

Surge por su parte, la pregunta respecto al lugar que ocupa la conducta temeraria dentro de la dinámica de atrapamiento o aprisionamiento en relaciones violentas que se ejercen contra sí mismo y contra el otro, mismas que muchas veces sin ser deseadas son repetidas. Pese al hecho de existen personas para quienes las calles son un sitio de descarga de agresividades reprimidas, o buscan en las vías su propio entretenimiento individualistamente a costa del otro (por ejemplo, obstrucción del paso de otros conductores, acelerar contra peatones, competencias de velocidad peligrosas, etc.). Habría que argüir en este sentido, que la conducción temeraria comporta los rasgos por antonomasia de una manifestación de la conducta violenta.

Sabido es que las personas realizan proyecciones respecto al ¿qué hacer?, ¿el qué dirán?, ¿el qué podría pasar? A propósito de lo anterior, Gilligan (1982) distingue

² Dichas rutas se seleccionaron a partir de los resultados de entrevistas realizadas a policías de tránsito y a estadísticas de Cosevi (2007) relativas a muerte en las carreteras.

³ Las entrevistas se aplican a dos muestras de conductores, una con antecedentes de múltiples infracciones y/o delitos culposos a raíz de un accidente de tránsito y por su parte a conductores que no tengan esta característica, esto con el fin de efectuar un estudio comparativo entre estos y que a su vez haga una distinción por género.

entre quienes toman como principio ético las relaciones con los demás y aquellos para quienes es primordial la no interferencia con el otro. De esta forma, se determinó la importancia de analizar la resolución de dilemas morales respecto a la conducta de manejo temerario, tomando como eje de análisis tres tiempos: el antes, el durante y el después, a saber, ¿qué ocurrió?, ¿qué pasa? y ¿qué pasará?

La entrevista presenta cuatro dilemas morales respecto a conducta temeraria, dos de estos se refieren a la alta velocidad y los otros dos al consumo de alcohol. A lo largo de la misma se indaga cómo creen los conductores que se debe responder a la agresión del otro, y qué consecuencias consideran que debe afrontar quien se comporte hostilmente. Cabría diferenciar los juicios que se hacen hacia los otros, de la evaluación sobre el propio comportamiento.

Así como puede darse un atrapamiento en relaciones violentas, puede generarse habituación al ejercicio de la conducta temeraria. Se considera que la exposición al riesgo y a la conducta temeraria está atravesada por la socialización de género. Costa Rica está por encima del promedio latinoamericano, europeo y mundial respecto a las tasas de muerte de hombres frente mujeres a causa de lesiones provocadas por accidentes de tránsito. En Costa Rica los hombres jóvenes tienen más fracturas óseas (Solís, 2007) y mayores tasas de muerte atribuible a causas violentas (Ministerio de Salud, OPS, 2004).

En síntesis, la investigación busca determinar cómo se construyen formas de interacción violenta entre usuarios de las vías públicas, atendiendo particularmente al caso de los conductores y las conductoras. Para la consecución de dicho objetivo, se realiza observación no participante en vías de peligro y vías estratégicas y con base en esto se diseña una entrevista tipo cuestionario que busca recolectar más información mediante la construcción de narrativas.

2. ANÁLISIS DE EXPEDIENTES JUDICIALES

La muerte y las lesiones constituyen las consecuencias más violentas y lamentables que producen las colisiones viales, mismas que pueden ser tipificadas como delitos de lesiones culposas y homicidio culposo (Código Penal, 2004).

Los asuntos concernientes al tránsito alimentan alrededor del 25% del total de los casos que lleva el Poder Judicial, si se suman las contravenciones que resuelven los juzgados de tránsito, los delitos culposos y las acciones civiles resarcitorias.

Las manifestaciones de la violencia se caracterizan en parte, por evadir la responsabilidad por las consecuencias de los propios actos, este tópico se conoce como cultura de la impunidad, cuyo rasgo principal es la ausencia de repercusiones ante cualquier tipo de accionar negligente.

Una segunda categoría teórico-metodológica del estudio, además de la interacción hostil, es el análisis de la cultura de la impunidad, que está ligada a la temeridad hostil, la primera implica ponerse en riesgo a sí mismo y al otro, mientras que la segunda es buscada por los infractores y vehiculizada por las prácticas estatales. El estudio de la cultura de la impunidad en esta investigación se [es] triangula[do] mediante entrevistas a policías de tránsito, entrevistas a conductores y análisis de expedientes judiciales de la Sala Tercera de Casación Penal.

3. ANÁLISIS DEL DISCURSO DE LOS MEDIOS DE COMUNICACIÓN MASIVA

Los medios de comunicación masiva, específicamente los noticiarios televisivos, cierran la tríada de este atrapamiento en relaciones violentas que caracteriza a la cultura vial costarricense. Los discursos crean realidades y a la vez intervienen sobre las prácticas en torno a los objetos de los que hablan.

Bourdieu (1997) señala en su análisis respecto a las noticias de sucesos, que la televisión alimenta la violencia simbólica que se ejerce en las relaciones sociales.

Es común que los medios exploten para sus noticiarios escenas violentas de destrucción de automóviles, cuerpos mutilados y que jueguen con las emociones de las

familias de las víctimas, más allá de todo fin informativo o consideración sobre el proceso que deben afrontar quienes sufren un accidente de tránsito.

En la investigación se analizan de esta forma las estrategias en que se basa la transmisión de estas noticias, específicamente atendiendo al ritual que las caracteriza (Foucault, 2001) y la persuasión o retórica que utilizan los discursos al respecto.

REFLEXIONES FINALES

En esta investigación se analizan los discursos y las prácticas en torno al malestar vial en Costa Rica. Una primicia esencial es que existen dinámicas que se generan desde distintos espacios que hacen del sistema vial, un sistema violento, excluyente y peligroso.

Se analizan construcciones acerca de cómo se conduce en Costa Rica, con el acometido de dilucidar qué aspectos naturalizan la situación y dificultan a su vez producir transformaciones. Verbigracia de lo anterior, un aspecto a problematizar es la construcción de discursos respecto a la personalidad del “tico” al volante, frecuentemente utilizada para explicar el malestar vial que caracteriza a las carreteras, y que destaca en el discurso de los medios de comunicación masiva, en entrevistas y en varios espacios de opinión.

Leyendo el párrafo no me queda muy claro, creo que hay muchas ideas mezcladas, sugiero esto: De esta forma, dar cuenta de la cultura vial costarricense, implica analizar la normalización del ejercicio de la violencia en general y la conducta imprudente de manejo en específico. Esto genera un efecto de naturalización, al hacer integrar este conjunto de manifestaciones violentas dentro en los referentes de la identidad nacional. Se pueden distinguir así dos aristas de dicha operación, la primera conlleva lo que podríamos llamar su carácter más plausible, en el sentido de que se devela su arraigamiento cultural; la segunda –mucho menos halagüeña sin duda–, supone una cierta obnubilación de la violencia entendida como un producto cultural. Lo anterior constituye quizá el punto más álgido en esta discusión, puesto que tal

naturalización imposibilita vislumbrar la violencia como un fenómeno sobre el que se puede y se debe intervenir para modificar los patrones de interacción social que lo generan, reduciéndolo meramente a un asunto punitivo.

Un reto consiste en determinar los mecanismos por los que se reproduce esta categoría del tico al volante e incluso las estrategias a las que sirve, pues ésta integra dentro de sí misma de acuerdo a una presunción investigativa, la perspectiva de resistencia al cambio. Detrás del volante se pueden estar escenificando muchas más pautas de interacción violenta de lo aparente, pues estas permanecen ocultas tras la capa del accidente al que se relaciona, es decir, son asociadas con el error y el azar. Se minimizan estas expresiones de la violencia, al integrarse dentro de la identidad del “tico”, y casi se asume como un rasgo extraño de la personalidad pacífica del costarricense que es revertida toda vez que la persona se monta a la cápsula automotriz.

En conclusión, en la presente investigación conjeturamos que poder, cultura y ley son factores que interaccionan entre sí para producir malestar vial en Costa Rica y se traduce en sufrimientos, muertes y devastación ambiental. De tal forma que el problema vial se produce desde malestares que se conjugan a través de distintos sistemas en interacción. Partiendo de este planteamiento, la investigación que aquí se presenta no busca determinar el prototipo de conductor agresivo o de riesgo, encarnado en la “personalidad del tico al volante”, sino identificar las causas de la conducta de manejo temeraria y violenta a través de las prácticas y los discursos sobre el fenómeno en sí, entiéndase, las relaciones sociales, las prácticas penales, la cobertura mediática, la ley, la moral, y las prácticas de ocio, etc.

Retomando las palabras de los policías de tránsito entrevistados, el problema está culturalmente arraigado. Una de las características de este arraigamiento] es inculpar al otro del problema: los conductores señalan a la Ley y a la policía de tránsito, la prensa señala a los conductores borrachos que califica de irresponsables y al Estado, y el Estado a cierto prototipo de conductores. Lo cierto es que todas y todos somos responsables, seguir el hilo a esta trama de interacciones permite identificar como cada

uno de estos eslabones contribuye a conformar esta dimensión vial en Costa Rica, y a desmitificar culpas unilaterales ubicándose en medio de la interacción entre sistemas con el fin de interpretarlas, explicarlas y producir recomendaciones que permitan trabajar en la producción del cambio.

BIBLIOGRAFÍA

- Arribas-Ayllon, M. y Walkerdine, V. (2008). *Foucauldian Discourse Analysis*. In: The Sage Handbook of Qualitative Research in Psychology. London: SAGE Publications.
- Consejo de Seguridad Vial (2007). Estadísticas de accidentes de tránsito. Recuperado el 22 de agosto de 2007, de <http://www.csv.go.cr/>
- Foucault, M. (2002). *El orden del discurso* (2ª. ed.). (A. González, Trad.). España: Tusquets.
- Gergen, K. (1996). La construcción social. Emergencia y potencial. En Pakman (comp.). *Construcciones de la experiencia humana. Vol I.* (pp 139-182). (J. Alvarez, Trad). Barcelona, España: Gedisa.
- Gergen, K. (1996). *Realidades y relaciones. Aproximaciones a la construcción social.* (F. Meler, Trad.). Barcelona, España: Paidós.
- Gilligan, C. (1982). *In a Different Voice. Psychological Theory and women s development* [En una voz distinta. Teoría psicológica y desarrollo de las mujeres]. Cambridge Massachusetts and London England: Harvard University Press.
- Ministerio de Salud, Organización Panamericana de la Salud y Oficina Regional de la Organización Mundial de la Salud. (2004). La violencia social en Costa Rica. *Serie Análisis de situación de salud, 9.*

- Solís, M. (2007, 30 de julio). Fracturas impactan con severidad a costarricenses. *Archivo de noticias*. CCSS. Recuperado el 8 de agosto de 2007 de <http://www.ccss.sa.cr/>
- Van Dijk, T. (1990). *La noticia como discurso. Comprensión, estructura y producción de la información*. (G. Gal, Trad.). Barcelona, España: Paidós.
- Van Dijk, T. (2000). *El discurso como interacción social. Estudios del discurso: introducción multidisciplinaria: Vol. 2*. Barcelona, España: Gedisa.

