

LOS INCIDENTES VIALES DE MOTOCICLETA EN EL GRAN RESISTENCIA DESDE LA PRENSA ONLINE. RESULTADOS Y PROPUESTA SOBRE EL TRATAMIENTO DEL DISCURSO MEDIÁTICO

Ledesma, Ezequiel; Demarchi, Pablo R.
ledes.arq@hotmail.com

Arquitecto (UNNE) y magister en Antropología Social (PPAS, UNaM).

Estudiante avanzado de la carrera de Arquitectura y Urbanismo (UNNE), becario del Programa de Becas EVC-CIN.

Ambos son integrantes del PI "Espacio público y movilidad cotidiana. Uso masivo de la moto en el Gran Corrientes-Gran Resistencia (PI22C001-UNNE)

MOTORCYCLE ROAD INCIDENTS IN GRAN RESISTENCIA FROM THE ONLINE PRESS. RESULTS AND PROPOSAL ON THE TREATMENT OF MEDIA DISCOURSE

KEYWORDS

Motorcycle, road accident, online press

ABSTRACT

Interested in expanding knowledge regarding road incidents involving motorcycles in Gran Resistencia (Chaco), this paper presents a possible methodology to work from media discourses, which usually appear as the only opportunity for accessible knowledge regarding to the topic. Starting from a theoretical methodological proposal, the first part of the writing presents an analysis table, accompanied by the ideas that make it up and a test of its operation. The final part focuses on the results of its application, knowledge that at the same time constitutes significant contributions and discussions within the framework of this and other investigations.

PALABRAS CLAVE

Motocicleta; siniestro vial; prensa online.

RESUMEN

Interesados en ampliar los conocimientos respecto de los incidentes viales que involucran a la motocicleta en el Gran Resistencia (Chaco), este escrito presenta una metodología posible para trabajar a partir de los discursos mediáticos que usualmente aparecen como la única oportunidad de conocimiento accesible respecto al tema. A partir de una propuesta teórico-metodológica, la primera parte del escrito presenta una tabla de análisis, acompañada de las ideas que la configuran y de una prueba de su funcionamiento. La parte final se concentra en los resultados de su aplicación, conocimientos que al mismo tiempo resultan aportes y discusiones significativas en el marco de esta y otras pesquisas¹.

<https://doi.org/10.30972/adn.127970> ■

1. Este escrito desarrolla parte de los objetivos del plan de beca "Siniestralidad en el uso de la moto. Análisis cuantitativo y cualitativo en el Gran Resistencia", investigación desarrollada por el coautor, al mismo tiempo que resulta en avances para el proyecto arriba citado. Ambos autores son integrantes del Grupo de Investigación sobre Espacio Público dirigido por la Dra. Arq. Laura Alcalá.

OBJETIVO

Frente a la posibilidad de capitalizar notas de prensa online como fuente de información respecto a los incidentes viales que en el AMGR involucran a motocicletas, este trabajo parte de intenciones metodológicas, en el sentido de discusiones sobre las posibilidades de caminos y formas posibles (MARRADI ET AL., 2018) de trabajo sobre estos datos para poder producir conocimientos válidos frente a un panorama de situaciones de otra forma imposible de conocer. Un primer objetivo consiste en presentar y discutir una tabla de doble entrada, que se propone como dispositivo para la producción y análisis de notas online. Un segundo objetivo consiste en presentar parte de los conocimientos producidos como resultados del funcionamiento de la tabla propuesta. A partir de esto, esperamos poder discutir el funcionamiento del dispositivo y las posibilidades de producción de conocimiento que se podrían habilitar en próximas instancias de pesquisa.

INTRODUCCIÓN

Según la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), el NEA y NOA fueron en 2021 las regiones de Argentina con mayor cantidad de ocupantes de motos muertos en incidentes viales: 6 de cada 10 víctimas fatales del norte del país son ocupantes de motocicletas (ANSV, 2022A). De las casi 4 mil víctimas fatales totales registradas durante ese año, un 80% son varones y 20% mujeres, 40% de éstos de entre 15 y 34 años, y casi la mitad de estas víctimas son usuarios de motocicletas. El mismo organismo clasifica a Corrientes y Chaco entre las provincias con una siniestralidad moderada, pero estable. En 2021, Chaco es la provincia que presenta mayor cantidad de víctimas fatales del país, 189 en total, 74% de éstas corresponden a motociclistas, 11% a automovilistas y 6% a peatones (ANSV, 2022A) y, el mismo año, la Dirección Nacional de los

Registros de la Propiedad Automotor calcula que en esta provincia circulan más de 362.000 motos.

A partir de estos números, algunos medios locales llegan a establecer relaciones entre motos y habitantes uno a uno, más de 360 mil para el Gran Resistencia, área metropolitana donde la motocicleta aparece como una constante en su paisaje, como un aspecto singular y característico del tránsito sobre su territorio. En esta ciudad es común escuchar hablar sobre la "masificación" de la moto, principalmente las de baja cilindrada (las de 110 y 125 cc), ya que su uso aparece cada vez más extendido por todo el territorio provincial, tanto en el ámbito rural como en cualquier tipo de asentamiento humano, con un uso que aumenta constantemente hasta llegar a igualar –a duplicar, según algunos medios– la cantidad de automóviles.

El uso extendido de la motocicleta en este contexto puede ser entendido a partir de considerar una variedad de factores que se combinan e influyen mutuamente. Por un lado, unos niveles de pobreza que hacia marzo de 2023 llegan a afectar a más del 50% de la población del Gran Resistencia². Por otro, la necesidad de realizar desplazamientos en una ciudad cada vez más extensa que continúa concentrando gran cantidad de sus satisfactores en el área central, provocando la necesidad de viajes cada vez más largos en distancia y tiempos más complejos, sin una propuesta de servicio de transporte público que resulte eficiente o satisfactoria ante las demandas cotidianas y las condiciones de vida de los habitantes. De esta forma, existe una tendencia generalizada a resolver la movilidad de forma particular a partir de vehículos privados, gran cantidad de veces a partir de la motocicleta, la que frente al patrón generalizado del automóvil aparece como una opción económica y fácil de adquirir, mantener y utilizar, además de posibilitar y transportar a más de una persona y resultarles cómoda de pro-

teger en espacios reducidos (ALCALÁ Y LEDESMA, 2018; LEDESMA, 2022), fácil y práctica de utilizar en una ciudad que, a pesar de su crecimiento poblacional, no expresa mejoras contundentes en cuanto a espacio público y vial.

En los medios gráficos de las provincias de Chaco y Corrientes, la motocicleta es una constante en muchas de sus notas, considerada como uno de los factores principales del "caos vehicular" o, en la sección de policiales, como protagonista de incidentes viales, pero también como una materialidad robada a cotidiano o como parte de los hechos que traman otras situaciones delictivas como robos al paso o venta de drogas ilícitas. Si bien su uso se ve cada vez más extendido entre las clases medias que la toman como segundo vehículo (alternativo, más económico y a veces también de mayor practicidad que el automóvil), estos discursos peyorativos aparecen normalizados entre muchos ciudadanos, muchas veces relacionados a las clases populares. De esta forma, la motocicleta (principalmente la de baja cilindrada, la más vendida en el mercado local) es para muchos un medio de movilidad característico de las clases populares, al mismo tiempo que es marcada como parte relevante de muchos de los eventos negativos que acontecen día a día en las calles de estas ciudades. A los siniestros viales que incluyen en su gran mayoría a motociclistas accidenta-

2. Según la Encuesta Permanente de Hogares, hacia el segundo semestre de 2022 se registraron en el Gran Resistencia unas 227.239 personas en situación de pobreza, que corresponden a 60.291 hogares. La incidencia de la pobreza llegó al 54% de las personas y al 44,9% de los hogares. Se registraron también 60.724 personas en situación de indigencia, por lo que la incidencia de la indigencia alcanzó al 14,4% de las personas y 11,8% de los hogares. Así, la tasa de la pobreza es la segunda más alta del país (INDEC, 2022).

dos, se atribuye también el colapso del sistema sanitario de emergencias en los principales hospitales públicos de Chaco y Corrientes, además de señalar los altos costos que las intervenciones e internaciones representan.

LAS NOTAS DE PRENSA COMO FUENTE DE INFORMACIÓN

La motocicleta, a pesar de ser acusada por funcionarios locales desde la década del 2000 como parte relevante de la conflictividad vehicular, y de ser constantemente enunciada como problema en los discursos gráficos o escritos en los medios de comunicación y en cualquier charla informal, hasta el momento apenas ha sido considerada por las academias locales. Por otro lado, son escasas las posibilidades de acceder a datos oficiales referidos a incidentes viales. Ante la consulta en organismos públicos locales, las respuestas varían entre negativas, pasos burocráticos imposibles o la confesa inexistencia de la información; cuando ésta existe, es en un estado o formato poco útil frente a las inquietudes que se esperan resolver. Es en este panorama de inexistencia o falta de accesibilidad a datos sintéticos respecto a eventos que ocurren a lo largo y ancho de toda un área urbana que las notas de medios locales resultan una oportunidad única y excepcional para acceder a información no disponible en otras fuentes posibles.

La mayoría de las notas se conforma por títulos en un registro directo que suele informar sobre el lugar del hecho, las acciones ocurridas, el género y edad de las personas que intervienen, los daños sufridos en sus cuerpos y el tipo de vehículo involucrado. El desarrollo de las notas suele ampliar alguno de estos elementos con comentarios sobre las fuerzas de seguridad intervinientes, sobre la atención médica y el lugar de traslado de los heridos. En la mayoría de los casos, heridos que son llevados al hospital Perrando, hospital provincial de alta complejidad preparado

para atender los casos de traumatismos y que recibe heridos graves provenientes de toda la provincia. A diferencia de hace unos 5 años atrás, los discursos mediáticos actuales se separan de cierto tono acusatorio, empero –todavía muy presente en los discursos orales del sentido común– y de cierto carácter acrílico con datos imposibles de verificar al respecto: el incumplimiento de las normas de tránsito, las responsabilidades o el uso de medidas de seguridad. Sin embargo, estos discursos no han desaparecido en relación directa con las notas, siguen presentes en los comentarios de lectores, principalmente en publicaciones de Facebook y en Instagram.

A pesar de la disponibilidad de estas notas como fuente de información, es necesario también advertir el estatus de estos discursos para comprenderlos como un recorte y selección de hechos concretos que apenas llegan a comunicar parte de las situaciones que día a día tienen lugar en este espacio urbano. En este proceso de selección editorial se advierte que las notas buscan reflejar hechos que en este contexto pueden considerarse excepcionales por algún motivo, que resultan interesantes de comunicar y de conocer ante el gusto de sus lectores. El medio captura los eventos con mayores cantidades de daños materiales, físicos, con fallecidos, o los que acontecen en puntos relevantes de la ciudad a los que los medios pueden llegar y acceder para conocer, tratar y comunicar.

Esto también es una advertencia que consideramos necesaria frente a cierta tendencia de trabajos locales que utilizan y conciben estos discursos mediáticos como una suerte de reflejo directo de la realidad. Como hemos advertido, estas notas no llegan –ni pretenden– agotar la realidad, tampoco cubrir la totalidad de los casos o de los datos posibles, ya que lejos de corresponderse directamente con los hechos concretos, son producto del recorte de un universo mayor con base en criterios cuyo conocimiento im-

plicarían indagaciones complementarias en esos contextos de producción de información. De esta forma, una vez comprendidas las advertencias respecto al estatus de este conocimiento en relación con su fuente de producción y sus objetivos particulares, es que puede revalorarse este conjunto de discursos como una fuente de información sintética que posibilita cierto conocimiento de toda el área metropolitana. Un fuente de información que habilita la producción de un análisis respecto a un panorama general, que resulta útil a los fines de destacar rasgos generales o de detectar consonancias con los resultados de otras investigaciones, que posibilita considerar algunas hipótesis que pueden ser retomadas y discutidas en pesquisas futuras.

A partir de nuestra propia experiencia como viandantes de esta misma área metropolitana, reconocemos que gran parte de los incidentes viales cotidianos no son elegidos o no llegan a ser registrados por los medios de comunicación, a pesar de poder resultar relevantes por su gravedad o causas, y por la intervención frecuente del Estado –y su consecuente registro– a partir de las fuerzas de seguridad o del servicio de salud público. Sin embargo, gran parte de colisiones, caídas, entre otros incidentes inesperados e indeseables que acontecen en el tránsito local, son resueltos por sus mismos involucrados y no llegan a ser registrados ni a contar con la intervención de agentes estatales. “Acá en la esquina del edificio viven chocando [...] y ningún choque aparece en los diarios o en los noticieros”, comenta una vecina del centro de Resistencia entrevistada en otra instancia de investigación y continúa: “te digo: gente que se pega tremendas revolcadas en el asfalto, muchas motos con otras motos y no, nunca dicen nada los medios, de esta esquina al menos”.

Estas son precisiones que consideramos relevantes de exponer para evitar usos e interpretaciones que puedan resultar en conclusiones erróneas, y es por esto que

decidimos en nuestro discurso reiterar la idea de "eventos publicados", para considerar a estos hechos a partir de la intermediación del medio que los produce, el mismo que llega a conocer y relevar algunos eventos y otros no, que selecciona o publica unos y deja afuera muchos otros que llegamos a reconocer en nuestra experiencia cotidiana como usuarios de la ciudad. A pesar de estas advertencias, el conjunto de discursos mediáticos representa una oportunidad única de acceder a una síntesis e información sobre unos eventos sobre los que de otra forma no podríamos llegar a conocer. Entendemos que en este contexto el gesto de aprovechar la disponibilidad de estas notas como fuente de información podría identificarse con lo que Dewey (2022) reconoce como característica del método, su adaptabilidad y formas de acomodo, de flexibilidad para resolver los problemas de conocimientos planteados o, al menos, para tender a su resolución.

En este punto es válido también indicar que hemos decidido en el marco de este trabajo llamar a estos siniestros en términos de eventos, situaciones, hechos o incidentes. Si bien esta precisión podría resultar secundaria, consideramos su relevancia a partir de tener en cuenta las luchas de sentido que en este campo se disputan entre categorías como accidente o siniestros. En este sentido, reconocemos la relevancia de esta disputa, consideramos que no es este el lugar para su discusión. Proponemos así, en el marco de este texto, reconocer y entender a los "incidentes viales" sólo desde su carácter de discontinuidad o excepcionalidad ante un esperado desconflictuado y cotidiano desenvolvimiento del tránsito en esta ciudad.

PROPUESTA DE TABLA PARA EL ANÁLISIS DE LAS NOTAS DE PRENSA

Para el análisis de la información disponible en las notas, proponemos una tabla

de doble entrada que posibilite disgregar estos datos, organizarlos, que permita identificarlos, realizar búsquedas y relacionarlos con facilidad. Es a partir de los elementos comunes que se repiten de nota en nota que proponemos las categorías analíticas de la siguiente tabla. Ésta busca identificar la información disponible en cada nota, capturarla y sintetizarla en forma de contenido en las casillas. Su confección a modo de matriz de doble entrada posibilita variedad de lecturas a partir de facilitar el establecimiento de relaciones entre sus componentes o información. Así, permite, por ejemplo, una lectura horizontal (de cada número), pudiendo reconstruir la nota a partir de revincular sus componentes previamente aislados. Una lectura vertical posibilita la atención del universo de casos a partir de la variable seleccionada, pudiendo también elegirse varias para relacionar. Esta lectura vertical permite el conteo discriminado de aspectos (diferenciación por edad y género de las personas intervinientes, tipos de vías, tipos vehículos, etc.). Otros barridos de la matriz permiten identificar aspectos puntuales que resulten excepcionales o relevantes por su poca ocurrencia. Así, una cantidad de pasajeros que resulta superior al general de los casos, o lugares de acontecimiento que concentran gran cantidad de eventos, resultan en puntos de entrada a partir de los cuales desarrollar otras lecturas relacionales hacia arriba o hacia sus lados.

Las categorías de análisis propuestas en esta tabla responden a unos intereses analíticos respecto a la intervención del espacio y las prácticas en la concreción del evento, por esto se detallan cuestiones características de los vehículos, de las personas y de los espacios que intervienen. Sin embargo, consideramos que el contenido de las notas posibilita otras interrelaciones y otra variedad de relaciones que exceden a las presentadas en este escrito. En este sentido, nuestros intereses particulares han dejado de lado, al menos por el momento, búsquedas

referidas a un análisis más centrado en las formas de comunicación de estos eventos elaboradas por el medio o en relación con los daños sufridos en los cuerpos de las personas y vehículos, tampoco a la recepción y comentarios del público consumidor de estas notas.

Diseñamos esta tabla, y la forma de sintetizar y traducir la información de las notas, de forma tal que resulte práctica y fácil de confeccionar, pero sobre todo que permita acceder y buscar la información a partir de procedimientos simples de software comunes y disponibles en cualquier ordenador. Es así que, por ejemplo, proponemos un sistema de nomenclatura para caracterización de los vehículos que intervienen, también respecto al lugar dónde ocurren, pero sobre todo respecto al perfil de género, edad y tipo de participación de las personas involucradas.

Hemos optado por considerar las notas publicadas en un periodo de 12 meses (desde abril de 2022 hasta marzo de 2023) en uno de los diarios locales (Diario Norte). La elección de este medio radica, por un lado, en la intensidad, en una primera instancia, de manejar un número acotado de casos que permita concentrar más bien la atención en el diseño y el ajuste de la tabla de análisis propuesta. Por otro, haber elegido al Diario Norte en el marco de un universo mayor de medios locales radica en una relevancia que reconocemos en éste a partir de su trayectoria, popularidad y alcance entre lectores de toda la región. A partir de la información ofrecida en las publicaciones, se propone en cada columna las siguientes variables (ver figura 1): fecha de la publicación de la nota, fecha registrada del siniestro, hora del acontecimiento, ciudad del acontecimiento, lugar del acontecimiento, vehículos involucrados en el evento, características de la moto, características del otro vehículo, pasajeros de la moto, pasajeros del otro vehículo; éstos, diferenciados en fallecidos, heridos o ilesos.

En los 12 meses tomados, registramos un total de 50 eventos viales que cuentan con la motocicleta como protagonista; como hemos indicado, 50 eventos que entendemos como gestos de publicación antes que una intencionalidad de un registro exhaustivo de situaciones. La cantidad de notas respecto a estos eventos es empero superior, ya que varios de estos cuentan en el mismo medio con 2 y hasta 3 notas que, a partir de la gravedad o singularidad del caso, lo tratan de forma reiterada durante varios días. De la misma forma, algunos de estos eventos aparecen también publicados en otros medios locales.

A partir de los intereses particulares es que las columnas referidas a la composición de pasajeros y tipos de vehículos que intervienen se vuelven conjuntos de datos relevantes. En éstas identificamos a los vehículos participantes del evento de la siguiente forma: M (moto), A (automóvil), B (bicicleta), P (peatón), Ca (camioneta), Cn (camión), Tn (tren). De la misma forma, y según las categorías empleadas en los medios, reconocemos con H a los hombres y M a las mujeres, N para los niños, Ni para las niñas y NN cuando se carece de datos al respecto de las personas participantes. Del lado derecho de la letra que identifica el género, colocamos un signo + en caso de que la persona se informe como fallecida; *, si resulta herida; y -, si se la informa ilesa o sin daños. Seguido, a la derecha, entre paréntesis, colocamos la edad cuando ésta se informa. Así mismo, destinamos dos columnas a identificar los pasajeros para cada vehículo. Si bien en la mayoría de los casos intervienen dos vehículos, algunas situaciones desafían este recorte con una cantidad mayor o con situaciones que no resultan fáciles de definir en estos términos. En estas columnas, la cantidad de personas por vehículo es reconocible a partir de la cantidad de códigos diferentes en una misma casilla.

El armado de los códigos para identificar a las personas participantes (a partir de

Id.	Fecha de nota	Fecha de siniestro	Hora	Lugar	Ubicación	Tipo de Situación	Moto	Otro Vehículo	Conductor y pasajeros de la moto (*)	Pasajeros del 2do vehículo (*)
001	04-06-22	04-06-22	19:15	Resistencia	Av. Castell y Av. Arribáizaga	M-A	Honda Titan 150	Volkswagen Gol Country	H*(46)	H-(46)
002	20-06-22	20-06-22	03:40	Resistencia	Av. Castell 3900	M	Zanella Rx 150 cc.	---	H+(30) M*(26)	---
003	23-06-22	22-06-22	19:00	Resistencia	Isaías 2600	M-A	Honda Twister 250	Volkswagen Voyage	H+(17)	H-(29)
004	27-06-22	27-06-22	23:35	Resistencia	C. Jericó y Fray Bertaca	M	---	---	H+(35)	---
005	30-06-22	30-06-22	01:20	Barranqueras	Av. Castell 4745	M	Zanella ZB 110 cc.	---	H+(41)	---
006	30-06-22	30-06-22	13:00	Resistencia	Donovan y Mendoza	M-Ca	Zanella ZB 110	Toyota Hilux	M*(20) M*(19)	H-(?)(oven)
007	31-07-22	31-07-22	12:30	Resistencia	Av. 25 de mayo y Ruta N.º 11	M-Cn	110 cc.	Camión Scania	H+(60)	H-(50)
008	03-08-22	03-08-22	07:30	Fontana	Av. Moreno y Guemes	M-Tn	Honda Wave	Tren	H*(27)	Tren
009	13-08-22	08-08-22	00:30	Resistencia	Av. Soberanía N. y Av. Chaco	M-M	---	---	H+(47)	M*(?)
010	25-08-22	25-08-22	07:30	Barranqueras	Av. San Martín y Los Andes	M-M	Honda Titan 150	Beta Urba 110	H+(?)	H-(?)
011	28-08-22	28-08-22	19:00	Resistencia	Av. Wilde y M. T. de Alvear	M-A	Yamaha ZR 125	Renault Logan	M*(?)	H-(42)
015	02-09-22	05-09-22	15:40	Resistencia	Av. Uribelarri 450	M-A	Zanella ZB 110	Daewoo N100	H*(30)	M-(67)

Figura 1. Muestra de la tabla propuesta. Fuente: elaboración propia.

letras, signos y números, sin espacios intermedios) permite en software, como Word o PDF, la búsqueda rápida de algunas de las letras o números aislados, pero también de su combinatorias. Así es posible, por ejemplo, identificar y contabilizar los casos de mujeres que hayan resultado heridas (M*), de hombres fallecidos (H+) y, al mismo tiempo, acceder a los datos relacionados con el hecho. A partir de esta expresión de datos, podemos establecer relaciones que nos permiten saber la cantidad de personas fallecidas, heridas, y discriminarlas por género y edad, relacionarlas también con los medios de transporte empleados, el lugar y los momentos del hecho.

Propuesta de temporalidad práctica

Respecto a la temporalidad de los hechos, la mayoría de las notas indica con precisión la hora del acontecimiento o al menos la ubican en franjas horarias que dividen el día en "la mañana", "de tarde", "de noche", "la madrugada". Frente a nuestros intereses analíticos, los horarios del acontecimiento importan a los fines de poder triangular el dato del lugar del acontecimiento y con las variaciones del tránsito (formas e intensidades de uso, de

cantidad de usuarios y de movimientos) en relación con las actividades localizadas en la ciudad y los horarios habituales de mayor o menor intensidad de actividad. Es a partir de una consideración de los horarios e intensidades acostumbrados y practicados cotidianamente en estas ciudades que proponemos los siguientes intervalos analíticos para agrupar los eventos registrados por el medio, ya que consideramos que la comprensión de este contexto sirve para explicar la ocurrencia de eventos, pero también para producir análisis ajustados a las frecuencias y secuencias de las prácticas viales concretas en este contexto.

Esta propuesta surge de nuestra propia experiencia como partícipes de esta secuencia y frecuencia de actividades, la que resulta elemental para explicar la variación en los usos del espacio vial y la ocurrencia de eventos, y que debe entenderse desde su forma única y situada, con características particulares que la diferencian de otros ámbitos, como el de las ciudades de millones de habitantes, con otras complejidades propias, con tiempos y territorializaciones de actividades totalmente diferentes e igual de singulares; empero, ciudades que por lo general son las que dominan la atención y las referencias empíricas en las dis-

cusiones académicas (LEDESMA, 2022). Así, por ejemplo, a diferencia de otros núcleos urbanos, los locales presentan una hora pico de actividad concentrada en torno al "mediodía", horario de salida de escuelas, de horarios laborales y finalización de una franja de actividad que da paso a la "siesta", la que se caracteriza por una disminución del movimiento y de gente en la calle, la que permanece encerrada a razón del calor, de la inactividad generalizada o frente a la posibilidad de almorzar en casa y dormir una siesta. En términos viales, en esta franja horaria, la actividad en la calle disminuye, aunque suelen aparecer (o resultar en evidencia) muchas situaciones difíciles de imaginar o que al menos pasan desapercibidas en otros horarios de mayor caudal de movimiento.

Hemos decidido establecer el intervalo "tarde" desde las 17, horario en el que las actividades suelen iniciar, hasta las 20:59, cuando muchas finalizan hasta el día siguiente. De 21 a 12:59 proponemos la "noche", a partir de considerarla una franja de tiempo todavía cargada de movimientos relacionados con las actividades vespertinas y con el viaje al hogar para cenar y dormir. Consideramos la madrugada entre las 1 y las 5:59 como otra franja con una nueva variación y disminución de la actividad vial; de las 6 a las 10:59 consideramos se desarrolla la mañana, a partir de un reinicio del movimiento que llega a un pico alrededor de las 8, que se sostiene hasta el mediodía a partir de viajes cuyo origen se localiza principalmente en los hogares y su destino en los lugares de actividades de estudio, trabajo, cuidado de otras personas, trámites, etc.

RESULTADOS OBTENIDOS

Personas y vehículos involucrados en los eventos

En los 50 eventos participan alrededor de 107 personas (sin considerar los pasajeros del tren que interviene en uno de

los casos). De éstas, 63 son hombres, 30 son mujeres (todos mayores de edad), 5 son niños (en un rango de entre 2 y 16 años), y aparecen nombradas unas 6 personas adultas sin referencias (marcados como NN). A partir de estos datos, interesa destacar cómo la cantidad de varones involucrados duplica y supera a la de mujeres, casi el 60% de los involucrados son varones. Las mujeres participan en un poco más de la mitad de los eventos (en 28), mientras que los hombres casi en su totalidad (en 47), y en 22, los involucrados son únicamente hombres. En 18 eventos, las mujeres aparecen como conductoras de motos, autos o camionetas; en 7 llevan a cargo a infancias o a otras mujeres, en 2 a hombres; 7 de estos 9 viajes son realizados en moto, los 2 restantes en automóvil y en 9 eventos viajan solas (6 en moto).

Estos números son coherentes, por un lado, con trabajos previos que describen al tránsito motorizado en ciudades argentinas como predominantemente masculinizado, esto es, con una mayoría de hombres que conducen vehículos con motor y obtienen la respectiva licencia de conducir (ANSV, 2022B). Por otro, resultan también coherentes con el reconocimiento de las tareas de cuidado de otras personas de las cuales se responsabilizan principalmente las mujeres (VALDIVIA, 2018), sobre todo respecto a las infancias, adultos mayores y otras mujeres, en este caso, entiéndase como la responsabilidad de transporte, de conductora para otros pasajeros.

Respecto a los daños físicos, los más afectados son los y las usuarios/as de las motocicletas. Retomamos las categorías del diario para distinguir un total de 27 personas fallecidas, en un total de 22 eventos fatales, en su totalidad pasajeras de motocicletas y donde los más afectados son los hombres (78% de los casos fatales); mientras los hombres fallecidos son 21, las mujeres son 5. Un total de 35 personas se reconocen como heridas (18 hombres, 15 mujeres y 2 ni-

ños), y 26 de estas personas son usuarias de motocicleta. Otras 43 personas resultan ilesas, de las cuales solamente 7 corresponden a usuarios de motocicleta, mientras que la gran mayoría son pasajeros de automóviles o camionetas; esto a pesar de que en los 50 eventos intervenga un total de 55 motos con 72 pasajeros, 19 automóviles con 23 pasajeros, 5 camionetas con 6 pasajeros.

Los hombres aparecen como los más afectados por la mortalidad de los eventos, 21 de los 68 involucrados (un 33%), mientras las mujeres aparecen como las más afectadas por lesiones no mortales: 17 de las 30 mujeres involucradas resultan heridas (un 56%). Vale observar que las notas se limitan a comentar situaciones del evento o inmediatamente posteriores, sin registro de la gravedad de los daños, de incapacidad o fallecimientos posteriores que puedan sufrir los heridos. En este sentido, hemos notado un especial interés de otros estudios por la cantidad de personas fallecidas, pero no respecto a las secuelas en personas heridas, tampoco hemos encontrado o sabido sobre la existencia de registros oficiales que puedan exponer estas secuencias y relaciones.

Respecto al tipo de vehículos que participan en estos incidentes viales, encontramos que casi la totalidad de los eventos involucra -además de las motocicletas consideradas a priori- a 2 vehículos, registrándose 1 solo evento que involucra un auto, una moto y una bicicleta. En la mayoría de los casos, los otros vehículos involucrados son motorizados, de 4 o más ruedas y cuentan con cabina (29 en total), principalmente automóviles de uso particular (19). Se registran 19 colisiones de motos con automóviles, 7 con camionetas (5 de éstas, Toyota Hilux), 3 con camiones, 1 con el tren, 5 entre dos motocicletas y 15 eventos donde participa una sola motocicleta en situaciones donde sus conductores pierden el control del vehículo sin intervención de otras acciones humanas directas.

En relación con la motocicleta y sus usuarios, identificamos un total de 55 motos involucradas en los 50 eventos, 27 de éstos con 2 usuarios por moto y 1 con 3 usuarios –con una persona de 2 años de edad como pasajera–, en total esto representa más del 50% de los casos, frente a la otra mitad de motos ocupadas por una sola persona (27 motos en total). De los 29 vehículos con cabina, solamente 5 llevan a 2 o más personas (3 automóviles y 2 camiones). Más del 80% de los vehículos con cabina (en su mayoría automóviles y camionetas con capacidad para 4 o 5 personas) son ocupados solamente por el conductor.

Nuevamente, a partir de nuestra experiencia y conocimiento personal de los medios de movilidad que cotidianamente transitan este contexto, destacamos parte del universo que no aparece en este registro: nos referimos a automóviles utilizados como remises, carros tirados por caballos, peatones, colectivos, motos que estén siendo utilizadas en actividades de reparto, entre otras formas posibles de movilidad singulares que como usuarios de esta ciudad reconocemos suelen participar en siniestros viales a pesar de no aparecer en el universo de notas de prensa.

Temporalidad de los eventos

La siguiente figura (figura 2) presenta un conteo y una distribución de eventos. En ésta puede distinguirse como éstos son máximos durante la mañana y mínimos durante la siesta (periodo inmediatamente posterior al mediodía y localizado a mitad de la jornada diurna). El promedio de eventos por cada hora expone que la menor cantidad de eventos ocurre durante la madrugada.

A partir de discriminar los eventos registrados por unidad de hora (figura 3), notamos que el máximo (6 eventos por hora) entre las 7 y 7:59, y cuyos desarrollos duraron en el sitio parte de la

Periodo	Madrugada	Mañana	Mediodía	Siesta	Tarde	Noche	Total
Horarios de periodo	01:00 a 05:59	06:00 a 10:59	11:00 a 13:59	14:00 a 16:00	17:00 a 20:59	21:00 a 00:59	
Duración de periodo	5 horas	5 horas	3 horas	3 horas	4 horas	4 horas	24 horas
Cantidad de eventos	8	15	5	7	9	6	50 eventos
Porcentaje sobre total de eventos	16%	30%	10%	14%	18%	12%	100%
Promedio de eventos por cada hora de periodo	1,6	3	1,66	2,33	2,25	1,5	

Figura 2. Cantidad de eventos por periodos propuestos y promedio de eventos por hora de periodo. Fuente: elaboración propia.

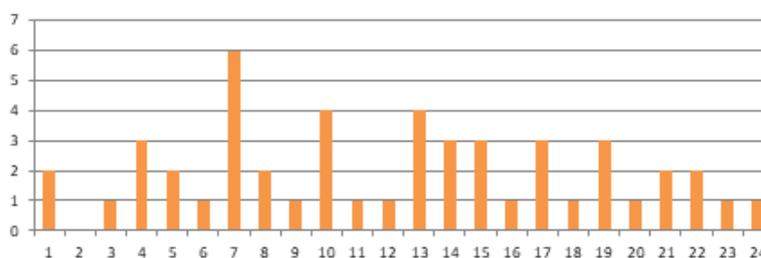


Figura 3. Cantidad de eventos totales por hora. Fuente: elaboración propia.

mañana, permitió su registro por parte del personal del diario. Estos eventos representan casi la mitad de los acontecidos durante la mañana y se corresponden con parte de uno de los horarios pico de tránsito. Esta discriminación permite también notar cómo su cantidad disminuye hacia las horas del mediodía, aumenta apenas hacia la siesta y se mantiene estable durante la tarde hasta la noche cuando decrece, decrece aún más durante la madrugada, vuelve a aumentar hacia las 4 hasta el pico ya comentado de las 7.

Espacialización de los eventos

En términos de localización, 3 de estos eventos ocurren en la ciudad de Barranqueras, 2 en Fontana y los restante 45 en Resistencia. En relación con el tipo de espacio vial donde acontecen, 40 eventos aparecen asociados a avenidas: 80% de los eventos registrados ocurre

en avenidas y principalmente en relación directa con las intersecciones con otras avenidas o con calles. A partir de la información respecto a la ciudad y localización de los hechos (expresada por lo general a partir del cruce de dos vías o de una altura numérica aproximada), confeccionamos el siguiente mapa que territorializa los eventos planteados en la tabla y los diferencia entre los que resultan con personas fallecidas (naranja) y los que resultan con heridos (amarillo).

Al atender la localización de los eventos, notamos que lejos de presentarse uniformemente distribuidos en el territorio, los puntos aparecen agrupados (en proximidad) en sectores del área metropolitana. Éstos aparecen concentrados en la ciudad de Resistencia y principalmente hacia el centro geométrico de su área, con escasos eventos en las ciudades de Barranqueras, Fontana y Puerto Vilelas. En este punto, consideramos relevante volver a recordar que lejos de presentar

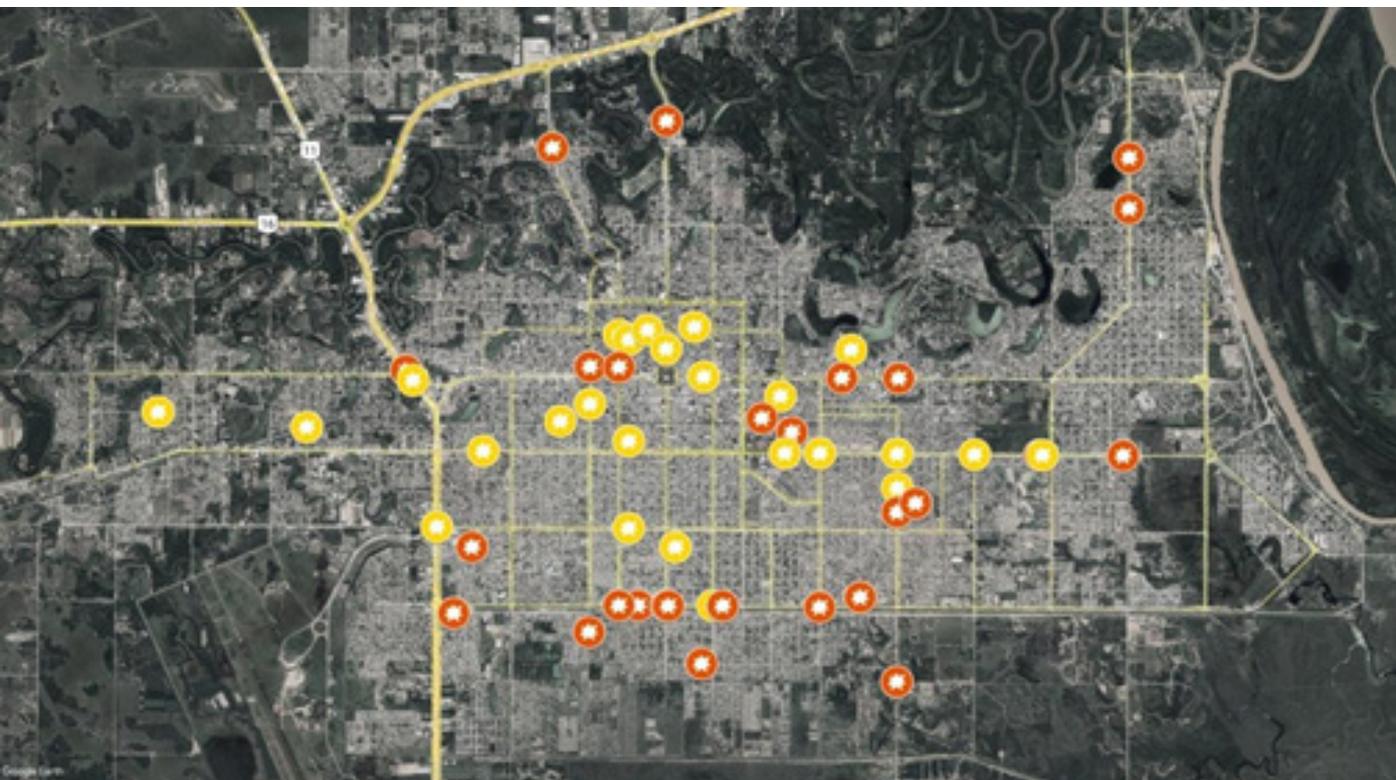


Figura 4. Cartografía que indica la localización de los eventos en el AMGR. **Fuente:** elaboración propia con base en datos de notas online del Diario Norte. En amarillo, la localización de eventos con heridos; en naranja, eventos que resultan con personas fallecidas.

la ocurrencia o ausencia de situaciones, este mapa localiza en el territorio los eventos que llegan a ser publicados por el medio. Así, este mapa resulta, antes que un intento exhaustivo por registrar eventos viales, una muestra de la concentración y del alcance de este medio de comunicación, de su atención o interés respecto a los sucesos en el territorio.

Con esta advertencia reiterada, es que también notamos una tendencia a que los eventos tengan lugar sobre las avenidas del área metropolitana que conforman una macromalla que reticula gran parte de la ciudad y que la disposición de estos puntos por momentos parece replicar en su forma. De forma más específica, la mayor parte de los casos se localiza en las intersecciones entre avenidas, de éstas con calles o con la

Ruta Nacional N° 11 (localizada al centro noroeste de la mancha urbana). En su mayoría son vías destinadas al tránsito rápido al interior de la ciudad (de hasta 60 km/h), en su mayoría asfaltadas, de dos carriles y con parterres o elementos de separación centrales.

La mayoría de los puntos de eventos aparecen en proximidad unos con otros, agrupados en conjuntos más o menos delimitables que dan la impresión de organizarse a lo largo de vías rápidas que recorren el área metropolitana longitudinalmente, de este a oeste, principalmente en su región central. Son estas vías las que en este contexto presentan los recorridos urbanos más extensos, las que de forma lineal atraviesan la ciudad, conectando sus extremos más distantes, y posibilitan la conexión de mayor

cantidad de áreas entre ellas y con el centro de la ciudad cabecera, Resistencia, que concentra gran cantidad de equipamientos, servicios y satisfactores para la vida cotidiana. Este es el caso de las vías conformadas por la Av. Castelli y la Av. Alvear, por la Av. 9 de Julio y la Av. 25 de Mayo, ambas al centro de la ciudad, también por la Av. Malvinas Argentinas y la Av. Soberanía al centro sur de la mancha urbana.

Es a partir de atender la existencia de estas vías como opciones que de forma única en este contexto permiten un tránsito rápido y en las mejores condiciones disponibles para conectar algunas de las mayores distancias en el territorio que algunas de sus características pueden resultar relevantes para comprender la recurrencia de los incidentes en algunas

áreas de la ciudad y no en otras. Las distancias, junto al conocimiento de la recurrencia de viajes efectivos de la población que atraviesan de un extremo a otro el área metropolitana (figura 4), sirven también para considerar a la velocidad, la gran cantidad de vehículos particulares y los caudales de estas vías como otros factores posibles en la producción de estos eventos. En este sentido, pueden considerarse en el modelado de estas situaciones los tipos de superficie de rodamiento y sus condiciones (por lo general, de asfalto con discontinuidades como baches, bultos, reductores de velocidad, además de acumulaciones de superficies de agua, de basura y tierra que afectan las condiciones de rodamiento).

Uno de los cúmulos de eventos se concentra al interior del área central (definida en el perímetro de 5 plazas centrales), específicamente en su meridad norte, la mayoría de estos eventos sin personas fallecidas. Otro de estos cúmulos aparece hacia el centro norte, sobre la Av. Soberanía Argentina y sus intersecciones con avenidas que de forma directa conectan con el centro de Resistencia, con gran cantidad de personas fallecidas. A diferencia de la Ruta Nacional N° 11, la RN N° 16 (que recorre el centro norte del territorio, de este a oeste) carece de eventos, esto posiblemente en parte gracias a la carencia de intersecciones transversales de otras vías que puedan irrumpir su tránsito.

CONCLUSIONES

Respecto a los resultados, hemos obtenido nuevas ideas que, a partir de reconocer el estatus de la fuente y de su proceso de producción, consideramos conveniente valorar en términos de hipótesis a ser verificadas en otras instancias de investigación o a partir del contraste con los resultados de nuevas investigaciones. En este sentido, para instancias próximas, proponemos una nueva revisión y completamiento de esta tabla con otras columnas

que ayuden a procesar información todavía disponible en las notas: daños físicos, intervención de las fuerzas de seguridad, derivaciones hospitalarias; también posibilitar la relación de esta tabla con puntos georreferenciados que permitan otros análisis y, a partir de estos datos, organizar instancias de observación participante en los puntos indicados con mayor criticidad o interés. Esperamos así mismo poder reforzar las relaciones y consonancia de estos datos con los resultados de otras investigaciones y de otras instancias, como entrevistas y experiencias de movilidad de otros viandantes.

En relación con los resultados, como aspectos más relevantes destacamos la vulnerabilidad a la que se ven expuestos los usuarios de la moto al participar de un siniestro vial y también la gran cantidad de motocicletas de baja cilindrada, así como de automóviles y camionetas particulares involucradas en los eventos. Encontramos discontinuidades relevantes al atender el género de los participantes: la mayoría de eventos está protagonizado por hombres, así como la conducción de la mayoría de los vehículos, y éstos resultan en el grupo con mayor cantidad de personas fallecidas; en cambio, las mujeres, las más afectadas por lesiones y heridas, son conductoras frecuentes de motocicletas con otros pasajeros a bordo.

Respecto a la temporalidad, la mañana es el momento de la jornada que registra mayor cantidad de incidentes viales, con picos entre las 7 y las 8. Esto contrasta con el periodo inmediatamente posterior, la siesta, donde la actividad se reduce hasta entrada la tarde, alrededor de las 17. En términos de su localización, registramos la mayoría de los eventos en la ciudad cabecera del área metropolitana, principalmente en su región central, con numerosos incidentes que tienen lugar en las intersecciones de calles, rutas y otras vías con las avenidas que sirven para resolver los viajes más extensos en la ciudad. Si bien la mayoría de eventos

registrados por los medios se localiza hacia el centro de la mancha urbana, la mayor mortalidad en éstos se concentra en los sucesos acontecidos en sus bordes o periferias.

Frente al primer objetivo propuesto, consideramos que el presente escrito ha servido para formalizar y discutir aspectos del modelado de la tabla propuesta. Este proceso de escritura ha implicado además la reflexión sobre su confección previa, la que ha resultado ajustada frente a nuevas posibilidades de producción de datos. Lejos de pretender el estatus de un dispositivo acabado, consideramos que esta propuesta constituye una instancia más en un proceso dinámico en constante reajuste y adaptación, según las interpelaciones y demandas de nuevos conocimientos que a lo largo de la pesquisa puedan acontecer. En este sentido, este escrito debe ser entendido con intenciones de aportes que esperamos sean retomados, rediscutidos y reformulados para frente a nuevos casos.

A partir de los resultados obtenidos, hemos verificado el funcionamiento, las posibilidades y los límites analíticos de la tabla propuesta. En estos términos, consideramos que el éxito de la propuesta radica en la posibilidad de producir un conocimiento nuevo, antes inexistente, y de hacerlo a partir de sacar provecho de un cúmulo de información de acceso fácil, libre y gratuito, esto, como hemos dicho, en un contexto donde este tipo de información no resulta disponible o accesible.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Agencia Nacional de Seguridad Vial [ANSV] (2022a). Reporte de siniestralidad del primer cuatrimestre 2022. <https://www.argentina.gob.ar/noticias/reporte-de-siniestralidad-del-primero-cuatrimestre-2022>

Agencia Nacional de Seguridad Vial [ANSV] (2022b). Principales Indica-

dores de la Seguridad Vial con Perspectiva de Género en Argentina. <https://www.argentina.gob.ar/noticias/principales-indicadores-de-la-seguridad-vial-con-perspectiva-de-genero-en-argentina>

Alcalá, L. (2019). Discusiones sobre el espacio público de la movilidad. De la Nueva Agenda Urbana (Quito, 2016) al territorio concreto del Gran Corrientes y Gran Resistencia. 8° Seminario de Políticas Urbanas.

Alcalá, L. (2021). La moto, el medio que vuelve accesible la ciudad. *Revista Transporte y Territorio*.

Alcalá, L. y Ledesma, E. (2018). Variaciones de la inequidad en Áreas Periféricas del Gran Resistencia, desde la consideración del Espacio Público [Actas]. XXXVIII Encuentro de Geohistoria Regional, Resistencia, IIGHI-CONICET/UNNE.

Dewey, J. (2022). *Lógica. La teoría de la investigación*. Editorial de la Universidad de Zaragoza.

Ledesma, E. (2022). Barrio, joda y desmanes. Las prácticas de los seguidores de cumbia en la ciudad de Corrientes (Argentina) [Maestría del Programa de Posgrado en Antropología Social (PPAS), UNaM]. Posadas, Argentina.

Marradi, A., Archenti, N. y Piovani, J. I. (2018). *Manual de metodología de las ciencias sociales*. Siglo XXI.

Valdivia, B. (2018). Del urbanismo androcéntrico a la ciudad cuidadora. *Hábitat y Sociedad*, (11). <https://doi.org/10.12795/HabitatySociedad.2018.i11.05>