

**UNIVERSIDAD NACIONAL  
FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES  
ESCUELA DE PSICOLOGÍA**

**Tesis de grado**

**ELEMENTOS EPISTEMOLÓGICOS Y TEÓRICOS PARA EL  
ESTUDIO PSICOCULTURAL DEL TRÁNSITO VEHÍCULO-  
PEATONAL EN COSTA RICA**

Trabajo final de Graduación sometido a consideración del Tribunal Examinador para optar  
por el grado de Licenciatura en Psicología

**Gilbert Ulloa Brenes  
Sustentante**

Campus Omar Dengo, Heredia, Costa Rica  
Marzo 2010

**ELEMENTOS EPISTEMOLÓGICOS Y TEÓRICOS PARA EL ESTUDIO  
PSICOCULTURAL DEL TRÁNSITO VEHÍCULO-PEATONAL EN COSTA RICA**

GILBERT ULLOA BRENES

Trabajo final de Graduación sometido a consideración del Tribunal Examinador para optar por el grado de Licenciatura en Psicología. Cumple con los requisitos establecidos por el Reglamento de Trabajos Finales de Graduación de la Facultad de Ciencias Sociales de la

Universidad Nacional.

Heredia, Costa Rica.

## MIEMBROS DEL TRIBUNAL EXAMINADOR

---

M.Sc. David Smith Wiltshire

Representante Decanato de la Facultad de Ciencias Sociales

---

M.Sc. Teresita Campos Vargas

Representante de la Escuela de Psicología

---

Dr. Danilo Pérez Zumbado

Tutor

---

Luis Rivera Pérez, PhD.

Lector

---

M.Sc. Mainor Mora Alvarado

Lector

---

Gilbert Ulloa Brenes

Sustentante

Trabajo final de Graduación sometido a consideración del Tribunal Examinador para optar por el grado de Licenciatura en Psicología. Cumple con los requisitos establecidos por el Reglamento de Trabajos Finales de Graduación de la Facultad de Ciencias Sociales de la Universidad Nacional.

## RESUMEN

Este informe, titulado “Elementos teóricos y epistemológicos para el estudio psicocultural del Tránsito Vehículo-Peatonal”, presenta los resultados de una investigación cuyo objetivo principal consistió en aportar algunos elementos epistemológicos y teóricos que permitan la futura construcción de la Psicología Cultural del Tránsito Vehículo-Peatonal, como área de estudio emergente en la Psicología costarricense.

Se trata de una investigación básica en la que se emplearon fuentes bibliográficas, recurriendo a algunas de las principales tesis de tres autores: Max Horkheimer, Pierre Bourdieu y Jacques Lacan, quienes han vinculado desde sus respectivas áreas de trabajo, el análisis de los fenómenos sociales y psicológicos con las estructuras culturales.

También, se presenta una revisión crítica de algunos de los temas dominantes en la Psicología del Tránsito, y de la forma en que se han estudiado en Costa Rica algunos problemas referidos al tránsito, y se elabora una aproximación histórica a la evolución del automóvil y del tránsito terrestre, a partir de los orígenes del maquinismo industrial.

Como resultado de esta investigación, se ha conceptualizado el Tránsito Vehículo-Peatonal como un campo cultural propio de la sociedad moderna industrializada, cuyo dominio básico es la libertad de movilidad.

Como parte de las conclusiones se presentan una serie de propuestas de problemas de estudio que pueden ser investigados en futuros trabajos.

## **ABSTRACT**

This report, titled “Epistemological and theoretical elements for the psycho-cultural study of the Vehicle-Pedestrian Traffic”, exposes the results of a research whose principal objective is to contribute with epistemological and theoretical elements to build up Cultural Psychology of the Vehicle-Pedestrian Traffic, as a ground breaking study in Costa Rica.

This investigation is based on bibliographical sources from Max Horkheimer, Pierre Bourdieu and Jacques Lacan, authors who linked the social and psychological phenomena analysis to the culture structures since their respective study areas.

A critical review about Traffic Psychology and how traffic problems have been studied in Costa Rica are being analyzed. Also a history approach on automobile and traffic evolution since the origins of the industrial revolution.

As part of the results, the Vehicle-Pedestrian Traffic is conceptualized as a cultural field belonging to the industrial modern society, which basic domain is the mobility freedom. Conclusions propose a series of study cases that can be extended in future investigations.

## **AGRADECIMIENTOS**

A mi padre Gilbert Ulloa Pérez y a mi madre María Elena Brenes Fonseca por su cariño, apoyo y comprensión en todos estos años.

A doña Hilma Villalobos González por su constante apoyo, cariño y por abrirme las puertas de su casa y de su familia.

A Adriana Mejías Villalobos por su cariño y valiosa ayuda.

Al Dr. Danilo Pérez Zumbado por su oportuno consejo y apoyo académico, profesional y humano.

Al Dr. Luis Rivera Pérez por sus invaluable consejos y compromiso para con este trabajo.

## DEDICATORIA

A Silvia,  
espíritu sobre las aguas

## ÍNDICE

### I

#### **EL PROBLEMA DEL TRÁNSITO VEHÍCULO-PEATONAL DESDE UN PUNTO DE VISTA PSICOCULTURAL..... 1**

Introducción.....	1
Antecedentes.....	2
Justificación.....	3
Presentación del problema de investigación.....	7
Objetivos.....	9
<i>Objetivo general</i> .....	9
<i>Objetivos específicos</i> .....	10
Objeto de estudio.....	10
Marco Metodológico.....	12
<i>Tipo de estudio y metodología</i> .....	12
<i>Definición conceptual</i> .....	13
<i>Fuentes de información</i> .....	15
<i>Estrategia metodológica: fases del proyecto</i> .....	15
<i>Modalidad técnica</i> .....	16

### II

#### **EL TRÁNSITO VEHÍCULO-PEATONAL COMO FENÓMENO DE LA SOCIEDAD MODERNA INDUSTRIALIZADA..... 17**

Introducción.....	17
La movilidad como dominio del Tránsito Vehículo-Peatonal.....	19
La industrialización de la producción.....	23
La sociedad industrial y el maquinismo.....	27
El advenimiento del transporte mecanizado.....	30
La industria del transporte humano.....	32
El ideal de la racionalización y la sociedad de masas.....	36
El Tránsito Vehículo-Peatonal en Costa Rica.....	41

El Tránsito Vehículo-Peatonal como fenómeno de la sociedad moderna industrializada.....	46
---	----

### III

#### **EL ESTUDIO DEL TRÁNSITO DESDE LA PSICOLOGÍA Y OTRAS DISCIPLINAS..... 50**

Introducción.....	50
Antecedentes en Psicología del Tránsito.....	53
<i>Las tareas de la Psicología del Tránsito.....</i>	53
<i>Enfoques en Psicología del Tránsito: algunos estudios cognitivo-conductuales en Psicología del Tránsito.....</i>	56
<i>Enfoques en Psicología del Tránsito: accidentes de tránsito y Psicoanálisis.....</i>	60
Estudios sobre tránsito realizados en Costa Rica.....	61
Alcances y limitaciones en el estudio del tránsito desde la Psicología y otras disciplinas.....	64

### IV

#### **ELEMENTOS EPISTEMOLÓGICOS Y TEÓRICOS PARA EL ESTUDIO PSICOCULTURAL DEL TRÁNSITO VEHÍCULO-PEATONAL..... 68**

Introducción.....	68
Fundamentación epistemológica para el estudio psicocultural del Tránsito Vehículo-Peatonal.....	71
<i>El Tránsito Vehículo-Peatonal como objeto de estudio psicocultural.....</i>	71
Perspectiva epistemológica: teoría crítica de la sociedad.....	74
<i>Teoría crítica.....</i>	74
<i>Teoría crítica y determinación percepto-conceptual del conocimiento.....</i>	76
<i>Teoría crítica e individuación-masificación identitaria.....</i>	79
<i>Teoría crítica y estudio del Tránsito Vehículo-Peatonal: categorías epistemológicas.....</i>	84
Perspectivas teóricas: la estructura de los campos sociales y del sujeto.....	86

<i>Estructura de los campos sociales: campo social y habitus</i> .....	86
<i>Estructura simbólica y dialéctica del sujeto</i> .....	95
Objetivación epistemológica y teórica del Tránsito Vehículo-Peatonal.....	110

V

<b>CONCLUSIONES</b> .....	<b>113</b>
Consideraciones generales.....	113
Líneas de trabajo para futuras investigaciones.....	116
<b>REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS</b> .....	<b>122</b>

## LISTADO DE CUADROS Y ESQUEMAS

CUADRO 1: PRODUCCIÓN MUNDIAL DE AUTOMÓVILES EN 1948.....	34
CUADRO 2: PRODUCCIÓN MUNDIAL DE AUTOMÓVILES EN 2006.....	34
CUADRO 3: FUNCIONES Y TEMAS DE ESTUDIO E INVESTIGACIÓN EN PSICOLOGÍA DEL TRÁNSITO.....	55
CUADRO 4: PROPUESTA DE TEMAS PARA FUTURAS INVESTIGACIONES REFERIDAS AL TRÁNSITO VEHÍCULO- PEATONAL.....	120
ESQUEMA 1: DELINEAMIENTO EPISTEMOLÓGICO DEL TRÁNSITO VEHÍCULO- PETONAL.....	85
ESQUEMA 2: OBJETIVACIÓN EPISTEMOLÓGICA Y TEÓRICA DEL TRÁNSITO VEHÍCULO-PEATONAL .....	112

## **DESCRIPTORES**

Tránsito, Psicología, Cultura, Sociedad, Epistemología.

## **KEYWORDS**

Traffic, Psychology, Culture, Society, Epistemology.

# I

## **El problema del Tránsito Vehículo-Peatonal desde un punto de vista psicocultural**

El mismo mundo que para el individuo es algo existente en sí, que él contempla y debe aprehender, es al mismo tiempo, en la forma en que existe y subsiste, un producto de la praxis social general

(Horkheimer, 2000, p. 35)

### *Introducción*

Este trabajo constituye el informe final del proyecto de investigación titulado “Elementos epistemológicos y teóricos para el estudio psicocultural del Tránsito Vehículo-Peatonal en Costa Rica”, el cual se ha desarrollado para optar al grado de Licenciatura en Psicología de la Escuela de Psicología de la Universidad Nacional. En él se explora el estado en que se encuentra el estudio psicológico del Tránsito Vehículo-Peatonal<sup>1</sup>, tomando en cuenta diferentes fenómenos psicoculturales para proponer una estructuración epistemológica y teórica del Tránsito Vehículo-Peatonal, en cuanto campo propio de la sociedad moderna susceptible de ser abordado desde los niveles estructural y subjetivo.

Esta concepción psicocultural considera que, en efecto, los objetos psicológicos, en cuanto objetos científicamente plausibles, no se abstraen de la praxis social y de las condiciones culturales en las que han emergido, y el campo del Tránsito Vehículo-Peatonal no es la excepción. Fruto del desarrollo tecnológico de la sociedad moderna, los fenómenos

---

<sup>1</sup> El Tránsito Vehículo-Peatonal es entendido en este trabajo como un campo cultural en el que se administra la movilidad y en donde participan peatones, conductores y pasajeros de vehículos dentro de una parte de la infraestructura terrestre (carreteras, aceras, señalización) apropiada para el tránsito de vehículos y peatones. En el apartado de *Definición conceptual*, se amplía el sentido dado a este término.

psicológicos asociados al tránsito de automóviles y peatones, ameritan ser abordados observando la praxis social dentro de la cual están inscritos.

Para la construcción de dicho abordaje se ha recurrido a algunas de las principales tesis de tres autores: Horkheimer, Bourdieu y Lacan, quienes han vinculado desde sus respectivas áreas de trabajo, el análisis de los fenómenos sociales y psicológicos con las estructuras culturales.

Estos autores, si bien lejanos en algunos puntos básicos de sus enfoques, coinciden en el análisis crítico de las producciones culturales de la sociedad moderna y el impacto de éstas en la subjetividad. Dicha coincidencia es la que se ha estimado oportuno recuperar, para introducir una propuesta de estudio que quizá aporte nuevos elementos al análisis crítico del campo del Tránsito Vehículo-Peatonal, en tanto que fenómeno psicocultural de la sociedad moderna.

### *Antecedentes*

En Costa Rica se carece actualmente de formulaciones sistemáticas relativas a la aplicación de la Psicología a los fenómenos asociados al Tránsito Vehículo-Peatonal, por lo que se puede afirmar su inexistencia como área de estudio.

Sin embargo es posible hallar otro tipo de abordajes relacionados al estudio del Tránsito que sí han tenido mayor desarrollo.

Entre ellos destacan los estudios sobre los accidentes de tránsito como problema de seguridad y salud públicas (Consejo de Seguridad Vial, 2003; Gamboa y Gutiérrez, 2002; Instituto Nacional de Seguros, 1978; Leonardo, 2003; Ministerio de Transportes, 1967; Pereira, 2000; Santoro y Jiménez, 1963; Steffen, 1979; Vizcaíno y Rodríguez, 2004). Otros estudios se refieren a las implicaciones legales de diferentes acontecimientos asociados al

tránsito (González, 1984; Jiménez, 1998; Lara, 1984; Mojica y Solórzano, 2007; Rodríguez y Salvador, 1997; Rovira, 1981; Salas, 2005). También desde la ingeniería se han realizado estudios sobre la ingeniería vial y la infraestructura en carreteras (Abarca, 1980; Arce, 1992; Barrantes y Cordero, 1988; Campos, 1998; Fernández, 1985; Matamoros, 1984; Molina, 1992; Montiel, 1997; Naranjo y Sánchez, 1992; Obando, 2004; Quirós, 1997; Román, 1986; Sánchez, 1993; Víquez, 1998).

Algunos de los estudios encontrados ofrecen ideas relativas al vínculo de la Psicología y los fenómenos del tránsito (Hernández, 2003; Ortiz, 2007) sin profundizar, empero, en aspectos epistemológicos y teóricos. Por otro lado, las ideas propuestas por Sánchez (2009), con quien se coincide en algunos aspectos tratados en esta investigación, apuntan a mirar críticamente el vínculo de fenómenos como la violencia en carreteras o el desigual desarrollo infraestructural, con las condiciones socioeconómicas y las decisiones institucionales desde las que estos desarrollos son impulsados.

En general, los estudios concernientes al tránsito en Costa Rica desde diferentes áreas han tenido amplio desarrollo, no así la Psicología del Tránsito, área disciplinar que no ha evolucionado plenamente.

En el capítulo tres se amplían estos antecedentes, incorporando además algunos trabajos sobre Psicología del Tránsito hechos en otros países.

### *Justificación*

Debido al alarmante crecimiento en las cifras mundiales de los accidentes de tránsito y sus repercusiones sociales, la Organización Mundial de la Salud los ha definido como una “epidemia oculta” (Organización Panamericana de la Salud, 2004), llegando así a ser

considerados una de las más actuales patologías sociales que afecta de manera directa la salud pública.

Como resultado de este panorama, el tema de la seguridad vial en particular, y del tránsito en general, ha devenido una de las prioridades de organizaciones internacionales como el Fondo de la Naciones Unidas para la Infancia o la misma Organización Mundial de la Salud, así como para gobiernos y ministerios nacionales.

En Costa Rica algunas cifras nada desestimables, indican que el Instituto Nacional de Seguros y la Caja Costarricense de Seguro Social invertirían juntos unos 10.000 millones de colones anuales en la atención de personas lesionadas por accidentes viales, mientras la Cruz Roja gastaría entre 20.000 y 42.000 colones por cada accidente de tránsito que atiende (Loaiza, 2007, agosto 27). Además, el 20% de las pensiones por invalidez son producto de accidentes, la mayoría de ellos ocurridos en carreteras, lo cual significaría un gasto superior a los 12.000 millones de colones anuales (Ávalos, 2007, noviembre 15).

Por otra parte, se ha estimado (Ulloa, 2007a) que a causa de los accidentes en carreteras en el país, el promedio anual de heridos leves es de 15.018 (41 personas diarias); el de heridos graves, 3.114 (casi 9 por día); y el de muertes, 641 (casi dos al día). En promedio, cada día se producirían unos 158 accidentes de tránsito. Mientras tanto el Fondo de la Naciones Unidas para la Infancia ha calculado que los accidentes viales causan un 41% de las muertes infantiles en los países industrializados (Departamento de Comunicación Organizacional, 2007).

Cifras como estas han motivado muy diversas posiciones en torno al Tránsito Vehículo-Peatonal, campo cultural constituido, como su nombre lo indica, por vehículos tripulados y por peatones. Hay quienes claman por un endurecimiento en las leyes que regulan el sistema; otros abogan por la implementación de campañas generadoras de

“conciencia” entre conductores y peatones; y, por supuesto, están aquellos que simplemente ven como causa de los accidentes de tránsito la falibilidad humana.

Como sea, desde el punto de vista sostenido en este trabajo, los accidentes de tránsito son entendidos en calidad de síntomas de un fenómeno que amerita un abordaje amplio, y en el cual la Psicología debe participar considerando no solo los accidentes, sino los diferentes elementos que forman parte integral del Tránsito Vehículo-Peatonal en cuanto campo cultural de la sociedad moderna.

Esto porque la Psicología del Tránsito tradicionalmente se ha ocupado principalmente de problemas como: desarrollos tecnológicos relacionados con la conducción de vehículos (estudios sobre ergonomía en automóviles, implementación de tecnologías de *feedback*); el tránsito a partir de sus consecuencias (accidentes, comportamientos temerarios en conductores y peatones); la determinación de las aptitudes y procesos cognitivos (estudios sobre aptitudes cognitivo-conductuales, aplicación de exámenes para la obtención de licencias); y desde modelos cognitivo-conductuales, los procesos que intervienen en la conducta de choferes y peatones (evaluación de campañas preventivas, procesamiento de la información contenida en señales de tránsito, actitudes hacia las regulaciones).

Todos estos han sido sin duda valiosos aportes que la Psicología ha realizado para el estudio del Tránsito Vehículo-Peatonal, con la intención de prevenir algunas problemáticas asociadas al mismo. Sin embargo es notoria la carencia de una perspectiva más amplia que estudie el fenómeno críticamente, como fruto cultural del desarrollo de la sociedad moderna. Por el contrario, es palmaria una perspectiva fragmentada que parece abstraer de sus condiciones sociales y culturales los problemas relativos al tránsito.

Esa visión fragmentada de los diferentes acontecimientos asociados al Tránsito Vehículo-Peatonal impide la realización de estudios que trasciendan cierto aplicacionismo segmentado<sup>2</sup>, en pos de generar programas de investigación que enfoquen los problemas psicológicos relacionados con ese campo, en tanto dilemas sociales y culturales.

El Tránsito Vehículo-Peatonal como campo cultural implicaría nuevos problemas relacionados con la subjetividad humana en las condiciones de vida actuales, pues en sí mismo supone elementos tales como roles sociales específicos para los sujetos, las leyes que regulan el comportamiento de esos sujetos y una creciente saturación vehicular.

Por otra parte son pocos los estudios realizados en Costa Rica que desde la Psicología abordan las problemáticas asociadas al Tránsito Vehículo-Peatonal. Esto hace imperioso que se comience a trabajar en el tema desde perspectivas que se ocupen en una indagación amplia.

Un primer paso en esa dirección ha sido la construcción epistemológica y teórica del Tránsito Vehículo-Peatonal realizada en esta investigación, como escenario emergente de estudio para la Psicología; paso este que podría apuntalar ulteriores trabajos abocados al estudio del tránsito a partir de problemas como: ¿de qué manera las relaciones acaecidas dentro del campo del Tránsito Vehículo-Peatonal determinan la percepción y conceptualización desde la que conductores, pasajeros y peatones participan de la movilidad administrada bajo cierta lógica habitualizada?, o ¿de qué manera la estructura simbólica de las relaciones entre conductores, pasajeros y peatones propende a determinadas formas de identificación?

---

<sup>2</sup> Es decir, aplicar determinadas herramientas conceptuales y metodológicas de carácter estandarizado, a problemas relacionados con el Tránsito Vehículo-Peatonal, como si el este campo en sí mismo no fuese un escenario cultural que repercute en las relaciones humanas acontecidas en él.

### *Presentación del problema de investigación*

Durante los últimos años se ha estado llamando la atención sobre diferentes problemáticas asociadas al tránsito vehicular y peatonal. Entre ellas, principalmente han sido los accidentes en carreteras los que cuentan como la problemática más difundida en los medios de comunicación y las instituciones ocupadas de la seguridad social y la salud pública en Costa Rica.

Esto motivó al autor a considerar como parte de diferentes trabajos hechos para cursos de la Licenciatura en Psicología, a abordar temas relacionados con el Tránsito Vehículo-Peatonal.

Por ejemplo, en uno de esos trabajos (Ulloa, 2007a) se investigaron las características psicosociales de los accidentes de tránsito desde una perspectiva epidemiológica crítica. Entre los principales hallazgos de esa investigación se determinó que hay una serie de factores sociales y económicos que hacen más vulnerables a personas pertenecientes económicamente más bajas del país.

Esa tendencia resultó ser fiel reflejo de lo que la Organización Mundial de la Salud (Peden, 2004) ha señalado a nivel internacional: que el problema de la accidentalidad vial es, proporcionalmente, más serio en los países económicamente subdesarrollados.

A evidencias como esta se agregaron una serie de reflexiones en torno al patente hecho de que en las carreteras costarricenses se atestiguan factores de orden cultural, que inciden en ciertas prácticas transgresoras.

Así, la conducción temeraria podría entenderse como síntoma de la competitividad propia de una sociedad en donde la imposición del más fuerte tiende a ser la norma (más fuerte por poseer un vehículo más grande y potente o simplemente más veloz); o, en otro caso, la indiferencia de los peatones respecto a reglas básicas como cruzar las calles en las

zonas y puentes peatonales, evidencia acaso de los vacíos, culturalmente respaldados, que presenta la misma legislación nacional sobre tránsito peatonal.

Inquietudes y reflexiones de este tipo, en las cuales se pretendía conocer algunos factores psicoculturales asociados a problemas como los antes señalados, pero sobre todo el interés por indagar alrededor de las características sistemáticas del tránsito vehicular y peatonal, llevaron al autor de esta investigación desde hace ya varios años a recabar información relativa al tema, comprendiendo desde documentos emanados por organismos nacionales e internacionales (Consejo de Seguridad Vial, 2007; Departamento de Comunicación Organizacional, 2007; Instituto Nacional de Estadística y Censos, 2007; Organización Panamericana de la Salud, 2004; Peden, 2004; Toroyan & Peden, 2007; World Health Organization, 2007; World Youth Assembly for Road Safety, 2007), hasta trabajos hechos desde la Psicología del Tránsito en diferentes países como se verá en el capítulo tres.

Sin embargo, en la mayor parte de los materiales consultados quedaba claro que el aporte de la Psicología era predominantemente técnico; esto es, aplicando instrumentos estandarizados o realizando estudios de tipo experimental con control de variables, tanto en conductores como en peatones.

De esa forma se hizo evidente la ausencia de una reflexión epistemológica crítica y un modelo teórico que permitieran estudiar básicamente desde la Psicología al Tránsito Vehículo-Peatonal, pues la mayor parte de los trabajos consultados son aplicaciones instrumentales de ciertas dimensiones de modelos teóricos como el cognitivo-conductual o el psicoanalítico.

A lo anterior se agrega el patente predominio de una perspectiva “accidentológica”, proclive a estudiar el Tránsito Vehículo-Peatonal de manera casi exclusiva a partir de su más visible síntoma: los accidentes.

Considerando ambas circunstancias, se hacía necesario no solo investigar alrededor del campo del Tránsito Vehículo-Peatonal, sino también, dado que las aplicaciones imperantes solo proveen una perspectiva segmentada, comenzar a construir un modelo epistemológico y teórico para su estudio.

De este modo, tomando como base lo antes señalado, específicamente el problema de estudio de la investigación efectuada fue el siguiente:

¿Qué elementos epistemológicos y teóricos, basados en algunos trabajos referentes a la cultura, la sociedad y la subjetividad, permitirían aportar algunos elementos para la futura construcción de la Psicología Cultural del Tránsito Vehículo-Peatonal como área de estudio emergente en la Psicología costarricense?

### *Objetivos*

#### *Objetivo general*

- a. Aportar algunos elementos epistemológicos y teóricos que a partir de algunos trabajos referentes a la cultura, la sociedad y la subjetividad, permitan la futura construcción de la Psicología Cultural del Tránsito Vehículo-Peatonal como área de estudio emergente en la Psicología costarricense.

### *Objetivos específicos*

- a. Describir el contexto histórico de la sociedad moderna industrializada en la que nace el Tránsito Vehículo-Peatonal mecanizado.
- b. Reseñar de manera crítica algunos de los principales desarrollos que ha tenido a nivel mundial la Psicología del Tránsito y estudios afines.
- c. Construir una concepción epistemológica y teórica que aporte algunos elementos que podrían fundamentar el futuro estudio psicocultural del Tránsito Vehículo-Peatonal.
- d. Proponer algunas líneas problemáticas para futuras investigaciones en torno a las dimensiones del campo del Tránsito Vehículo-Peatonal en las que la Psicología podría intervenir.

### *Objeto de estudio*

En la investigación efectuada, y siguiendo lo mencionado por Gallardo (1999, pp. 161-162) respecto al objeto conceptual, el objeto de estudio consistió en el Tránsito Vehículo-Peatonal construido críticamente como un campo cultural.

Ciertamente y de manera casi oficial, lo que actualmente se conoce como Psicología del Tránsito o del Tráfico (Traffic Psychology)<sup>3</sup> ha sido entendida desde una perspectiva cognitivo-conductual en cuanto: "[...] the study of the behaviour of road users and the psychological processes underlying that behaviour" (Rothengatter, 1997, p. 223).

De esta concepción se desprende que para la Psicología del Tránsito el objeto de estudio estaría constituido básicamente por procesos psicológicos “subyacentes” a la conducta de los usuarios de carreteras (conductores, pasajeros y peatones).

---

<sup>3</sup> Respecto al empleo del término “Tránsito” en vez de “Tráfico” ver la nota 16.

Sin embargo, esa concepción del objeto muy poco ayuda en la construcción de un área específica de estudio que amplíe el panorama incluyendo los aspectos psicoculturales. Esto porque los procesos psicológicos subyacentes a la conducta son los mismos para cualquier individuo que se comporta. Lo único específico sería, en este caso, que esos individuos cuyos procesos psicológicos son estudiados, son usuarios de carreteras.

Así, por ejemplo, un problema como la actitud hacia el comportamiento infractor, sin importar si es estudiada en peatones o conductores, no tomaría en cuenta la forma diferenciada en que peatones y conductores se relacionan con la legislación, pues, mientras en Costa Rica el conductor es sujeto de una Ley de Tránsito, el peatón tiene en esa misma Ley de una menor reglamentación en su participación en el Tránsito Vehículo-Peatonal<sup>4</sup>.

Esa aparente simple diferencia en los roles de peatón y conductor frente a la legislación, podría ser significativa en términos de la actitud hacia el comportamiento trasgresor estudiada generalmente en situaciones experimentales con control de variables (Conejera, Donoso, Moyano, Peña y Saavedra, 2003), que poco semejan las situaciones cotidianas vividas por los sujetos participantes del Tránsito Vehículo-Peatonal.

Pero visto como campo psicocultural, el Tránsito Vehículo-Peatonal presentaría los fenómenos asociados al tránsito de vehículos y peatones como parte de un campo cultural diferenciado con sus propias reglas y, por ende, con sus propias problemáticas.

---

<sup>4</sup> La aún en parte vigente *Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres* (2005) contiene de entre sus más de 250 artículos, solamente uno en el que se alude de manera directa a las obligaciones de los peatones, el cual dice: “Los peatones están obligados a acatar las siguientes indicaciones: a) Cuando, por no haber aceras o espacio disponible, deban transitar por las calzadas de las carreteras, lo harán por el lado izquierdo según la dirección de su marcha. Se prohíbe transitar por las carreteras de acceso restringido. b) En las zonas urbanas, deben transitar solo por las aceras y cruzar las calles en las esquinas o por las zonas de paso marcadas; asimismo, en los lugares en que haya pasos peatonales a desnivel, deben transitar por éstos” (p. 72, art. 105). Esta limitada legislación respecto a la participación de los peatones solo se vería incrementada, a partir de la implementación de la *Ley 8696* de reforma a la Ley de Tránsito, en siete incisos adicionales a los dos de la Ley actual (Matute, sin fecha, p. 46).

De esta manera, se puede comenzar a delimitar no solo un enfoque crítico sobre el tránsito de vehículos y peatones, sino también nuevos problemas de estudio que vayan más allá de la aplicación de conocimientos psicológicos generalizados, de manera tal que se puedan generar conocimientos verdaderamente novedosos alrededor del tema.

### *Marco Metodológico*

*Tipo de estudio y metodología.* Tal como indica Sierra (1989), la investigación social sigue en su desarrollo una serie de fases de acción sucesivas orientadas a conocer nuevas verdades en el campo social, a partir del conocimiento de las estructuras e infraestructuras de los fenómenos sociales.

Por esta razón, el trabajo realizado comprendió la construcción básica de un campo de estudio emergente dentro de la investigación social que forma parte del quehacer de la Psicología en Costa Rica. Se trató, entonces, de una investigación básica que busca aportar elementos epistemológicos y teóricos proclives a la construcción de una nueva área de estudio que se puede denominar: Psicología Cultural del Tránsito Vehículo-Peatonal.

Para ello la investigación efectuada fue de tipo documental, reuniendo, según la clasificación propuesta por Sierra (1989, pp. 32-37), las siguientes características.

Por su finalidad, como se mencionó antes, se trató de una investigación básica, pues apuntó a la construcción de herramientas epistemológicas y teóricas para el estudio del Tránsito Vehículo-Peatonal en Costa Rica, a partir de la revisión crítica del estado de la cuestión actual en Psicología del Tránsito. Esto permitió además de un mejor conocimiento y comprensión del Tránsito Vehículo-Peatonal como fenómeno psicológico y cultural, la fundamentación epistemológica y teórica para ulteriores investigaciones.

Temporalmente, se trató de un estudio transversal cuyo nivel de profundidad tendió a la exploración del estado de conocimiento actual y a la generación de nuevos conocimientos en torno al Tránsito Vehículo-Peatonal como fenómeno psicológico y cultural, con amplitud microsocia<sup>5</sup> basada en fuentes documentales.

Metodológicamente en esta investigación al ser documental, se procedió recabando la información a partir de fuentes secundarias. En efecto, uno de los momentos fuertes de la investigación se basó en la lectura analítica de ponencias, artículos y libros elaborados por diferentes autores cuyas investigaciones se ubican dentro de la Psicología del Tránsito (Traffic Psychology), para luego elaborar una síntesis crítica que permitió conocer las principales tendencias en que el trabajo de la Psicología del Tránsito se ha movido en las últimas dos décadas.

Posterior a este momento, se continuó con la formulación de insumos epistemológicos y teóricos para comenzar a construir críticamente el campo cultural del Tránsito Vehículo-Peatonal, a partir de las categorías de determinación percepto-conceptual y de masificación e individuación identitaria comprendidas desde la Teoría Crítica de Horkheimer, la sociología de los campos culturales de Bourdieu y la dinámica psicológica de la relación Sujeto y Ley simbólica en Lacan.

*Definición conceptual.* Tal como se menciona a lo largo de este informe, la concepción del Tránsito Vehículo-Peatonal supone entender de manera estructural los fenómenos asociados al tránsito de vehículos y peatones, como parte de un campo cultural diferenciado con sus propias reglas y problemáticas.

---

<sup>5</sup> Microsocial, en el sentido que el Tránsito Vehículo-Peatonal forma parte a su vez de una realidad social más extensa, pero que tiene caracteres propios que ameritan su estudio particular.

Siguiendo las tesis de Bourdieu respecto a los campos sociales, el concepto de Tránsito Vehículo-Peatonal hace referencia al campo cultural de administración de la movilidad en donde participan, en calidad de actores, peatones, conductores y pasajeros de vehículos dentro de la infraestructura terrestre apropiada (carreteras, aceras, señalización).

Esta definición supone que como campo cultural, el Tránsito Vehículo-Peatonal es una estructura diferenciada de relaciones entre los actores sociales que luchan por una mayor apropiación de la movilidad pública terrestre. Esto quiere decir, que a pesar que el campo forme parte de un sistema social más amplio, las relaciones acaecidas al interior suyo son fruto de las particulares reglas de participación en el campo del tránsito vehicular y peatonal y de lucha por la obtención de mayores cuotas de movilidad.

Esta obtención de mayores cuotas de movilidad redunda en el reconocimiento de cierta libertad de movilidad en cuanto objeto fundamental de la estructura relacional del campo. Así, a la menor posesión y posibilidad de decisión sobre la libertad de movilidad, correspondería una posición menos ventajosa dentro del campo del Tránsito Vehículo-Peatonal. Esta posición menos ventajosa puede ilustrarse con la situación del peatón-pasajero, sujeto tanto al itinerario del transporte público, en su condición de pasajero, como a la desigual posibilidad de movilización por las carreteras respecto a los conductores de vehículos. Es en ese sentido que se entiende como capital propio del Tránsito Vehículo-Peatonal la libertad de movilidad por las vías terrestres.

De este modo, no se puede homologar, por ejemplo, el problema de la violencia en las carreteras al de la violencia en otros ámbitos sociales, pues dentro del campo del Tránsito Vehículo-Peatonal, la violencia está asociada a la búsqueda de obtener mayores cuotas de poder en la brega por la movilidad pública terrestre.

*Fuentes de información.* Las fuentes seleccionadas para la elaboración del trabajo fueron las siguientes:

- a. Para la contextualización del campo del Tránsito Vehículo-Peatonal se recurrió a documentos sobre la historia de la Revolución Industrial y la sociedad moderna, con el objeto de ubicar la evolución del transporte automotor.
- b. Para el análisis y síntesis del panorama de la Psicología del Tránsito a nivel mundial y del estudio del tránsito en Costa Rica, se trabajó con base en ponencias, artículos de revistas especializadas, tesis y libros donde se han tratado temas referentes a la Psicología del Tránsito o al estudio del tránsito en Costa Rica.
- c. Para la construcción de los elementos epistemológicos y teóricos que fundamentaron el estudio del Tránsito Vehículo-Peatonal desde una perspectiva psicocultural, se recurrió a algunos de los trabajos de los autores básicos para la investigación, es decir, Horkheimer, Bourdieu y Lacan.

*Estrategia metodológica: fases del proyecto.* La realización de la investigación supuso tres grandes fases, cada una de las cuales permitió un avance progresivo en la indagación respecto al problema de estudio planteado.

- a. Fase de Contextualización Histórica: comprendió la contextualización histórica y cultural del advenimiento y evolución del Tránsito Vehículo-Peatonal, como fenómeno propio de la sociedad moderna.
- b. Fase de Contextualización Epistemológica: comprendió en una primera subfase, la contextualización del estado en que se hallaría el estudio de los fenómenos

asociados al tránsito dentro de la Psicología del Tránsito, en diferentes países del mundo; y en la su segunda subfase, la contextualización respecto a los estudios que se han realizado en Costa Rica sobre el tránsito.

- c. Fase de Estructuración Epistemológica y Teórica: comprendió, también, dos subfases; en la primera, se procedió a la fundamentación epistemológica del Tránsito Vehículo-Peatonal como campo de estudio; y en la segunda, se construyó el planteamiento teórico para el estudio del campo del Tránsito Vehículo-Peatonal.

*Modalidad técnica.* En acuerdo al principio de triangulación y convergencia sostenido por Cerda (1994, pp. 23-25) dentro del cual una modalidad técnica es la triangulación, se puede recurrir a varios investigadores cuyos conocimientos versen sobre el tema a estudiar; y por haber sido esta investigación de tipo documental y básica, se recurrió a la consulta de tres fuentes que proveyeron la información necesaria para la construcción de los elementos epistemológicos y teóricos relativos al Tránsito Vehículo-Peatonal.

En efecto, dicha triangulación se realizó recurriendo a tres diferentes fuentes teóricas, a saber: los aportes de la Teoría Crítica de Horkheimer, la perspectiva estructural de Bourdieu y el análisis de la relación entre subjetividad y cultura en Lacan. Esto permitió tener una visión que no solo se basó en una propuesta psicoanalítica (Lacan), sino que además tuvo en cuenta aspectos sociales (Bourdieu) y culturales (Horkheimer), con lo cual se habría ganado en amplitud, densidad y claridad de los elementos epistemológicos y teóricos construidos.

## II

### **El Tránsito Vehículo-Peatonal como fenómeno de la sociedad moderna industrializada**

La Ciudad Luz, la ciudad maravillosa se ha convertido en un monstruo en el que se esparcen los tóxicos de los motores, en el que aumentan las pérdidas de tiempo, las citas no observadas, la animosidad de los conductores [...]. Las calles, plazas y avenidas embotelladas, las decenas de millares de contravenciones, el déficit de los transportes públicos, la escasez progresiva de taxis, todo esto se acumula siniestramente. Este gran retroceso debe tener una causa. Esta causa nunca ha sido investigada *porque causa pavor*.

(Sauvy, 1972, p. 184)

#### *Introducción*

Aunque en la cita del epígrafe Sauvy se refería al París de principios de los setentas, el panorama “retrógrado” ahí pergeñado bien puede ser el mismo de muchas actuales calles del Área Metropolitana en Costa Rica.

Tales alegatos imponen preguntar: ¿a qué se refería el autor al decir que investigar la causa del ciudadano monstruo, es a su vez causa de pavor? ¿Acaso llegar al conocimiento de las raíces del tránsito será, efectivamente, motivo de espanto?

En el pasado siglo, exactamente en el año 1919, Freud (1997b) publicaba un ensayo dedicado a examinar las fuentes de lo espantoso en algunas obras literarias. Freud advertía, entonces, que aquello capaz de provocar horror representa la manifestación de algo que pese a ser familiar debe mantenerse oculto (reprimido), dada la evocación por medio suyo de alguna situación angustiante. Entre esas manifestaciones ominosas capaces de

simbolizar contenidos ocultos, ubicaba Freud aquellas figuras en las que lo inanimado parece estar dotado de vida propia.

Siguiendo esta idea, sería tentador hallar también algún contenido oculto en lo “espantoso” del Tránsito Vehículo-Peatonal, en ese ya familiar y automatizado monstruo que cotidianamente aguarda la salida de peatones, conductores y pasajeros para engullirlos por algunas horas al día.

La “presa” de vehículos, el automóvil varado en el taller mecánico, la dilatada espera del autobús o simplemente movilizarse “a pie” como peatón, forman hoy parte de las más comunes excusas que se arguyen si de justificar una llegada tardía o la cancelación de algún deber se trata. Válidas o no, lo cierto es que ellas ponen en evidencia el impacto que tiene el Tránsito Vehículo-Peatonal en muchos ámbitos de la vida cotidiana.

Pero en el análisis del tránsito de vehículos y peatones, resulta poco útil afirmar su evidente influjo “en la vida cotidiana”. Otros fenómenos tienen también impacto en el diario vivir sin que por ello sean homologables, epistemológicamente, al Tránsito Vehículo-Peatonal. La pavorosa etiología insinuada por Sauvy puede estar relacionada, por ejemplo, con lo económico (Thomson y Bull, 2002) sin ser este el dominio particular sobre el cual opera el Tránsito Vehículo-Peatonal. Claro está, los embotellamientos pueden significar onerosas pérdidas de dinero y tiempo. Pero algo similar podría decirse de los largos tiempos de espera en las filas de la atención bancaria, hospitalaria o en otras intendencias públicas o privadas.

Si los fundamentos de un fenómeno a estudiar son tan generales que igual sirven para abordar otros diferentes, poco se habrá avanzado en su delimitación. Este dilema epistemológico es común en la Psicología. Por eso, el bosquejo histórico aquí elaborado intenta salvar, con limitaciones empero, ese escollo.

En este capítulo, consecuentemente con el primer objetivo específico de la investigación, se reconstruye someramente el contexto histórico de la sociedad moderna e industrializada, enfocando aquellas condiciones socioculturales de mayor interés para la comprensión del fenómeno estudiado, y entendiendo que ellas son el escenario histórico donde nace el fenómeno del Tránsito Vehículo-Peatonal.

Para ello se ha examinado el desarrollo del automóvil en cuanto producto de la visión maquinista e industrializada del transporte propia de la sociedad moderna e industrial (incluyendo una breve alusión al devenir de los transportes en Costa Rica), cerrando con una visión de conjunto que permite asentar la significación dominante del Tránsito Vehículo-Peatonal en cuanto forma culturalmente determinada de administración de la movilidad.

#### *La movilidad como dominio del Tránsito Vehículo-Peatonal*

Cuando productos del desarrollo técnico como los automóviles forman parte del diario vivir, llegando a convertirse en herramientas habituales necesarias para la mayoría de las actividades por realizar, su lugar se torna significativo dentro del mundo tal como es conocido. Yendo más allá, posiblemente dentro de la sociedad capitalista, la vida misma podría resultar impensable sin ellos, pues el comportamiento se habitúa de tal forma a su uso, que es común organizar buena parte de las actividades cotidianas alrededor suyo, bajo la lógica del interés inmediato y la eficiencia productiva redundante en *ganancias* temporales, pecuniarias y subjetivas<sup>6</sup>.

---

<sup>6</sup> Efectivamente, dentro de la sociedad capitalista el transporte mecanizado estaría regido por una lógica de efectividad y ganancias que supone no solo el acortamiento de distancias y por ende del tiempo en la movilización entre diferentes puntos, sino también conlleva la idea de la maximización de las ganancias

De este modo el automóvil, una herramienta nacida para servir al ser humano, acaba cual metálico dios terrenal convirtiéndose en amo de su usuario. O para continuar en la línea del análisis freudiano arriba sugerido, el automóvil cobra al interior del sistema vida propia limitando al mismo tiempo la vida de las personas.

No es exagerado afirmar por lo tanto que actualmente la vida cotidiana, sobre todo en las zonas urbanas, sería inconcebible desde el sistema social vigente sin la participación en el Tránsito Vehículo-Peatonal. Esa participación implica que la locomoción humana, el transporte de mercancías y la infraestructura necesaria para el transporte terrestre, están sujetos a las características particulares del campo del Tránsito Vehículo-Peatonal.

Por esto es plausible decir que el Tránsito Vehículo-Peatonal, cuyo elemento básico es el automóvil, adquiere un carácter habitualizado. Pero ¿habitualizado en qué sentido?

La locomoción humana, el transporte de mercancías y la infraestructura terrestre adecuada son los elementos que componen el dominio básico del Tránsito Vehículo-Peatonal. Dicho dominio de la locomoción, el transporte y la infraestructura, aparece bajo las especies de un campo estructurante y estructurado cuyo objeto es la administración de la movilidad <sup>7</sup> de las personas y los productos en una determinada infraestructura material

---

monetarias en virtud de la mayor eficiencia y reducción temporal, lo mismo que una mayor posibilidad de que los sujetos puedan aumentar las horas efectivamente dedicadas al trabajo. Sobre esto se abunda más adelante.

<sup>7</sup> Tras haber arribado a la idea de la “administración de la movilidad” en cuanto dominio básico del Tránsito Vehículo-Peatonal a partir de reflexiones propias, después se ha sabido que ya Pell (1968), bastante tiempo antes, había planteado el problema de la “movilidad” en relación al tránsito en las megalópolis estadounidenses, enfoque con el cual se coincide en algunos puntos. Sin embargo, para Pell la movilidad se trataría simplemente de la posibilidad humana de desplazarse de un lugar a otro por medios físicos o mecánicos, y aunque en esto se puede concordar con el autor, su análisis se limita al problema de la libertad para consolidar una especie de “pasión por la movilidad” característica en los norteamericanos. No obstante, su ensayo ha resultado particularmente valioso a propósito de esta investigación. Por ejemplo, ha advertido ya desde hace más de cuatro décadas y basándose en las evidencias de la realidad estadounidense de la época, la paradójica situación de la movilidad actualmente vivida al interior de una sociedad masificada: “La perspectiva de un orden social de máxima complejidad nos obliga a hacer frente a un dilema proporcionalmente mayor: con objeto de asegurar la movilidad de todos en esta sociedad de masas, tal vez tengamos, irónicamente, que erigir más barreras orgánicas e imponer más disciplina o ampliar los corredores

(carreteras, aceras, puentes, señalización) y al interior de una estructura social. Esta última idea incluye el problema de la racionalidad social imperante que opera a modo de marco genérico de la administración de la movilidad, demandando, acaso, mayor eficiencia y productividad.

Por ello una aproximación histórica al surgimiento del fenómeno del Tránsito Vehículo-Peatonal debe comenzar considerando el aspecto históricamente determinado de la administración de la movilidad, en cuanto dominio social generador de las pautas habitualizadas que rigen las formas de movilización mecanizada.

Tal como se conoce hoy, el fenómeno del Tránsito Vehículo-Peatonal forma parte de un proceso cultural y técnico iniciado en Europa con dos acontecimientos que cambiaron sustancialmente la sociedad de entre los siglos XVIII y XIX: el conjunto de cambios tecnológicos derivados de la Revolución Industrial y el advenimiento de la sociedad moderna.

La tesis básica para poder comprender el impacto y a la vez el carácter habitualizado del Tránsito Vehículo-Peatonal en la vida (y muerte) de las personas, puede enunciarse de la siguiente forma: el Tránsito Vehículo-Peatonal es un campo cultural de administración de la movilidad (locomoción, transporte e infraestructura) que nació como requerimiento de una sociedad económica y culturalmente industrializada. Esto porque la locomoción y el transporte mecanizados tuvieron su origen en el desarrollo de la máquina de vapor, la cual a

---

de movimiento a costa de una elevada erogación pública” (Pell, 1968, p. 47). Empero el tono de Pell en mucho se acerca a una perspectiva funcionalista limitada a denunciar la disfuncionalidad del sistema, sin avanzar hacia un análisis crítico del mismo.

su vez nació con los adelantos logrados hacia la segunda mitad del Siglo XVIII durante el episodio histórico conocido como la Revolución Industrial<sup>8</sup>.

En ese sentido, la idea del carácter habitualizado del Tránsito Vehículo-Peatonal supone, como apunta Kuczynski (1979, p. 88), que toda relación social y consecuentemente todo estilo de vida, tiende a adaptarse sin mucha brusquedad a las condiciones de producción y en este caso de locomoción social reinantes.

No se trata solamente de la aceptación paciente de problemas como la congestión vial o la contaminación gaseosa y sónica característicos en la mayoría de las ciudades metropolitanas, problemas que ya desde los lejanos tiempos de la Roma imperial obligaron a prohibir el tráfico de vehículo con ruedas (de tracción animal, claro está) y que más recientemente, desde las últimas décadas del siglo pasado, han venido planteando el dilema de ciudades cada vez más saturadas de vehículos, ruido y contaminación (Cal, 1972, pp. 8-26; Hellman, 1976, pp.71-75; Pell, 1968, pp. 46-62). Esas circunstancias quizá son tenidas ya como parte inevitable del diario trajín urbano.

Culturalmente la adaptación a esas circunstancias dice del sentido social que tiene para los sujetos formar parte de un fenómeno cuya significación va más allá: tiene que ver con la forma en que históricamente se implanta una determinada concepción del movimiento masivo. Es parte, pues, de una visión de mundo según la cual participar de una forma de transitar, a veces paradójica porque ha nacido para agilizar la movilidad humana

---

<sup>8</sup> La idea base de cuanto se afirma en ese sentido, ha sido tomada de Kuczynski (1979), quien sostiene respecto a la invención de la máquina de hilar lo siguiente: “No hay que creer que los hombres llegan de improviso a inventar máquinas. Ya en la antigüedad se habían ocupado de la construcción de máquinas, y también bajo el feudalismo y el primer capitalismo hubo quienes las construyeron. Pero en esas épocas solo se llegaba a la construcción de juguetes inservibles. Inservibles no por defecto técnico, sino porque su uso no era posible: no había necesidad de la máquina porque la demanda de mercancías era exigua o porque las debían utilizar hombres inexpertos, esclavos, siervos o siervos de la gleba” (p. 86). Al tenor de esta afirmación, la aparición del automóvil y con él de la tecnología básica del Tránsito Vehículo-Peatonal, es vista como un requerimiento de las condiciones sociales y económicas provistas por el advenimiento de la industrialización.

lo mismo que para presentarle nuevos inconvenientes, no solo es entendido como parte inevitable de la vida, sino que ya ni siquiera se cuestiona si es posible vivir de otro modo.

Porque el Tránsito Vehículo-Peatonal forma parte del mundo tal como es conocido, es decir forma parte de una visión social común<sup>9</sup>, la pesquisa histórica debe llevar a las bases mismas por las que culturalmente este fenómeno de reciente aparición adviene incontestable para las particulares formas de vida en la sociedad actual.

### *La industrialización de la producción*

Si la máquina de vapor primero y el automóvil después corresponden a las necesidades sociales de la producción capitalista, no es extraño advertir que la mecanización de la locomoción humana y del transporte, socialmente organizados además, redundarán en un campo administrativo cuyas repercusiones afectarían de modo creciente las formas de movilidad de las personas insertas en ese marco capitalista.

Antes del conjunto de cambios generados por la evolución técnica de la segunda mitad del Siglo XVIII

[...] la vida social no se parecía a la actual [...] el hombre no conocía ni la utilización del vapor, ni de la electricidad, no había ferrocarriles ni vapores. Los tejidos para las ropas se elaboraban a mano. En la agricultura, durante siglos y siglos se emplearon el pico y la pala, la azada y el arado de madera. Había muy pocas ciudades grandes. La mayoría de la gente vivía y trabajaba en las aldeas. [...] Lo más característico en el proceso de producción, es decir,

---

<sup>9</sup> En cuanto una visión de mundo provee un sentido común “[...] anterior a nosotros, en el que nacemos, intersubjetivo y social, organizado y estructurado como un sistema de ‘conocimientos a mano’” (Robles, 1992, p. 30).

en el proceso de fabricación de los objetos indispensables para el mantenimiento de la vida humana, era el dominio absoluto del trabajo a mano, casi sin máquinas (Mijailov, 1978, p. 10).

En efecto, la Revolución Industrial se caracterizó por marcar el advenimiento de la producción fabril y el auge del capitalismo industrial, por lo que significó el paso a nuevos métodos de producción y nuevas formaciones sociales, cambios que ciertamente hicieron posible una sociedad distinta aunque no se tratara, necesariamente, como indica Errasti (1979, pp. 9-17) de una sociedad mejor.

La evolución científica y tecnológica aportó principalmente la mecanización del trabajo y el dominio de la naturaleza. Pero además, la industrialización creciente permitió que muchas cosas antes exclusivas de ciertos sectores sociales (incluyendo aquí el transporte mecanizado) comenzaran a ponerse a disposición de mayor cantidad de personas, naciendo así un consumo masivo de productos regulado por el mercado.

De esta manera, la Revolución Industrial devino en un proceso histórico de creciente mecanización de las formas de producción, lo que a su vez permitió y exigió la evolución científica así como un acelerado avance tecnológico, aspectos ambos que afectaron el conjunto de la estructura social. Comenzarán a asomarse valores como la efectividad y la velocidad en la producción, y la realización con la mayor ganancia posible de las mercancías capitalizadas.

Este episodio histórico comprendería un proceso de larga duración que bien podría abarcar cerca de dos siglos (incluyendo parte del siglo XX). Así, para Burns (1978) la etapa inicial de la Revolución Industrial se desarrollaría desde 1760 hasta 1860 con la aplicación de las innovaciones técnicas procuradas por la máquina de vapor aplicada a la industria.

Fallas (1997) por su parte, ubica en este periodo a la que llama la “Segunda Revolución Técnica”; y Quesada (1998, pp. 18-20) hará otro tanto al mencionar que una primera etapa estuvo caracterizada por ser una revolución del carbón y el hierro.

Como sea, el telar mecánico implementado en la producción de paños de algodón que evolucionó desde 1767 hasta 1779, trajo a la industria textil y su proceso de producción cambios que afectaron desde las relaciones laborales hasta las económicas (Burns, 1978) echando así las bases de la naciente sociedad capitalista, donde el otrora artesano se convirtió en proletario.

Más adelante, la creación de la tecnología del vapor, iniciada con las mejoras que James Watt realizara hacia 1769 en los telares hidráulicos y puesta en su punto hacia mediados del Siglo XIX con la proliferación de las locomotoras y los barcos de vapor, traerá consigo nuevas perspectivas sobre el transporte de personas y mercancías (Burns, 1978; Efimov, Galkine y Zoubok, 1964, p. 241).

Por ejemplo, fue posible incrementar la producción y la salida al mercado de mercancías, porque el transporte mecanizado hizo que la provisión de materias primas fuera mucho más expedita. Asimismo, el traslado de ingentes cantidades de trabajadores hacia los lugares de trabajo aceleró la producción y abarató la mano de obra.

Por otra parte, la creciente tecnificación de la producción impelió a la organización tanto de los procesos productivos industriales como de la vida cotidiana. Así, cuando bastantes años más adelante Ford implementaba la organización de la producción en cadena, hacía muchos ya que la vida cotidiana se regía por el criterio de la maximización productiva del tiempo. El uso racional y productivo del tiempo devenía así en un valor incontestable. De este modo la vida de los sujetos comienza a ser organizada en función de su capacidad productiva: el eje central de la cotidianidad proletaria es el tiempo dedicado al

trabajo. El ocio y el descanso solo podrán ser mensurados a partir de las exigencias del tiempo productivo. Literariamente, la fábula de la hormiga y la cigarra, en la burguesa versión de La Fontaine<sup>10</sup>, ilustra muy bien este punto.

Se consolida también una perspectiva liberal del ser humano, según la cual, cada persona es un individuo libre: individuo, porque nada ahora lo constriñe a depender del arbitrio de ignotas autoridades para procurarse por sus propios medios el bienestar y el progreso; y libre, porque es capaz de elegir no solo cómo satisfacer sus más básicas necesidades, sino también, libre para trabajar y procurarse una próspera participación dentro del mercado.

Otro aspecto importante de estas primeras etapas de industrialización fue el crecimiento de los asentamientos ciudadanos, pues el desarrollo de la máquina de vapor permitió que las ciudades se construyeran lejos de los ríos. Es decir, el impacto de la aplicación del vapor a los transportes transformó por completo la vida. Inclusive, en muchas ciudades se empezaron a construir caminos apropiados para los nuevos medios de transporte que empezaban a dar sus primeros rodajes (Efimov, Galkine y Zoubok, 1964, p. 242).

Sin embargo el nacimiento del transporte mecanizado, básicamente del tren y el barco de vapor, ya correspondería a una segunda etapa de la Revolución Industrial. El empleo de la máquina de vapor para poner en movimiento carros que permitieran el transporte de mercancías y personas tuvo sus intentos tempranos hacia 1800, pero no sería sino hasta 1830 cuando el ferrocarril *Cohete* de Stephenson representaría la casi definitiva tecnología de los ferrocarriles de vapor que tanto empuje dieron a la industria capitalista.

---

<sup>10</sup> El poeta francés Jean de La Fontaine (1621-1695) reelaboró en sus “Fábulas” publicadas en 1688, la versión original de esta fábula atribuida a Esopo, convirtiendo a la hormiga en el arquetipo del buen burgués: trabajador incansable, ahorrativo, egoísta y reacio a perder el tiempo en diversiones.

Esta segunda etapa industrial, a la que correspondería el desarrollo de los transportes mecanizados, anuncia también una relación dinámica entre los conocimientos científicos, los avances tecnológicos y la producción industrial que “[...] tendrá un impacto demoledor no solo sobre el aparato organizativo de la nueva industria, sino también sobre la estructura de los valores humanos de la época [...]” (Quesada, 1998, p. 19).

Así, tal como indica Quesada (1998), entre los cambios sustanciales propiciados por esta segunda etapa de la Revolución Industrial se puede mencionar que la relación entre ciencia y tecnología operará en beneficio del crecimiento industrial, relación que traerá profundas modificaciones a las estructuras organizativas de las industrias, dando paso del capitalismo basado en la operación de industrias familiares, al capitalismo avanzado de los grandes consorcios empresariales.

De esta revolución, es decir, de este conjunto de cambios en los medios de producción, nació una sociedad basada en la creciente hegemonía de lo tecnológico, el auge de las grandes urbes, la acumulación demográfica en los centros industriales, así como el capitalismo en cuanto forma de organización económica; se trató, pues, de lo que en este informe se denomina como “sociedad industrial”.

#### *La sociedad industrial y el maquinismo*

La sociedad industrial es la estructura social y cultural que comenzó a erigirse en sustitución de la sociedad feudal. Y aunque es sólito reconocer su origen en la primera etapa de la Revolución Industrial iniciada en Inglaterra a mediados del Siglo XVIII, la sociedad industrial tiene como su referente ideológico un proyecto social y cultural que arrancó desde el Siglo XVI con las primeras acometidas del pensamiento ilustrado.

La incorporación cada vez mayor de máquinas a los procesos de producción, en acuerdo a algunas ideas de Faunce (1968, pp. 1-11) y Touraine (1972), repercutió en profundos cambios estructurales, entre los cuales destacan una creciente división del trabajo cuyo resultado fue la segmentación de la experiencia social. Además, a nivel subjetivo, se fraguó una creciente experiencia de alienación del sujeto en manos de sofisticadas formas de control social regidas por lo económico, así como la despersonalización de las relaciones, lo cual redundó en la masificación de la mayoría de los aspectos sociales y culturales, organizados en torno a un principio de eficiencia funcional, orientado hacia la racionalización de todos los órdenes de la vida social<sup>11</sup>.

El recurso a las máquinas como requerimiento de los procesos de producción conllevará además de la mecanización de los transportes, el acelerado crecimiento de las ciudades y la concomitante construcción de caminos que comuniquen los diferentes centros urbanos entre sí. De este modo, dentro de la estructura de la sociedad industrial, el automóvil aparece como una necesidad, pero se convierte rápidamente en un artefacto de consumo (Pietsch, 1965).

Para incursionar desde estos hitos históricos en el estudio del Tránsito Vehículo-Peatonal, interesa resaltar lo siguiente: en cuanto la Revolución Industrial posibilitó como uno de sus más importantes cambios la creciente mecanización de diferentes actividades, como el transporte por medio máquinas de vapor primero y de vehículos movidos por motores de combustión interna después, ella echó las bases materiales para el advenimiento

---

11 Si bien autores como Bell (1991) le han extendido carta de defunción a la sociedad industrial, indicando que países industrializados como Estados Unidos, Japón, la antigua URSS y los países de toda Europa Occidental se enfilan hacia una sociedad post-industrial, en donde la estructura social tendrá como ejes principales la propiedad y el conocimiento, en muchos otros países donde la industrialización no ha alcanzado el desarrollo presentado en aquellos, Costa Rica por ejemplo, los caracteres industriales que no se han consolidado plenamente dificultan hablar del advenimiento cercano de una organización social post-industrial.

de lo que, en términos de la sociedad industrial, se puede llamar “maquinismo”: esto es, la creciente dependencia de máquinas para la realización de tareas que anteriormente se realizaban apelando a la fuerza animal o humana.

Esto supuso el creciente consumo de fuentes de energía mineral (hulla primero y luego petróleo), pero al mismo tiempo de las máquinas en sí, toda vez que la fabricación de éstas las hizo cada vez más accesibles a mayor cantidad de personas.

En términos antropológicos, el auge del maquinismo redundará en una cada vez mayor experiencia de alienación del ser humano, respecto a los sistemas organizativos y productivos en los que el eficiente empleo de las máquinas era el fin. Así, el ser humano veía incrementada no solo su dependencia de las máquinas para la realización de las más cotidianas tareas, sino también su desplazamiento al lugar de “apéndice” mecánico.

Mientras algunas invenciones mecánicas de la Revolución Industrial estaban ligadas directamente a los procesos de producción y distribución en las ingentes industrias textiles o siderúrgicas entre otras. El automóvil paulatinamente llegaría a convertirse en una máquina que si bien, considerada dentro de la estructura social coadyuvaba en el acortamiento de distancias y con ello en un uso más eficiente, desde la perspectiva capitalista, del tiempo, su creciente adquisición por parte de individuos particulares lo convertirá al mismo tiempo en un objeto personal.

De esta manera, también el automóvil se convirtió en un objeto de consumo y ostentación, calidades que se agregaron a las de ser una máquina capaz de incrementar la velocidad en el transporte y la locomoción,

### *El advenimiento del transporte mecanizado*

Con la rueda nació la posibilidad de transportar productos y realizar viajes más allá de la fuerza humana, pudiendo emplearse para ello la energía animal. Aunque es incierto el momento exacto en que la rueda apareció, se tienen noticias suyas ya desde hace más de 5000 años, entre los pueblos que poblaron el valle del Nilo y Mesopotamia (Cuando el hombre dispuso de la rueda, 1977).

Gracias a este primer desarrollo técnico se pudieron crear los vehículos de tracción animal (carretillas de carga, carros para la guerra, carruajes para el transporte de pasajeros, diligencias) surgiendo, al mismo tiempo, la necesidad de construir caminos apropiados para el tránsito de dichos vehículos.

Evidentemente los vehículos de tracción animal eran óptimos en las condiciones de las sociedades preindustriales, antes que las innovaciones técnicas y las necesidades de producción introducidas con la Revolución Industrial exigieran medios de transporte adecuados a ellas.

Las diligencias y los veleros al ser sustituidos poco a poco por los ferrocarriles y vapores, hicieron que a la idea de transporte se adhiriera la de alcanzar mayor velocidad con la consecuente capacidad de acortar distancias, preocupación muy tomada en serio por la burguesía de la época (Vives, 1967, pp. 388-390).

De esta manera la mecanización del transporte, al tenor del ideal del maquinismo, introdujo la oportunidad de ejercer definitivamente un dominio particular sobre la movilidad humana y, concomitantemente, sobre la idea del tiempo y el espacio. También desde esa visión maquinista, la fabricación, el transporte y venta de mercancías aumentaron su velocidad y ganancias.

La mecanización del transporte y la locomoción significó para el ser humano dejar de estar sujeto no solo a las limitaciones de su locomoción bípeda y de sus energías, sino que además sustituyó la locomoción de origen animal trastocando, de ese modo, la idea del espacio y el tiempo; ambos requieren ahora, gracias a los vehículos automotores, de un orden diferente: si la locomotora de vapor significó un gran paso, no va a ser el definitivo, como hará evidente el automóvil.

Los primeros modelos de “automóviles” eran enormes y pesados vehículos movidos a vapor. Si bien los más tempranos intentos por fabricar vehículos de vapor se habrían efectuado en China a fines del siglo XVII, lo cierto es que dichos vehículos datarían de 1770, cuando el inventor francés Nicholas-Joseph Cugnot puso a rodar por las calles de París (a una velocidad de 4 km por hora) el primer vehículo impulsado por vapor. El vehículo de Cugnot era más bien un triciclo cuyo peso rondaba las 4,5 toneladas, con ruedas de madera y llantas de hierro; su motor estaba montado sobre los cigüeñales de las ruedas de un carro para transportar cañones. El prototipo de este enorme “automóvil” sería retomado y desarrollado en Inglaterra posteriormente (Condori, sin fecha; Viajando sobre ruedas de aire, 1977).

Los primeros intentos por crear automóviles, no pasaron de ser en el principio invenciones de máquinas enormes, de costosa fabricación y baja rentabilidad: aún hacia 1827 los “autobuses” de vapor tenían capacidad para seis pasajeros a bordo y quince colgando alrededor, y alcanzaban una velocidad máxima de 30 kilómetros por hora.

Un avance técnico importante fue la invención del motor de combustión interna por el alemán Gottlieb Daimler, quien en 1886 construyó el primer automóvil propulsado por un motor de este tipo, dando inicio así la que sería una nueva industria: la industria automotriz.

Efectivamente, aunque ya en 1888 el empresario alemán Karl Benz presentó al mercado su propia línea de automóviles, no será sino hacia 1909 que da inicio propiamente la era de la fabricación masiva y expansión popular del automóvil, cuando Henry Ford (quien fundó la Ford Motor Company en 1903) sacó al mercado los primeros modelos T, siendo el primer modelo de automóvil producido en serie y que por su precio podía ser adquirido por una vasta cantidad de compradores (Pell, 1968, pp. 52-53)<sup>12</sup>.

De este modo, aunque, como indica Cal (1972), el vehículo de motor nació como “un artefacto de lujo y deporte”, poco a poco fue desplazando al ferrocarril, acaparando para sí la industria del transporte humano.

#### *La industria del transporte humano*

Esta paulatina permuta del ferrocarril por el automóvil es un dato cuya significación resulta vital para comprender el fenómeno del Tránsito Vehículo-Peatonal tal como actualmente se conoce. Mientras el ferrocarril es un medio de transporte inminentemente colectivo, el automóvil se convierte en una especie de extensión del movimiento individual. De tal guisa, con el vehículo automotor fue introducida junto a la idea del transporte colectivo, la del transporte individualizado a gran escala; forma de transporte ésta que irá ocupando el lugar preeminente que ostenta en la actualidad.

Culturalmente, esta individualidad característica del automóvil lo ha convertido en un artefacto promocionado de acuerdo a ciertas características de conductores –

---

<sup>12</sup> Por ejemplo, según menciona Pell (1968, p. 53), el modelo T con su precio original de \$825 ya para 1916 había sido adquirido por medio millón de compradores; en 1925 el precio había descendido a \$260, con lo que en 1927, año cuando dejó de fabricarse el T de Ford, se habían vendido más de quince millones de vehículos.

consumidores. Por otra parte, el automóvil llega a convertirse también en una “extensión” del Yo del sujeto: en un objeto sublimatorio de algunas tendencias amenazantes del sujeto.

Aunque Cal (1972) enfoca el desarrollo del tránsito a partir de la evolución tanto de los caminos y carreteras como del vehículo que rodará sobre ellas, también el autor llama la atención sobre una circunstancia contradictoria: en la historia del transporte mecanizado, se puede constatar la desigual evolución del vehículo y los caminos aptos para su circulación.

Con certeza, históricamente los caminos quedaron rezagados respecto al trepidante desarrollo de la tecnología del automóvil<sup>13</sup>. A pesar de contar con una breve existencia (80 años aproximadamente) la tecnología productora del vehículo movido por motor de combustión interna ha logrado avances acelerados, mientras la tecnología aplicada a los caminos sobre los cuales deben rodar los automóviles va rezagada, avanzando a un ritmo lento sobre todo en los países de baja industrialización.

Esta falencia no ha impedido que desde los días de Ford, el mundo haya sido literalmente atropellado por la boyante industria automotriz; industria a la cual corresponde, claro está, un creciente consumo de vehículos.

Por ejemplo, según puede verse en el cuadro 1, elaborado a partir de los datos provistos por Roca (sin fecha), en apenas sus primeros cuarenta años la producción mundial de automóviles en los países industrializados era millonaria, concentrando entonces la industria estadounidense casi el 90% de toda la producción

---

<sup>13</sup> Desde el punto de vista de la Ingeniería de Tránsito, el problema quedaría planteado así: “Con base en los antecedentes anunciados, es fácil contestar a la pregunta y encontrar el por qué del problema del tránsito. *Radica básicamente en la enorme disparidad que existe entre el vehículo moderno y los caminos antiguos que tiene que usar.* En el término ‘camino’ se incluye el trazo urbano, que data, en la mayoría de los casos, de cientos de años antes de Cristo.

Sería imposible que un automóvil desarrollado en el Siglo XX y que está en continua evolución para reducir las distancias y los costos de transporte, pueda ser usado eficientemente en caminos y calles trazadas para cabalgaduras o para vehículos tirados por animales; o aún, para vehículos de motor de hace 30 ó 40 años” (Cal, 1972, p. 13).

**Cuadro 1**  
**Producción mundial de automóviles en 1948**

<b>País</b>	<b>Cantidad de automóviles</b>	<b>Porcentaje de la producción mundial</b>
<b>Estados Unidos*</b>	<b>4.076.089</b>	<b>88,8%</b>
<b>Inglaterra</b>	<b>335.815</b>	<b>7,3%</b>
<b>Francia</b>	<b>100.091</b>	<b>2,3%</b>
<b>Italia</b>	<b>44.425</b>	<b>0,9%</b>
<b>Alemania</b>	<b>29.945</b>	<b>0,6%</b>
<b>Suecia</b>	<b>2.988</b>	<b>0,06%</b>
<b>Japón</b>	<b>1.070</b>	<b>0,02%</b>
<b>Total</b>	<b>4.590.423</b>	<b>100%</b>

\* Incluye los autos de marca estadounidense ensamblados en Canadá.

Y casi sesenta años después las cifras son bastante más voluminosas, según indican los datos del Cuadro 2 elaborado a partir del *European Union Economic Report* (2007)

**Cuadro 2**  
**Producción mundial de automóviles en 2006**

<b>País</b>	<b>Cantidad de automóviles</b>	<b>Porcentaje de la producción mundial</b>
<b>Nafta*</b>	<b>15.882.000</b>	<b>32%</b>
<b>Japón</b>	<b>11.484.000</b>	<b>23,2%</b>
<b>China</b>	<b>7.189.000</b>	<b>14,5%</b>
<b>Alemania</b>	<b>5.819.614</b>	<b>11,7%</b>
<b>Francia</b>	<b>3.174.260</b>	<b>6,4%</b>
<b>España</b>	<b>2.777.435</b>	<b>5,6%</b>
<b>Inglaterra (UK)</b>	<b>1.648.388</b>	<b>3,6%</b>
<b>Italia</b>	<b>1.211.594</b>	<b>2,4%</b>
<b>Suecia</b>	<b>333.168</b>	<b>0,7%</b>
<b>Total</b>	<b>49.519.459</b>	<b>100%</b>

\* Incluye la producción estadounidense, canadiense y mexicana.

La evidencia de esta explosión automotriz impele preguntar por aquellos a quienes Cal (1972, pp. 27-43) llama “usuarios”: el peatón y el conductor, pues con la aparición del

vehículo y la carretera por donde éste circula, aparece junto al conductor un nuevo sujeto en la escena del Tránsito Vehículo-Peatonal: el peatón.

Peatones hay, en criterio de Cal (1972), cuantos seres humanos capaces de moverse por sí mismos haya. De este modo, peatones potenciales serían todos los individuos que componen la población general de un país, por lo cual el número de peatones equivaldría al número de habitantes.

He aquí asomando una contradicción relativa a la forma de participación en el Tránsito Vehículo-Peatonal: el peatón y el conductor en tanto usuarios. En poco más de ochenta años de historia y una evolución cambiante y constante “el público en general no se ha adaptado al medio motorizado” advierte Cal (1972, p. 30). Pese a esta advertencia en torno a la inadaptación de los sujetos que forman parte del Tránsito Vehículo-Peatonal, habrá que cuestionar el por qué de tal inadecuación: ¿en qué sentido el “público en general” no se ha adaptado al Tránsito Vehículo-Peatonal? ¿Cuándo y por qué medios un sujeto se adapta a las circunstancias que forman parte de su vida cotidiana? Pues a pesar de esa “inadaptación”, la magnitud creciente del Tránsito Vehículo-Peatonal se hace evidente considerando que en el 2006 se producían 50 millones de autos (eso sin contar los millones de autos que entonces se encontraban circulando ya), y que para esa fecha la población mundial superaba con creces los 6000 millones de habitantes.

Si el televisor, como sugiere Bell (1974), marca el advenimiento de la cultura de masas, es con la producción en masas del automóvil que el fenómeno del Tránsito Vehículo-Peatonal adviene masivo, y con esa masificación, el sujeto participante del mismo se torna cada vez más en un anónimo participante del engranaje del tránsito vehicular y peatonal movido por la energía de una concepción capitalista de la movilidad.

*El ideal de la racionalización y la sociedad de masas*

Efectivamente, la producción en masa de automóviles, unida al desarrollo de la infraestructura adecuada para la circulación de vehículos motorizados, hizo que en el Tránsito Vehículo-Peatonal los criterios de participación de los usuarios fueran permeados por los criterios mismos de la ideología liberal y su propensión a la instrumentalización capitalista de la vida misma.

Así, según sugiere Veraza (2008, pp. 213-225), el automóvil y la participación de peatones y conductores en el tránsito cotidiano, dejó de ser un asunto de simple locomoción para llegar a ser un factor más dentro del engranaje de la producción capitalista. De este modo, los automóviles en cuanto tecnología propia del transporte masificado, así como la infraestructura adecuada para su rodaje y para la movilización de los peatones, entran plenamente dentro de la lógica general de producción maximizada y obtención de plusvalía propia del capitalismo:

El automóvil que se usa para ir o regresar del trabajo es medio de consumo individual, pero también medio de producción que posibilita acelerar el proceso de producción y por ende la explotación del trabajo asalariado, así que aumenta indirectamente la tasa y la masa de plusvalía (Veraza, 2008, pp. 213-214).

El ideal del maquinismo traducido en la racionalización y maximización de la producción capitalista hace que el tránsito de vehículos y peatones a gran escala sea un fenómeno propio de la sociedad industrial moderna.

La sociedad industrial es moderna en cuanto presenta características culturales que, con el advenimiento de la burguesía tras la Revolución Francesa (1789) así como el golpe de timón dado por la Ilustración (siglo XVIII), anuncian el salto a un estadio social que pretendía la creciente racionalización en todos los órdenes de la vida.

La Modernidad, pues, como aspecto cultural, dataría del siglo XVI, extendiéndose, en criterio de Díaz (1999, pp. 11-33) hasta el siglo XX, cuando ya comenzaba a asomar lo que puede llamarse la racionalidad moderna. Según esto, y gracias a los intentos por superar toda conciencia teológica cuyo principio ordenador era la medieval jerarquía sustentada en la divinidad, “Moderna es la conciencia que tiene una época de haber superado, por rupturas, sus lazos con el pasado” (Díaz, 1999, p. 12). Es decir, se llegaba por fin a un orden basado en la razón que rompía radicalmente los vetustos moldes del Medioevo.

En efecto, para el pensamiento moderno la razón, capaz de aprehender las inmutables leyes que rigen el universo, sería la única garante de que la humanidad llegaría a buen puerto en su travesía en pos del progreso hacia el dominio completo del mundo.

Así los valores del pensamiento moderno, apuntalados por el ingente progreso científico y técnico experimentado a partir de la Revolución Industrial, serían los que determinan la manera en que el Tránsito Vehículo-Peatonal guarda relación con las vidas de las personas, en al menos dos sentidos.

Por una parte, en el campo del Tránsito Vehículo-Peatonal, el sujeto deviene participante anónimo de una administración de la movilidad regida por el criterio de la ciudadanía liberal, esto es, el usuario es básicamente un miembro anónimo que disfrutaría ideológicamente de la libertad de movimiento individual, en acuerdo pleno a la cotidiana

tendencia a la maximización de recursos y generación de ganancias que marcan al Tránsito Vehículo-Peatonal en cuanto fenómeno sociocultural.

Por otro lado, la movilización masiva de vehículos y peatones es parte integrante de la reducción del tiempo en la movilización de los trabajadores, logrando así una mayor producción del trabajo en las horas laborales, y una importante reducción de tiempo y costos en la distribución de las mercancías hasta los lugares de su puesta en circulación y, concomitantemente, su más rápido y efectivo consumo.

De esta manera, tal como menciona Vives (1967, pp. 374-375), la Libertad y el Orden, dos ideales burgueses básicos que se pueden hallar a la base de la racionalidad moderna, encontrarán su síntesis en la idea de la libertad individual dentro del gran orden social reflejados en el Tránsito Vehículo-Peatonal como fenómeno en el que la administración social de la movilidad aparece íntimamente vinculada al ideario moderno e industrial, bajo las especies de la sociedad de masas.

La razón coadyuvada por el progreso científico y técnico, procuraría ahora la consecución de la total emancipación humana respecto a sus atávicos vínculos con autoridades espirituales que le mantuvieron sujeto durante siglos. Pero esa misma razón, rectora del ser humano, debió ser garante, también, de un orden social. Ese orden social auspiciado por los buenos juicios de la razón, y atendida al pujante desarrollo del capitalismo industrial y de la burguesía, pronto advino en una especie de racionalidad mercantil según la cual, para el orden social basado en la producción industrial de innumerables bienes, el mercado resultó el escenario donde mejor expresión tuvo la hasta cierto punto insondable validez de la razón.

Por eso ya hacia la mitad del siglo XX se comienza a percibir con sus caracteres mejor definidos aquella expresión de la vida moderna que se ha dado en llamar sociedad de masas: un fenómeno propio de la sociedad industrial moderna.

Con Bell (1974) puede entenderse que la emergencia de la sociedad de masas radica en la inserción en el mercado de “grandes masas de personas” despojadas de cualquier determinación subjetiva o de clase social. Este proceso de popularización cultural ha surgido como un elemento de amalgama social, de nivelación, principalmente por una especie de comunión cultural promovida a través de los medios de comunicación masivos.

Decir que el Tránsito Vehículo-Peatonal es masivo, significa que él presentaría características propias de un sistema cuya evolución, si bien a nivel económico y técnico tuvo sus raíces allá en el dieciochesco maquinismo industrial, encuentra un pico evolutivo cuando el automóvil y la red vial para la circulación dejan de ser espacios exclusivos para ciertos sectores y pasan a ser escenario de la participación cotidiana de grandes masas.

Por esto mismo, el Tránsito Vehículo-Peatonal, en donde la movilidad masiva absorbe la ilusión de total libertad de movimiento individual, presenta problemas a nivel moral respecto a quién regula, qué regula y cómo ha de ser regulada la conducta de los sujetos en su participación. Para Bell (1974, pp. 14-18), en la sociedad de masas esa regulación, que el autor denomina “mediación moral”, es realizada por los medios de comunicación de masas.

La mediación moral en el Tránsito Vehículo-Peatonal implicaría que los límites impuestos a la movilidad se instituyan como parte de la legislación de organismos gubernamentales encargados de velar por el orden del sistema. Estos detentan la mediación moral oficial pero, además, y considerando lo moral en un amplio sentido, la participación de conductores y peatones suele estar mediada por consideraciones derivadas de otras

fuentes pugnantas o gregarias respecto a la mediación oficial. Es posible hallar entre esas fuentes el tratamiento concedido por los medios de comunicación a los diferentes aspectos relativos al Tránsito Vehículo-Peatonal<sup>14</sup>, abstrayéndolo, eso sí, de las condiciones sociales, históricas y culturales de este campo.

Según la tendencia de esta mediación moral, siguiendo a Augé (2006), ideológicamente los peatones, conductores o pasajeros que participan del Tránsito Vehículo-Peatonal podrían ser entendidos como sujetos anónimos, pues el campo del Tránsito Vehículo-Peatonal en cuanto espacio masificante, aparecería como un “no lugar”. Para Augé “Si un lugar puede definirse como lugar de identidad, relacional e histórico, un espacio que no puede definirse ni como espacio de identidad ni como relacional ni como histórico, definirá un no lugar” (2006, p. 83)

Se presenta entonces una tendencia al desvanecimiento del sujeto peatón, conductor o pasajero, abstrayéndolo de sus condicionamientos sociales, culturales y económicos, es decir, diluyéndolo dentro de los criterios de la racionalidad instrumental propia del capitalismo, para ofrecerle a través del consumo ostentoso de vehículos, o de la puesta a su disposición de medios de transporte más seguros y veloces, o de la posibilidad de llegar más rápido a su destino, que generalmente es el lugar de trabajo, a través de una

---

<sup>14</sup> Por ejemplo, se ha estilado últimamente la incorporación de “reportes de tránsito” en los noticieros para advertir a conductores y peatones sobre sectores con congestión o en donde se hayan producido accidentes. En estos reportes suelen hacerse llamados a la precaución y las buenas formas a la hora de transitar por las calles. Presumiblemente el papel regulador de los medios de comunicación es más importante que el de la autoridad oficial dada la capacidad de difusión de aquellos. Por otra parte, consta la manera en que la publicidad promueve cierta forma de ser dentro del sistema. En su totalidad, los anuncios comerciales de los distribuidores de vehículos enfatizan aspectos como la libertad, la belleza, la rentabilidad o la potencia en cuanto características deseables de los vehículos, acentuando con ello ciertas ilusiones que formarían parte de la participación subjetiva de los conductores dentro del tránsito, todo ello en colusión con la ideología propia del capitalismo.

infraestructura vial moderna, la ilusión de una libertad individual que oculta la sujeción instrumentalizada de su movilidad.

Ese anonimato, dentro de las condiciones de una sociedad masiva marcada por los ideales de la industrialización, permanece influido por cierta forma de promoción moral del sujeto que conduce, del que aborda un vehículo de transporte público y del que camina. El anonimato, entonces, se convierte en la sociedad industrial moderna en la promoción de ciertos clisés moralmente tenidos por productivos o improductivos: el accidente de tránsito es así un problema propio de la general falencia humana, y es el conductor o el peatón en su respectiva imprudencia, el responsable directo de la fatalidad. Nunca podrá achacarse la temeridad o la irresponsabilidad al conducirse por las vías públicas a la influencia de una racionalidad que impele a la velocidad como criterio de productividad.

### *El Tránsito Vehículo-Peatonal en Costa Rica*

Un claro ejemplo de la penetración de los criterios propios de la racionalidad capitalista en el tránsito de vehículos y personas, se puede observar en la evolución histórica del tránsito en Costa Rica.

El 2 de julio de 2008 el gobierno de costarricense anunció la adopción e implementación de medidas más rigurosas para enfrentar la crisis producida por los elevados precios en los combustibles; elevación que podría poner en riesgo la economía del país. Entre las medidas propuestas contaban la desgravación del diesel para beneficiar a sectores productivos y de transportes, incrementar el precio de las gasolinas para compensar la desgravación del diesel, restringir el acceso de vehículos a ciertos sectores de la capital y un posible incremento en las flotas de autobuses y taxis para incentivar el uso del transporte público. Además se promovió la reactivación y el uso masivo del servicio de

ferrocarril (que comunica las ciudades de San José y Heredia además del que transita de Pavas a San Pedro) y la entrada en vigencia de rutas interurbanas de autobuses que conectaran diversos puntos del Área Metropolitana.

Sin embargo los intentos gubernamentales pronto evidenciaron un problema siempre presente cuando de administrar la movilidad ciudadana se trata: la tensión entre el interés público y el interés privado.

No a todos agradó la idea de incrementar precios en los combustibles, y menos aún la de restringir el paso de vehículos según la terminación numeral de la placa. Los sectores industriales contaron entre los primeros que hicieron pública su objeción a tales medidas, pues ellas significaban el encarecimiento en el transporte de las mercaderías y, por ende, redundarían en el aumento de los precios de dichas mercaderías. Es a ese nivel que se juega la posibilidad de administración de la movilidad.

El problema no deja de ser sintomático de lo que se ha venido apuntando: el Tránsito Vehículo-Peatonal es un fenómeno característico de la sociedad industrial y corre aparejado al desarrollo del sistema capitalista mismo. Semejante afirmación cabe para la evolución histórica del “sector transporte” en Costa Rica, pues:

Históricamente, el sector transporte ha demostrado ser uno de los más importantes de la economía, en virtud de su particularidad especial de constituir un servicio indispensable para el adecuado desarrollo del resto de los sectores. *De ahí que el progreso económico y social de un país está condicionado, en gran medida, por el desarrollo de sus medios de transporte* (Reseña Histórica de los Transportes en Costa Rica, 1984, p. 1; cursivas agregadas).

Durante la colonia, del siglo XVI a principios del XIX, el transporte de mercaderías hacia los puertos, para su ulterior exportación, ameritó la construcción “de carretas” por las cuales se facilitara el tránsito de vehículos movidos por fuerza animal. En los años que siguieron a la Independencia (tras el primer cuarto del siglo XIX), la evolución en el sistema de transportes enfatizó la mejora de caminos, así como la búsqueda de nuevas rutas que permitieran la comunicación con los puertos en el Mar Caribe, básicamente con el puerto de Moín en la provincia de Limón (Reseña Histórica de los Transportes en Costa Rica, 1984, pp.4-17).

Pero las crecientes necesidades de los sectores agroexportadores internos, así como el paulatino ingreso de la economía nacional en la dinámica del mercado cafetalero internacional (y bananero en posteriores años), impulsaron la construcción del ferrocarril al “Atlántico”, obra que se inició hacia 1871 gracias a empréstitos obtenidos de casas banqueras londinenses (Reseña Histórica de los Transportes en Costa Rica, 1984, pp. 18-31).

Ya desde la segunda mitad del siglo XIX, específicamente en 1860, en vista de “[...] la importancia que iban adquiriendo los edificios públicos, caminos y demás obras construidas por cuenta de los fondos nacionales o de las provincias” (Reseña Histórica, sin fecha), se creó la Dirección General de Obras Públicas, en cuanto instancia antecesora de lo que hoy en Costa Rica se conoce como el Ministerio de Obras Públicas y Transportes. A esta instancia correspondía velar por el buen estado de los caminos del país, entonces transitados principalmente por vehículos tirados por bestias, pues el primer automóvil apareció en las calles de San José hasta el año 1900 (Reseña Histórica de los Transportes en Costa Rica, 1984. p. 55).

Para 1963 nace propiamente el Ministerio de Transportes (que a partir de 1971 se llamará Ministerio de Obras Públicas y Transportes) entre cuyos objetivos estaban “[...] construir, mantener y mejorar la red de carreteras nacionales, carreteras regionales y caminos de todo el país [...] regular y controlar el tránsito” (Reseña Histórica, sin fecha). Este Ministerio será definitivamente el encargado de regular el sector de los transportes.

Hacia 1899 se auguraba ya una nueva forma de transporte interurbano con la entrada en marcha del primer tranvía eléctrico que circuló entre algunos puntos de San José. Este medio de transporte, sin embargo, paulatinamente fue desplazado, hasta su clausura en 1950, por el servicio de autobuses que comenzó a operar hacia los treinta del siglo XX.

Como se dijo anteriormente, fue en 1900 que el primer vehículo de combustión interna recorrió las calles josefinas, y ocho años después, se tienen noticias de un segundo vehículo automotor en la ciudad de Cartago. Desde entonces, y dado el constante incremento de este tipo de vehículos, en 1926 es promulgada la primera “Ley de Tráfico”, emitida por la que entonces se denominaba “Dirección General de Tráfico” (Reseña Histórica de los Transportes en Costa Rica, 1984, pp. 52-63).

Si bien el desarrollo del capitalismo industrial en Costa Rica comienza a cobrar fuerza a partir de la década de los cincuenta del pasado siglo, siempre sobre la base del sector agroexportador y ganadero, aún en los sesentas la industria era un sector incipiente (Carcanholo, 1981, pp. 179-240). No obstante, el creciente aumento de la población urbana dada la tendencia a la concentración de las principales actividades económicas en la región del Gran Área Metropolitana, ha tenido un importante impacto en la evolución del fenómeno del Tránsito Vehículo-Peatonal en Costa Rica.

Según estimaciones, habría alrededor de 1.200.000 vehículos en Costa Rica, de los cuales, el 75% circula dentro del Gran Área Metropolitana (Consejo de Seguridad Vial, 2006). Pero datos del Instituto Nacional de Seguros indican que, en el año 2007 un total de 797.902 vehículos circulaban en el país con sus derechos debidamente cancelados, de los cuales 110.889 fueron puestos a circular por primera vez ese año (Estadísticas Seguro Obligatorio Automotor 2007, 2008). El índice de motorización revela, sin embargo, que desde el año 2000 ha habido un claro aumento en la flota vehicular, pues

[...] al año 2006 existía en el país casi un vehículo automotor por cada cuatro habitantes. Si se considera que la mayor parte de esos vehículos tendrían capacidad para transportar más de dos pasajeros, no sería exagerado afirmar que toda la población del país podría moverse en vehículos automotores, ya fuera como conductores o acompañantes (Ulloa, 2007a, pp. 14-15).

Por otra parte, considerando que, efectivamente toda la población de un país es potencialmente susceptible de participar como peatones en el Tránsito Vehículo-Peatonal, las cifras del Instituto Nacional de Estadística y Censos revelan que en el país podría haber 4.443.100 peatones potenciales (Encuesta de Hogares de Propósitos Múltiples, 2007), cifras sobre vehículos y peatones nada despreciables que hablan sobre las dimensiones del Tránsito Vehículo-Peatonal en Costa Rica.

### *El Tránsito Vehículo-Peatonal como fenómeno de la sociedad moderna industrializada*

Con lo planteado hasta acá, es posible afirmar que el tránsito de vehículos y peatones es una expresión de la racionalidad moderna, basada en los logros que a partir de la Revolución Industrial permitieron la mecanización de muchos aspectos de la vida humana.

Por ende, industrial y modernamente hablando, el automóvil, su conductor, pasajeros y los peatones, participan de un sistema que pretende servir a la rapidez y disminución de costos (tiempo y dinero) en el traslado humano, pero que para su mayor efectividad, debe regirse por criterios como la velocidad, la economía, el mejoramiento técnico y la organización racional.

Pero también el automóvil, su conductor y pasajeros lo mismo que el peatón, en las actuales condiciones sociales en los países de capitalismo tardío, participan de un sistema donde si bien todos procuran moverse rápida, económica, eficaz y organizadamente, se agregan factores como el goce individualista (cada vez más los autos se convierten en pequeños centros de entretenimiento y ostentación), pues “el culto de la libertad individual y el despliegue de la personalidad se refuerzan y se ubican en el centro mismo de las preocupaciones [... en cuanto] producto de la lógica del modernismo llevada a sus últimas consecuencias” (Díaz, 1999, p. 20)<sup>15</sup>.

¿Qué significa todo esto para el Tránsito Vehículo-Peatonal? Retomando una idea ya expuesta por Sauvy (1972), en las carreteras se asiste al predominio de los intereses particulares por sobre los intereses colectivos.

---

<sup>15</sup> Esto se agregaría a la “función derivada” del transporte, según la cual “[...] pocas veces los viajes se producen por un deseo intrínseco de desplazarse; generalmente, obedecen a la necesidad de acceder a los sitios en que se llevan a cabo las distintas actividades (como el trabajo, las compras, el estudio, la recreación, el descanso, etc.), todas las cuales se realizan en lugares diferentes” (Thomson y Bull, 2002, p. 111).

Efectivamente, en el fenómeno del Tránsito Vehículo-Peatonal el dominio sobre la movilidad presenta esa contradicción interna: el interés propio del individuo por maximizar su pretendida libertad de movimiento, aspiración traducida en el ideal del desarrollo que deben procurar las herramientas tecnológicas convertidas en objetos de consumo, ante la racionalidad del orden social al cual deben someterse las actuales formas de locomoción humana bajo el criterio de la racionalidad capitalista a la cual está supeditado el Tránsito Vehículo-Peatonal.

En otras palabras, cabe cuestionar si las características industrializadas del Tránsito Vehículo-Peatonal son proporcionales al menoscabo de la convivencia social. Esto significa que el Tránsito Vehículo-Peatonal por su lógica estructural tendería a beneficiar la ilusión individualista del desplazamiento y ocupación del espacio en detrimento de su optimización como medio para un desarrollo social equitativo, lejano a las consideraciones individualistas: ¿se trata acaso de la irracional racionalidad operante en el campo del Tránsito Vehículo-Peatonal?

En este sentido se revela lo oculto: la despiadada idea de que la tecnología nacida para agilizar el movimiento, el transporte, la comunicación, una vez adherida a la lógica productiva del sistema social, impone, ella misma, nuevos límites a la movilidad que se pueden achacar a las falencias de los individuos, salvaguardando así la racionalidad instrumentalizadora que lo sostiene.

De este modo, aunque somera, la construcción histórica aquí efectuada conduce hacia la propuesta de un abordaje psicocultural ya no solo del tránsito en cuanto desplazamiento y ocupación del espacio, sino del campo del Tránsito Vehículo-Peatonal, observando cómo al interior suyo se estructuran determinadas relaciones, determinadas formas de percibir los problemas y de identificación en determinados roles.

Por otra parte, el advenimiento del automóvil no solo supuso mayor velocidad y acortamiento de distancias, implicó además acercar ambas posibilidades tanto a individuos como a grandes grupos de pasajeros.

A la idea del capital es concomitante el desarrollo de la “hegemonía industrial” según la cual, no solo es posible, sino deseable, la producción en masa de las mercancías y, por qué no, la movilización en masa de los individuos. De ello se sigue que en el Tránsito Vehículo-Peatonal deban buscarse cómo las ramificaciones culturales del capitalismo industrial penetran las particulares formas de movilidad y de administración de la misma, en las actuales condiciones de vida; justamente porque el proceso histórico del que el Tránsito Vehículo-Peatonal deriva, informa, contradictoriamente, sobre la dinámica de un progreso ordenado por los intereses socialmente dominantes.

Se levantan así una serie de problemas: ¿cómo se produce la adaptación o inadaptación histórica de los sujetos dentro del campo del Tránsito Vehículo-Peatonal?, ¿cuáles características presenta el campo del poder social que enmarcan el actual aspecto del campo del Tránsito Vehículo-Peatonal en particular?, ¿qué síntomas del Tránsito Vehículo-Peatonal anuncian sus más siniestras implicaciones sociales, culturales y hasta económicas?

La construcción histórica aquí ensayada lleva a reconocer en el fenómeno del Tránsito Vehículo-Peatonal:

- a. La idea de una creciente mecanización de la movilidad, por medio de vehículos automotores principalmente, con las consecuencias socio-culturales de la visión maquinista que ello supone.

- b. La posible operación de una racionalidad instrumentalizadora que somete a los individuos por medio de su movilidad, a mecanismos incluidos como parte del incuestionable funcionamiento de la sociedad industrial.
- c. La consecuente masificación de la movilidad, que trae consigo el dilema de los límites que han de imponerse a la movilidad individual y colectiva, bajo el régimen de administración característico del Tránsito Vehículo-Peatonal.

En el siguiente capítulo y según las ideas planteadas en este, se estudia cuánto se ha hecho para problematizar desde este punto de vista y a partir de la Psicología, al Tránsito Vehículo-Peatonal en tanto fenómeno de la sociedad moderna industrializada.

### III

## El estudio del Tránsito desde la Psicología y otras disciplinas

La creciente productividad que posee la sociedad no es utilizada para eliminar el trabajo innecesario o sea la pacificación, sino para intensificar y perpetuar la lucha por la existencia.

(Marcuse, 1975, p. 21)

#### *Introducción*

Las herramientas tecnológicas no solo permiten al ser humano transformar sus condiciones materiales de existencia: posibilitan también transformaciones en sus condiciones subjetivas.

Tal como sugirió Marcuse (1975) hace ya varias décadas, mientras los desarrollos tecnológicos aceleraban la productividad social, se experimentaba concomitantemente un serio deterioro en todos los sistemas de relaciones humanas, incluido el Tránsito Vehículo-Peatonal del que se ocupa este informe.

Según esto, algunas preguntas resultan necesarias: ¿cómo ha sido estudiado el fenómeno del Tránsito Vehículo-Peatonal en tanto campo cultural?, ¿de qué manera se ha observado el problema del influjo de la tecnología asociada al Tránsito Vehículo-Peatonal en las condiciones subjetivas humanas?

Varias son las disciplinas involucradas en el estudio de los diferentes elementos que componen el Tránsito Vehículo-Peatonal, cada una aportando conocimientos relativos a aspectos como la legislación, la infraestructura o la incidencia del tránsito en la salud pública.

Dentro de ese variopinto panorama, la Psicología ha incursionado también efectuando estudios cuyo objetivo es el conocimiento de la forma en que el ser humano se comporta dentro del tránsito de vehículos y peatones, con miras a la implementación de mejoras técnicas.

Incluso ya en la década de los cincuenta, Piret (1957) publicaba un tratado sumamente completo en el que desde la Psicología, abordaba temas como las aptitudes o la relación de la fatiga y el alcohol, incluyendo algunas puntualizaciones psicoanalíticas y pedagógicas respecto a la psicología de los conductores.

Con antecedentes como estos, la Psicología del Tránsito<sup>16</sup> constituye un área de estudio emergente que poco a poco ha ido ocupando mayores espacios en centros de investigación, colegios profesionales y asociaciones internacionales de psicólogos, al punto que hoy son reconocidas tareas profesionales específicas para psicólogos dedicados al estudio del tránsito peatonal y vehicular, así como requerimientos especiales en la formación de profesionales ocupados en ella (Ulloa, 2007b).

En la mayoría de los países de Europa, así como en los Estados Unidos, Israel, Australia, Japón y otros, la Psicología del Tránsito ha experimentado importantes desarrollos teóricos y técnicos, principalmente desde enfoques cognitivo-conductuales; desarrollos que han redundado en la creación de revistas especializadas y congresos internacionales en donde se muestran los diferentes avances en el estudio y abordaje técnico de los fenómenos relativos al tránsito de vehículos y peatones.

---

<sup>16</sup> También llamada Psicología del Tráfico, como se estila en España, según una traducción literal del nombre *Traffic Psychology* con que esta rama de la Psicología es conocida en la mayor parte de los países de habla inglesa donde se ha desarrollado más plenamente. Aquí se ha decidido por el término *Psicología del Tránsito*, atendiendo que en Costa Rica el concepto de tránsito se usa comúnmente para referirse a los fenómenos asociados a la participación de vehículos, conductores y peatones en las carreteras. Así, por ejemplo, en Costa Rica la legislación que regula todo lo concerniente a la movilidad de vehículos tripulados y peatones por las carreteras se denomina “Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres”.

Pese a ello, en Costa Rica no se dispone actualmente, ni en la legislación nacional vigente ni en los centros académicos ocupados en la formación de psicólogos y psicólogas, de formulaciones referentes a la aplicación de la Psicología a los fenómenos asociados al Tránsito Vehículo-Peatonal<sup>17</sup>, por lo que se puede afirmar su inexistencia como área de estudios básicos y/o aplicados bien constituida. Esto a pesar que ya en el *Reglamento para el cumplimiento de las condiciones que permitirán obtener nuevamente la acreditación como conductor y la recuperación de los puntos asignados originalmente*, estipula en su artículo 6 que los cursos de sensibilización y reeducación vial deberán ser impartidos por “[...] graduados en Formación Vial y Psicólogos con especialidad en Psicología asociada a la conducción vehicular” (Matute, sin fecha, p. 93).

Atendiendo esa circunstancia, esta sección está dedicada a acercarse críticamente a algunos de los principales desarrollos internacionales de la Psicología del Tránsito, así como algunos estudios hechos en Costa Rica que están relacionados con el Tránsito Vehículo-Peatonal.

Este capítulo, por ende, presenta una visión panorámica sobre los temas, enfoques y alcances de algunos estudios en Psicología del Tránsito realizados internacionalmente y sondea, a la vez, el abordaje hecho en algunos trabajos costarricenses abocados al estudio de fenómenos relativos al Tránsito Vehículo-Peatonal.

El material revisado y comentado acá, sin ser exhaustivo, es representativo del desarrollo que la Psicología del Tránsito ha tenido en los últimos años en diferentes países del mundo; es representativo también de la manera en que en Costa Rica se ha estudiado el problema del tránsito desde disciplinas como el Derecho o la Ingeniería principalmente.

---

<sup>17</sup> Es posible hallar sin embargo, según se verá más adelante, trabajos como los de Hernández (2003) y Ortiz (2007) en los que se hace alusión a los aportes de la Psicología, en términos de la consideración de factores subjetivos relacionados con los accidentes de tránsito y los comportamientos violentos en las carreteras.

### *Antecedentes en Psicología del Tránsito*

*Las tareas de la Psicología del Tránsito.* En los países donde se ha desarrollado la Psicología del Tránsito como área disciplinar, su quehacer está estrechamente vinculado al campo de la salud y la seguridad públicas.

Así, para la Federación de Psicólogos de la República de Argentina (2004), el trabajo de la Psicología del Tránsito comprende, dada su capacidad para el “entendimiento de la conducta humana”, tareas como la evaluación psicológica de los aspirantes a conductores, la promoción de la responsabilidad entre conductores, peatones, fabricantes de autos, funcionarios y todos los agentes involucrados en el tránsito, el estudio de las conductas de riesgo y, por supuesto, el rescate de las experiencias prácticas e investigativas, así como los desarrollos teóricos actuales con miras a la conformación de redes de trabajo interdisciplinarias.

Por otra parte, en España la llamada “Psicología del Tráfico” se ha aplicado desde 1920 al campo de la seguridad vial, según mencionan Carbonell y Montoro (1995), en tareas tales como la exploración y selección de conductores, generando así todo un modelo de selección que se conoce hoy como el “Modelo Español”<sup>18</sup>, el cual, señalan los autores, sin dejar de ser parcialmente válido, no consideraba aspectos motivacionales, actitudinales y cognitivos. Esto significa que las tareas de la “Psicología del Tráfico” en España han venido virando cada vez más hacia el estudio de factores cognitivos que complementen la ya clásica medición conductual de habilidades.

---

<sup>18</sup> El llamado “Modelo Español” consiste en la comprobación de habilidades psico-físicas de un sujeto para conducir, mezclando la valoración psicológica con la valoración médica y oftalmológica. Criticando este modelo y proponiendo la inclusión de factores cognitivos y motivacionales dentro de la evaluación de conductores, Carbonell y Montoro anotan que dicho modelo “[...] sigue respondiendo a un enfoque psicológico observacional-clasificador, a cuya base existe la concepción fisicalista clásica que traspasa el modelo del laboratorio a la vida social, y que debería completarse necesariamente, con un enfoque intervencionista, centrado en la intervención sobre los procesos humanos, para intentar modificarlos” (1995, párr. 14).

Con ello, en criterio de Carbonell y Montoro (1995), la intervención del psicólogo en el tránsito comprenderá el análisis de la adaptación conductual del sujeto al entorno físico (vehículo y vías), el impacto de la normativa legal en las formas de manejo, así como el análisis de los factores cognitivos y motivacionales involucrados en el procesamiento de la información, la configuración situacional y toma de decisiones que realizan los conductores, para lo cual se han elaborado instrumentos para la medición de variables de tipo motivacional. Esto último iría de la mano de la intervención del psicólogo en procesos de educación, formación vial y su consecuente participación en la elaboración de campañas mediáticas de educación vial.

Muy influida por el desarrollo dado en España, en la Psicología de Portugal es posible hallar, según mencionan Santos y Barros (1995), tres principales áreas de intervención en Psicología del Tráfico: la evaluación y selección de conductores y aspirantes a conductores, la formación de instructores de conducción, y la seguridad y prevención vial.

Por otra parte, en Alemania Kroj (1995) indica que hace casi cincuenta años existe la Sección de Psicología del Tráfico de la Asociación Profesional de Psicólogos Alemanes, la cual contribuyó en los años 60 y 70 al establecimiento científico y posterior desarrollo de este campo profesional. En este país, la mayor parte de los psicólogos abocados al estudio del Tránsito realizan labores como el examen de la aptitud en conductores, el peritaje de los comportamientos de conductores en carreteras, la asesoría a juzgados u oficinas encargadas del tránsito, la formación por medio de cursos de capacitación para nuevos conductores, la asesoría para la estructuración de sistemas de tránsito seguros y eficientes, y la participación en programas de rehabilitación dirigidos a conductores infractores o que tienen problemas de dependencia al alcohol u otras drogas.

En términos generales y siguiendo lo anotado al respecto por el Colegio Oficial de Psicólogos de España (sin fecha), se pueden ver esquematizadas en el cuadro 3 las funciones específicas y no específicas, así como los temas de investigación pertinentes a la Psicología del Tránsito en su estado actual:

**Cuadro 3**  
**Funciones y temas de estudio e investigación en Psicología del Tránsito**

<b>Funciones específicas</b>	<b>Funciones no específicas</b>	<b>Estudio e Investigación</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Detección de personas que por sus variables actitudinales, personalidad y/o aptitudes no puedan tener el permiso de conducir, poseer armas, o dedicarse a otras actividades de riesgo.</li> <li>- Detección de personas con propensión a una mayor accidentalidad; ya sea por causas circunstanciales o no.</li> <li>- Reconocimiento psicológico, e información de las mismas, para la obtención y revisión de los permisos de conducir.</li> <li>- Reconocimiento psicológico específico a conductores, u otras personas con actividades de riesgo, con patologías físicas específicas, que por su cronicidad o agudeza, conllevan secuelas psicológicas.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Formación de monitores, conductores y peatones.</li> <li>- Educación vial infantil (asesoramiento).</li> <li>- Campañas locales de prevención de los accidentes.</li> <li>- Rehabilitación de las personas accidentadas.</li> <li>- Educación para la seguridad.</li> <li>- Vehículos: ergonomía.</li> <li>- Carreteras y señalización: diseño del entorno vial.</li> <li>- Supervisión policial y <i>enforcement</i>.</li> <li>- Desarrollo de normativa de aplicación.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Percepción del riesgo y toma de decisiones.</li> <li>- Las condiciones psicológicas de la conducción.</li> <li>- Condiciones psicofísicas y psicofisiológicas.</li> <li>- Condiciones psicológicas de seguridad en situaciones nocturnas, adversas y de emergencia.</li> <li>- Conducción en situaciones normales y en otros niveles de rendimiento como son, el deportivo y el de alto riesgo.</li> <li>- Conducción y seguridad vial para poblaciones con necesidades especiales.</li> <li>- Causas específicas que pueden provocar ansiedad durante la conducción (cinturón, casco) o en otras actividades de riesgo.</li> <li>- Estudio de los motivos de reincidencia en la suspensión del examen de conducir, oral o práctico u otros que lleven aparejadas actividades de riesgo.</li> <li>- Estudio del impacto de las campañas publicitarias.</li> <li>- Estudio de población de riesgo.</li> <li>- Seguimiento y control de las secuelas psicológicas por trauma psíquico o físico.</li> </ul>

Efectivamente lo anotado en el anterior cuadro demuestra que las tareas básicas reconocidas para la Psicología del Tránsito, en su vinculación fuerte con la seguridad vial, comprenden la aplicación de herramientas teóricas y metodológicas a problemas derivados de:

- a. el comportamiento humano en relación a la operación instrumental del vehículo y
- b. el comportamiento humano (y el procesamiento de información) en la participación dentro del tránsito en general.

Se trata, pues, de aplicaciones psicotécnicas cuyo ámbito de acción, girando alrededor de los dos grandes problemas señalados, son susceptibles de resumirse en tres puntos básicos:

- a. una Psicología del Tránsito que mide y dictamina aptitudes,
- b. una Psicología del Tránsito que modificaría conductas y formas de procesamiento de la información inadecuadas,
- c. una Psicología del Tránsito que genera conocimientos aplicables a la tecnología (en los vehículos) y al sistema de señalización.

Precisamente estos serían los tres puntos característicos de los enfoques teóricos y metodológicos predominantes en la Psicología del Tránsito como se verá a continuación.

*Enfoques en Psicología del Tránsito: Algunos estudios cognitivo-conductuales en Psicología del Tránsito.* En el ámbito Internacional, la Psicología del Tránsito es ya un área

de estudio con larga trayectoria en países como Estados Unidos, Inglaterra o España. En América Latina, países como Chile y Argentina han hecho importantes progresos en la constitución de ésta área de estudio para la Psicología.

El desarrollo de la Psicología del Tránsito, según se sigue de la mayor parte de los trabajos revisados, resulta en dos tendencias principales:

- a. en términos teóricos, hay un fuerte énfasis en enfoques de tipo cognitivo-conductual
- b. en términos metodológicos, predomina la realización de estudios de corte cuantitativo (cuyo énfasis es la medición estadística de variables) y experimentales (sometiendo hipótesis a prueba).

La mayor parte de los trabajos presentados en la *Third International Conference for Traffic and Transport Psychology*<sup>19</sup> y algunas otras fuentes consultadas, a pesar de haber sido realizados por investigadores de diferentes países en África, América, Asia, Europa y Oceanía, evidencian el predominio de estudios cuyo referente conceptual es cognitivo-conductual.

Así, es posible hallar entre otros objetos tradicionalmente abordados por las corrientes cognitivo-conductuales, estudios en Psicología del Tránsito ocupados en temas como la influencia de la retroalimentación (o *feedback*, por medio de tecnologías incorporadas en los vehículos o el envío postal) o la autorregulación (por la formación de hábitos asociados a las habilidades y a la edad) en los estilos de manejo (Baldock, Mathias,

---

<sup>19</sup> La *Tercer Conferencia Internacional de Psicología del Tráfico y del Transporte* se realizó en el 2004 en Nottingham, Inglaterra, y en ella se presentaron más de 110 ponencias sobre estudios relacionados con el Tránsito, realizados en diferentes países. En este capítulo se hace referencia a solo una parte de ellos, que representan, sin embargo, las tendencias principales de los estudios expuestos en la conferencia.

McLean, & Berndt, 2004; Dragutinovic, Brookhuis, Hagenzieker & Marchau, 2004; Ogawa & Ota, 2004; Ouimet, Brown, Bédard, & Bergeron, 2004; Roetting, Huang, McDevitt, & Melton, 2004; Takoro, 2004).

En otros trabajos se ha estudiado el procesamiento de la información en términos de representaciones mentales, percepciones sobre la seguridad y el riesgo, así como la comprensión de las señales de tránsito entre conductores y peatones (Al-Madani & Al-Janahi, 2004; Guajardo, Moyano y Vargas, 1999; Lai & Yen, 2004; Moreno-Ríos, Tornay, Castro, Vargas, & Molina, 2004; Moyano, 1999a; Olivos, 1999).

Por otra parte, se han hecho estudios abocados al tema de las conductas de riesgo asumido (*risk taking behaviour*) asociadas a accidentes de tránsito o a la percepción del riesgo (Bener & Crundall, 2004; Brasa, 2006; Dotta & Wagner, 2006; García, Molina & Ferrando, 2001; Wilde, 2001; Will, 2004).

También las actitudes y rasgos de personalidad asociados a las conductas de riesgo, a la infracción de normas de tránsito, a la toma de decisiones y a la interacción entre conductores y peatones han sido otros de los tópicos estudiados en diferentes trabajos (Bianco, Trani, Santoro & Angelillo, 2004; Conejera, Donoso, Moyano, Peña y Saavedra, 2003; Diamant & Brousard, 2004; Elliot, 2004; Houtenbos, Hagenzieker, Wieringa & Hale, 2004; Mendes, 2004; Moyano, 1997; Moyano, 1999b; Moyano y Olivos, 1999; Sandqvist, 2004).

Dado el desarrollo de estos enfoques en Psicología del Tránsito en diferentes países alrededor del mundo, hay trabajos en los que se analiza la influencia de factores culturales (al interior de un mismo grupo cultural o de manera intercultural) en el comportamiento de conductores, empleando instrumentos estandarizados con los que se pretende predecir el comportamiento infractor.

Por ejemplo, el trabajo de Bener, Haigney, Crundall, Bensiali & Al-Falasi, (2004) se basa en la aplicación del *Driver Behaviour Questionnaire* a conductores de los Emiratos Árabes Unidos, para luego cotejar estos resultados con los de cuestionarios aplicados a choferes en Gran Bretaña, Finlandia y Australia, hallando algunas diferencias culturales en los resultados, por lo cual los autores estiman necesario realizar más estudios en esta línea.

También la investigación de Sümer, Ayvaik, Er, Hünler & Özdemir (2004) toma en consideración algunos factores culturales que repercuten en el comportamiento de conductores en Turquía, a través de un inventario cuantitativo de conductas críticas (velocidad, adelantamientos, errores en el manejo), en cuanto indicadores que permitirían predecir la tendencia a sufrir accidentes. Los autores comparan sus resultados con los de estudios anteriores realizados en otros países, determinando la importancia de considerar algunas características culturales dentro de los instrumentos que pretenden predecir el comportamiento de conductores.

Otro grupo de trabajos correlacionan variables indagando la relación entre el agotamiento físico y la fatiga en cuanto posibles causas de los accidentes de tránsito (Ayati, 2004; Baumgarten, Karrer, Briest & Vöhringer-Kuhnt, 2004; Galley & Schleicher, 2004; Papadakaki, Tzamalouka, Kontogiannis, Christakis, Darviri & Chliaoutakis, 2004; Saíz, Bañuls y Monteagudo, 1997; Saíz, Chisvert y Bañuls, 1997; Tzamalouka, Christakis, Papadakaki, Kontogiannis, Darviri, & Chliaoutakis, 2004).

Se han realizado algunos trabajos cuyo objetivo principal es la formulación de propuestas metodológicas en torno al uso de determinados instrumentos, para la evaluación de diferentes variables asociadas a fenómenos cognitivo-conductuales en el tránsito (Lamounier y Villemor-Amaral, 2006; Moyano, Olivos y Mena, 1999; Obriot-Claudiel & Gabaude, 2004).

Como se mencionaba más arriba, el enfoque teórico predominante en estos trabajos es el cognitivo-conductual, a partir de diferentes encuadres teóricos entre los que se hallan modelos como la teoría del riesgo asumido (Wilde, 2001), la teoría del comportamiento planificado (Ajzen, 1985; 1991; Beck, & Ajzen, 1991; Hrubes, & Ajzen, 2001; Moyano, 1997) o teorías relativas al influjo de la actitud en el comportamiento (Ajzen, 1988a; 1988b; Ajzen, & Fishbein, 1975; 2000; s.f.).

Ahora bien, metodológicamente en casi todos estos trabajos consultados es fuerte la tendencia a medir los fenómenos asociados al tránsito peatonal o vehicular, recolectando información que se traduce en datos estadísticos, lo mismo que en la validación de escalas o el recurso a escalas y cuestionarios ya validados en trabajos anteriores.

*Enfoques en Psicología del Tránsito: accidentes de tránsito y Psicoanálisis.* Por otra parte, se han encontrado algunos trabajos de divulgación donde se propone la aplicación del Psicoanálisis a la interpretación de los accidentes de tránsito.

En efecto, autores como Ballario (2006), Granel (1998), Lindner (2000) y Oswald y Padilla (2004) se ocupan, fundamentalmente, en proponer la posibilidad de sondear el sentido inconsciente detrás de los accidentes de tránsito o las tendencias infractoras, bajo el modelo analítico de la *Psicopatología de la vida cotidiana*, trabajo donde Freud (1997a) mencionaba que los accidentes estarían relacionados con contenidos reprimidos asociados entre sí a través de representaciones lingüísticas<sup>20</sup>.

---

<sup>20</sup> Específicamente, Freud menciona que “[... los] accidentes son producidos por una tendencia constantemente vigilante al autocastigo; tendencia que de ordinario se manifiesta como autorreproche, o coadyuva a la formación de síntomas y utiliza diestramente una situación exterior que se ofrezca casualmente o la ayuda hasta conducirla a la consecución del efecto dañoso deseado” (1997a, pp. 867-868).

Dentro de esta línea de análisis, la tesis básica sostenida por estos autores radica en considerar el accidente de tránsito como “[...] un proceso con un origen, un desarrollo y una finalidad y sentido” (Granel, 1988, párr. 4), por lo que “Padecer o provocar un accidente, es en este sentido un acto ‘Inconscientemente Intencional’. Es una conducta desatada en un sujeto al que le están sucediendo emociones que desconoce y que no controla” (párr. 9).

Este enfoque psicoanalítico de los accidentes de tránsito presenta cierta vaguedad metodológica, lo cual dificultaría su aplicación. Sin embargo, estos trabajos aportarían un marco para situar la “etiología” de los accidentes en los conflictos intrapsíquicos vividos por el sujeto, marco que debería complementarse con una perspectiva más cultural que trascienda el ámbito individual, al cual es proclive este tipo de enfoque.

#### *Estudios sobre tránsito realizados en Costa Rica*

Según lo apuntado anteriormente, en Costa Rica no se dispone en la actualidad de formulaciones sobre la aplicación de la Psicología a los fenómenos asociados al Tránsito Vehículo-Peatonal, por lo que se puede afirmar su inexistencia como área de estudio.

Sin embargo, fuera de la Psicología, es posible hallar tres tipos principales de abordajes relacionados al estudio del tránsito que sí han tenido mayor desarrollo en el país:

- a. estudios sobre los accidentes de tránsito en cuanto problema de seguridad y salud públicas,
- b. estudios concernientes a las implicaciones legales de diferentes acontecimientos asociados al tránsito, y
- c. estudios relativos a la ingeniería vial.

En la primera línea, en donde cuentan algunos de los trabajos más antiguos, se puede encontrar estudios caracterizados por tratar problemas como los accidentes de tránsito en cuanto afectan la salud pública, o que consideran sus repercusiones en el sistema de la seguridad social o la economía costarricense (Consejo de Seguridad Vial, 2003; Gamboa y Gutiérrez, 2002; Instituto Nacional de Seguros, 1978; Leonardo, 2003; Ministerio de Transportes, 1967; Pereira, 2000; Santoro y Jiménez, 1963; Steffen, 1979; Vizcaíno y Rodríguez, 2004).

Otro grupo de estudios son aquellos que se han realizado en el área del Derecho, ocupándose de aspectos como las implicaciones legales de los accidentes de tránsito, el estudio de los alcances y limitaciones de la Ley de Tránsito, o propuestas de reforma a dicha Ley (González, 1984; Jiménez, 1998; Lara, 1984; Mojica y Solórzano, 2007; Rodríguez y Salvador, 1997; Rovira, 1981; Salas, 2005).

Asimismo, hay una importante cantidad de estudios que desde el área de la Ingeniería vial se han ocupado de asuntos como la correlación de las condiciones físicas de las carreteras y su incidencia en los accidentes de tránsito, el análisis del funcionamiento vial de algunas carreteras nacionales, o diagnósticos sobre el flujo vehicular en relación a la infraestructura vial (Abarca, 1980; Arce, 1992; Barrantes y Cordero, 1988; Campos, 1998; Fernández, 1985; Matamoros, 1984; Molina, 1992; Montiel, 1997; Naranjo y Sánchez, 1992; Obando, 2004; Quirós, 1997; Román, 1986; Sánchez, 1993; Viquez, 1998).

Mención a parte merecen tres trabajos que por sus sugerencias, resultan importantes antecedentes en el estudio aquí realizado.

Uno de ellos es el trabajo de Hernández (2003), ocupado en el análisis de la legislación costarricense en torno a la participación de los peatones dentro del Tránsito

Vehículo-Peatonal, planteando, de paso, una serie de sugerencias sobre la educación vial de este sector particular, con miras a generar una cultura de seguridad vial que permita prevenir los accidentes de tránsito acaecidos en el país.

Dentro del enfoque de Hernández (2003, pp. 15-27), siguiendo en ello a otros autores, el peatón, aunque forma parte de la mayoría de los usuarios de las vías públicas, es visto como “oprimido” por la “minoría privilegiada” constituida por los conductores y sus vehículos. Esta desigualdad, además del vacío jurídico en contra de los peatones, se debería a una indiferencia psicosocial hacia el problema de los accidentes mortales de peatones en carreteras, indiferencia redundante en una especie de “amnesia pública” que, en criterio del autor, la Psicología Social puede explicar.

En otra línea, Ortiz (2007) ha llamado la atención sobre el problema de la violencia en las carreteras desde una perspectiva “psicosocial y de género”. Para ello, la autora sondeó las representaciones sociales de conductores respecto a diferentes situaciones vividas por ellos, en términos de su percepción, razonamiento, evaluación, clasificación de objetos, comunicación y actitudes en la vida cotidiana.

Resulta valioso ver cómo la autora considera el influjo en las carreteras de aspectos de orden cultural como el uso del poder físico o simbólico, los valores de competitividad y consumo asociados al modelo de vida impuesto en la sociedad globalizada, la búsqueda de placer por medio de conductas riesgosas o transgresoras, así como las diferencias de género al momento de percibir la participación de hombres y mujeres que conducen dentro de las carreteras.

La ponencia de Sánchez (2009) ha indagado algunos factores subjetivos y sobre todo socioculturales que tienden a reproducir pautas de violencia, inseguridad y exclusión en los escenarios del tránsito costarricense. Para exponer el influjo de estos factores, la

investigadora analizó las políticas gubernamentales relativas al sector de transportes constatando, una vez revisadas las circunstancias en que se construyó la carretera a Caldera, los fuertes intereses económicos y políticos que intervienen en estas decisiones, lo mismo que los cuestionables procedimientos que se siguen en la elaboración de leyes y políticas públicas de tránsito, en los cuales se excluye el criterio de todos los usuarios.

Sánchez (2009) ofrece de este modo valiosas sugerencias metodológicas para futuros estudios de corte crítico, en los cuales el “malestar vial” sea considerado desde una perspectiva social amplia, sin llegar a proponer, eso sí, un marco epistemológico y teórico apropiado para una aproximación crítica al tema.

Algo similar podría argüirse respecto a los trabajos de Hernández (2003) y Ortiz (2007), quienes abordan problemas de orden “psicosocial”, sin profundizar críticamente dentro de las premisas epistemológicas y teóricas de dicha perspectiva “psicosocial”, por lo cual no presentan ningún modelo epistemológico y teórico que expresamente permita construir una Psicología del Tránsito como área de estudio bien definida. Empero, ambas obras realizan aportes valiosos al considerar la influencia de factores culturales como los señalados en los anteriores párrafos.

#### *Alcances y limitaciones en el estudio del tránsito desde la Psicología y otras disciplinas*

Recordará el lector que en el capítulo anterior se propuso a modo de tesis básica que el fenómeno del Tránsito Vehículo-Peatonal es un campo cultural de administración de la movilidad (locomoción y transporte) que nació como requerimiento de una sociedad económica y culturalmente industrializada.

Según esto, la locomoción y el transporte por medio de la fuerza humana o la fuerza automotriz, que en sus características actuales tuvieron su origen en el desarrollo de las

máquinas automotores hacia la segunda mitad del siglo XVIII durante la Revolución Industrial, supone todo un contexto histórico y cultural que enmarca necesariamente los diferentes fenómenos del tránsito y sus caracteres habitualizados, incluyendo, por ejemplo, las determinaciones sociales de los accidentes de tránsito.

Por ende, desde un punto de vista psicocultural, el campo del Tránsito Vehículo-Peatonal tiene un sentido estructurante de los sujetos que en él participan, y estructurado a la vez por esos sujetos, estructuración cuyo significado tiene que ver con la forma en que históricamente se ha venido implantando una determinada concepción del movimiento masivo, bajo la égida de la racionalidad instrumental capitalista.

La revisión efectuada sobre algunos trabajos en Psicología del Tránsito muestra que las principales aplicaciones dentro de esta área disciplinaria, se refieren al comportamiento humano en relación a la operación del vehículo y al comportamiento humano (y el procesamiento de información) en la participación dentro del sistema de tránsito en general; esto con el objeto de medir y dictaminar aptitudes, modificar conductas y procesamientos de la información inadecuados, y la generación de conocimientos aplicables a la tecnología y al sistema de señalización.

También teórica y metodológicamente, la revisión muestra como tendencias principales el énfasis en enfoques de tipo cognitivo-conductual y el predominio de estudios de corte cuantitativo y experimental, incluyendo algunos aportes realizados desde el Psicoanálisis.

Mientras tanto en Costa Rica, se hallaron estudios de tipo estadístico relativos a los accidentes de tránsito en cuanto problema de salud pública, otros concernientes a las implicaciones legales de diferentes acontecimientos asociados al tránsito, y algunos cuyo objeto es la relación entre problemas de tránsito y la infraestructura vial. Los trabajos que

han sondeado aspectos psicológicos y culturales si bien aportan elementos importantes a considerar, no desarrollan plenamente un enfoque teórico que fundamente la construcción epistemológica y teórica de una Psicología del Tránsito, que permita abordar el sistema de relaciones acaecidos en el Tránsito Vehículo-Peatonal, desde el punto de vista de las repercusiones de las condiciones estructurantes de dicho sistema en las condiciones subjetivas humanas.

En virtud de ello, se hace patente la necesidad de formular un marco epistemológico y teórico que trace líneas básicas para la construcción de una Psicología del Tránsito que no solo considere fenómenos cognitivos y conductuales individuales, sino que además permita estudiar cómo esos fenómenos adquieren características particulares dentro del Tránsito Vehículo-Peatonal en cuanto sistema cultural de administración de la movilidad con repercusiones psicológicas, surgido histórica y socialmente dentro de una estructura social moderna e industrial.

Según esto último, el estudio del fenómeno del Tránsito Vehículo-Peatonal desde un enfoque psicocultural amerita observar diferentes elementos diferenciados pero integrados al mismo:

- a. en primera instancia, indagar sobre las repercusiones de la racionalidad y la ideología social imperante,
- b. esto apuntaría a estudiar la estructura particular del campo de la administración de la movilidad y la consecuente formación de habituales a ella anejadas,
- c. y finalmente, se haría necesario analizar la forma en que las marcas simbólicas de dicha estructura del campo ubican a los sujetos participantes del Tránsito Vehículo-Peatonal.

Precisamente a la construcción epistemológica y teórica de estos tres niveles está dedicado el siguiente capítulo.

## IV

### **Elementos epistemológicos y teóricos para el estudio psicocultural del Tránsito Vehículo-Peatonal**

Son los hombres los productores de sus representaciones, de sus ideas, etc., pero los hombres reales, activos, condicionados por un desarrollo determinado de sus fuerzas productivas y de las relaciones que les corresponden hasta llegar a sus formaciones más amplias. La conciencia no puede ser nada más que el ser consciente y el ser de los hombres en su proceso de vida

(Marx y Engels, 1976, pp. 36-37)

#### *Introducción*

Hacer “conciencia” entre peatones y conductores: ese suele ser el objetivo de las diferentes campañas auspiciadas por instituciones de salud pública, para promover en unos y otros formas seguras de caminar o conducir. Pero ¿entraña ese llamado a la concientización alguna perspectiva crítica que vaya más allá de una especie de secular contrición o de buena voluntad proclive al cambio?

En términos del análisis aquí efectuado, si se acepta de entrada que al Tránsito Vehículo-Peatonal corresponden una serie de costumbres, positiva o negativamente valoradas, características de las formas de percibir y comportarse los sujetos, conductores o peatones, que en él participan, ha de advertirse también la necesidad de observar críticamente la realidad condicionada por el contexto de las relaciones productivas que enmarca esas *mores* de peatones y conductores. Es ese el sentido del epígrafe con que inicia este capítulo, ocupado en exponer los elementos que cimentarán la estructuración epistemológica y teórica de la Psicología Cultural del Tránsito Vehículo-Peatonal.

Respecto a la concepción de conciencia planteada por Marx y Engels (1976), Hinkelammert (2007) anota que desde el punto de vista marxiano ello supone un proceso de autoconcientización por el cual el ser humano llega a ser-consciente, gracias a una praxis crítica de los diferentes condicionamientos históricos que han llegado a conformar su “conciencia” en acuerdo a ciertos requerimientos dominantes.

En el estudio psicocultural del Tránsito Vehículo-Peatonal, el reconocimiento de las condiciones que han llegado a estructurar tales o cuales relaciones al interior del mismo resulta imprescindible. Un buen antecedente en este tipo de aproximación lo podemos hallar en otro trabajo de Hinkelammert.

Estudiando las condiciones históricas e ideológicas del capitalismo subdesarrollado en las sociedades sometidas a la creación de plusvalía, Hinkelammert (1983) observa la fuerte relación dialéctica entre la ética capitalista, su consecuente sistema axiológico y volitivo, con la base material de producción dentro de la sociedad<sup>21</sup>.

Así, a modo de analogía, el autor realiza el análisis de “[...] la relación entre normas, valores y actitudes individuales, que forman un conjunto que regula la fluidez circular del tráfico<sup>22</sup> como sistema” (Hinkelammert, 1983, p. 293), proponiendo que en dicho sistema operaría una mediación normativa que, en términos ideológicos, legitima al sistema de tránsito pese a, por ejemplo, sus deficiencias objetivas (carreteras inadecuadas, problemas

---

<sup>21</sup> Al respecto, Hinkelammert señala: “Como cada sistema social emana necesariamente de actuaciones individuales, la función ideológica consiste en determinar al individuo de tal manera que sus actuaciones lleven al surgimiento y preservación del sistema social pretendido. El sistema capitalista, basado en el cálculo de interés inmediato, produce argumentaciones ideológicas en este sentido” (1983, pp. 278-279); según lo cual, las conductas de los individuos son expresión de valores implícitos marcados por el principio de racionalidad del sistema capitalista, principio que, para Hinkelammert, es el principio de interés inmediato que procura en las relaciones de producción la obtención de la mayor ganancia posible, teniendo la eficiencia como principal valor de los sistemas axiológicos.

<sup>22</sup> Hinkelammert utiliza el término “tráfico”, mientras que en este informe se ha venido empleando el de “tránsito”, tal como se aclaró en la nota 16. No obstante se respetará el uso del término “tráfico” mientras se esté haciendo referencia al análisis efectuado por Hinkelammert.

de señalización). De esta manera, el conjunto de normas reguladoras del tráfico actúan legitimando al sistema frente a las actitudes que pueda desarrollar el individuo, constriñéndolo a la observación de ciertos preceptos en nombre del principio de fluidez circular, presentando así como ventajas para el individuo la mediación normativa de sus actitudes tendientes a la maximización de una fluida circulación. El sistema puede preservarse no obstante sus deficiencias infraestructurales, gracias al conjunto de normas que promueven entre los individuos valores acordes a tal preservación.

Si bien el análisis de Hinkelammert tiene por cometido analogar, con las diferencias del caso, el funcionamiento del tránsito con el del sistema económico en las sociedades capitalistas subdesarrolladas, el mismo provee una serie de intuiciones valiosas.

Contrario a la mayoría de los enfoques revisados en el capítulo anterior, la analogía ensayada por Hinkelammert llama la atención sobre algunos elementos estructurales que formarían parte del fenómeno del Tránsito Vehículo-Peatonal: la racionalidad que opera en dicho sistema, las normas que tal racionalidad sostiene, la relación de esas normas con las actitudes y valores individuales y la legitimación del sistema en cuanto las actitudes y valores individuales se adecuan a él.

Precisamente la propuesta epistemológica y teórica elaborada en este informe, al sentar las bases de un análisis psicocultural del Tránsito Vehículo-Peatonal, pretende que la construcción de dicho sistema como objeto de estudio tenga por punto de partida no las características psicológicas individuales, cognitivas o pulsionales, sino las características estructurales que informan de la ideología, las relaciones, los hábitos y los sujetos que participan del Tránsito Vehículo-Peatonal, en cuanto fenómeno psicocultural de la sociedad moderna.

*Fundamentación epistemológica para el estudio psicocultural del Tránsito Vehículo-Peatonal*

*El Tránsito Vehículo-Peatonal como objeto de estudio psicocultural.* La concepción epistemológica del Tránsito Vehículo-Peatonal implica entender de manera estructural los fenómenos asociados al tránsito de vehículos tripulados y peatones, como parte de un campo psicocultural diferenciado con sus propias normas, relaciones y sujetos.

Pero esa concepción epistemológica supone, además, una determinada forma de enfocar un objeto de estudio desde la Psicología. Entonces ¿qué tipo de conocimiento sería la Psicología Cultural encargada de estudiar el Tránsito Vehículo-Peatonal?

Se debe observar en primer lugar que la Psicología es, en términos generales, un conocimiento científico, es decir, se trata de un conocimiento cuyo desarrollo se relaciona de manera proporcional a la acumulación de un volumen de teorías que versan sobre determinados objetos; teorías a su vez arraigadas a sistemas de conocimiento mayores y con líneas de contacto con otras disciplinas. La Psicología en general, pues, se encuadra en la ciencia en cuanto, por su devenir, apunta a la estructuración de conocimientos derivados de la acumulación, la sistematicidad y la técnica.

De la acumulación, porque surge de una serie de conocimientos previos, conocimientos inscritos dentro de los márgenes de determinada institucionalidad científica que lo avala, en correspondencia con exigencias académicas determinadas (Bourdieu, 1971, pp. 17-34; Bourdieu, 2003, pp. 11-57), y desde cuyos insumos es deslindado un enfoque particular sobre un tema dado, aportando nuevos elementos para la reestructuración de los conocimientos acumulados.

De la sistematicidad, pues ha de responder a ciertas exigencias de orden lógico, a ciertas reglas de juego (Lyotard, 1998, pp. 25-28) legitimadoras de sus conocimientos, de manera tal que se lo pueda leer como un conocimiento efectivamente científico.

Y de la técnica, pues se pretende que los conocimientos estructurados en ella tengan repercusiones de orden práctico en la vida de aquellos a quienes alcanza.

Respecto a la Psicología Cultural específicamente, se puede argüir que ella no tiene un objeto fáctico propio e inalienable. Los objetos fácticos que conoce pueden ser los de cualquier otra disciplina del campo social. Pero en donde radica su particularidad, es en la manera de ofrecer conceptos y categorías propios, sobre los objetos psicoculturales que aborda. Es decir, su particularidad radica en la posibilidad de construir a partir de algún objeto fáctico (el tránsito de vehículos y peatones, por ejemplo) un objeto formal (el campo del Tránsito Vehículo-Peatonal), ofreciendo concepciones propias, epistemológica y teóricamente estructuradas, a partir de realidades sociales y culturales generales.

De ahí que el conocimiento psicológico cultural por pertenecer originalmente a una acumulación, sistematización y técnica específicas, hace referencia a objetos de estudio formalmente configurados desde modelos teóricos propios de la perspectiva psicocultural, a partir de aquellos datos fácticos que entran en su espectro de visión.

Según esto, y revistiendo de mayor especificidad el enfoque con que se ha venido sosteniendo la propuesta psicocultural presentada en este informe, es plausible considerar que la Psicología Cultural en términos generales estudia los procesos de estructuración significativa de los sujetos, según la estructura de un determinado sistema cultural.

Si desde esta perspectiva el objeto de la Psicología Cultural es la estructuración significativa<sup>23</sup> del ser del humano en cuanto sujeto psicocultural, ello supone que el ser humano es estructurado en cuanto sujeto psicocultural, aludiendo a una condición según la cual lo humano no está constreñido simplemente por la mecánica fisiológica ni por las especies imaginarias de la fenomenología. Más bien, el ser de lo humano es aquí la manera relativa en que el sujeto, siempre relativo dentro de las estructuras culturales, a través de los procesos de identificación, queda ubicado en determinado lugar simbólico desde el que adviene *siendo-alguien* reconocido (Ulloa, 2007c, pp. 13-103).

Puede ampliarse esta definición indicando que la Psicología Cultural ocupada del Tránsito Vehículo-Peatonal es el estudio acumulativo, sistemático y con implicaciones técnicas, de ciertos datos tomados del mundo fáctico, cuyo objeto formal es la estructuración psicocultural significativa del ser humano en cuanto sujeto cultural, a partir de las características estructurales que informan de la ideología, las relaciones, los hábitos y los sujetos del campo del Tránsito Vehículo-Peatonal, considerando este campo como un fenómeno de la sociedad moderna.

Con base en estas ideas preliminares sobre el fenómeno del Tránsito Vehículo-Peatonal en cuanto objeto de estudio, se estaría ya en capacidad para profundizar en la

---

<sup>23</sup> En cuanto la producción cultural de significantes que marcan la estructuración de lo humano en la cotidianidad. Para Garza: “[...] los significados no solo se generan de alguna manera por los individuos en interacción social sino que, dentro de ciertos límites espaciales y temporales, se vinculan con significados acumulados socialmente que los actores no escogieron. Estos significados no son simplemente compartidos por consenso sino que implican jerarquías sociales y de poder, es decir la posibilidad de la imposición” (2001, p. 85). Sin embargo, ahí donde el autor dice “significados”, es preferible hablar de significantes, pues, si algo caracteriza las producciones culturales, a sabiendas de la dual relación entre el cambio y la tradición, es precisamente la precariedad de los “significados”. Por ende es mejor entender las producciones culturales como relaciones significantes que pueden estar apuntaladas en un determinado sistema convencional. Lo mismo ha de pasar con el sujeto. Su original indeterminación y la precedencia de lo simbólico donde nace, le condena a la precaria inscripción simbólica en un lenguaje, donde quedaría reconocido como siendo alguien; siendo, cuando menos, reconocido como humano. Así, al plantear la Psicología Cultural como ocupada en el estudio de la promoción significativa del sujeto. Esto supone que su objeto es a la vez producto de una producción cultural que ella promueve.

construcción epistemológica y teórica del Tránsito Vehículo-Peatonal en cuanto objeto de estudio psicocultural.

*Perspectiva epistemológica: Teoría Crítica de la sociedad*

Si el Tránsito Vehículo-Peatonal es un fenómeno propio de las sociedades modernas industrializadas, en su estudio es plausible considerar los aportes de Horkheimer quien, a través de la llamada Teoría Crítica, sentó las bases para el análisis crítico de la sociedad industrial y sus diferentes manifestaciones.

Las fuentes básicas de esta Teoría Crítica son la filosofía dialéctica de Hegel, así como el materialismo histórico de Engels y Marx, fuentes articuladas alrededor de dos convicciones fundamentales: el método crítico-dialéctico y la teoría crítico-dialéctica.

*Teoría Crítica.* Heredera del ideal de la reorganización de la sociedad con base en principios racionales propios de la Ilustración, la Teoría Crítica revisó los desarrollos de la sociedad moderna para hacer crítica de la racionalidad dominante en esta sociedad, entendiendo, en palabras de Horkheimer, que la crítica es

[...] el esfuerzo intelectual, y en definitiva práctico, por no aceptar sin reflexión y por simple hábito las ideas, los modos de actuar y las relaciones sociales dominantes; el esfuerzo por armonizar, entre sí y con las ideas y metas de la época, los sectores aislados de la vida social; por deducirlos genéticamente; por separar uno del otro el fenómeno y la esencia; por investigar los fundamentos de las cosas, en una palabra: por conocerlas de manera efectivamente real (2003, pp. 287-288).

Pero también, en palabras de Adorno (1962), quien junto con Horkheimer fue una figura señera de la Escuela de Frankfurt en cuyo seno se desarrolló la Teoría Crítica, se trata de una actitud donde se aboga por la diferencia, por la posibilidad del pensamiento liberado respecto al común estandarizado socialmente, pues, “La conciencia individual tiene un ámbito cada vez más reducido, cada vez más profundamente preformado, y la posibilidad de la diferencia va quedando limitada *a priori* hasta convertirse en mero matiz en la uniformidad de la oferta” (p. 12); uniformidad que desemboca en una especie de “dependencia espiritual” del individuo respecto a las ofertas culturales masificadas.

Esta perspectiva se traduce en una crítica histórica de la sociedad moderna y su cultura burguesa, es decir, de las diferentes manifestaciones sociales y culturales de un estilo de vida que se ha llegado a convertir en una especie de “mundo administrado”: mundo en el que el individuo pierde su libertad y consecuentemente su humanidad, en favor de la enajenante administración total de la vida por parte de los sectores dominantes.

Siguiendo los principales planteamientos de Mansilla (1970), se puede argüir que la Teoría Crítica cimentada por Horkheimer, señala los principales problemas que abaten en términos éticos, políticos y sociales al ser humano en la sociedad industrial. Por ello, la historia es vista como la interpretación de la actividad humana reconstruida conceptualmente desde determinada praxis en desarrollo, mirándola a través de la dinámica de las relaciones económicas materiales.

De ahí que esta perspectiva crítica sobre la historia no descuida el papel de la actividad humana, pues complementa el análisis de la “[...] determinación económica objetiva y los propios modos de reacción, a fin de poder echar más luz en la conocida problemática de la relación entre base estructural y superestructura” (Mansilla, 1970, p. 20).

*Teoría Crítica y determinación percepto-conceptual del conocimiento.* Uno de los componentes epistemológicos de la Teoría Crítica que resulta provechoso para el estudio del Tránsito Vehículo-Peatonal, se puede hallar en la crítica que realiza Horkheimer (2000) al saber teórico tradicional (opuesto al conocimiento crítico).

Para Horkheimer el saber basado en la “teoría tradicional”<sup>24</sup> está de acuerdo con las condiciones socioeconómicas dominantes según las cuales el conocimiento se autonomiza adviniendo ahistórico, transformándose así en ideología, esto es, en un sistema categorial reificado.

Contrario a esa reificación ahistorizante del conocimiento, Horkheimer sostiene la necesaria transformación del conocimiento por el descubrimiento de nuevas relaciones entre los hechos y la aplicabilidad de ese conocimiento a los hechos que “[...] solo se pueden comprender en relación con procesos sociales reales” (2000, pp. 29-30).

En ese sentido los cambios cognoscitivos producidos en el devenir de la ciencia y la aplicación de tales cambios, son el resultado de procesos sociales que orientan en determinados sentidos los objetivos de la investigación y producción del conocimiento científico. Es decir, no se trataría solo de un “proceso intracientífico”, como arguye Kuhn (1971) en su perspectiva de las revoluciones científicas, sino que es principalmente un proceso social que vincula los requerimientos sociales con los constructos científicos. Es, entonces, el “[...] entrelazamiento del trabajo teórico con el proceso vital de la sociedad” (Horkheimer, 2000, p. 31).

Este entrelazamiento tendría como propósito el dominio de un ámbito de objetos lo más amplio posible, fundado en la interdependencia del quehacer científico respecto a la

---

<sup>24</sup> Teoría tradicional cuyo fundamento epistemológico es el método analítico cartesiano, método que descuida las determinaciones históricas del conocimiento, y que encontró su modelo más acabado en el positivismo y el ideal de progreso defendido por la ciencia aliada a la razón instrumental propia del capitalismo industrial.

vida social general. Así la ciencia y su labor de construcción teórica, surgen dentro de formaciones sociales históricamente determinadas.

Por otra parte, Horkheimer atribuye importancia a la posibilidad de que la labor científica se percate de sus condicionamientos históricos, pues de lo contrario, el científico cegado por una falsa autoconciencia creará “[...] actuar siguiendo decisiones individuales, cuando incluso sus más complicados cálculos son exponentes del inabarcable mecanismo social” (2000, p. 33).

En efecto, la teoría tradicional percibe y entiende lo dado por medio de conceptos y leyes heredadas, conformes a la vinculación de los hechos con las formas teóricas basadas en las tareas profesionales socialmente dominantes, permaneciendo así alienada respecto al origen histórico y a los usos de los objetos.

La Teoría Crítica de la sociedad, por el contrario, supera esa abstracción unilateral de la labor del científico al plantear no un mundo de objetos positivos dados a la percepción científica, sino más bien observando que el pensamiento científico que organiza esas “facticidades” corresponde al conjunto de las relaciones sociales a las que dicho pensamiento tiende, en menor o mayor grado, a adaptarse.

Según esto último, los hechos, en criterio de Horkheimer, están marcados por el saber disponible y aplicado, por lo cual se encuentran determinados por los conceptos previamente elaborados, lo cual a su vez determina el conocimiento científico. Se puede llamar *determinación percepto-conceptual* a este proceso.

Así, la “actitud crítica”, basamento de la Teoría Crítica, tiene por objeto suyo la sociedad misma, sus falencias en cuanto ligadas a la organización del sistema social, desconfiando de las pautas sancionadas como deseables para la vida de ese sistema social

falente. Esta actitud, pues, apunta a la relativización de los límites que la sociedad impone al individuo como si se tratara de límites naturales.

De este modo “El carácter escindido de la totalidad social en su forma actual se desarrolla en los sujetos de la actitud crítica hasta convertirse en una contradicción consciente” (Horkheimer, 2000, p. 42).

A esta Teoría Crítica es concomitante la denuncia de las contradicciones sociales: denuncia que ha de desembocar en la transformación de la realidad social. Esto supone, en primera instancia, el cuestionamiento de la función social de la ciencia tradicional, renunciando a trabajar, entonces, al servicio de la realidad ya existente.

Por otra parte, en términos de sus respectivas estructuras lógicas, mientras la teoría tradicional es proclive a la formulación de conceptos universales en los que se subsumen los hechos que conforman el objeto teórico, donde los hechos no son más que buenos ejemplos de aquellos conceptos, en la Teoría Crítica se deben introducir “elementos específicos” y no genéricos, para la comprensión de la realidad diferenciada que se está estudiando.

La estructura teórica y conceptual de la Teoría Crítica supone la unidad de teoría y la praxis. Para esta visión unificada la necesidad como concepto corresponde no a una resignación fatalista, sino a la búsqueda de la libertad. Esto apunta a que el ser consciente por medio de la teoría se traduzca en la posibilidad de transformación social. Por ello

La hostilidad hacia lo teórico en general que hoy impera en la vida pública, se dirige en realidad contra la actividad transformadora que está asociada al pensamiento crítico [... esto por cuanto] A la inmensa mayoría de los dominados les frena el miedo de que el pensamiento teórico pueda hacer que parezca equivocada y

superflua su adaptación a la realidad, tan trabajosamente lograda (Horkheimer, 2000, p. 67).

Pero esta importancia concedida a la labor teórica tiene sustento en las condiciones históricas del sujeto. De ello se sigue que desde la perspectiva de la Teoría Crítica la construcción teórica es, también, un proceso histórico de trabajo humano que coincide con la lucha por el establecimiento de determinadas condiciones de vida. Por eso

[...] la teoría crítica persigue de forma plenamente consciente, en la formación de sus categorías y en todas las fases de su desarrollo, el interés en la organización racional de la actividad humana, interés cuya aclaración y legitimación también le compete a ella. Pues a la teoría crítica no solo le interesan los fines tal como están trazados por las formas de vida existentes, sino que le interesan los hombres con todas sus posibilidades (Horkheimer, 2000, pp. 80-81).

De ahí que el objetivo buscado por la Teoría Crítica sea la emancipación de las relaciones esclavizantes, emancipación que dependería de una constitución racional de la sociedad; y la racionalidad (o irracionalidad) de una sociedad puede problematizarse, estudiarse y juzgarse en los sistemas cotidianos de relaciones en las que participan los individuos, como es el caso del Tránsito Vehículo-Peatonal.

*Teoría Crítica e individuación-masificación identitaria.* Horkheimer también ofrece una rica perspectiva de la relación individuo-sociedad que resulta fecunda para el estudio aquí realizado.

En abierta denuncia de la alienación padecida por el ser humano, para Horkheimer el individuo cuya razón se concebía como instrumento del Yo, ha acabado en la sociedad moderna industrializada por ser instrumento de una razón que “[...] se ha vuelto irracional y tonta” (1973, p. 138).

Para Horkheimer el individuo es tal en cuanto ser constituido por la conciencia de su identidad. A efectos de este estudio, se puede llamar a este proceso *individuación identitaria* opuesto al proceso de *masificación identitaria*.

La individuación es un proceso racional mediante el cual el individuo, afirmado en la conciencia de su identidad, sería capaz de conducirse de forma autónoma en una sociedad que procura someterlo a la masificación y consecuente disolución de su Yo.

Se trataría, explica Horkheimer, de una individualidad basada en el poder social gracias al cual el individuo es capaz de preservarse material y espiritualmente en sociedad. Sin embargo, menciona el autor, el poder social es conferido cada vez más por el “poder sobre las cosas”; poder que implica la alienación del individuo, pues “[...] cuanto más intenso resulta el interés de un individuo respecto al poder sobre las cosas, tanto más lo dominarán las cosas, tanto más le faltarán rasgos verdaderamente individuales, tanto más su espíritu se transformará en autómatas de la razón formalizada” (1973, p. 139).

Por ello la radical importancia concedida por Horkheimer a la autoconservación del individuo, en contra de la irracionalidad social imperante; es decir, autoconservación fundada en la razón objetiva y contraria a la adaptación irracional a una realidad dominada por la razón subjetiva o formalizada<sup>25</sup>.

---

<sup>25</sup> La razón objetiva requiere de la relación con un objeto para establecer la verdad y tiene como fundamento la existencia de un orden universal que lleva a la idea de totalidad. Es propia de la razón objetiva la pregunta por los fines, esto es, por el criterio moral. Por otra parte la razón formal o subjetiva se basta a sí misma, por lo cual procede a establecer la verdad a partir de criterios arbitrarios. Así, la razón subjetiva no se cuida de los

Esta adaptación irreflexiva a la realidad opera a partir de la hipóstasis de cierto ideal de progreso, es decir, opera desde la ideología del progreso característica de la sociedad moderna<sup>26</sup>, por el que el dominio humano del mundo es separado de su “nexo social”, de su “meta humana”, siendo así que el ser humano pasa a convertirse en utensilio de la ideología imperante. De este modo “La circunstancia de que el desarrollo ciego de la técnica acentúe la opresión y la explotación social amenaza con invertir, en cada etapa, al progreso en su contrario, la plena barbarie” (Horkheimer, 1973, p. 143).

Es decir, se trata del desarrollo de la tecnología al servicio ideológico del progreso, proclive a la adaptación irreflexiva y la masificación del individuo en detrimento de su realización, de su autonomía.

El punto básico es, pues, que cada ser humano, individualmente considerado, no puede ser tomado como medio para alcanzar un determinado fin, aunque sea el del progreso característico de las sociedades modernas industrializadas. Sin embargo, en esa sociedad moderna la uniformidad de los individuos se opera de manera desembozada en diferentes espacios: “En nuestra época, la de las grandes corporaciones económicas y de la cultura de masas, el principio de la uniformidad se libera de su máscara individualista, es proclamado abiertamente, y elevado a la categoría de ideal autónomo” (Horkheimer, 1973, p. 149).

---

fines, sino de los medios para la consecución de cualquier ideal, a contrapelo de la finalidad perseguida. Esta razón subjetiva es la que denuncia Horkheimer como el tipo de racionalidad imperante en la sociedad moderna, con su consecuente sometimiento de lo humano al arbitrario criterio del progreso. Este tipo de racionalidad prevalece en el capitalismo y procura el dominio tanto de la naturaleza como de los seres humanos, deviniendo, de tal guisa, en una razón dominadora.

<sup>26</sup> En cuanto la ideología, desde la perspectiva de los teóricos de la Escuela de Frankfurt, remite a la uniformidad masificante de los objetos, incluido el ser humano mismo que pasa a estar encasillado en un universo de entes fijos donde “Nuestra conciencia reificada refleja un mundo de objetos inmovilizados en su monótonamente ser idénticos a sí mismo, y al apegarnos a lo que *es*, a lo puramente ‘dado’, nos ciega a la verdad de que ‘lo que es, es más de lo que es’” (Adorno, citado en Eagleton, 1997, p. 165). En ese sentido, ante la ideología del progreso todos los seres humanos son piezas de un mismo engranaje que empuja hacia la consecución de dicho ideal.

Esta operación desembozada del principio de uniformidad denunciado por Horkheimer, conduce al individuo a la renuncia cuasisacrificial de la realización de sí mismo, en favor de una adaptación que lo estereotipa como un tipo “servil”, “sometido”. Por esta razón “[...] el éxito puede ser logrado solo mediante la imitación” (Horkheimer, 1973, p. 150); imitación a través de la que el individuo está dispuesto a conformarse a su medio, sometiéndose así a todos los intereses de los grupos dominantes a los que pertenece, adviniendo en una especie de miembro pasivo de los sistemas, en pro de una supervivencia cuyo recurso es el mimetismo.

Esta masificación mimética del individuo es lograda, según Horkheimer, por medio de los “aparatos ingeniosos” de la cultura de masas que reproducen partes de la vida cotidiana, cargadas con un alto grado de un arbitrario contenido ideológico, declinando así la idea de la individualidad reflexiva.

Bajo este entendido, para Horkheimer

La tarea de las masas no consiste hoy en aferrarse a modelos partidarios tradicionales, sino en reconocer la estructura monopolista que se introduce en sus propias organizaciones y cubre individualmente su conciencia: la tarea consiste en reconocer tal estructura y resistirse a ella (1973, pp. 155-156).

Se puede decir, según esto, y en alusión al fenómeno del Tránsito Vehículo-Peatonal, que corresponde al trabajo del investigador psicocultural determinar las características que presenta, en el diario trajín de la movilidad masiva, la estructura que monopoliza significativamente las formas culturales de movilización vehicular y peatonal.

Esa estructura presentaría como rasgo básico en la sociedad moderna, signada por la creciente industrialización de las relaciones, la productividad en cuanto criterio fundamental para tasar el valor de todo acontecimiento humano, el cual pone en grave peligro cualquier posibilidad de individualización reflexiva, en favor de la masificación productiva.

No resultaría extraño constatar, pues, que la movilidad socialmente administrada estuviera regida por un ideal de “libertad” de tránsito alienado al progreso económico como fin, sin importar que entre los medios para lograrlo estén los seres humanos que conducen y caminan por las carreteras.

Por ejemplo, un punto básico de la “Dialéctica de la Ilustración” (Horkheimer y Adorno, 1998) es la evidente discrepancia entre el desarrollo científico y técnico y la incapacidad para una convivencia razonable. La pregunta que cabe al respecto es: ¿se debe ello a que la misma racionalidad imperante ha estado sosteniendo un desarrollo irracional? Se trata, en ese sentido, de cuestionar si el desarrollo en la tecnología de la movilidad mecanizada y socialmente organizada es la razón “irracional” de la imposibilidad de una convivencia razonable al interior del campo del Tránsito Vehículo-Peatonal, cuyo síntoma evidente es el aumento constante en los accidentes de tránsito. Se trata, en última instancia, de inquirir cómo la reificación propia del desarrollo tecnológico no solo subordina a los sujetos a sus creaciones (automóviles, carreteras, leyes), sino además, amparada por una determinada racionalidad, sostiene las bases ideológicas de una cierta ética acorde al funcionamiento de esa tecnología, que, como se ha mencionado en el capítulo II, es en todo cómplice de la lógica mercantil y de maximización de la producción capitalista.

Esto lleva a considerar, tal como propone Mansilla (1970), la forma particular de “objetivación del espíritu” que reduce la libertad del sujeto a un manejo de reacciones y

funciones estereotípicas que son las esperables, avaladas como formas correctas, naturales, razonables “Porque, a fin de cuentas, la norma según la cual se juzga al hombre, es la lograda o fallida asimilación a la objetividad de su función” (p. 55).

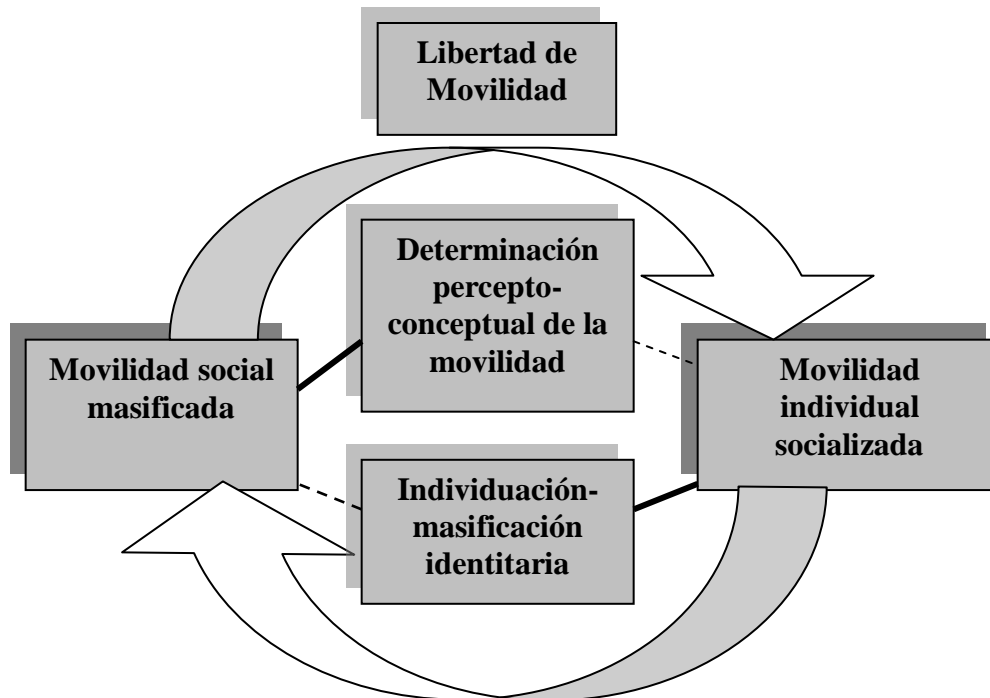
*Teoría Crítica y estudio del Tránsito Vehículo-Peatonal: categorías epistemológicas.*

Llegado este punto, se han obtenido desde la perspectiva epistemológica provista por la Teoría Crítica, en provecho del estudio del Tránsito Vehículo-Peatonal, dos aspectos medulares para la consecuente construcción teórica de dicho sistema.

- a. Una concepción del conocimiento científico en particular y del conocimiento en general que, dentro de las condiciones de la sociedad moderna, habla de la *determinación perceptual y conceptual* redundante en dos sistemas de pensamiento históricamente determinados: uno, el “tradicional”, que observa los objetos de manera aislada a la historia *naturalizando* sus características. Otra, la perspectiva crítica, que *relativiza críticamente* los conocimientos considerando las determinaciones históricas y culturales que operan en la percepción y conceptualización de la realidad.
- b. Un enfoque de la individualidad humana que, procurando defender una *individuación identitaria* que garantice la autonomía y la actuación social basada en principios objetivamente racionales, denuncia la *masificación identitaria* de la que es objeto el individuo en la sociedad moderna.

Gracias a la provisión de estos dos aspectos epistemológicos que permiten delinear mejor el abordaje del Tránsito Vehículo-Peatonal, es posible elaborar el siguiente esquema:

## Esquema 1 Delineamiento epistemológico del Tránsito Vehículo-Peatonal



Así, el estudio de la estructuración significativa de los sujetos dentro del campo estructural de la movilidad socialmente administrada, es decir, el estudio del Tránsito Vehículo-Peatonal, implica considerar la contradicción fundamental entre la movilidad social masificada y la movilidad individual socializada, observando esa relación dialéctica a partir de otras dos relaciones dialécticas inherentes a aquella: la determinación percepto-conceptual oscilante entre la naturalización o la relativización de la movilidad, y las formas de identificación individual y masiva. Todo ello en relación a la libertad de movilidad en cuanto elemento central del campo.

Para construir teóricamente esta delimitación epistemológica se toman en cuenta los aportes teóricos de Bourdieu y Lacan.

*Perspectivas teóricas: la estructura de los campos sociales y del sujeto*

*Estructura de los campos sociales: campo social y habitus.* Los trabajos sociológicos de Bourdieu, si bien se los ha considerado principalmente de orden metodológico por parte de algunos de sus críticos (Schinkel & Tacq, 2004), cuentan con valiosas aportaciones teóricas entre cuyos principales elementos consta su perspectiva sobre los campos sociales y los habitus de los agentes involucrados en tales campos. Esos trabajos constituyen una síntesis en la que convergen fuentes que van desde el estructuralismo sociológico de Marx, hasta la sociología de Durkheim y Weber, con miras a desentrañar el universo simbólico de las sociedades capitalistas contemporáneas (Flachsland, 2003, pp. 5-16).

Desde la perspectiva de Bourdieu lo social es entendido como una realidad determinada de forma múltiple, en la que intervienen tanto lo económico como lo cultural, pero cuya característica básica es la doble expresión de las estructuras objetivas independientes de la conciencia y de la voluntad de los sujetos, estructuras objetivas que tienen la capacidad de orientar coaccionando las prácticas sociales y las representaciones que de las mismas se hacen los individuos así como las estructuras subjetivas, correspondientes a los esquemas de percepción, pensamiento y acción que constituyen socialmente al individuo.

Para ambos tipos de estructuras que dan cuenta de lo social, Bourdieu acuñó los conceptos de campo y habitus; el campo como lo social objetivado y el habitus como lo social inscrito en el individuo. La interacción de ambas estructuras explicaría las prácticas sociales.

Si se busca analizar la dinámica social, es necesario comprender el campo como el lugar en el cual se juegan las posiciones relativas ocupadas por los distintos grupos o clases

y las relaciones que entre los mismos se establecen y, al mismo tiempo, comprender las formas de estructuración de la subjetividad, es decir, la constitución del habitus.

Para Bourdieu un campo social es originalmente

[...] un campo de fuerzas, cuya necesidad se impone a los agentes que se han adentrado en él [a la vez que...] un campo de luchas dentro del cual los agentes se enfrentan, con medios y fines diferenciados según su posición en la estructura del campo de fuerzas, contribuyendo de este modo a conservar o a transformar su estructura. (1997, p. 49)

Además cada campo posee sus leyes propias, por lo cual, advierte que

[...] hay que evitar transformar en propiedades necesarias e intrínsecas de un grupo [...] las propiedades que les incumben en un momento concreto del tiempo debido a su posición en un espacio social determinado, y en un estado determinado de la oferta de los bienes y de las prácticas posibles. Con lo que interviene, en cada momento de cada sociedad, un conjunto de posiciones sociales que va unido por una relación de homología a un conjunto de actividades [...] o de bienes [...], a su vez caracterizados relacionalmente.

Esta fórmula, que puede parecer abstracta y oscura, enuncia la primera condición de una lectura adecuada del análisis de la relación entre las posiciones sociales (concepto relacional), las disposiciones (o los habitus) y las tomas de posición, las «elecciones» que los agentes sociales llevan a cabo en los ámbitos más diferentes de la práctica [...] (Bourdieu, 1997, pp. 15-16).

Los campos sociales son, pues, espacios de juego históricamente constituidos, con instituciones y leyes de funcionamiento propias. Se trata de espacios estructurados a partir de las posiciones de los diferentes “agentes” que participan en él. Los lugares ocupados por cada agente son producto de la distribución de ciertos bienes (lo que Bourdieu llama capital) capaces de conferir poder a quien los posee. Por lo tanto, determinado campo social debe entenderse en cuanto es un mundo social como los demás pero con leyes sociales específicas (Bourdieu, 2003, p. 74).

Un campo puede ser económico, cultural o social. A su vez, dentro de cada uno de estos campos hay una gran variedad de subcampos: por ejemplo, dentro del campo cultural se pueden hallar el subcampo del arte (dentro del cual estarían los subcampos de la literatura o la música) o de la religión<sup>27</sup>.

Las relaciones entre los agentes al interior de cada campo específico se conforman a partir del capital que en él está en juego, capital entendido como un conjunto de bienes acumulados que se producen, se distribuyen, se consumen, se invierten o se pierden convocando al campo a los diferentes agentes que participan en él.

Históricamente determinados campos y los capitales anejos a ellos pueden dejar de existir o ser modificado su lugar en la jerarquía de los campos, es decir, se pueden volver dominantes sobre otros o perder valor.

Para que un determinado campo social sea constituido, es necesario que los agentes posean un habitus por medio del cual las reglas del juego y la valoración del bien específico, que es objeto de la lucha en ese campo, estén incorporadas en los agentes de

---

<sup>27</sup> Bourdieu ha estudiado campos y subcampos sociales tan diferentes entre sí como el campo científico (Bourdieu, 2003), el educativo (Bourdieu y Passeron, 1977; 2006), el literario (Bourdieu, 2005) o el religioso (Bourdieu, 1974; 2006) entre otros.

manera tal que se comprometan y valoren el bien por el que se lucha, dándole un sentido social y personal al capital en disputa.

Se puede seguir en este sentido, a modo de ejemplo, lo mencionado por Bourdieu respecto al campo científico

El campo científico, como sistema de relaciones objetivas entre posiciones adquiridas [...] es el lugar (es decir, el espacio de juego) de una lucha competitiva que tiene por *desafío* específico el monopolio de la *autoridad científica*, inseparablemente definida como capacidad técnica y como poder social [...] (Bourdieu, 2003, p.12).

Efectivamente, la lucha por la autoridad científica en cuanto capital del campo científico, que implica capacidad técnica y poder social, es lo que mantiene a los diferentes agentes científicos en la lucha dentro del campo científico y a la vez, confiere una determinada estructura al campo en cuestión por medio del habitus científico que dirige la actividad de cada individuo.

Por otra parte, el habitus puede entenderse como un conjunto de disposiciones duraderas que determinan la forma de actuar, sentir o pensar, y sería el producto de la coacción que ejercen las estructuras objetivas sobre la subjetividad, por medio de los procesos de inculcación. Se trataría, pues, de un esquema perceptivo-conceptual con implicaciones prácticas, a partir del cual la realidad es aprehendida.

Por ello menciona Bourdieu respecto a la familia y la inculcación del habitus a través de ella, que el habitus se trata de

[...] un principio de visión y de división común, un nomos, que tenemos todos en mente, porque nos ha sido inculcado a través de una labor de socialización llevada a cabo en un universo que estaba realmente organizado según la división en familias. Este principio de construcción es uno de los elementos constitutivos de nuestro habitus, una estructura mental que, puesto que ha sido inculcada en todas las mentes socializadas de una forma determinada, es a la vez individual y colectiva; una ley tácita (nomos) de la percepción y de la práctica constituye la base del consenso sobre el sentido del mundo social (y de la palabra familia en particular), la base del sentido común (Bourdieu, 1997, p. 129).

Siendo que el habitus como conjunto de relaciones incorporadas a los agentes, a su vez configura un sistema de relaciones con el campo

Los habitus son principios generadores de prácticas distintas y distintivas —lo que come el obrero y sobre todo su forma de comerlo, el deporte que practica y su manera de practicarlo, sus opiniones políticas y su manera de expresarlas difieren sistemáticamente de lo que consume o de las actividades correspondientes del empresario industrial—; pero también son esquemas clasificatorios, principios de clasificación, principios de visión y de división, aficiones, diferentes. Establecen diferencias entre lo que es bueno y lo que es malo, entre lo que está bien y lo que está mal, entre lo que es distinguido y lo que es vulgar, etc., pero no son las mismas diferencias para unos y otros. De este modo, por ejemplo, el mismo comportamiento o el mismo bien puede parecerle distinguido a uno, pretencioso u ostentoso a otro, vulgar a un tercero (Bourdieu, 1997. p. 20).

Como puede verse, el concepto de habitus permite articular lo individual y lo social, es decir, las estructuras internas de la subjetividad y las estructuras objetivas de la sociedad. Al mismo tiempo, este concepto permite comprender que las estructuras subjetivas y las objetivas compondrían dos estados de la misma realidad inscrita en los cuerpos y en las cosas, pues “El habitus es esa especie de sentido práctico de lo que hay que hacer en una situación determinada” (Bourdieu, 1997, p. 40).

En calidad de sistema de disposiciones para actuar, percibir, sentir y pensar de una cierta manera, interiorizadas e incorporadas por los individuos a lo largo de su historia, el habitus se manifiesta por el sentido práctico, es decir, por la aptitud para moverse y orientarse en la situación en la que se está implicado, sin tener que recurrir al arbitraje de la reflexión consciente, pues las disposiciones adquiridas funcionarían a modo de automatismos.

En este sentido se revela la valía de este concepto para el estudio del Tránsito Vehículo-Peatonal, pues las prácticas comunes de peatones y conductores, estarían indefectiblemente transidas de las disposiciones lógicas y prácticas propias de los habitus inculcados en ellos, de manera relativamente duradera, por la misma estructura del campo cultural del Tránsito Vehículo-Peatonal.

Y se dice que tales disposiciones están inculcadas de manera relativamente duradera, porque también los habitus están formados por un conjunto de principios simples parcialmente sustituibles, desde los cuales pueden inventarse diferentes soluciones que no se siguen directamente de sus condiciones de producción. Esto conlleva observar en toda práctica de los agentes dos ámbitos: el ritual, ámbito de las prácticas mecánicas, previsibles y reguladas; y el estratégico, donde la práctica presentaría características más originales e

improvisadas. La coexistencia de estos dos ámbitos permite tanto la reproducción de los esquemas previos como el enfrenamiento de estrategias que posibilitan la resolución original de determinada situación.

En virtud de ello, observaba Bourdieu respecto a los agentes en el campo literario, que

[...] cada autor, en tanto que ocupa una posición en un espacio, es decir un campo de fuerzas [...] sólo existe y sólo subsiste bajo las coerciones estructuradas del campo (por ejemplo, las relaciones objetivas que se establecen entre los géneros [literarios]); pero también afirma la desviación diferencial que es constitutiva de su posición, su punto de vista, entendido como perspectiva tomada a partir de un punto, tomando una de las posiciones estéticas posibles, actual o virtualmente, en el campo de las posibilidades (y tomando así posición sobre las otras posiciones) (Bourdieu, 1997, pp. 63).

Ahora bien, al definir la relación entre el habitus y el campo como una relación de condicionamiento donde el campo estructura el habitus, que es el producto de la incorporación de la necesidad inmanente de ese campo o de un conjunto de campos más o menos concordantes, Bourdieu también señala que se trata de una relación cognoscitiva, en la que el habitus contribuye a constituir el campo como mundo significativo, dotado de sentido y valor, haciendo aceptable la participación en él.

Los sistemas sociales se verifican, pues, tanto en las estructuras objetivas como en las estructuras subjetivas, en los campos y en los habitus, en el exterior y en el interior de

los agentes, contribuyendo de este modo el habitus a naturalizar y legitimar el mundo social del que es producto.

Así, por ejemplo, para Bourdieu (1974) el proceso que origina el campo religioso pasa por una “alquimia ideológica” que transfigura las relaciones sociales tornándolas “relaciones sobrenaturales” justificadas como naturales; de tal guisa, explica el autor, existe correspondencia entre las estructuras sociales y las estructuras mentales por intermedio de la estructura de los sistemas simbólicos entre los que estaría incluida la religión

[...] la religión contribuye a la imposición (disimulada) de los principios de estructuración de la percepción y del pensamiento del mundo y, particularmente, del mundo social, en la medida en que impone un sistema de prácticas y de representaciones cuya estructura objetivamente fundada en un principio de división política, se presenta como estructura sobrenatural del cosmos” (Bourdieu, 1974, pp. 33-34. Traducción propia).

Esto lleva a suponer en el caso del Tránsito Vehículo-Peatonal, considerado como un campo estructurante de ciertos habitus entre quienes son sus agentes (peatones, conductores, pasajeros), la lucha por ciertas cotas de poder en la posesión de la libertad de movilidad (dentro de lo que tal libertad pueda significar en las carreteras y dentro de una sociedad moderna industrializada), dado que históricamente la “libertad de tránsito” constituye un ideal alienado al progreso económico como fin propio de la sociedad moderna<sup>28</sup>.

---

<sup>28</sup> Las sugerencias de Mora (2009) han llamado la atención sobre la idea de la “libertad” como ideal por el cual se disputa en el campo del Tránsito Vehículo-Peatonal. Esta libertad de movilidad específicamente,

De esta forma el acuerdo por entrar en la lid por el botín de la movilidad mecanizada supone, además, la inculcación de ciertos habitus que caracterizarán las prácticas más estereotípicas de peatones, conductores o acompañantes, prácticas acompañadas de una cierta lógica perceptual y conceptualmente determinada, por la que la realidad del Tránsito Vehículo-Peatonal adviene verdadera, legítima, haciendo pasar por el tamiz de la “alquimia ideológica” las desigualdades naturalizadas del orden social imperante.

Las tesis sociológicas de Bourdieu vienen a ofrecer el marco estructural capaz de sostener, teóricamente, la categoría de la determinación percepto-conceptual construida a partir de las ideas de Horkheimer, en tres sentidos:

- a. primero, puntualizando que tal determinación solo puede entenderse como parte de las relaciones acaecidas dentro de un campo estructural, o sea, que las determinaciones percepto-conceptuales de conductores, peatones y pasajeros solo son inteligibles por la estructura de relaciones propia del campo del Tránsito Vehículo-Peatonal;
- b. segundo, indicando que, además, tales determinaciones son inculcadas en los actores para conformar un conjunto de disposiciones prácticas proclives a la preservación de la estructura sistemática del campo;
- c. y tercero, conduciendo a la tesis de que es la libertad de movilidad (con su contradicción interna según se pudo ver en el esquema 1) el capital que funge a modo de elemento estructurante de las posiciones en el Tránsito Vehículo-Peatonal.

---

implica tanto la posibilidad de movilización por la infraestructura vehicular y / o peatonal apropiada, como la ocupación gozosa del espacio por donde el sujeto se moviliza. De ahí que se le considere como el capital en disputa dentro del campo del Tránsito Vehículo-Peatonal.

Con estos elementos teóricos, se puede ahora pasar a la consideración de los factores psicológicos que, ya en términos subjetivos, se refieren a la manera en que los individuos se inscriben como sujetos dentro del campo del Tránsito Vehículo-Peatonal.

*Estructura simbólica y dialéctica del sujeto.* De entre la compleja obra psicoanalítica de Lacan, dos son los elementos que interesan para este estudio: su perspectiva dialéctica sobre la relación del sujeto y la Ley simbólica, y dentro de esta perspectiva, la concepción sobre el proceso cultural de identificación que puede seguirse de la misma.

Tal como se ha mencionado en una investigación anterior (Ulloa, 2007c)<sup>29</sup>, para el estructuralismo lacaniano el orden de lo simbólico es un orden básico en la constitución de los sistemas culturales, pues se trata del orden de las diferencias y las oposiciones estructurantes de la cultura.

Por ejemplo, esta característica básica de lo simbólico en la cultura, avalaba a Lévi-Strauss para afirmar que “Toda cultura puede considerarse como un conjunto de sistemas simbólicos, de entre los cuales figuran en primer plano el lenguaje, las reglas matrimoniales, las relaciones económicas, el arte, la ciencia, la religión” (citado en Laplanche y Pontalis, 1999, p. 405).

El orden simbólico es el orden de la Ley que pone en lugar los elementos en su interior y que por ello, preexiste a los sujetos inscritos dentro de él. De esta manera, si en el orden de lo real la falta queda como una falta de falta, y en el orden de lo imaginario la falta

---

<sup>29</sup> Precisamente en la elaboración de este apartado sobre la dialéctica del sujeto en Lacan, se seguirán, con algunas modificaciones, las principales ideas desarrolladas en el trabajo de Ulloa (2007, pp. 63-82).

es presencia imaginada<sup>30</sup>, en lo simbólico es donde, según la Ley, la falta queda inscrita como tal y simbolizada, en términos de Lacan, por un significante estructural: el falo.

En cuanto significante estructural, el falo es un significante sustituible cuya circulación trabaja en la estructuración de los ámbitos culturales. Se trata de un significante que marca el deseo inscrito plenamente en el registro simbólico. Al respecto, Lacan menciona que

Esta somera evocación de la naturaleza del significante está destinada a que podamos asir la función predominante del falo en la economía del sujeto. Y en primer lugar, ¿por qué hablar de falo y no de pene? Es que no se trata de una forma o de una imagen o de una fantasía, sino de un significante, el significante del deseo. En la antigüedad griega, no se lo representa como un órgano, sino como una insignia; es el objeto significante último, que aparece cuando todos los velos son corridos y todo lo que se relaciona con él es objeto de amputaciones, de

---

<sup>30</sup> El orden de lo Real alude a lo que pudiera llamarse la naturaleza en su crudeza pura, sin solución de discontinuidad: puro y simple acaecer. Así, Grosz al referirse a la relación del niño recién nacido, producto bruto de lo Real, con lo Simbólico dice “The child, in other words, is born into the order of the Real. The Real is the order preceding the ego and the organization of the drives. It is anatomical, ‘natural’ order (natural in the sense of resistance rather than positive substance), a pure plenitude or fullness. The Real cannot be experienced as such: it is capable of representation or conceptualization only through the reconstructive or inferential work of the imaginary and symbolic order. Lacan himself refers to the Real as ‘the lack of a lack’. It is what is ‘unassimilable’ in representation, the ‘impossible’. Our distance from the Real is the measure of our socio-psychical development. The Real has no boundaries, borders, division, or oppositions; it is a continuum of ‘raw materials’. The Real is not however the same as reality; reality is lived as and known through imaginary and symbolic representations” (1990, p. 34). Ahora bien, si lo Real es el registro de lo irrepresentable, tal como menciona Grosz, ello lo sitúa en relación con lo imaginario y lo simbólico. Es decir, remite a la posibilidad de la representación (Roudinesco y Plon, 1998, pp. 513-514) y a la manera en que se establecen “fronteras” según un orden simbólico legal. Lo Imaginario, por otra parte, en lo que toca a su vínculo con lo cultural, supone el mundo de las apariencias, del engaño (Laplanche y Pontalis, 1999, pp. 190-191), de las visiones de mundo que, precisamente, tienden a la recreación de lo humano en términos de ideologías inclinadas a dar un sentido ilusorio al acaecer de las cosas y por ende, dedicarse a la constitución capciosa de una realidad que es siempre realidad para alguien. Así, la realidad imaginaria, que no es lo Real, antes que basarse en la diferencia, se basa en la semejanza de la que se sigue cierta (incierta) unidad del mundo (*umwelt*) (Roudinesco y Plon, 1998, p. 513). En términos de identidad, propiciaría la construcción de identidades según las cuales hay “nosotros” iguales y otros diferentes a “*mí mismo*”.

prohibiciones [...]. El falo representa la intrusión del impulso vital como tal, lo que no puede entrar en el área del significante sin ser tachado, es decir, recubierto por la castración (1979, p. 112).

De esta forma, el orden simbólico informa sobre lo estructural al remitir al orden del lenguaje con sus reglas, lugares ocupados, diferencias y cuadros vacíos en relación a los significantes en función fálica.

Así, se puede analogar, estructuralmente, la función que Lacan reconoce al falo en cuanto significante, a la función del capital en el campo social de Bourdieu, pues, efectivamente, mientras el capital en disputa marca las posiciones de los agentes dentro del campo, la circulación del significante fálico marca la posición del sujeto respecto a la Ley que lo instituye en su lugar cultural. Esta idea permite resaltar alguna similitud entre la propuesta estructuralista de Bourdieu y la del psicoanálisis lacaniano, al entender que tanto en la estructura de los campos como en la dinámica relacional del deseo, es uno el elemento estructurante en torno al cual los agentes o sujetos quedan estructurados: el capital en Bourdieu, el significante fálico en Lacan

Entonces, los campos culturales, incluido el Tránsito Vehículo-Peatonal estarían regidos, según esta perspectiva, por una Ley simbólica que regula las diferentes formas de identificación y relación entre sujetos miembros de una determinada estructura.

Si los sistemas culturales están montados sobre el registro de lo simbólico, en ellos se ha de preguntar precisamente por la estructura simbólica que configura las relaciones sostenidas por los elementos en su interior. Es decir, amerita ser reconocida la manera en que se estructura simbólicamente la identificación.

Dado que se está hablando de una estructura cuando se hace referencia al campo cultural del Tránsito Vehículo-Peatonal, y, como se ha mencionado, en lo estructural habrá siempre un elemento neutro respecto al cual se localizan las posiciones, es decir, un elemento que está en función fálica, resulta insoslayable preguntar ¿qué es lo que en el Tránsito Vehículo-Peatonal circula en calidad de elemento neutro organizador de las posiciones de los sujetos? Para solventar esta interrogante será necesario seguir algunas indicaciones psicoanalíticas respecto a la estructura primordial de lo edípico.

Lo edípico corresponde a un drama estructurante primordial que se puede tener como modelo para la comprensión de los sistemas culturales. De todas maneras, el drama edípico se monta sobre un escenario fundamental en el campo de la institucionalidad cultural: lo familiar.

Característico de una perspectiva estructural es la diferencia que se establece entre los elementos que componen el campo que está siendo observado. Dicha diferencia se basa no en las cualidades de los elementos, pues ningún elemento en la estructura posee en sí la diferencia sino en relación a los otros. Se basa más bien en la circulación estructurante de un elemento neutro por el cual todos los demás elementos quedan en relación respecto a él y entre sí. Con Lacan ese elemento en la cadena significante es el falo. Pero, ¿cuál sería el elemento “fálico” en la estructura del Tránsito Vehículo-Peatonal?

Debido a que la constitución del campo del Tránsito Vehículo-Peatonal tiene como elemento básico la movilidad mecanizada, y más exactamente la libertad de movilidad que pueden alcanzar de manera diferenciada los diferentes actores culturales que participan del campo del tránsito, conductores, pasajeros y peatones, se puede considerar a modo de hipótesis de trabajo que dicho elemento en función “fálica” es el correspondiente al dominio básico del Tránsito Vehículo-Peatonal, es decir, el de la movilidad, más

específicamente la libertad de movilidad, sostenida por la legalidad cultural de la maximización de la producción y el ideal capitalista del progreso.

Es decir, las posiciones de los sujetos al interior del campo del Tránsito Vehículo-Peatonal, las desigualdades de su participación, así como la forma específica de identificarse como usuarios dentro del campo del tránsito, solo puede ser analizada por las relaciones que los sujetos (conductores, peatones, pasajeros) sostienen entre sí en relación a la posesión de la libertad de movilidad.

De este modo, para el análisis de las estructuras simbólicas en las cuales quedan inscritos los sujetos y los lugares ocupados por estos al interior del Tránsito Vehículo-Peatonal, es menester considerar como elemento en disputa la libertad de movilidad.

Así, el abordaje de los procesos de identificación psicocultural en el Tránsito Vehículo-Peatonal, parte del reconocimiento de que la libertad de movilidad, en cuanto significativa en función fálica, marca estructuralmente la inscripción de los sujetos como conductores, peatones o acompañantes/pasajeros. Este los ubica en un contexto simbólico que define sus valores y, consecuentemente, tiende pasajes hacia la comprensión de lo identitario estructurado en una trama simbólica, configurándose de este modo la identificación como cierta modalidad del goce que puede seguirse en las prácticas de los usuarios del Tránsito Vehículo-Peatonal.

Esto ha de llevar el estudio del tránsito en cuanto campo cultural hacia la consideración de uno de los principales aportes ofrecidos por Lacan en la reorientación de lo psicoanalítico: la aplicación del estructuralismo lingüístico, en la línea cimentada por Saussure, al área de estudios pertinentes al Psicoanálisis.

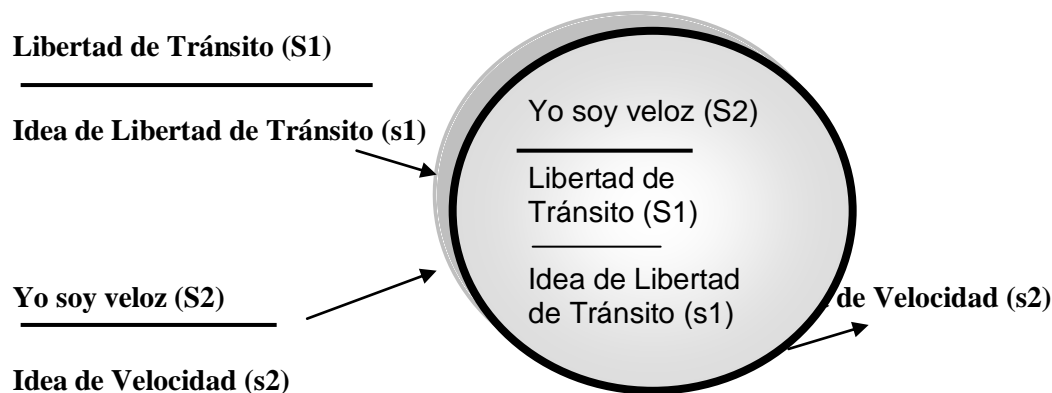
Precisamente Lacan formuló la tesis del inconsciente estructurado como un lenguaje cuyo código está ausente, mencionando explícitamente que “El inconsciente es aquella parte del discurso concreto en cuanto transindividual que falta a la disposición del sujeto para restablecer la continuidad de su discurso consciente” (Lacan, 1990, p. 248); esto es, lo inconsciente no podía estudiarse sin tener en consideración el orden simbólico; orden preconizado como fundamental por el estructuralismo.

La principal consecuencia derivada de ello es atender como lugar preeminente para el estudio del Tránsito Vehículo-Peatonal el campo de las estructuraciones simbólicas, y sus implicaciones en las prácticas de los usuarios del tránsito.

Efectivamente, las formaciones del inconsciente de las que se ocupa Lacan (1979), sueños, chistes y errores del habla, son vistos a partir de la matriz analítica ofrecida, por una parte, por las tesis freudianas; y, por otra, por la revisión de los aportes que sentaran Saussure y Jakobson para el análisis estructuralista de la lengua, entendiendo desde ambas posiciones que en el discurso asoma siempre el discurso de lo inconsciente, cuyo código el sujeto ha perdido. Así “[...] se perfila la intuición de que un discurso siempre dice mucho más de lo que pretende decir, comenzando por el hecho de que puede significar algo totalmente distinto de lo que se encuentra inmediatamente enunciado” (Dor, 1986, p. 23).

El sujeto del inconsciente, que es sujeto del deseo, es identificado aquí como un sujeto del enunciado cuyo significado se desliza irremediamente por el desfiladero de los significantes. Ese deslizamiento puede verse en torno a los dos procesos que con Lacan serán básicos para las formaciones del inconsciente: la metáfora y la metonimia.

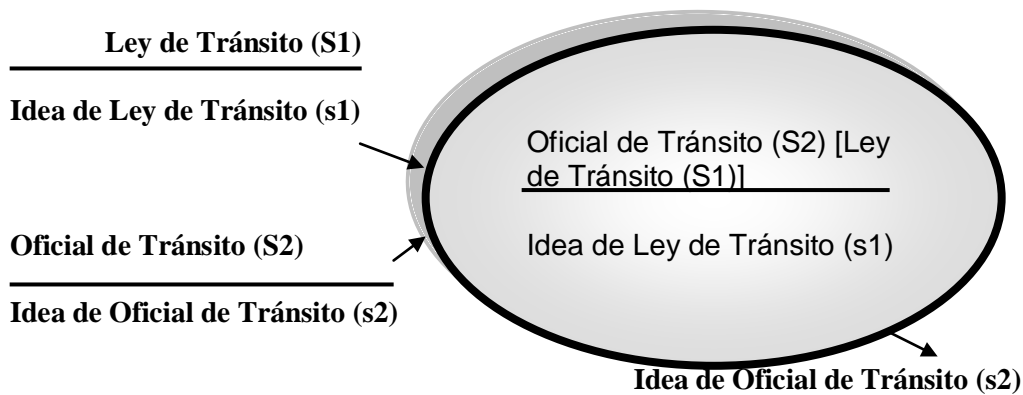
Si el discurso<sup>31</sup> siempre dice mucho más de lo que pretende decir, esto se comprende por su característica particular de estructura metafórica y metonímica. La metáfora, tal como indica Dor (1986, pp. 54-58) siguiendo a Lacan, implica la suplantación de un significante por otro en un proceso en el que la unión de un significante (S1) y un significado (s1) que constituían un signo lingüístico “estable”, en el proceso metafórico se opera una condensación en la cual otro significante (S2) pasa sobre la barra para constituirse como significante que suplanta todo él el signo S1-s1, mientras que s2 queda fuera del proceso metafórico. En el ejemplo que se presenta a continuación, puede verse una ilustración de cómo discursivamente podría el significante “Yo soy veloz” llegar a condensar en él lo concerniente a la “libertad de tránsito”



Por otra parte, el proceso metonímico (Dor, 1986, pp. 58-62) implica el desplazamiento de un significante hacia otro por su relación de contigüidad. Uno de los casos de metonimia es aquel donde un significante particular asume el lugar de un

<sup>31</sup> Discurso como acto de “[...] correr aquí y allá, son idas y venidas, ‘andanzas’, ‘intrigas’” (Barthes, 1999, p. 13); es decir, según sugirió atinadamente Arce (2009), el discurso como transitar (ir y venir) de los significantes, incluido el sujeto mismo, a través del lenguaje tanto verbal (oral y escrito) como no verbal (comportamiento: gestos, ademanes, miradas, sonidos, movimientos).

significante más general respecto al cual se encuentra en relación de contigüidad. Por ejemplo



Ahí puede verse cómo S2 se instala desplazando a S1 por la relación de contigüidad que mantienen entre sí, siendo S2 un significante particular con respecto a S1 que sería más general. En esta operación el desplazamiento del valor es claro en cuanto S2 llega a ser metonimia de la parte por el todo quedando anudado a un significado que correspondía originariamente a S1. Esto indica el desplazamiento del lugar del significante “Ley de Tránsito” por el lugar del significante “Oficial de Tránsito”, para la instauración en la formación discursiva de una autoridad que siendo particular se erige totalizante desde su valor desplazado.

Estas ideas ilustrarían la manera en que es posible analizar las lógicas prácticas de peatones y conductores, considerando las mismas como discursos anclados dentro de una estructura simbólica que podría estar informando del discurso del conductor temerario, o el del peatón que se siente inseguro, por ejemplo.

Así, el sujeto del deseo, que en el caso del Tránsito Vehículo-Peatonal es el sujeto que desea plenitud en su libertad de movilidad, solo podrá intentar enunciarse en el

lenguaje, es decir, en el lugar de su alienación, pues su posibilidad de goce solo es admisible en el lugar de lo simbólico. Por ello, Lacan sostiene que

Este *ego*, cuya fuerza definen ahora nuestros teóricos por la capacidad de sostener una frustración, es frustración en su esencia. Es frustración no de un deseo del sujeto, sino de un objeto donde su deseo está enajenado y que, cuanto más se elabora, tanto más se ahonda para el sujeto la enajenación de su gozo (1990, pp. 239-240).

De esta manera en el proceso de identificación cultural, la estructura del lenguaje implica la formación de un “Yo”, conductor, peatón o pasajero, que no cesa de decirse estando descentrado de su lugar como productor del discurso, siendo más bien producto del discurso marcado por la estructura simbólica del sistema cultural en el que está inserto el sujeto, a través de los procesos metafóricos y metonímicos.

Otro aspecto que se ha de tener en cuenta a la hora de percibir los procesos de identificación como procesos simbólicamente estructurados, es que dicho lenguaje está articulado como un lenguaje institucional. Es decir, corresponde con ejes lingüísticos institucionales donde hay una serie de significantes convencionales que permiten luego ser llevados en el habla al eje de la combinación.

Por ambos aspectos es que queda mucho más claramente establecido que los signos solo adquieren su valor en relación a otros signos (lo que Saussure llamaba el valor del signo). Nunca son portadores de un valor propio. De ahí que el Yo del discurso que trata de

dar cuenta de la identidad del sujeto solo pueda entenderse desde el contexto significante en que está inscrito.

En virtud de los procesos metafórico-metonímicos se hace necesario ahora distinguir entre el sujeto del enunciado (de lo dicho, del discurso hecho) y el sujeto de la enunciación (del decir, de la lengua que produce al sujeto).

En cuanto el deseo está siempre desplazado, su desplazamiento se da en el lenguaje. Ello indica que el enunciado es lugar de la posibilidad de enunciación del deseo en razón de lo inconsciente que lo produce, es decir, el proceso de la enunciación. De este modo, cuando el sujeto se presenta en el enunciado bajo la apariencia de la identidad, lo hace solo en calidad de sujeto del enunciado que, por así decirlo, se dice a medias en la cadena significante, pues

El inconsciente aparece entonces en el *decir*, mientras que en lo *dicho* la verdad del sujeto se pierde y sólo aparece con la máscara del sujeto del enunciado; para hacerse oír no le queda otra salida más que decirse a medias (Dor, 1986, p. 136).

A pesar de ello, se advierte que el lenguaje es el medio para la enunciación del sujeto, ya que

Si la comunicación del lenguaje se concibe en efecto como una señal por la cual el emisor informa al receptor de algo por medio de cierto código, no hay razón alguna para que no concedamos el mismo crédito y hasta más a todo otro signo cuando el “algo” de que se trata es el individuo [...] (Lacan, 1990, p. 285).

Según lo mencionado a partir de las algunas tesis lacanianas, los procesos culturales de identificación sugieren seguir la pista de los procesos de producción discursiva en los que asoma a medias el sujeto escindido entre la verdad de su deseo y su aparición en el enunciado.

Se trata, por lo tanto, de un “Yo” ocupante automovilístico o peatonal, según sea el caso, cuya ausente verdad aparece a través de las vicisitudes que operan en el lenguaje, los procesos para el ocultamiento de algo que es del orden de lo inconsciente. El carácter de este “Yo” ocupante automovilístico o peatón, está marcado por las condiciones de producción de un discurso inscrito en un lenguaje instituido, de unas prácticas simbólicas a través de las cuales el sujeto queda alienado en la posibilidad efectiva de su enunciado. La identificación, en este sentido, aparece cual enunciado de un “Yo” dentro de un lenguaje regido por convenciones instituidas que circundan la posibilidad de decir del sujeto que habla pero que queda desconocido de sí.

Una de las formas significantes más comúnmente empleada en el diario tránsito en carretera, dada la distancia que separa a los vehículos e impide a sus pilotos comunicarse directamente, es lo que se podría llamar el “discurso del pitazo”. Por medio de los pitazos el conductor se expresa a otros ya sea con ira, agradecimiento, alegría, prisa. Este discurso del pitazo, hipotéticamente, diría mucho más del sujeto en cuanto conductor: diría acaso de la manera en que se identifica a sí mismo e identifica a otros (conductores, peatones) dentro del campo del Tránsito Vehículo-Peatonal.

Si en el orden simbólico es donde se trata de suturar la falta que inaugura el deseo, la tesis laciana dice que es el falo el significante que sostiene la ilusión de completud. Pero, ¿se ha de esperar hallar por esto en el discurso de los sujetos siempre alusiones a la

palabra “falo”? El significante fálico antes que una palabra, designa en este contexto la función que puede asumir, en determinados discursos, un núcleo de significantes en los cuales se sostiene el resto del discurso.

Respecto a la dinámica del deseo que marca al sujeto, la hipótesis básica en este sentido es aquella por la cual se entiende que el deseo marca la condición básica del sujeto desde el punto de vista psíquico, llevándolo allende lo individual biológico que suele atenerse al instinto y la necesidad.

Esta marca opera en relación: es decir relativiza aquello que inicia en lo instintivo y lo necesario, trayendo al individuo al ámbito de las transacciones humanas. Pero ha de observarse que el individuo humano nace desposeído de deseo y solo es introducido en él por las primeras relaciones mantenidas con otros<sup>32</sup>.

Con la instauración de la Ley, es decir, de la legalidad cultural, el sujeto desplazado deberá simbolizar la renuncia a la identificación fálica. Esa simbolización de la renuncia inaugura para él su plena introducción en el ámbito del deseo, pues a partir de entonces hay algo que falta en él

---

<sup>32</sup> Esto por cuanto las mociones pulsionales en el recién nacido no tienen objeto predefinido, pues ello supondría una suerte de inteligencia pulsional previa de discutible estatuto. Sin embargo, ante cualquier excitación generadora de displacer, causada por la pulsión, el infante gesticula (llora, grita), gesticulación significada por la madre como una demanda-de-algo. Esta demanda por un lado dice del reconocimiento del que ha sido objeto el niño por parte de la madre, y por otro, de la manera en que la madre introduce al infante en el lenguaje (pues para ella el niño está diciendo algo, por ejemplo, “tengo hambre”) en el cual ella ya está inscrita. La satisfacción generada por algún objeto suministrado al niño por la madre, dejará en éste la impronta de un “objeto alucinado” de la satisfacción alcanzada; objeto que, en cuanto alucinado, nunca corresponderá a ninguna realidad. Sin embargo, cada vez que la moción pulsional se reanude, el único objeto al cual esta tenderá será precisamente a ese objeto alucinado, por lo cual, en la pulsión lo que funciona es, en realidad, un objeto representante de pulsión fijado en virtud de su característica de objeto primario que nunca volvió sino como huella mnésica. En adelante, por lo tanto, no habiendo objeto real capaz de coincidir con el objeto alucinado, el único camino que queda para la supresión de la tensión pulsional es la aceptación provisional de objetos sustitutos. De ahí que el agente representante de pulsión al acceder solo a objetos sustitutos, quedará inscrito como una demanda de algo que está perdido. Posteriormente se da la aparición en escena del padre, quien introduce la castración. No debe entenderse aquí la castración como una amenaza real de cercenamiento orgánico, sino como un corte en esa fusión imaginaria que introduce al niño en lo simbólico gracias a la emergencia de la metáfora paterna que toma el lugar del significante del falo.

[...] la metáfora paterna constituye un momento profundamente estructurante en la evolución psíquica del niño. Además de introducir al niño en la dimensión simbólica al desprenderlo de su atadura imaginaria con la madre, le confiere la categoría de *sujeto deseante*. El beneficio de esta adquisición solo se obtiene por medio de una nueva alienación. En efecto, en cuanto se transforma en sujeto *deseante* el deseo de *ser parlante* se vuelve cautivo del lenguaje en el que se pierde como tal, para ser representado solamente por significantes sustitutos que imponen al objeto del deseo la calidad de *objeto metonímico*". (Dor, 1986, p.109).

En razón el deseo siempre está desplazado: esto es, aparece metonimizado en significantes que, sin embargo, nunca llegan a designarlo propiamente.

Este desplazamiento no impide sin embargo que en el enunciado el deseo se procure una aproximación a la experiencia del goce que generó la satisfacción primaria. En términos culturales, significa que la legalidad cultural ofrece determinados medios para decirse el sujeto e identificarse como tal, mientras socialmente es reconocido. En este sentido es que el proceso de la identificación puede entenderse como una modalidad de goce en cuanto implica un deseo desplazado; deseo que apunta al deseo de reconocimiento.

Esto supone que en los sistemas culturales el sujeto puede identificarse como llegando a ser alguien, es decir, llegando a ser inscrito en acuerdo a algún sentido de sí mismo reconocido dentro del sistema, aunque ese sentido, en cuanto "Yo" que se expresa

cuando el sujeto se toma a sí mismo como objeto referencial en el discurso, sea tangencial y esté sometido al predominio de los significantes, por lo cual no apunta a ninguna esencia prefijada, sino más bien a la posición del sujeto en una estructura simbólica.

La tangencialidad del “Yo” radica en que, si no es centro definitivo, sí aporta límites al lugar desde el cual llega a “ser alguien” el sujeto. Y ese “Yo” está sometido al predominio signifiante, precisamente porque, al no haber un significado definitivamente fijado, es en el signifiante donde y por donde, se da la movilización cultural del sujeto al quedar inscrito como teniendo cierto “sentido de sí mismo”.

Ahora bien, si el goce remite a una ganancia de placer, esta ganancia se juega en los sistemas simbólicos, a través de los cuales se persigue el reencuentro del sí mismo escindido, según un esfuerzo compulsivo repetitivo que procura el “goce absoluto” tras la ley. Se pueden mencionar un par de ejemplos al respecto.

Continuando con la hipótesis del “discurso del pitazo”, la forma y ocasión en que se da un pitazo informa más que de la condición del conductor o peatón al que va dirigido, sobre el sujeto que a través suyo dice de su identificación en el lugar de la libre movilización. Si el pitazo iracundo se dirige a otro vehículo que demora al pasar por el semáforo, es porque “mi” libre movilización es impedida por ese demorado vehículo de enfrente. El sujeto gozaría así imponiendo su ley por medio de los pitazos.

Por otra parte, la velocidad y las maniobras a ella asociadas (el falso adelantamiento, las competencias tipo “pique”) no solo hablan de un sujeto que ostenta las condiciones de su vehículo, además implica cierto goce en la recreación de una ley propia, adecuada a su concepción de libertad de movilización: la “ley del más veloz”, según la cual, quien más velocidad alcanza en carretera más dueño de la libertad de movilidad es.

Lo visto hasta acá con algunas tesis lacanianas, permiten dar contenido teórico a la doble categoría de masificación-individuación identitaria vista con Horkheimer, en tres sentidos:

- a. primero, introduciendo la consideración de que en su participación dentro del Tránsito Vehículo-Peatonal, los sujetos (conductores, peatones, pasajeros) están insertos dentro de cierta estructura simbólica (legislación, normativas) que los inscribe reconociéndolos como detentores de un lugar en relación a la función fálica de la libertad de movilidad regulada por la Ley;
- b. segundo, relacionando la función significativa fálica con el dominio particular del campo, es decir, reconociendo en tal función a la libertad de movilidad, según la cual las posiciones son ocupadas por los sujetos;
- c. y tercero, aportando la consideración de las construcciones simbólicas cuyos procedimientos informan de la manera en que los procesos de identificación, masiva o individual, acaecerían.

Así, en términos de la dinámica del campo del Tránsito Vehículo-Peatonal la libertad de movilidad sería el dominio significativo preponderante, el elemento en función “fálica”, pues es en torno a él que se sostendría la ilusión de cierto dominio de la participación en el tránsito.

Con la provisión de estos encuadres teóricos es posible ahora pasar a objetivar, sintéticamente, el Tránsito Vehículo-Peatonal en cuanto objeto susceptible de ser estudiado desde la Psicología Cultural.

### *Objetivación epistemológica y teórica del Tránsito Vehículo-Peatonal*

A partir de los datos teóricos tomados de algunos de los trabajos de Bourdieu y Lacan, la perspectiva estructuralista básica que se ha seguido hasta aquí supone considerar varios elementos.

Como se mencionó más arriba, la propuesta epistemológica y teórica elaborada en este informe, al sentar las bases de un análisis psicocultural del Tránsito Vehículo-Peatonal, pretende que la construcción de dicho campo como objeto de estudio tenga por punto de partida no las características psicológicas individuales, cognitivas o pulsionales, sino las características estructurales que informan de aspectos tales como la ideología, las relaciones, los hábitos y los sujetos que participan desde diferentes posiciones en el Tránsito Vehículo-Peatonal.

Una vez definido que la Psicología Cultural desde donde se ha de estudiar el Tránsito Vehículo-Peatonal, se ocupa de los procesos de estructuración significativa de los sujetos, según la estructura de un determinado campo cultural, es menester proceder a objetivar la forma en que tales procesos de estructuración operan en la constitución subjetiva a partir de las estructuras objetivas del campo de la movilidad administrada.

La Teoría Crítica asumida como marco epistemológico ha provisto dos categorías de análisis.

Primero, la consideración sobre la determinación perceptual y conceptual que a su vez implicaría, por un lado, la naturalización de las formas esquemáticas de actividad y cognición de los actores del campo del Tránsito Vehículo-Peatonal, o, por otra parte, la relativización crítica de estos.

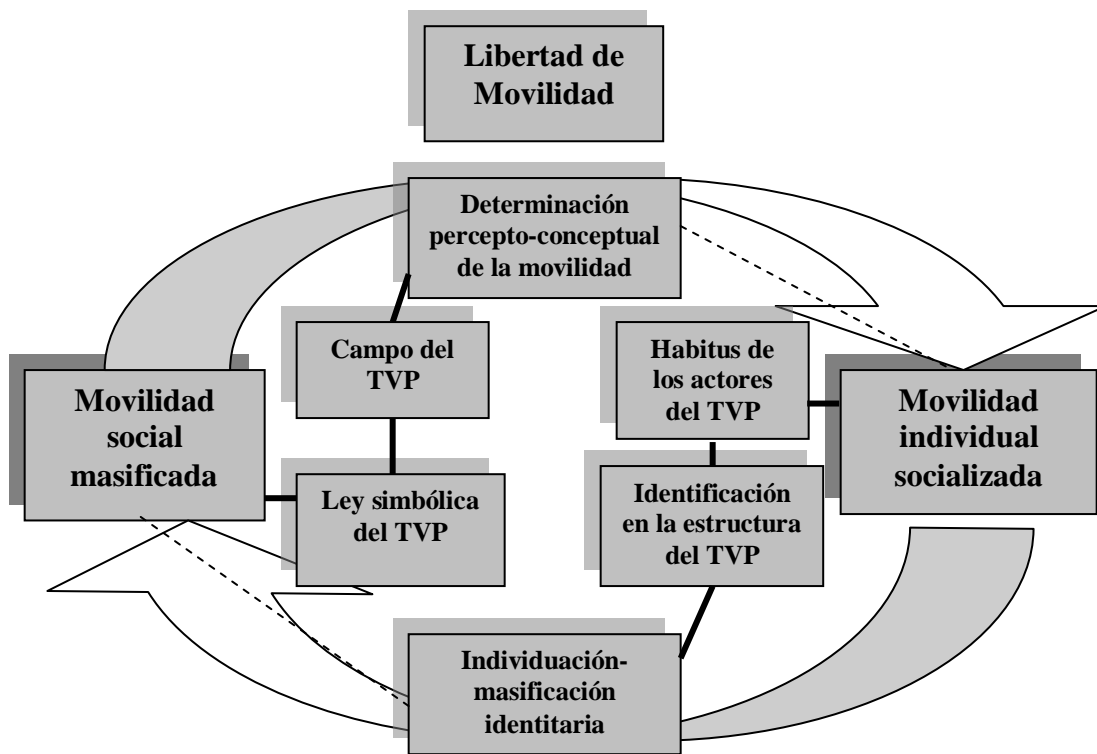
Estas determinaciones, en tanto que categorías epistemológicas, quedan teóricamente delimitadas con los insumos teóricos provistos por los conceptos de campo y habitus tomados de Bourdieu.

Así, las determinaciones percepto-conceptuales que son objeto de estudio psicocultural en el Tránsito Vehículo-Peatonal, se entenderán a partir de la estructura objetiva de relaciones entre los diferentes actores que componen dicho campo. Asimismo, el concepto habitus conlleva la consideración de las lógicas prácticas con que esos actores participan.

En segundo lugar, la doble categoría de Individuación-masificación identitaria será teóricamente operacionalizada desde los elementos provistos por el enfoque psicoanalítico lacaniano. En ese sentido, se ha de considerar el proceso de identificación que por medio del lenguaje informa de la estructuración subjetiva a partir del orden simbólico dominante en el Tránsito Vehículo-Peatonal.

De esta manera, y modificando lo representado anteriormente en el esquema 1, el estudio de la estructuración significativa de los sujetos dentro del campo del Tránsito Vehículo-Peatonal, presenta la contradicción básica en la libertad de movilidad entre la tendencia a la movilidad social masificada y la movilidad individual socializada, contradicción mediada por los nuevos elementos teóricos:

## Esquema 2 Objetivación epistemológica y teórica del Tránsito Vehículo-Peatonal



Como se ve en el esquema 2, la movilidad social masificada determina perceptual y conceptualmente la movilidad individual por medio de la enajenación del sujeto en la legalidad simbólica propia del Tránsito Vehículo-Peatonal y por la estructura de relaciones objetivas que lo configuran como campo cultural.

Por otra parte, la movilidad individual socializada repercute en la movilidad social a través de los habitus y los procesos de identificación de los actores dentro del Tránsito Vehículo-Peatonal.

Estos elementos epistemológicos y teóricos dotan a la Psicología Cultural de un marco apropiado para incursionar en el estudio del Tránsito Vehículo-Peatonal, más allá de los procesos puramente cognitivos que han dominado el estudio del tránsito por parte de la Psicología.

## V

### Conclusiones

Y en la antena de la radio flotaba locamente la bandera con la cruz roja, y se corría a ochenta kilómetros por hora hacia las luces que crecían poco a poco, sin que ya se supiera bien por qué tanto apuro, por qué esa carrera en la noche entre autos desconocidos donde nadie sabía nada de los otros, donde todo el mundo miraba fijamente hacia adelante, exclusivamente hacia adelante.

(Cortázar, 2002, p. 34)

#### *Consideraciones generales*

La indiferente carrera hacia “adelante”, automática, en pos del oportuno arribo al lugar de trabajo, al lugar de la cita, al lugar donde se es requerido, acaso conlleva invariablemente, como en *La autopista del sur* de Cortázar una vez reestablecido el movimiento de los autos, dejar de mirar en su radical humanidad a quienes comparten el diario trajín de las carreteras, para reconocerlos apenas como los extraños competidores que saturan con sus autos, con sus presurosos pasos o con sus cautivos rostros de pasajero, las vías de asfalto o concreto por donde se mueve el progreso del mundo moderno.

Precisamente en el repaso por el contexto histórico que marcó el advenimiento del automóvil y con él el del Tránsito Vehículo-Peatonal, se pudo reconocer cómo la locomoción mecanizada surgió al ser un requerimiento técnico de la sociedad moderna, económica y culturalmente industrializada, para la agilización de la locomoción humana y del transporte de mercancías.

De ahí que la movilidad socialmente administrada emergente en virtud de la mecanización de la locomoción, es en el actual momento histórico, dados sus antecedentes,

todo un entorno cultural que enmarca los diferentes fenómenos del Tránsito Vehículo-Peatonal. Es, específicamente, un campo social con sus propias leyes de estructuración.

El análisis de los trabajos sobre Psicología del Tránsito a los que se tuvo acceso, reveló que si bien esta área de la Psicología cuenta ya con una larga trayectoria científica, sus principales aportes se han ubicado en torno a modelos teóricos y epistemológicos cuyo énfasis es de tipo cognitivo-conductual.

Este énfasis sin embargo ha descuidado una perspectiva más amplia y crítica de los fenómenos asociados al tránsito, donde no solo se consideren aspectos relativos a la conducta, el procesamiento de la información o los procesos psicológicos inconscientes de cada individuo, sino que además tome en cuenta la manera particular en que esas conductas y procesos cognoscitivos e inconscientes están afectados por las características particulares del campo cultural del Tránsito Vehículo-Peatonal, en cuanto sistema estructurante de las relaciones y la subjetividad de los actores que participan en él.

Por otra parte, se ha hecho patente la carencia de estudios sobre este tema realizados en Costa Rica desde la Psicología, por lo que puede considerarse este trabajo un aporte pionero referido al Tránsito Vehículo-Peatonal como área de estudios emergente en la Psicología costarricense, aporte que amerita su continuación en otros estudios sobre el tema, de manera que se comience a construir una futura Psicología Cultural del Tránsito Vehículo-Peatonal.

En este sentido, el paso dado con la propuesta epistemológica y teórica aquí elaborada, significaría la puesta de unas bases, entre otras posibles claro está, para la constitución del estudio científico del Tránsito Vehículo-Peatonal, a partir de un enfoque transdisciplinario como el ofrecido en esta investigación, considerando la perspectiva de autores como Horkheimer y su filosofía de la cultura, Bourdieu y su propuesta sociológica

estructural de los campos sociales y los habitus, y Lacan con sus formulaciones en torno a la constitución simbólica de los sujetos y los procesos de identificación cultural.

Al problema propuesto para incursionar en este estudio, respecto a ¿qué elementos epistemológicos y teóricos, basados en algunos trabajos referentes a la cultura, la sociedad y la subjetividad, permitirían aportar algunos elementos para la futura construcción de la Psicología Cultural del Tránsito Vehículo-Peatonal como área de estudio emergente en la Psicología costarricense?, se puede responder indicando que, según se anotó en el capítulo IV, los elementos epistemológicos y teóricos que permitirán la construcción de la Psicología Cultural del Tránsito Vehículo-Peatonal como área de estudio emergente en la Psicología costarricense, son las categorías de determinación percepto-conceptual y la doble categoría de masificación-individuación identitaria tomadas de la filosofía de la cultura de Horkheimer.

Estas categorías, a su vez, quedan operacionalizadas por los conceptos teóricos de Bourdieu relativos al campo y al habitus, y por las perspectivas sobre la Ley simbólica y los procesos de identificación cultural elaborados a partir de Lacan.

Con el insumo de esta estructuración epistemológica y teórica se pretende elaborar, en ulteriores trabajos, propuestas metodológicas acordes a la problematización científica del Tránsito Vehículo-Peatonal, de tal guisa que el trayecto iniciado acá, contrario al indiferente avance de los vehículos citados en el epígrafe de este capítulo, no descuide los problemas comportados por las modernas formas de movilización de los seres humanos.

### *Líneas de trabajo para futuras investigaciones*

Por otra parte, y en correspondencia al último de los objetivos específicos propuestos, se pueden señalar desde ya algunas tendencias de problemas de estudio para futuras investigaciones.

Una primera línea problemática que se constituye como un paso básico para avanzar en la elaboración de otros estudios, consiste en conocer quiénes son los sujetos que participan del Tránsito Vehículo-Peatonal.

A lo largo de este informe se ha venido aludiendo a conductores, pasajeros y peatones como sujetos del sistema, pero, ¿acaso no se debe considerar también a los oficiales de tránsito como sujetos estructuralmente diferenciados tanto por su investidura legal como por su posición respecto a los otros sujetos?

Para estudiar “quiénes son” estos sujetos, es necesario, según la propuesta aquí presentada, conocer la posición ocupada por cada uno de estos sujetos dentro del campo del Tránsito Vehículo-Peatonal, en relación a la libertad de movilidad, pues, efectivamente, habrá una importante diferencia entre el peatón y el conductor, este último dueño de una forma de movilización completamente mecanizada. Ni qué decir de las diferencias relativas respecto al oficial de tránsito que encarna la autoridad reguladora de la movilidad.

Otra vía que puede ser oportuna para estudiar estas tendencias percepto-conceptuales que naturalizan ciertas desigualdades, consiste en determinar las características sociales y culturales de aspectos sintomáticos como los accidentes de tránsito.

Según esto último, se trata no solo de presentar cifras sobre la magnitud del problema, sino además, de sondear las características sociales y culturales tanto de víctimas como de victimarios, con el objeto de reconocer si en términos de accidentes, en el campo

del Tránsito Vehículo-Peatonal ciertas desigualdades macrosociales significan mayor vulnerabilidad. No es difícil constatar que la mayoría de las personas lesionadas o fallecidas en accidentes de tránsito pertenecen a estratos socioeconómicos bajos, y que la mayoría son peatones o pasajeros.

Habría que estudiar, pues, si por así decirlo las características sociales y culturales de los accidentes de tránsito revelan también algún tipo de desigualdad respecto a la libertad de movilidad, con base en la hipótesis de que, efectivamente, en ellos se revela una acusada desigualdad estructural: las víctimas provienen de los grupos con menor posesión del capital de la libertad de movilidad.

Otra línea problemática estaría constituida por las determinaciones estructurales del campo sobre los procesos de percepción y conceptualización de los sujetos que participan en el Tránsito Vehículo-Peatonal, en términos, por ejemplo, de las desigualdades “naturalizadas”.

Se trata de profundizar en el análisis de elementos como los estereotipos respecto al uso de los espacios infraestructurales: ¿quiénes gozan de mayor libertad de movimiento dentro del campo del Tránsito Vehículo-Peatonal?, ¿quiénes son los principales usuarios de la infraestructura vial?, ¿hacia quiénes se dirigen las principales políticas de uso de la infraestructura del Tránsito Vehículo-Peatonal?

Respecto a esto, ha habido una notoria tendencia en algunos de los últimos proyectos de reconstrucción infraestructural en Costa Rica (carretera a Caldera, por ejemplo) a concebir las mejoras infraestructurales en términos del tránsito de los vehículos y consecuentemente de los conductores, muy en detrimento de los peatones, reflejo de lo que parece ser una desigualdad tenida por completamente natural: el principal “usuario” de la infraestructura del Tránsito Vehículo-Peatonal es el conductor.

En términos generales estas problemáticas remiten a las determinaciones percepto-conceptuales con base en las lógicas prácticas habitualizadas de conductores, pasajeros y peatones.

Otro aspecto que se deberá indagar es la manera en que la posición relativa de cada sujeto dentro del campo del Tránsito Vehículo-Peatonal determina la percepción y conceptualización de la normativa que regula el tránsito. Se trata de reconocer cómo es concebida la regulación de la libertad de movilidad entre peatones, conductores y pasajeros en acuerdo a su participación diferenciada, pues es plausible observar que el peatón se considere a sí mismo menos obligado respecto a dicha regulación.

Por otra parte esas disimilitudes podrían estar indicando diferencias sustanciales en la manera en que la estructura simbólica de las relaciones entre conductores, pasajeros y peatones propende a determinadas formas de identificación.

Es presumible que los conductores se entiendan a sí mismos como los más importantes usuarios de las carreteras en desmedro del lugar que deben ocupar los peatones, en tanto éstos, quizá, se identifiquen como no-usuarios o participantes tangenciales, dada la patente carencia de un reconocimiento estructural de su lugar dentro del Tránsito Vehículo-Peatonal. Esto también podría señalar diferencias en torno a las implicaciones de la legislación sobre la participación de cada uno de estos sujetos.

También siguiendo las ideas expuestas por Sánchez (2009), otro aspecto relevante para su estudio en futuros trabajos es el concerniente a cómo las decisiones de las entidades gubernamentales enmarcan ciertas características del campo del Tránsito Vehículo-Peatonal en términos de los fines socioeconómicos a los que el campo debe estar supeditado. Es decir, se trata de inquirir por la racionalidad dominante desde la cual social y culturalmente el campo particular del Tránsito Vehículo-Peatonal es estructurado.

Esto conduciría otra vertiente de investigaciones hacia el problema de las implicaciones sociales, culturales y hasta económicas que repercuten en diferentes fenómenos como los accidentes o los obstáculos a la circulación del tránsito.

Por otra parte, es posible retomar algunas de las líneas de investigación tradicionales de la Psicología del Tránsito prestando atención a los elementos estructurales propios del campo del Tránsito Vehículo-Peatonal.

Así, se podría indagar sobre la influencia de las características estructurales del campo en torno a fenómenos como la percepción del riesgo entre peatones, conductores y pasajeros, los factores psicoculturales que inciden en determinados estilos de conducción y de participación en peatones, la valoración de las orientaciones sociales y culturales en mensajes mediáticos de diferente tipo (publicidad, campañas de prevención, filmes, noticieros) referentes al Tránsito Vehículo-Peatonal y a los sujetos que participan de él.

En términos generales, todas estas posibilidades investigativas han de tener al menos tres ejes de análisis, según las principales ideas del presente estudio:

- a. Un primer eje de análisis se refiere a las repercusiones de la racionalidad y la ideología social imperante en los diferentes fenómenos asociados al Tránsito Vehículo-Peatonal.
- b. Un segundo eje correspondería a la consideración de la estructura particular del campo y la consecuente formación de habituales en la participación de los sujetos dentro del campo.
- c. Y finalmente, otro eje de análisis sería el de la forma en que las marcas simbólicas de la estructura del campo ubican a los sujetos participantes del Tránsito Vehículo-Peatonal.

En el cuadro 4 se pueden ver esquematizadas una serie de propuestas para ulteriores investigaciones, con base en lo mencionado en este apartado:

**Cuadro 4**  
**Propuesta de temas para futuras investigaciones referidas al Tránsito Vehículo-Peatonal**

<b>Ejes de análisis</b>	<b>Línea Problemática</b>	<b>Temas</b>
Racionalidad e ideología social imperante	Posición de los sujetos-usuarios dentro del campo en relación con la libertad de movilidad	<p>Fines de las políticas públicas y privadas relativas al tránsito</p> <p>Implicaciones psicoculturales de otros campos culturales en la estructura del Tránsito Vehículo-Peatonal</p> <p>Características psicoculturales de los accidentes de tránsito</p> <p>Reconocimiento legislativo de los sujetos-usuarios</p>
Estructura particular del campo y sus habitualizaciones	Determinaciones perceptuales y habitualizadas	<p>Estereotipos respecto a la participación de los sujetos-usuarios</p> <p>Concepción y prácticas relativas a la ley entre los diferentes sujetos-usuarios</p> <p>Percepción del riesgo entre los sujetos-usuarios</p> <p>Factores psicoculturales en los estilos de participación</p>
Orden simbólico estructural del campo	Estructuración simbólica en las tendencias identificatorias de los sujetos-usuarios	<p>Identificación de los sujetos-usuarios según su participación dentro del campo</p> <p>Valoración de las orientaciones simbólicas en los medios de comunicación respecto al Tránsito Vehículo-Peatonal</p>

En el cuadro, por razones heurísticas, se han dispuesto coordinadamente los ejes de análisis, las líneas problemáticas y los temas; sin embargo, se debe considerar que las relaciones entre estos son más bien dinámicas, pudiendo cruzarse ejes de análisis con líneas problemáticas y temas según las necesidades concretas de investigación lo requieran.

Dado que este informe presenta un trabajo pionero en Costa Rica, porque en él se ha optado por seguir una posición alternativa a las líneas tradicionales tomadas por la Psicología del Tránsito en otros países, resulta necesario para el futuro desarrollo de la Psicología Cultural del Tránsito Vehículo-Peatonal continuar con nuevos procesos de investigación que complementen y mejoren la propuesta de este estudio.

El desarrollo de nuevos procesos de investigación en torno al Tránsito Vehículo-Peatonal, ameritará la construcción de metodologías acordes al enfoque epistemológico y teórico aquí propuesto.

Por ejemplo, en términos de la identificación de los sujetos-usuarios desde el orden simbólico, se pueden indagar sobre los vacíos legislativos respecto a la participación de los peatones y la sintomática “anarquía” con que se conducen éstos en su diario transitar; tema que podría ser de interés para valorar los aportes reales de las reformas efectuadas a la tan discutida Ley de Tránsito.

Otra posibilidad radica en indagar de qué manera las presiones por la productividad y reducción de costos y tiempo en el traslado de mercancías o al lugar de trabajo, incidirían en los estilos de manejo temerario entre conductores; investigación que podría desarrollarse con el apoyo de instituciones como el Consejo de Seguridad Vial.

Todo esto sin descuidar, claro está, la necesidad antes mencionada de nuevos trabajos abocados a la construcción de metodologías acordes a la perspectiva psicocultural planteada.

## Referencias bibliográficas

- Abarca, M. (1980). *Análisis de accidentes de tránsito en Costa Rica*. Tesis de Licenciatura no publicada. San José: Facultad de Ingeniería, Escuela de Ingeniería Civil, Universidad de Costa Rica.
- Adorno, T. (1962). *Prismas. La crítica de la cultura y la sociedad*. Barcelona: Ariel.
- Ajzen, I. (1985). From intentions to action: a theory of planned behavior. *Action-control: From cognition to behavior*. Documento de trabajo.
- Ajzen, I. (1988a). *Attitudes, personality and behaviors*. Documento de trabajo.
- Ajzen, I. (1988b). From intentions to actions. En I. Ajzen (Ed.). *Attitudes, personality and behavior*. Documento de trabajo.
- Ajzen, I (1991). The Theory of Planned Behavior. *Organizational Behavior And Human Decision Processes*. Documento de trabajo.
- Ajzen, I. & Fishbein, M. (1975). *Understanding attitudes and predicting social behavior*. Documento de trabajo.
- Ajzen, I. & Fishbein, M. (2000). Attitudes and the attitude-behavior relation: Reasoned and automatic processes. *European Review of Social Psychology*. Documento de trabajo.
- Ajzen, I. & Fishbein, M. (sin fecha). *The Influence of Attitudes on Behavior*. Documento de trabajo.
- Al-Madani, H. & Al-Janahi, A. (2004). Warning signs mostly associated with drivers' accident involvement. *Third International Conference for Traffic and Transport Psychology*. Extraído el 12 de mayo de 2007 desde <http://www.psychology.nottingham.ac.uk/IAAPdiv13/>

- Arce, M. (1992). *Análisis de seguridad vial tramo El Coco-Puntarenas*. Proyecto de graduación de Licenciatura no publicado. San José: Facultad de Ingeniería, Escuela de Ingeniería Civil, UCR.
- Arce, S. (2009). Comunicación personal.
- Augé, M. (2006). *Los No Lugares Espacios del Anonimato*. Barcelona, España: Gedisa.
- Ávalos, A. (2007, noviembre 15). Accidentes son causa de 20% de las pensiones por invalidez. *La Nación*, 5A.
- Ayati, E. (2004). Drowsiness and fatigue, the most frequent causes of sever accidents among heavy vehicle drivers in Iran. *Third International Conference for Traffic and Transport Psychology*. Extraído el 2 de noviembre de 2008 desde <http://www.psychology.nottingham.ac.uk/IAAPdiv13/>
- Baldock, M. Mathias, J. McLean, A. & Berndt, A. (2004). Self-regulation of driving and its relationship to driving ability among older adults. *Third International Conference for Traffic and Transport Psychology*. Extraído el 2 de noviembre de 2008 desde <http://www.psychology.nottingham.ac.uk/IAAPdiv13/>
- Ballario, J. (2006). Hiperexcitación cultural y accidentes. *Psikeba. Revista de Psicoanálisis y Estudios Culturales*. Extraído el 23 de mayo de 2007 desde <http://www.psykeba.com.ar/articulos/JBhiperexcitacion-cultural.htm>
- Barrantes, J. y Cordero, M. (1988). *Accidentes de tránsito en carreteras interurbanas pavimentadas*. Proyecto de graduación de Licenciatura no publicado. San José: Facultad de Ingeniería, Escuela de Ingeniería Civil, UCR.
- Barthes, R. (1999). *Fragmentos de un discurso amoroso*. México DF: Siglo Veintiuno.
- Baumgarten, T., Karrer, K., Briest, S. & Vöhringer-Kuhnt, T. (2004). Comparison of different criteria for evaluating fatigue prediction. *Third International Conference for*

- Traffic and Transport Psychology*. Extraído el 2 de noviembre de 2008 desde <http://www.psychology.nottingham.ac.uk/IAAPdiv13/>
- Beck, L. & Ajzen, I. (1991). Predicting Dishonest Actions Using the Theory of Planned Behavior. *Journal of Research in Personality*, 25, 285-301.
- Bell, D. (1974). Modernidad y sociedad de masas: variedad de las experiencias culturales. En *Industria Cultural y Sociedad de Masas* (pp. 11-57) Caracas: Monte Ávila.
- Bell, D. (1991). *El advenimiento de la sociedad post-industrial*. Madrid: Alianza Universidad.
- Bener, A. & Crundall, D. (2004). Risk taking behaviour in road traffic accidents and fatalities. *Third International Conference for Traffic and Transport Psychology*. Extraído el 12 de mayo de 2007 desde <http://www.psychology.nottingham.ac.uk/IAAPdiv13/>
- Bener, A., Haigney, D., Crundall, D., Bensiali, A. & Al-Falasi, A. (2004). Driving behaviour, stress, error and violations on the road: a cross-cultural comparison study. *Third International Conference for Traffic and Transport Psychology*. Extraído el 12 de mayo de 2007 desde <http://www.psychology.nottingham.ac.uk/IAAPdiv13/>
- Bianco, A., Trani, F., Santoro, G. & Angelillo, I. (2004). Adolescent's attitudes and behaviors on motorcycle helmet use in Italy. *Third International Conference for Traffic and Transport Psychology*. Extraído el 12 de mayo de 2007 desde <http://www.psychology.nottingham.ac.uk/IAAPdiv13/>
- Bourdieu, P. (1971). *La teoría*. Barcelona: Anagrama.
- Bourdieu, P. (1974). *A Economia das Trocas Simbolicas*. Sao Paulo: Editora Perspectiva.
- Bourdieu, P. (1997). *Razones prácticas. Sobre la teoría de la acción*. Barcelona: Anagrama.

- Bourdieu, P. (2003). *Los usos sociales de la ciencia*. Buenos Aires: Nueva Visión.
- Bourdieu, P. (2005). *Las reglas del arte. Génesis y estructura del campo literario*. Barcelona: Anagrama.
- Bourdieu, P. (2006). Génesis y estructura del campo religioso. *Relaciones. Estudios de Historia y Sociedad*, XXVII (108), 29-83.
- Bourdieu, P. y Passeron, J. (1977). *La reproducción. Elementos para una teoría del sistema de enseñanza*. Barcelona: Laia.
- Bourdieu, P. y Passeron, J. (2006). *Los herederos. Los estudiantes y la cultura*. Buenos Aires: Siglo Veintiuno.
- Brasa, I. (2006). *La velocidad inadecuada en los jóvenes conductores: factores involucrados y posibles soluciones*. Madrid: Obra Social de Caja España.
- Burns, M. (1978). La Revolución Industrial. En *Antología Comprender la Historia* (pp. 79-86). San José: EUNED.
- Cal, R. (1972). *Ingeniería de Tránsito*. México DF: Representaciones y Servicios de Ingeniería.
- Campos, D. (1998). *Plan piloto para disminuir el nivel de riesgo de los accidentes de tránsito aplicado a Ruta 1 y Ruta 32*. Proyecto de graduación de Licenciatura no publicado. San José: Facultad de Ingeniería, Escuela de Ingeniería Civil, Universidad de Costa Rica.
- Carbonell, E. y Montoro, L. (1995). La Psicología y la Seguridad Vial en España. *Papeles del Psicólogo*. Junio, (62). Extraído el 7 de julio de 2008 desde <http://www.papelesdelpsicologo.es/vernumero.asp?id=676>
- Carcanholo, R. (1981). *Desarrollo del capitalismo en Costa Rica*. San José: EDUCA.

- Colegio Oficial de Psicólogos (sin fecha). *Perfiles Profesionales del Psicólogo. Psicología del Tráfico y de la Seguridad*. Extraído el 21 de octubre de 2007 desde <http://www.cop.es/perfiles/contenido/trafico.htm#Desarrollo>.
- Conejera, M., Donoso, D., Moyano, E., Peña, J. y Saavedra, F. (2003). Comunicación persuasiva y cambio de actitudes hacia la seguridad de tránsito en peatones. *Revista Latinoamericana de Psicología*, 35 (1), 77-90.
- Condori, M. (sin fecha). *Historia del Automóvil*. Extraído el 7 de julio de 2008 desde <http://www.monografias.com/trabajos15/automovil-historia/automovil-historia.shtml>
- Consejo de Seguridad Vial (2003). *Estadísticas de accidentes de tránsito: Costa Rica 1981-2002*. San José: Autor.
- Consejo de Seguridad Vial (2006). *Anuario Preliminar Estadístico al 2005*. San José, Costa Rica: Autor.
- Consejo de Seguridad Vial (2007). *Estadísticas muertes in situ por accidentes de tránsito a mayo de 2007*. Documento de trabajo.
- Cortázar, J. (2002). *Todos los fuegos el fuego*. Bogotá: Norma.
- Cuando el hombre dispuso de la rueda (1977). En *Nueva Enciclopedia Temática*. (Tomo VI, pp. 359-365). México DF: Editorial Cumbre.
- Departamento de Comunicación Organizacional (2007). *Estrategia de comunicación accidentes de tránsito 2007*. San José, Costa Rica: Caja Costarricense de Seguro Social.
- Diamant, I. & Brousard, K. (2004). Decision making pattern in graphic driving situations: Relation to personality factors and driving attitudes. *Third International Conference for Traffic and Transport Psychology*. Extraído el 2 de noviembre de 2008 desde <http://www.psychology.nottingham.ac.uk/IAAPdiv13/>
- Díaz, E. (1999). *Posmodernidad*. Buenos Aires: Biblos.

- Dor, J. (1986). *Introducción a la lectura de Lacan. El inconsciente estructurado como un lenguaje*. Barcelona: Gedisa.
- Dotta, R. & Wagner, A. (2006) Comportamento de Risco no Transito: Revisando a Literatura sobre as Variáveis Predictoras da Conducao Perigosa na Populacao Juvenil. *Revista Interamericana de Psicología*, 40 (2), 159-166.
- Dragutinovic, N., Brookhuis, K., Hagenzieker, M. & Marchau, V. (2004). Behavioural adaptation in response to ADAS. *Third International Conference for Traffic and Transport Psychology*. Extraído el 2 de noviembre de 2008 desde <http://www.psychology.nottingham.ac.uk/IAAPdiv13/>
- Eagleton, T. (1997). *Ideología. Una introducción*. Barcelona: Paidós.
- Efimov, A. Galkine, I. y Zoubok, L. (1964). *Historia Moderna*. México DF: Grijalbo.
- Elliot, M. (2004). Predicting Adolescents' Pedestrian Behaviour. *Third International Conference for Traffic and Transport Psychology*. Extraído el 2 de noviembre de 2008 desde <http://www.psychology.nottingham.ac.uk/IAAPdiv13/>
- Encuesta de Hogares de Propósitos Múltiples* (2007). San José: Instituto Nacional de Estadística y Censos.
- Errasti, F. (1979). *Retos actuales de la Revolución Industrial*. Pamplona: Ediciones Universidad de Navarra.
- Estadísticas Seguro Obligatorio Automotor 2007* (2008). San José: Instituto Nacional de Seguros.
- European Union Economic Report* (2007). Bruselas: ACEA.

- Fallas, C. (1997). Capitalismo y revoluciones técnicas: la revolución industrial y la revolución científica y tecnológica. En *El Hombre y sus proyectos culturales* (pp. 37-50). San José: EUCR.
- Faunce, W. (1968). *Problems of an Industrial Society*. Nueva York: McGraw-Hill.
- Federación de Psicólogos de la República de Argentina (2004). *Conclusiones. Primera Jornada Nacional de Psicología del Tránsito*. Rosario, Argentina. Extraído el 21 de octubre de 2007 desde <http://www.fepra.org.ar/docs/Rosario2004conclusiones.pdf>
- Fernández, L. (1985). *Capacidad y niveles de servicio en intersecciones urbanas de San José*. Proyecto de graduación de Licenciatura no publicado. San José: Facultad de Ingeniería, Escuela de Ingeniería Civil, Universidad de Costa Rica.
- Flachsland, C. (2003). *Pierre Bourdieu y el capital simbólico*. Madrid: Campo de Ideas.
- Freud, S. (1997a). Psicopatología de la vida cotidiana. En *Obras Completas* (Tomo III, pp. 755-931). Madrid: Biblioteca Nueva.
- Freud, S. (1997b). Lo Siniestro. En *Obras Completas* (Tomo VII, pp. 2483-2505). Madrid: Biblioteca Nueva.
- Gallardo, H. (1999). *Elementos de investigación académica*. San José: EUNED.
- Galley, N. & Schleicher, R. (2004). Subjective and optomotoric indicators of driver drowsiness. *Third International Conference for Traffic and Transport Psychology*. Extraído el 2 de noviembre de 2008 desde <http://www.psychology.nottingham.ac.uk/IAAPdiv13/>
- Gamboa, D. y Gutiérrez, A. (2002). *Los accidentes de tránsito: modelo de análisis económico*. Tesis de Maestría no publicada. San José: Escuela de Economía, Universidad de Costa Rica.

- García, R. Molina, J. y Ferrando, P. (2001). Evaluación de la percepción de riesgo en la educación vial: desarrollo de una escala dirigida a escolares de educación primaria y secundaria. *Psicothema*, 13 (2), 234-239.
- Garza, E. (2001). Subjetividad, cultura y estructura. *Iztapalapa*, 21 (50), 83-104.
- González, C. (1984). *La responsabilidad civil en los accidentes de tránsito e indemnización*. Tesis de Licenciatura no publicada. San José, Costa Rica: Facultad de Derecho, Universidad de Costa Rica.
- Granel, J. (1998). Accidentarse, acontecer humano, motivaciones psicológicas. En G. Falke (comp.) *Adolescencia, familia y drogadicción*. Extraído el 15 de mayo de 2007 desde <http://www.psicoanalisis.com.ar/granel/libro.htm>
- Grosz, E. (1990). *Jacques Lacan: a feminist introduction*. Londres: Routledge.
- Guajardo, A., Moyano, E. y Vargas, J. (1999). Exploración del discurso acerca de la seguridad de tránsito en usuarios de vías en Santiago de Chile. En E. Moyano (edit.) *Psicología Social y Seguridad de Tránsito* (pp. 61-86). Santiago, Chile: Editorial Universidad de Santiago.
- Hellman, H. (1976). *El transporte en el mundo del futuro*. Buenos Aires: Marymar.
- Hernández, A. (2003). *Hacia una nueva cultura de seguridad vial*. San José: EUCR.
- Hinkelammert, F. (1983). *Dialéctica del desarrollo desigual*. San José: EDUCA.
- Hinkelammert, F. (2007). *Hacia una crítica de la razón mítica. El laberinto de la modernidad: materiales para la discusión*. San José: Arlekin.
- Horkheimer, M. (1973). *Crítica de la razón instrumental*. Buenos Aires: Sur.
- Horkheimer, M. (2000). *Teoría tradicional y teoría crítica*. Barcelona: Paidós.
- Horkheimer, M. (2003). *Teoría crítica*. Buenos Aires: Amorrortu.

- Horkheimer, M. y Adorno, T. (1998). *Dialéctica de la Ilustración. Fragmentos filosóficos*. Madrid: Trotta.
- Houtenbos, M., Hagenzieker, M., Wieringa, P. & Hale, A. (2004). The role of expectations in interaction behaviour between car drivers. *Third International Conference for Traffic and Transport Psychology*. Extraído el 2 de noviembre de 2008 desde <http://www.psychology.nottingham.ac.uk/IAAPdiv13/>
- Hrubes, D. & Ajzen, I. (2001). Predicting Hunting Intentions and Behavior. An Application of the Theory of Planned Behavior. *Leisure Sciences*, 23, 165-178.
- Instituto Nacional de Seguros (1978). *Accidentes de tránsito*. San José, Costa Rica: Dirección Técnica de Seguros, Unidad de Estadística, Instituto Nacional de Seguros.
- Instituto Nacional de Estadística y Censos (2007). *Total de defunciones causadas por accidentes por sexo, según causa de muerte 2006*. Extraído el 29 de julio de 2007 desde <http://www.inec.go.cr/descargarArchivo.asp?path=D:\inetpub\wwwroot\01EstadPoblacion\02defunciones\generales/cuadros\C5.%20Total%20de%20defunciones%20causadas%20por%20accidentes,%20por%20sexo,%20según%20causa%20de%20muerte/2006&nomArchivo=C5.%20Total%20de%20defunciones%20causadas%20por%20accidentes,%20por%20sexo,%20según%20causa%20de%20muerte>
- Jiménez, F. (1998). *La determinación de la alcoholemia desde la óptica de la Ley de Tránsito por vías públicas terrestres*. Tesis de Licenciatura no publicada. San José: Facultad de Derecho Universidad de Costa Rica.
- Kroj, G. (1995). Sobre la situación de la Psicología del Tráfico en Alemania. *Papeles del Psicólogo*. Extraído el 7 de julio de 2008 desde <http://www.papelesdelpsicologo.es/vernumero.asp?id=679>

- Kuczynski, J. (1979). Breve historia de la economía. En *Historia Moderna I* (Tomo II, pp. 83-98). Ciudad de la Habana: Editorial Pueblo y Razón.
- Kuhn, T. (1971). *La estructura de las revoluciones científicas*. México DF: Fondo de Cultura Económica.
- Lacan, J. (1979). *Las formaciones del inconsciente*. Buenos Aires: Nueva Visión.
- Lacan, J. (1990). *Escritos I y II*. México DF: Siglo Veintiuno.
- Lai, C. & Yen, K. (2004). Sedan drivers' attention and response to variable message signs on freeway in Taiwan. *Third International Conference for Traffic and Transport Psychology*. Extraído el 2 de noviembre de 2008 desde <http://www.psychology.nottingham.ac.uk/IAAPdiv13/>
- Lamounier, R. y Villemor-Amaral, A. (2006). Evidencias de Validez para el Rorschach en el Contexto de la Psicología de Tránsito. *Revista Interamericana de Psicología*, 40 (2), 167-176.
- Laplanche, J. y Pontalis, J. (1999). *Diccionario de Psicoanálisis*. Barcelona: Paidós.
- Lara, M. (1984). *Aspectos médicos de importancia legal en la prevención y causa de los accidentes de tránsito*. Tesis de Licenciatura no publicada. San José: Facultad de Derecho, Universidad de Costa Rica.
- Leonardo, C. (2003). *Estudio de los accidentes de tránsito terrestres en Costa Rica de enero a diciembre del año 2000 en el Departamento de Medicina Legal del Organismo de Investigación Judicial del Poder Judicial*. Tesis de Especialidad no publicada. San José: Programa de Posgrado en Especialidades en Medicina Legal y Patología Forense, Universidad de Costa Rica.
- Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres* (2005). San José: Investigaciones Jurídicas.

- Lindner, J. (2000). El rol de la velocidad en la producción de accidentes de tránsito. *Querencia. Revista de Investigación Psicoanalítica*. Extraído el 12 de mayo de 2007 desde [http://www.querencia.psico.edu.uy/revista\\_nro1/julio\\_lindner.htm](http://www.querencia.psico.edu.uy/revista_nro1/julio_lindner.htm)
- Loaiza, V. (2007, agosto 27). Atención de 60 heridos diarios en accidentes cuesta 27 millones de colones. *La Nación*, 4A.
- Liotard, J. (1998). *La condición postmoderna. Informe sobre el saber*. Madrid: Cátedra.
- Mansilla, H. (1970). *Introducción a la Teoría Crítica de la sociedad*. Barcelona: Seix Barral.
- Marcuse, H. (1975). El Humanismo en la Sociedad Industrial Desarrollada. En *La Sociedad Tecnológica ¿Camino al desastre?* (pp. 15-31). Caracas: Monte Ávila Editores.
- Marx, K. y Engels, F. (1976). *Ideología Alemana*. México DF: Ediciones de Cultura Popular.
- Matamoros, G. (1984). *Diagnóstico de la incidencia de accidentes de tránsito en el área central de San José*. Proyecto de graduación de Licenciatura no publicado. San José: Facultad de Ingeniería, Escuela de Ingeniería Civil, Universidad de Costa Rica.
- Matute, R. (edit.) (sin fecha) *Ley 8696. Reforma Ley de Tránsito. Reglamento sobre acreditación de puntos en la licencia de conducir*. San José: La Nación.
- Mendes, R. (2004). Traffic accidents: drivers personality and aggressiveness. *Third International Conference for Traffic and Transport Psychology*. Extraído el 2 de noviembre de 2008 desde <http://www.psychology.nottingham.ac.uk/IAAPdiv13/>
- Mijailov, M. (1978). *La Revolución Industrial*. Sin lugar: Fondo Editorial Suramérica.
- Ministerio de Transportes (1967). *Accidentes de tránsito en el Área Metropolitana de San José y recomendaciones para evitar atropellos de peatones*. San José: Departamento de Planificación, Ministerio de Transportes.

- Mojica, J. y Solórzano, L. (2007). *Algunas propuestas de reforma a la Ley de Tránsito por vías públicas terrestres de Costa Rica a la luz de legislaciones extranjeras en la materia*. Tesis de Licenciatura no publicada. San José: Facultad de Derecho, Universidad de Costa Rica.
- Molina, C. (1992). *Desarrollo de un modelo de simulación para el análisis del tráfico urbano*. Proyecto de graduación de Licenciatura no publicado. San José: Escuela de Ciencias de la Computación, Facultad de Ingeniería, Universidad de Costa Rica.
- Montiel, N. (1997). *Estudio de generación de viajes atraídos por centros comerciales*. Proyecto de graduación de Licenciatura no publicado. San José: Facultad de Ingeniería, Escuela de Ingeniería Civil, Universidad de Costa Rica.
- Mora, M. (2009). Comunicación personal.
- Moreno-Ríos, S., Tornay, F., Castro, C., Vargas, C. & Molina, E. (2004). Mental representation of traffic signs. *Third International Conference for Traffic and Transport Psychology*. Extraído el 12 de mayo de 2007 desde <http://www.psychology.nottingham.ac.uk/IAAPdiv13/>
- Moyano, E. (1997). Teoría del Comportamiento: Planificado e intención de infringir normas de tránsito en peatones. *Revista Estudios de Psicología*, 2 (2), 335-348.
- Moyano, E. (1999a). Comportamiento infractor de tránsito y atribución causal de accidentes en Chile. En E. Moyano (edit.) *Psicología Social y Seguridad de Tránsito* (pp. 87-108). Santiago, Chile: Editorial Universidad de Santiago.
- Moyano, E. (1999b). Teoría del comportamiento planificado e intención de infringir normas de tránsito en peatones. En E. Moyano (edit.) *Psicología Social y Seguridad de Tránsito* (pp. 109-121). Santiago, Chile: Editorial Universidad de Santiago.

- Moyano, E. y Olivos, P. (1999). Actitud, norma subjetiva e intención de conducir bajo la influencia del alcohol en conductores chilenos. En E. Moyano (edit.) *Psicología Social y Seguridad de Tránsito* (pp. 165-180). Santiago, Chile: Editorial Universidad de Santiago
- Moyano, E., Olivos, P. y Mena, L. (1999). Escalas para evaluar la actitud y el comportamiento infractor de normas de tránsito en peatones. En E. Moyano (edit.) *Psicología Social y Seguridad de Tránsito* (pp. 123-137). Santiago, Chile: Editorial Universidad de Santiago
- Naranjo, E. y Sánchez, G. (1992). *Aspectos relacionados con los costos de los accidentes de tránsito en Costa Rica*. Proyecto de graduación de Licenciatura no publicado. San José: Facultad de Ingeniería, Escuela de Ingeniería Civil, Universidad de Costa Rica.
- Obando, M. (2004). *Análisis de accidentes de tránsito para los cantones de Alajuela, Belén y Flores durante el año 2000*. Proyecto de graduación de Licenciatura no publicado. San José: Facultad de Ingeniería, Escuela de Ingeniería Civil, Universidad de Costa Rica.
- Obriot-Claudiel, F. & Gabaude, C. (2004). The Driver Behaviour Questionnaire: A French study applied to elderly drivers. *Third International Conference for Traffic and Transport Psychology*. Extraído el 12 de mayo de 2007 desde <http://www.psychology.nottingham.ac.uk/IAAPdiv13/>
- Ogawa, K. & Ota, H. (2004). Unstable emotions and self-control examined according to the driver's age. *Third International Conference for Traffic and Transport Psychology*. Extraído el 12 de mayo de 2007 desde <http://www.psychology.nottingham.ac.uk/IAAPdiv13/>
- Olivos, P. (1999). Atribución causal y control percibido de accidentes de tránsito, según tipo de usuario, experiencia de accidentalidad, edad y sexo. En E. Moyano (edit.)

*Psicología Social y Seguridad de Tránsito* (pp. 145-163). Santiago, Chile: Editorial Universidad de Santiago.

Organización Panamericana de la Salud (2004). *La Seguridad Vial no es Accidental. Día mundial de la salud*. Nueva York: Oficina Regional de la Organización Mundial de la Salud.

Ortiz, M. (2007). *Manifestaciones de la violencia en el tránsito. Un análisis sobre percepciones y representaciones sociales realizado en el Área Metropolitana de San José*. Tesis de Maestría no publicada. San José: Escuela de Ciencias Sociales y Humanidades, Maestría en Estudios de la Violencia Social y Familiar, Sistema de Estudios de Posgrado, Universidad Estatal a Distancia.

Oswald, L. y Padilla, M. (2004). Sexualidad humana, bipedestación y accidentes. *V Congreso Argentino de Psicoanálisis: "El Psicoanálisis en Argentina 2004"*. Extraído el 8 de junio de 2007 desde <http://campopsi.com.ar/AsociaciondePsicoanalisisdeRosario/adepro/62/PROPUESTA%2062.doc>

Ouimet, M., Brown, T., Bédard, J. & Bergeron, J. (2004). Impact of mailed feedback on speeding behaviours of convicted male drivers: a brief intervention. *Third International Conference for Traffic and Transport Psychology*. Extraído el 12 de mayo de 2007 desde <http://www.psychology.nottingham.ac.uk/IAAPdiv13/>

Papadakaki, M., Tzamalouka, G., Kontogiannis, T., Christakis, N., Darviri, C. & Chliaoutakis, J. (2004). Drowsy driving and day sleepiness as predictors of car crash risk in the capital city of Greece. *Third International Conference for Traffic and Transport Psychology*. Extraído el 12 de mayo de 2007 desde <http://www.psychology.nottingham.ac.uk/IAAPdiv13/>

- Peden, M. (Ed.) (2004). *Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito: resumen*. Ginebra: Organización Mundial de la Salud, Banco Mundial.
- Pell, C. (1968). *Megalópolis desatada. La superciudad y el transporte del futuro*. México DF: Pax-México.
- Pereira, C. (Coord.) (2000). *18 años de historia en accidentes de tránsito: 1981-1998*. San José: Consejo de Seguridad Vial.
- Pietsch, M. (1965). *La Revolución Industrial*. Barcelona: Herder.
- Piret, R. (1957). *Psicología del automovilista y seguridad vial*. Madrid: Dossat.
- Quesada, R. (1998). *El Siglo de los Totalitarismos (1871-1991). Ensayo sobre Historia Contemporánea (de la guerra Franco-Prusiana a la Guerra del Golfo Pérsico)*. San José: EUNED.
- Quirós, R. (1997). *Evaluación del uso de sistemas de regulación automática en las rotondas de Costa Rica*. Proyecto de graduación de Licenciatura no publicado. San José: Facultad de Ingeniería, Escuela de Ingeniería Civil, Universidad de Costa Rica.
- Reseña Histórica de los Transportes en Costa Rica*. (1984). San José: Ministerio de obras Públicas y Transportes.
- Reseña Histórica*. (Sin fecha). San José, Costa Rica: Ministerio de obras Públicas y Transportes. Extraído el 22 de julio de 2008 desde [http://www.mopt.go.cr/WebMOPT-mgsit/Que-es-MOPT/Que-es\\_Historia.html](http://www.mopt.go.cr/WebMOPT-mgsit/Que-es-MOPT/Que-es_Historia.html)
- Robles, A. (1992). *La Religión: de la Conquista a la Modernidad*. San José: Editorial Lascasiana.
- Roca, R. (sin fecha). *La Historia del Automóvil vista desde España: 1948*. Extraído el 7 de julio de 2008 desde <http://www.asturcon.net/motor/revista/2132.pdf>

- Rodríguez, E. y Salvador, J. (1997). *Análisis e implicaciones del Código de Procedimientos Penales en la aplicación de la Ley de Tránsito*. Tesis de Licenciatura no publicada. San José: Facultad de Derecho Universidad de Costa Rica.
- Roetting, M. Huang, Y. McDevitt, J. & Melton, D. (2004). Truck drivers' attitudes and opinions towards feedback by in-vehicle technology. *Third International Conference for Traffic and Transport Psychology*. Extraído el 12 de mayo de 2007 desde <http://www.psychology.nottingham.ac.uk/IAAPdiv13/>
- Román, R. (1986). *Flujo de tránsito en los cuatro distritos centrales de San José*. Proyecto de graduación de Licenciatura no publicado. San José: Facultad de Ingeniería, Escuela de Ingeniería Civil, Universidad de Costa Rica.
- Rothengatter, T. (1997). Psychological aspects of road user behaviour. *Applied Psychology: An International Review*, 46 (3), 223-234.
- Roudinesco, E. y Plon, M. (1998). *Diccionario de Psicoanálisis*. Buenos Aires: Paidós.
- Rovira, J. (1981). *El delito de lesiones, lesiones culposas y su relación con los accidentes de tránsito*. Tesis de Licenciatura no publicada. San José: Facultad de Derecho, Universidad de Costa Rica.
- Saíz, E., Bañuls, R. y Monteagudo, M. (1997). Exploración de la ansiedad en conductores noveles y profesionales. *Anales de Psicología*, 13 (1), 67-75.
- Saíz, E., Chisvert, M. y Bañuls, R. (1997). Efectos psicológicos de la exposición al tráfico en conductores profesionales y noveles. *Anales de Psicología*, 13 (1), 57-65.
- Salas, G. (2005). *Conducción temeraria: análisis de la Ley de Tránsito a la luz de la nueva realidad costarricense y su tratamiento en el derecho comparado*. Tesis de Licenciatura no publicada. San José: Facultad de Derecho, Universidad de Costa Rica.

- Sánchez, A. (2009). *Dimensiones socioculturales del malestar vial en Costa Rica*. Ponencia presentada en las V Jornadas de Psicología Social “entre la incertidumbre y la esperanza: escenarios emergentes”. Universidad de Costa Rica, septiembre, San José.
- Sánchez, J. (1993). *Efecto de los centros comerciales en las condiciones del tráfico circundante*. Proyecto de graduación de Licenciatura no publicado. San José: Facultad de Ingeniería, Escuela de Ingeniería Civil, Universidad de Costa Rica.
- Sandqvist, K. (2004). Car-related attitudes of adolescents and their parents. A comparison between car-owning and car-less households in suburban and inner-city Stockholm. *Third International Conference for Traffic and Transport Psychology*. Extraído el 2 de noviembre de 2008 desde <http://www.psychology.nottingham.ac.uk/IAAPdiv13/>
- Santoro, G. y Jiménez, O. (1963). *Análisis de un grupo de 75 conductores de vehículos públicos*. San José: ICAI, Instituto Nacional de Seguros.
- Santos, J. y Barros, A. (1995). Psicología del Tráfico en Portugal: formación, intervención e investigación. *Papeles del Psicólogo*. Extraído el 7 de julio de 2008 desde <http://www.papelesdelpsicologo.es/vernumero.asp?id=677>
- Sauvy, A. (1972). *Los mitos de nuestro tiempo*. Barcelona: Labor.
- Schinkel, W. & Tacq, J. (2004). The Saussurean influence in Pierre Bourdieu’s relational sociology. *Internacional Sociology*, 19 (1), march, 51-70.
- Sierra, R. (1989). *Técnicas de Investigación Social. Teoría y ejercicios*. Madrid: Paraninfo.
- Steffen, C. (1979). *Estudio epidemiológico de los accidentes de tránsito en Costa Rica*. San José: Programa Centroamericano de Ciencias de la Salud CSUCA, Instituto Nacional de Seguros.

- Sümer, N., Ayvaik, H., Er, N., Hünler, O. & Özdemir, M. (2004). Multidimensional measurement of Turkish driving behaviour. Extraído el 12 de mayo de 2007 desde <http://www.psychology.nottingham.ac.uk/IAAPdiv13/>
- Takoro, M. (2004). Driving behaviours of elderly drivers in the daily lives. *Third International Conference for Traffic and Transport Psychology*. Extraído el 2 de noviembre de 2008 desde <http://www.psychology.nottingham.ac.uk/IAAPdiv13/>
- Thomson, I. y Bull, A. (2002). La congestión del tránsito urbano: causas y consecuencias económicas y sociales. *Revista de la CEPAL*. Abril, 76, 109-121.
- Toroyan, T. & Peden, M. (eds.) (2007). *Youth and road safety*. Ginebra: World Health Organization.
- Touraine, A. (1972). Nacimiento de las Sociedades Industriales. En *Civilización Técnica y Sociedad de Masas* (pp. 33-51). Buenos Aires: Rodolfo Alonso Editor.
- Tzamalouka, G., Christakis, N., Papadakaki, M., Kontogiannis, T., Darviri, C. & Chliaoutakis, J. (2004). Lifestyle patterns as predictors of drowsy driving in the capital area of Greece. *Third International Conference for Traffic and Transport Psychology*. Extraído el 2 de noviembre de 2008 desde <http://www.psychology.nottingham.ac.uk/IAAPdiv13/>
- Ulloa, G. (2007a). *Perfil Epidemiológico de los accidentes de tránsito en Costa Rica*. Documento no publicado.
- Ulloa, G. (2007b). *Psicología del Tránsito. La emergencia de un área disciplinar*. Ponencia presentada en la Semana de Psicología de la Universidad Nacional, Octubre, Heredia.
- Ulloa, G. (2007c). *Identidad Religiosa: Perspectiva Psicocultural*. Documento presentado para publicación.
- Veraza, J. (2008). *Subsunción real del consumo al capital*. México DF: Editorial Itaca.

- Viajando sobre ruedas de aire (1977). En *Nueva Enciclopedia Temática*. (Tomo VI, pp. 367-389). México DF: Editorial Cumbre.
- Viquez, J. (1998). *Determinación del coeficiente de rozamiento y la textura del pavimento y su correlación con la incidencia de accidentes*. Proyecto de graduación de Licenciatura no publicado. San José: Facultad de Ingeniería, Escuela de Ingeniería Civil, Universidad de Costa Rica.
- Vives, J. (1967). *Historia General Moderna. Del renacimiento a la Crisis del Siglo XX* (Tomo II). Barcelona: Montaner y Simón.
- Vizcaíno, J. y Rodríguez, A. (2004). *Discapacidad adquirida a consecuencia de un accidente de tránsito: repercusiones en el desarrollo del adolescente y la respuesta de los servicios de atención médica que le brinda la CCSS y el INS*. Tesis de Maestría no publicada. San José: Escuela de Salud Pública, Universidad de Costa Rica.
- Wilde, G. (2001). *Target risk 2: a new psychology of safety and health*. Extraído el 12 de mayo de 2007 desde <http://psyc.queensu.ca/target/#contents>
- Will, K. (2004). Global disparities in child passenger safety practices and associated perceptions of risk. *Third International Conference for Traffic and Transport Psychology*. Extraído el 2 de noviembre de 2008 desde <http://www.psychology.nottingham.ac.uk/IAAPdiv13/>
- World Health Organization (2007). *Faces behind the figures: voices of road traffic crash victims and their families*. Ginebra: World Health Organization and the Association for Safe International Road Travel.
- World Youth Assembly for Road Safety (2007). *World Youth Assembly for Road Safety. The report*. Ginebra: World Health Organization.