



**UNIVERSIDAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES Y SOCIALES**  
**DEPARTAMENTO DE INVESTIGACION**

---

---

**FORMULARIO PARA LA PRESENTACIÓN DE PROYECTOS DE INVESTIGACIÓN**

**1.) Campo de aplicación:**

El hombre. Calidad de vida y entorno. Conductas de riesgo. Prevención en Seguridad Vial

**2.) Título del Proyecto:**

Pluricausalidad de los accidentes viales. Factores causales y problemáticas derivadas de los efectos. Estrategia de Seguridad Vial. Aportes de la Psicología y el Derecho.

**3.) Entidades Participantes**

**Entidad:** Universidad de Ciencias Empresariales y Sociales (UCES)

**Tipo de vinculación:** académica

**Descripción de la vinculación:** el presente proyecto articula la participación de investigadores de las Carreras de Psicología y Abogacía

**Entidad:** Universidad del Aconcagua

**Tipo de vinculación:** académica

**Descripción de la vinculación:** el presenta proyecto articula la participación de investigadores de la Carrera de Psicología UCES y la Carrera de Psicología UDA

**4.) Responsables:**

**4.1.) Directora del Proyecto:**

**Apellido y Nombre:** Marta María Caamaño

**Lugar Principal de Trabajo:** Ciudad de Buenos Aires



**UNIVERSIDAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES Y SOCIALES**  
**DEPARTAMENTO DE INVESTIGACION**

**Funciones:** Diseño y ejecución del estudio, participación en actividades científicas, monitoreo.

**Dedicación** 6 horas

**4.2.) Co-director del Proyecto Articulación Carreras Psicología y Abogacía UCES:**

**Apellido y Nombre:** Roberto Luis María Olivieri

**Lugar Principal de Trabajo:** Ciudad de Buenos Aires

**Funciones:** Diseño y ejecución del estudio, participación en actividades científicas

**Dedicación** 4 horas

**4.2.) Co-directora del Proyecto Articulación Carreras Psicología UCES - UDA**

**Apellido y Nombre:** Marta Inés Díaz

**Lugar Principal de Trabajo:** Provincia de Mendoza

**Funciones:** Diseño y ejecución del estudio, participación en actividades científicas

**Dedicación** 4 horas

**5.) Antecedentes del Equipo de Investigación**

Directora: Marta María Caamaño (UCES – Psicología)

Licenciada en Psicología (1979). Universidad de Buenos Aires.

Especialista Universitaria en Sistemas de Salud y Seguridad Social (2005).

Universidad Nacional de Lomas de Zamora.

Doctoranda en Psicología, Universidad de Ciencias Empresariales y Sociales

(UCES). Tesis en ejecución: Psicología del Tránsito. Estudio de los procesos

psíquicos del conductor de autos particulares. Aportes para un modelo

psicoanalítico de observación y análisis del driving. La población entrevistada está

conformada por conductores expertos de autos.

Investigadora en Psicología del Tránsito desde 1995

Actualmente:

Profesora Asociada Aspectos Legales del Ejercicio Profesional, Carrera Psicología

UCES

Miembro del Comité Editorial, Revista Subjetividad y procesos cognitivos, Instituto

de Altos Estudios en Psicología y Ciencias Sociales, UCES.

Co-Director: Roberto Luis María Olivieri (UCES. Abogacía)



## **UNIVERSIDAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES Y SOCIALES** **DEPARTAMENTO DE INVESTIGACION**

---

---

Abogado y Procurador (1977). Universidad de Buenos Aires  
Abogado Especializado en Derecho Administrativo y Administración Pública  
(1985). UBA  
Jurado de Tesis.

Desde 1996 profesor universitario en temas de regulación de transporte por automotor, incluyendo el marco jurídico de la actividad del transporte, tanto en cuanto acto de comercio, como en función de aquellos aspectos públicos y administrativos que conlleva su prestación. Temáticas que abarca la labor docente universitaria: el ordenamiento jurídico, legal y reglamentario vigente, en cuanto al desenvolvimiento de los servicios de transporte, tanto en el ámbito local como internacional, especial seguimiento de la evolución jurisprudencial de cuestiones relacionadas con el transporte y con el tránsito, como ocurre con los accidentes viales en los cuales participan vehículos afectados al transporte masivo de personas; la vinculación de la actividad transportadora en el proceso logístico, comprendiendo los principales aspectos de las contrataciones incluidas en esta noción.

Se ha desempeñado como Director del Programa de actualización en Derecho del Transporte (UBA)

Actualmente:

Profesor Adjunto Derecho del Transporte y Contratación Logística. Carrera Abogacía, UCES.

Co-Directora: Marta Inés Díaz de Dragotta (UDA – Psicología)

Licenciada en Psicología (1974). Facultad de Antropología Escolar, Mendoza.

Postgrado en Psicoterapia (1998). Universidad Nacional de Cuyo

Magíster en Psicoimmunoneuroendocrinología (2001). Universidad Favaloro.

Postgrado en Epistemología y Metodología de las Ciencias Humanas y Sociales, Universidad Nacional de Cuyo.

Doctoranda en la Universidad Nacional de San Luís, Facultad de Psicología. Tesis en ejecución: Personalidades psicopáticas: la agresividad, desde lo psicoimmunoneuroendocrinológico y su abordaje en una institución semimilitarizada. La muestra poblacional incluye policías denunciados por violencia intrafamiliar, personal policial que solicitó la Licencia de conducir profesional (D-5) y penitenciarios

Actualmente:

Profesora en Facultad de Psicología, UDA y en la Diplomatura en Psico diagnóstico.

Representante por Mendoza en la Comisión Nacional de Psicología del Tránsito, Fepra.



## **UNIVERSIDAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES Y SOCIALES**

### **DEPARTAMENTO DE INVESTIGACION**

---

---

#### **6.) Problema y Justificación**

Durante el siglo XX se masificó el uso del transporte automotor en general. El uso generalizado de los autos ha dependido tanto de factores motivacionales ya que posee un significativo atractivo para las personas, como de otros aspectos sociales, por ejemplo la promoción e incremento del consumo en el sector automotriz, privilegiando esta alternativa sobre aquellas de transporte colectivo, que plantean estrategias de movilidad seguras y que integran a todos los actores de la vía pública.

Los accidentes viales (AV) se han convertido en un desafío para las políticas y acciones de prevención en nuestro país. En el Cono Sur, los traumatismos causados por el tránsito son una de las primeras causas de mortalidad prevaleciendo en el grupo de 5 a 44 años, calculándose que anualmente producen 142.252 muertes y un número estimado de lesionados de más de 5 millones (OPS, 2009). La tasa de mortalidad por 100.000 habitantes en América del Sur se ha mantenido estable durante los últimos 10 años. En Argentina, los datos validados (Ministerio de Salud-OPS, 2006-2007) arrojan un total de 4.063 fallecidos (75% hombres, 25% mujeres), en tanto se han notificado 174.339 heridos por esta causa. De ello se deriva una tasa ajustada de mortalidad de 13,73% cada 100.000 habitantes por traumatismos derivados de accidentes de tránsito (Argentina, Ministerio de Salud, 2009). A su vez, analizando las edades de los fallecidos por esta causa resaltan las muertes prematuras (jóvenes, 15-34 años) que representan un 57,2% del total de Años de Vida Potencial Perdidos (AVPP) por esta causa (Caamaño y otros, 1996). Las muertes de jóvenes están principalmente asociadas a los choques entre vehículos, en tanto en los mayores de 60 años, predominan los atropellamientos. Al presentar estas cifras no podemos dejar de señalar que existen discusiones sobre cómo obtener información completa y cierta de las consecuencias de accidentes viales que se traducen principalmente en problemas de subregistro<sup>1</sup>.

Destacamos que los sectores y actores sociales que están involucrados en el tema vial son heterogéneos, desarrollan acciones sectoriales con lógicas distintas y muchas veces contrapuestas. Esta situación requiere de distintas perspectivas para planificar acciones coordinadas y orientadas a disminuir la inseguridad vial y sus costosas y lamentables implicaciones socioeconómicas y ambientales. En Argentina, tanto la Nación como las jurisdicciones han abordado distintas acciones destinadas a atenuar las graves

---

<sup>1</sup> En nuestro país, se consideran fallecidos por AV solamente aquellas personas que pierden la vida en el momento del accidente, no incluye las pérdidas que se producen a posteriori. En tanto la OMS recomienda que se contemple un período de 1 mes posterior al accidente para clasificar la defunción por esta causa. El reporte policial no está coordinado con el reporte hospitalario.



## **UNIVERSIDAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES Y SOCIALES** **DEPARTAMENTO DE INVESTIGACION**

---

---

consecuencias personales, familiares y sociales, que resultan de los altos índices de siniestralidad vial que se advierten en el todo el territorio nacional.

Entre esas acciones se encuentra la Ley de Tránsito N° 24.449/94 que regula el uso de la vía pública en el ámbito federal, la circulación de personas, animales y vehículos terrestres y las actividades vinculadas con el transporte, excluyendo ferrocarriles. Los gobiernos provinciales y municipales pueden adherir por voluntad propia.

En abril de 2008 fue sancionada la Ley Nacional de Seguridad Vial N° 26.363/08 que recoge acuerdos previos entre las jurisdicciones. La entidad coordinadora central es la Agencia Nacional de Seguridad Vial, que tiene la función de diseñar políticas de educación, prevención y fiscalización relacionadas, así como también está involucrada en la reducción de la tasa de siniestralidad vial.

Esta ley prevé la creación de la Licencia Única de Conducir, válida en todo el territorio nacional, respetando un único formato (sustrato material) como así también la observancia de idénticos requisitos para su obtención. Por otra parte, se propone la implementación del Sistema Nacional de Infracciones de Tránsito (SINAT) que administra las infracciones de tránsito labradas en actas con formato unificado. Se busca contar con un Registro Nacional de Inhabilitados evitando así, que por ejemplo aquel que esta inhabilitado en la ciudad Autónoma, cruce la General Paz y trámite su nuevo registro de conducir, como sucede ahora. Respecto de los infractores se propone la aplicación de un sistema de puntos (Scoring) que se restan por cada infracción grave que comete un conductor, hasta el punto de poder perder el registro.

A partir de su aprobación, la ley de Seguridad Vial ha sido objeto de adhesiones y críticas de las provincias. Mencionamos como ejemplo de disenso la opinión del diputado Luis Petri (Mendoza) quien ha planteado que constitucionalmente corresponde que las provincias sean las que legislen en materia de tránsito, afirmando que las provincias no deberían perder la autonomía de regir sus propias leyes en este ámbito.

Es sabido que las provincias se han hecho cargo del tema a través de normativas jurisdiccionales, quedaría por conocer cuáles son las diferencias de enfoques desde el punto de vista jurídico. Por otra parte, el otorgamiento de licencias para conducir está a cargo de los municipios, y en la práctica suele haber criterios heterogéneos en los procedimientos y requisitos reales.

Al respecto no debe olvidarse que el tránsito es una materia que no ha sido incluida entre las facultades delegadas por las Provincias en la Nación, por lo que aquéllas conservan las facultades relacionadas con lo atinente al tránsito por caminos y calles que se localizan en el ámbito espacial de su territorio. En tal sentido, la Ley



## **UNIVERSIDAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES Y SOCIALES** **DEPARTAMENTO DE INVESTIGACION**

---

---

Nacional N° 24.449, identificada como Ley de Tránsito, y sus modificatorias, conformó un texto legislativo sujeto a la adhesión de los gobiernos provinciales y municipales tal como se desprende del Artículo 1° de la referida norma legislativa. Dicho supuesto de adhesión se ha verificado en el tiempo con el asentimiento de 20 jurisdicciones provinciales que ha tenido lugar desde su sanción hasta nuestros días.

Es por ello que resulta prioritario realizar un análisis comparativo entre las normas locales y su adecuada correspondencia con la ley nacional, teniendo en cuenta la previsión contenida en el Artículo 91, Numeral 1 de la Ley N° 24.449, según el cual se invita a las provincias a adherir íntegramente a la referida ley y sus reglamentaciones. Ello implica la necesidad de recopilar todas aquellas normas locales (léase de las Provincias y de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires), que estén referidas a la adhesión a la Ley N° 24.449 y su reglamentación, en su caso, así como también todas aquellas disposiciones vinculadas al tema de tránsito, ya sea tratado éste de modo general o en cuanto a su aplicación a un determinado ámbito local, o bien que incluyan temas concordantes con dicha temática, por resultar coadyuvantes al mismo, en donde se traten cuestiones relativas a los aspectos técnicos de vehículos, aspectos psicológicos y físicos de quienes conducen, o también que estén relacionados con el espacio físico destinado al tránsito, entre otros.

Asimismo debe darse especial atención al Convenio Federal sobre Acciones en Materia de Tránsito y Seguridad Vial, suscripto entre el Estado Nacional, las Provincias y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, con fecha 15 de agosto de 2007, que fuera ratificado por Decreto del Poder Ejecutivo Nacional N° 1232 del 11 de septiembre de 2007, y a su vez, posteriormente también ratificado, en lo que es materia de competencia del Congreso Nacional, mediante la Ley N° 26.353.

Por otra parte, no debe olvidarse que la República Argentina, dada su ubicación geográfica, es país de tránsito respecto de los otros países del cono sur, lo cual –desde el punto de vista del comercio, y del transporte carretero como elemento de aquél- configura un aspecto de singular importancia, por lo que el tránsito en tales circunstancias, ha sido objeto de análisis en distintos foros internacionales vinculadas a dicha materia, por lo que también resultaría de utilidad tomar en cuenta la normativa de carácter internacional vinculada con el tema.

En cuanto al denominado “scoring”, en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, se sanciona el 7 de Febrero de 2008 la Ley N° 2.641, llamada Sistema de Evaluación Permanente de Conductores. Dicha ley fue promulgada por Decreto 160/08 el día 29 de Febrero de 2008 y publicada en el BOCBA N° 2885 el día 6 de Marzo de 2008. Esta norma toma como antecedente en el derecho comparado a las leyes de Francia, Reino Unido, Alemania, algunos estados de E.E.U.U. y España, siendo su propósito el de



## **UNIVERSIDAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES Y SOCIALES**

### **DEPARTAMENTO DE INVESTIGACION**

---

---

mejorar la forma de conducción de los individuos que tienen licencia de conducir otorgadas en el ámbito de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y evitar accidentes, como así también educar al conductor.

Según dicha ley todo conductor comienza con un puntaje de 20 puntos y cada vez que comete una falta que descuenta puntos, se le resta de dicho puntaje. Este es un sistema totalmente inflexible ya que ni el Controlador Administrativo de Faltas ni los Jueces Penales, Contravencionales y de Faltas, pueden imponer un descuento de puntos distinto al que se encuentra previsto en la ley. Por otro lado, tomando en cuenta que el mencionado descuento de puntos solo se aplica al infractor que tiene registro de conducir en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, cabría interrogarse si sería violatorio a los arts. 14 y 16 de nuestro plexo constitucional.

El proceso de otorgamiento de primera licencia se ubica en la puerta de entrada de los conductores de vehículos a la calle. En este sentido, la Psicología se encuentra involucrada formalmente en el “examen médico psico – físico” que deberán aprobar los candidatos, demostrando idoneidad para el “desempeño seguro” en la conducción de vehículos en la vía pública. Los psicólogos que desarrollan esta tarea han expresado en reiteradas oportunidades la pertinencia de sus intervenciones evaluativas, han elaborado trabajos científicos de alto nivel, recogiendo una tradición internacional de considerable desarrollo en este campo de aplicación: la Psicología del Tránsito.

La persistencia de los accidentes viales y las medidas que intentan contener este problema plantean una oportunidad a los psicólogos para avanzar en los estudios relacionados con perfiles seguros de los conductores, así como también en la optimización del procedimiento de evaluación de aptitud psicológica. Se trabaja además en la rehabilitación psicológica de conductores.

Dentro del esquema planteado por la nueva legislación, la Psicología del Tránsito puede contribuir directa o indirectamente, además del examen de aptitud, en otros aspectos en los que intervienen predisposiciones psíquicas tales como el examen práctico de idoneidad conductiva relacionado con el esquema o representación corporal del sujeto.

Actualmente la nueva tendencia en Salud, centrada en estrategias de fortalecimiento de la Promoción y Prevención, requiere de análisis exhaustivos, de integración multidisciplinaria y multisectorial, para diseñar adecuadamente los Programas en base a las necesidades y demandas de la población.

Desde lo académico los AV reclaman investigaciones de variadas disciplinas cuyos resultados contribuyan a una estrategia de tránsito seguro. Como objeto de estudio es necesario comprender que los AV poseen múltiples determinantes lo que se



## **UNIVERSIDAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES Y SOCIALES**

### **DEPARTAMENTO DE INVESTIGACION**

---

---

correlaciona, por un lado, con la promoción de estudios interdisciplinarios. Por otra parte, también es necesaria la investigación disciplinar en profundidad con el fin de dilucidar sus determinantes particulares.

Respecto de los aportes que puede realizar la Psicología a estrategias de seguridad vial destacamos que el riesgo de accidente vial está presente en el ámbito de circulación cotidiana de las personas, durante todo el día, todos los días del año, un ámbito casi ilimitado (Glizer, 1993). Si bien hay normativas y entidades estatales encargadas del control de la calle, la seguridad vial es una construcción a la que contribuyen un conjunto de actores. En estos casos reviste mayor importancia las acciones dirigidas a modificar las conductas riesgosas, ya que siendo la exposición al riesgo prácticamente universal y continua, recae sobre el individuo, peatón o conductor de auto, una buena parte de la responsabilidad por su seguridad.

La exploración científica de la Psicología en nuestro país aplicada al comportamiento de los conductores de vehículos y otros usuarios viales y su relación con los accidentes de tránsito, tiene gran potencialidad. Los trastornos o fallas perceptivas vinculadas al riesgo de enfermarse o de morir por causas evitables, son un aspecto importante en la eficacia de las Políticas y Programas de Salud.

Por lo expuesto, justificamos la necesidad de realizar estudios sobre los factores psicológicos intervinientes en la conducción de vehículos, en los AV, cuyos resultados se constituyan en reflexiones y/o recomendaciones que contribuyan a mejorar las propuestas y acciones de los sectores involucrados en el escenario vial. Proponemos iniciar esta parte del proyecto con un relevamiento del estado actual de los procedimientos utilizados por los psicólogos en el examen de idoneidad psíquica, indagando también a éstos y otros informantes expertos acerca de cuál sería un procedimiento óptimo que garantice el cumplimiento de lo que se propone la legislación (desempeño seguro de los conductores), siendo posible pensar en otras perspectivas dentro de la disciplina psicológica.

En cuanto al ámbito del Derecho es necesario encarar estudios relacionados con los requisitos exigidos para lograr la primera licencia, así como también las problemáticas de constitucionalidad de algunas normativas. Realizar un relevamiento de las legislaciones comparando la compatibilidad normativa de las mismas, cuyos resultados aporten elementos al análisis de viabilidad y puesta en práctica de la legislación nacional sobre seguridad vial.

Del mismo modo, las investigaciones en este campo podrían extenderse a otras ramas del conocimiento, abarcando una serie de temáticas, tales como: el comportamiento de los usuarios viales (Psicología, Sociología, etc.), la atención



## **UNIVERSIDAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES Y SOCIALES**

### **DEPARTAMENTO DE INVESTIGACION**

---

---

hospitalaria y de emergencia (Medicina), la comunicación preventiva (Comunicación, Publicidad), solamente para mencionar algunas de las problemáticas y disciplinas.

#### **7.) Marco conceptual**

Se presentan a continuación diversas consideraciones teórico conceptuales relativas a las causas de los accidentes de tránsito y las vías de abordaje en la prevención de los mismos. Se resumen además las principales referencias teóricas disciplinares en Psicología y Derecho.

##### **(A) Pluricausalidad de los accidentes viales**

Una de las características de los accidentes viales es que los mismos tienen múltiples y heterogéneas causas y consecuencias. Se trata de un objeto complejo, que requiere de un ordenamiento lógico de variables intervinientes. Esto se aplica tanto a un evento singular, un accidente vial, tanto como al análisis de la problemática a nivel global.

Un modelo apropiado para analizar los accidentes de tránsito es el de “causas múltiples – efectos múltiples”, que conlleva un concepto de causalidad más amplio y complejo, basado en las probabilidades (riesgos, posibilidades) de ocurrencia de una causa (por ejemplo, alcoholemia) asociada con la ocurrencia (posterior) de otra (factor de riesgo, por ejemplo, un choque). El consumo de alcohol puede provocar accidentes automovilísticos a pesar que no es una causa necesaria ni suficiente (Instituto Nacional de Epidemiología, 2000). Suele utilizarse el criterio de Hill (1992), considerando causas a los factores materiales o circunstanciales que aumentan la probabilidad de que un fenómeno ocurra.

Es interesante considerar la evolución conceptual del concepto de “causa” hacia el concepto de factor de riesgo, el cual adquiere connotación causal o determinante en su articulación con otros factores en una estructura determinada. Es decir que, para una mejor descripción y análisis, los AV pueden ser comprendidos como “estructuras causales dinámicas” (Vasco Uribe, 1997) en las que confluyen niveles individuales, grupales, sociales, económicos y políticos, articulados entre sí.

El Cuadro 1 presenta el Árbol de Problemas de los AV desarrollado a partir de la Matriz de Enfoque Lógico, recomendada por la Oficina Panamericana de la Salud (OPS, 1994). En el centro se posicionó el Problema general definido como: Incremento y/o persistencia de la ocurrencia y gravedad de los accidentes viales.



## **UNIVERSIDAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES Y SOCIALES**

### **DEPARTAMENTO DE INVESTIGACION**

---

---

Las causas se presentan como deficiencias o problemas a considerar en forma previa al accidente, contribuyentes al Problema Central. Se utilizan las denominaciones de factor humano, vehículo y contexto - ambiente para distinguir los grupos de causas (directas o indirectas) y factores que aumentan la probabilidad de que ocurra el problema. El agrupamiento de causales proviene o se deriva de estudios en los cuales se emplea la noción de “triángulo accidentológico” constituido por el conductor, el vehículo y el camino (Sierra, 1998), considerando que es apropiada esta división para reflejar factores que confluyen al problema.

El factor humano alude a los aspectos relacionados con el comportamiento de los usuarios, conductores y peatones. En el grupo Vehículos se alude a los aspectos técnicos de la máquina utilizada para el desplazamiento vial. Por último, Contexto - Ambiente agrupa las problemáticas relacionadas con determinaciones más generales del accidente, incluyendo legislaciones, controles, etc.

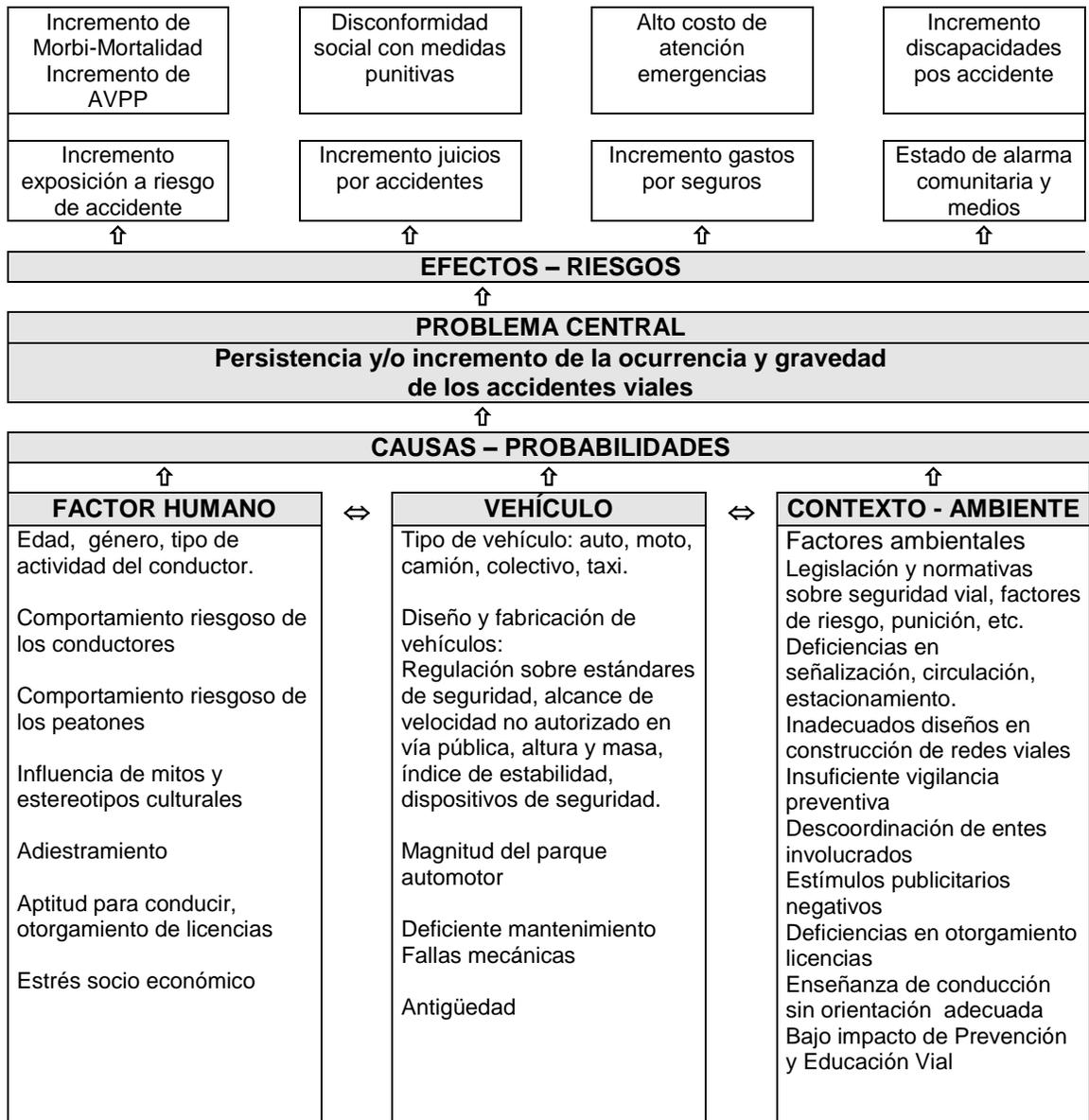
Los efectos comprenden las problemáticas post accidente. Estas no han sido agrupadas según el triángulo accidentológico en el supuesto que las consecuencias pueden requerir de otro tipo de ordenamiento, según los estudios que cada investigación defina como objetivo.

Cabe agregar que la enumeración de causas y efectos del problema de los accidentes viales, es tentativa, y debe ser entendida en forma dinámica, es decir que a pesar de las diferencias fenoménicas de sus componentes, éstos se interrelacionan modificándose entre sí, de manera fluida, y en el momento del siniestro, en forma rápida y precipitada.



**UNIVERSIDAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES Y SOCIALES**  
**DEPARTAMENTO DE INVESTIGACION**

**Cuadro 1: Árbol de Problemas: Grupos de Causas y Efectos de los Accidentes Viales**



Fuente: Caamaño, M. (2005 Julio)



## UNIVERSIDAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES Y SOCIALES DEPARTAMENTO DE INVESTIGACION

---

### (B) Prevención de los accidentes viales

La promoción de salud implica el desarrollo de planificaciones a futuro, incluyendo evaluación de impacto de los programas de cambios comportamentales (Bezold, 1993).

La prevención de lesiones y muertes por accidentes de tránsito es compleja, tomando en cuenta que la exposición al riesgo de accidente de tránsito es prácticamente universal, puesto que la población se traslada en la calle casi las 24 hs del día todo el año. Una parte de la responsabilidad recae sobre individuos con una gran variedad de niveles culturales, instrucción, comportamientos, valores, conocimientos sobre riesgos y cómo superarlos, hábitos, etc. Sin embargo, es necesario comprender que los enfoques preventivos destinados exclusivamente a intervenir sobre el Factor Humano, no deben restarle importancia a otros criterios que buscan actuar sobre factores del vehículo (p. ej. diseños seguros) y el medio ambiente (p. ej. ordenamiento del tránsito), tal como sucede en el transporte aeronáutico y ferroviario. Un estudio realizado por Phillip Gold (1998), consultor del BID en seguridad vial, que destaca la función de la Ingeniería en la prevención de accidentes de tránsito, señala que es posible reducir significativamente el número de accidentes por medio de intervenciones en puntos críticos. Por ejemplo, en la ciudad brasileña de Belo Horizonte, tras la implantación del Proyecto Área Central el índice de fallecimientos por 10.000 vehículos se redujo de 45 a 12, la mortalidad por esta causa decreció de 1.071 en 1976 a 371 en 1981. Gold define como puntos críticos a los lugares con mayor frecuencia de accidentes, lugares con mayor peligrosidad, lugares de mayor incremento de accidentes y los reclamos del público – la prensa. El estudio de los puntos críticos conduce a definir proyectos de intervención vial.

En cuanto a las vías de abordaje en la prevención, se considera que el Nivel primario apunta a evitar la ocurrencia del accidental, en tanto el Nivel secundario consiste en disminuir la gravedad de las lesiones. La prevención terciaria encaminada a la atención de lesionados) se ubica dentro del sistema de atención sanitario (Glizer),

Las acciones preventiva que se enfocan hacia disminuir los riesgos pueden clasificarse en:

- 1.- Acciones tendientes a **evitar** que el accidente se produzca (Legislación, Educación para la Salud, Divulgación, Fiscalización y Control, etc.)
- 2.- Acciones tendientes a **minimizar** sus consecuencias (elementos de seguridad, estudio de nuevas formas y técnicas, etc. )

En cuanto al tipo de acciones preventivas, la legislación proporciona medidas reguladoras para la seguridad del entorno, estandariza normas de seguridad y requisitos, son las llamadas **medidas pasivas** de prevención.



## UNIVERSIDAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES Y SOCIALES DEPARTAMENTO DE INVESTIGACION

---

Las **medidas activas** son los cambios de conducta. La identificación de los factores humanos o factores vinculados al comportamiento de los sujetos con riesgo de padecer accidentes, se utiliza en diseño de programas de Educación para la salud. Los objetivos de dichos programas se expresan generalmente en términos de: cambios de actitudes, cambios de conocimientos y cambios de conductas.

Por otra parte, en cuanto a la **población objetivo de la acción preventiva** se reconocen dos modalidades (G.Rose), a saber:

1. Una primera consiste en iniciar acciones de prevención dirigidas a las poblaciones con mayor riesgo.
2. La segunda estrategia sería intentar una prevención masiva dirigida a la población en general, pero que tendría un tiempo de espera de mayor amplitud.

Dentro de la primera categoría podemos incluir la selección de candidatos a primera licencia de conducción.

Para analizar los Objetivos de una estrategia de seguridad vial se presenta el Cuadro 2 **Prevención de Accidentes de Tránsito: Árbol de Objetivos Globales.**

El mismo se ha desarrollado a partir del Árbol de Problemas (Cuadro 1) analizado, y en consonancia con la Matriz de Enfoque Lógico propuesta por la OPS (1994). El Problema Central se ha enunciado como una meta positiva, transformándose en el **Objetivo Central** y quedando enunciado de la siguiente manera: **Evitar la ocurrencia y disminuir la gravedad de los accidentes de tránsito.** La misma transformación se realizó con las causas y los efectos consignados en el Árbol de Problemas (Cuadro 1), las relaciones causa - efecto en el Árbol de Objetivos se han construido a partir del siguiente supuesto:

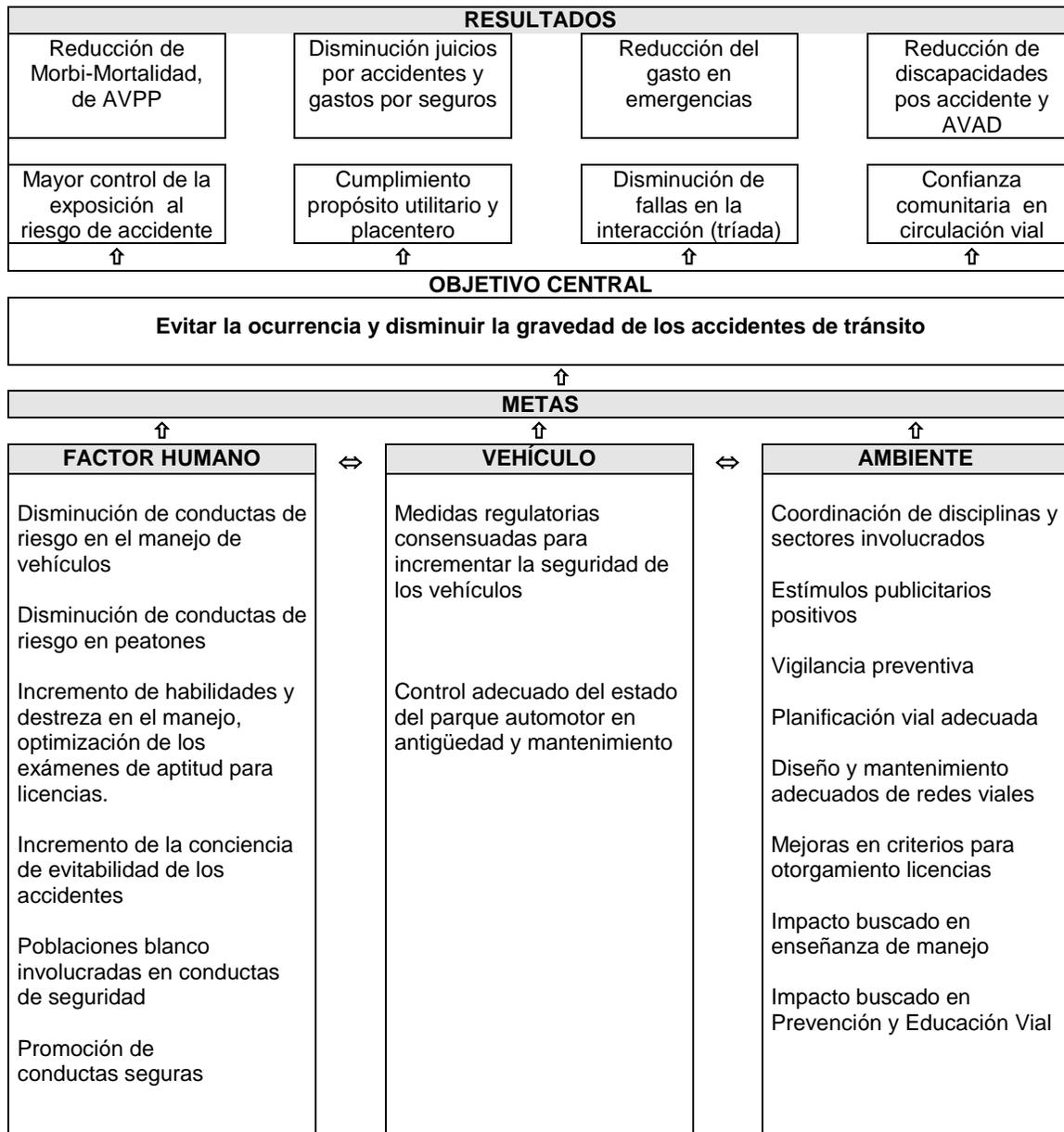
se obtienen los resultados esperados  
↑  
se logra el objetivo central  
↑  
si se cumplen las metas

A fin de completar la enunciación de objetivos para una prevención de accidentes de tránsito, se consignan las metas y los resultados deseados correspondientes a los problemas enumerados.



**UNIVERSIDAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES Y SOCIALES**  
**DEPARTAMENTO DE INVESTIGACION**

Cuadro 2: Prevención de accidentes de tránsito. Árbol de objetivos a nivel global.



Fuente: Caamaño, M. (2005 Julio)



## **UNIVERSIDAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES Y SOCIALES**

### **DEPARTAMENTO DE INVESTIGACION**

---

---

#### **(C) Aspectos psicológicos de los conductores**

Como siempre ha sucedido con las innovaciones, los seres humanos desarrollaron una cultura sobre el uso de los vehículos de motor. Los autos fueron incluidos en los esquemas psico sociales pre existentes, pero al mismo tiempo las personas crearon nuevas configuraciones psicológicas, asociadas a la incorporación del auto en los hábitos de su vida cotidiana.

La función de conducir autos (driving) es una actividad del individuo adulto que consiste en el despliegue de diversos procesos de percepción – acción sobre los recursos técnicos del auto, para lograr su desplazamiento, en forma adecuada al entorno vial. Este desplazamiento motorizado es una acción mediadora cuya finalidad es que el sujeto logre disfrutar, trabajar, etc. Es una actividad regulada por normas sociales y generadora de subculturas.

Nos interrogamos qué es lo que hace seguro a un conductor, en otras palabras cómo discriminar que un conductor se ubica en una posición de evitar el riesgo.

El entrenamiento en conducción y automatización, la experiencia práctica técnica, la conciencia de situación vial, se interrelacionan o están determinados por procesos endógenos (dinámica pulsional) los que en el supuesto de un conductor “seguro” deberían ser acorde a fines y funcionales. La automatización del desplazamiento implica una incorporación del auto como prótesis para el desplazamiento terrestre, esto produce una modificación específica en la representación de cuerpo (Caamaño 2005c, 2008b, 2008d). A su vez en este proceso se reconoce la participación de investiduras significativas (deseos, ley, realidad) atribuidas al auto y al desplazarse con él (Caamaño 2005c).

El driving funcional es una acción mediadora, diferenciada de otras acciones resolutorias de descarga pulsional en esta actividad (Caamaño 2005c). Una acción mediadora implica que el desplazar el auto no es un fin en sí mismo. El interés del conductor estará dedicado al “para qué” desplaza el auto o actividades - meta. Estas acciones resolutorias o metas de descarga pulsional se expresan en una serie de vivencias concomitantes al driving: el objetivo del viaje (disfrute y/o utilidad) y la variada actividad psíquica que despliega el conductor, en forma simultánea, relacionada con dispositivos y costumbres (escuchar música, mirar paisajes, etc.), acompañantes mientras conduce, actividades del pensar en general, etc. así como también las reacciones emotivas que vivencia el conductor ante eventos que suceden en el trayecto de manejo.

El aparato psíquico posee una configuración y funcionamiento diferenciado en las situaciones de driving cotidiano o habitual, y en los momentos de peligro inminente de



## **UNIVERSIDAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES Y SOCIALES**

### **DEPARTAMENTO DE INVESTIGACION**

siniestro, accidente (Caamaño, 2006b, 2008a). Los momentos de peligro, eventos de secuencia rápida, imponen al conductor una focalización atencional (hazard perception) y se caracterizan por: acelerada estimulación sensorial y excitación en el aparato psíquico, exigencia asociativa rápida, irrupción de investiduras pulsionales acordes a la amenaza de daños y/o muerte (propia o ajena), motricidades aceleradas evitativas. El control sobre el peligro, dependerá de la oportuna asociatividad entre la captación de datos siniestrales en curso, con inscripciones sobre aspectos cualificados como peligrosos por el conductor. Como efecto, se producirá una interpretación que hemos denominado: percepción de peligro o alerta situacional vial, que integra el núcleo yoico del driving y enlaza con la corriente pulsional de autoconservación.

Un driving funcional en el momento de peligro de accidente implicaría que las metas no específicas (acciones resolutorias mencionadas) son desplazadas (por ej. aislamiento funcional) y predomina la tendencia a sobrevivir o evitarse daños. En este caso podemos suponer que la plataforma yoica relacionada con el manejo experto logra ser dominante y produce resultados acordes (acciones evitativas), en forma oportuna y acelerada. La carencia de inscripciones psíquicas específicas (inexperiencia en situaciones de peligro) y/o una imposibilidad asociativa acorde a fines (interferencias erógeno defensivas) puede incidir en la funcionalidad de las reacciones. Suponemos que estas fallas pueden ser aisladas (disfuncionalidad transitoria) o estables (fijaciones en la estructura psíquica). Por ejemplo, si el alerta situacional proviene de la percepción de una falla del auto propio en movimiento podría suponerse una consecuencia desestabilizadora de la incorporación protésica del mismo, el auto se convierte en un objeto peligroso vuelto contra el conductor.

#### **(D) Aspectos jurídicos**

Desde el punto de vista jurídico debemos deslindar adecuadamente los conceptos de tránsito y de transporte.

Por un lado, el tránsito está referido exclusivamente a la circulación propiamente dicha. Por otro, el transporte carretero –ya sea de personas o cosas- si bien participa en el fenómeno de la circulación, utilizando el mismo espacio físico en donde aquella se desarrolla, implica el hecho exclusivo del traslado de seres humanos o mercancías, quedando sujeto a la competencia de la Nación, cuando el trayecto a vincular es con las naciones extranjeras o de las provincias entre sí, y reservando tal atribución para cada provincia, cuando el transporte no transpone las fronteras de su propio territorio. En tal sentido resultaría útil realizar un detalle normativo en cuanto a la nómina de instrumentos legales o reglamentarios referidos a dicha temática.



## UNIVERSIDAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES Y SOCIALES DEPARTAMENTO DE INVESTIGACION

Todo ello desde la óptica según la cual se entiende que es un imperativo insoslayable para el Estado impulsar un todo curso de acción que tenga por objeto asegurar la fluidez del tránsito y la seguridad vial en calles y caminos de la República, lo que implica brindar las máximas garantías a fin de que los sujetos u objetos transportados arriben, respectivamente, sanos y salvos a destino -las personas- o en perfecto estado de conservación -las cosas-.

La aptitud psicofísica está íntimamente vinculada al tema del tránsito y la seguridad vial. En tal sentido debe tenerse en cuenta la incidencia que dicha materia tiene respecto de la accidentología vial y su importancia como causal de muerte.

Al respecto se debe entender por seguridad vial todo aquello que implique brindar las máximas garantías a fin de que los sujetos u objetos que circulan a través de caminos y calles de la República arriben, respectivamente, sanos y salvos a destino.

La legislación debe apuntar a promover conductas preventivas que privilegien la seguridad en la conducción y utilización de las vías de circulación, priorizando el valor de la vida humana. Para ello es necesario definir actitudes preventivas que posibiliten evitar accidentes, promover en los destinatarios respuestas que se funden en privilegiar la valoración de la vida de las personas y en la preservación de los bienes, por sobre cualquier otra motivación en el desenvolvimiento de las conductas en el tránsito. Por ejemplo, nos interrogamos cuánto tiempo resulta aconsejable permanecer conduciendo un vehículo, según los distintos roles que cada individuo desempeñe en el hacer cotidiano.

Asimismo, en materia de transporte, además de todas aquellas medidas destinadas a la preservación de la seguridad en general, resulta necesario desarrollar aquellas encaminadas a inducir al usuario a una actitud responsable en la elección de las empresas operadoras, privilegiando a quienes cumplen con sus obligaciones en materia de seguridad.

En consecuencia cabe detenerse en considerar todos los aspectos de índole jurídica que se vinculen con la aptitud psicofísica y relacionarlos con aquellos otros que necesariamente coadyuvan en lo que es la búsqueda de la referida seguridad vial.

### Cuadro 3: Aspectos a considerar en las normativas de tránsito y transporte

Marco jurídico - Normativas	Contenidos
Normativa de tránsito en general	Licencia de conductor Usuario de la vía pública La Circulación. Reglas Generales.



**UNIVERSIDAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES Y SOCIALES**  
**DEPARTAMENTO DE INVESTIGACION**

<b>Marco jurídico - Normativas</b>	<b>Contenidos</b>
	Reglas de velocidad La revisión técnica obligatoria Accidentes. Control y fiscalización Régimen de sanciones. Scoring.
Factor Humano: Conductor	Capacitación Aptitud psicofísica Otros factores de riesgo (velocidad, fatiga, etc.)
Aspectos técnicos	El vehículo. Condiciones de seguridad. Requisitos, condiciones técnicas. Incorporación de elementos técnicos La revisión técnica obligatoria
Aspectos físicos	Infraestructura vial La vía pública Construcción, ampliación, reparación y mantenimiento Red de accesos a Buenos Aires Rutas concesionadas. Objetivo primordial: mejorar las condiciones de seguridad de las carreteras. Carreteras, caminos y calles de la República
Aspecto docente	Educación vial para conductores, peatones, empresarios, público en general.
Transporte interno e internacional. Normativa	Aspectos generales vinculados a la seguridad vial Control y fiscalización Régimen de Sanciones Factor Humano: Personal de conducción Capacitación Aptitud psicofísica Condiciones de trabajo; medicina, higiene y seguridad en el trabajo de los conductores del transporte automotor colectivo de pasajeros y de mercancías por camino. Reglas para vehículos de transporte. (Ej. Tacógrafos; Uso de material no inflamable en vehículos; Dispositivo de sujeción de contenedores, limitadores de velocidad, etc.), Antigüedad. Pesos y dimensiones. La revisión técnica obligatoria

Fuente: Roberto Olivieri (2011)

Dado que el factor humano resulta ser un elemento determinante en la seguridad vial y habida cuenta que el adecuado comportamiento de quienes conducen los vehículos que transitan por las diferentes vías de circulación, representa el mejor resguardo para procurar que la accidentología vial se vea reducida a su mínima expresión, cabría propiciar la incorporación al ordenamiento jurídico de una norma por la que se apruebe un protocolo de evaluación de aptitud, que contenga pautas profundizadas de índole



## **UNIVERSIDAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES Y SOCIALES**

### **DEPARTAMENTO DE INVESTIGACION**

---

---

psicofísica respecto de cada persona que pretenda desenvolverse conduciendo unidades vehiculares en caminos y calles de la República, como condición previa a la obtención de la Licencia de Conducir, tanto para quien se inicia, como para las sucesivas renovaciones, todo ello con alcance en cuanto a su aplicación respecto de las distintas jurisdicciones.

Propiciar la inclusión normativa de todos aquellos elementos y principios multidisciplinarios que resulten coadyuvantes a efectos de la consecución de la finalidad perseguida según lo descripto en el párrafo precedente.

## **8.) Objetivos**

### **8.1. Objetivos generales**

Estudiar los componentes y procedimientos de la evaluación de aptitud psicológica de candidatos a licencia de conducir autos.

Analizar la legislación vigente en materia de tránsito y seguridad vial, a nivel nacional y jurisdiccional.

### **8.2. Objetivos específicos**

#### Aspectos psicológicos

- Indagar el procedimiento actual de los psicólogos a cargo.
- Identificar los requisitos necesarios para una evaluación óptima de desempeño vial seguro.
- Explorar opiniones expertas acerca del perfil de un conductor seguro.

#### Aspectos jurídicos

- Recopilar la legislación vigente en materia de tránsito y seguridad vial, a nivel nacional y jurisdiccional.
- Realizar un análisis normativo con criterio comparativo entre las normas nacionales con la de las provincias y de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.
- Detectar vacíos normativos que resultarían de aconsejable tratamiento y consideración.



## **UNIVERSIDAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES Y SOCIALES**

### **DEPARTAMENTO DE INVESTIGACION**

---

---

#### **9.) Hipótesis**

Un relevamiento de los criterios predominantes que utilizan los psicólogos para la evaluación de un desempeño seguro en los conductores, podría expresar tanto confluencias como divergencias, derivadas de prácticas que aún no se fundamentan en una definición científica del perfil de conductor seguro, atendiendo a los aspectos psíquicos implicados en diversos aspectos tales como: la automatización del driving, las tendencias predominantes en la percepción de riesgos, la relación del sujeto con lo público normativo, etc.

Los componentes y procedimientos de la evaluación de aptitud psicológica de candidatos a licencia de conducir autos en la actualidad son insuficientes para lograr un dictamen de calidad.

La educación para conducir autos, previa a la primera licencia, es predominantemente informal y no garantiza el adecuado background de los candidatos.

En cuanto al ordenamiento jurídico no existe un protocolo de evaluación de aptitud, que contenga pautas profundizadas de índole psicofísica y educacional, como condición previa a la obtención de la Licencia de Conducir.

#### **10.) Metodología**

##### Aspectos psicológicos

Técnica de recolección de datos: entrevistas estructuradas, cuestionario.

Población: psicólogos con experiencia en evaluación de aptitud para conducir vehículos, formadores de escuelas de conducción y otros profesionales y técnicos involucrados. Se intentará la participación de profesionales de varias jurisdicciones.

Los datos serán categorizados en: a) perfil de conductor seguro, b) componentes y procedimientos de evaluación de aptitud.

##### Aspectos jurídicos

Se trabajará con datos secundarios: legislaciones vigentes. En primer lugar se recopilará la normativa haciendo a posteriori un análisis comparativo.



**UNIVERSIDAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES Y SOCIALES**  
**DEPARTAMENTO DE INVESTIGACION**

---

---

En cuanto al scoring, además de la legislación vigente, se analizarán las estadísticas de la Ciudad de Buenos Aires.

**11.) Cronograma**

Actividades	MESES											
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Revisión bibliográfica	X	X	X									
Elaboración de instrumentos de recolección		X	X									
Relevamiento y análisis de la legislación vigente	X	X	X	X	X	X						
Relevamiento de datos				X	X	X						
Recolección de opiniones de expertos					X	X						
Presentación Informe Parcial						X						
Análisis de los datos e integración de los aspectos jurídicos y psicológicos					X	X	X	X				
Informe Final									X	X	X	X

**12.) Resultados Esperados**

Elaborar recomendaciones que contribuyan a la seguridad vial en general.

Establecer criterios científicos para la aptitud psicológica relativa a los candidatos a primera licencia, según la opinión de los expertos consultados.



## **UNIVERSIDAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES Y SOCIALES**

### **DEPARTAMENTO DE INVESTIGACION**

Actualmente no se cuenta con un relevamiento de los criterios predominantes que utilizan los psicólogos para la determinación de un desempeño seguro en los conductores,

Definir vacíos y/o incompatibilidades normativas y proponer –en su caso- normas complementarias a las actualmente vigentes, priorizando en una primera etapa lo atinente a la licencia inicial de conducir.

Detectar temas que requieran de profundización en asuntos vitales respecto del tránsito y seguridad vial.

#### **12.1.) Aportes científicos**

**Documentos de trabajo: si**  
**Artículos con referato. si**  
**Capítulos de Libros:**  
**Libros:**  
**Traducciones:**  
**Conferencias Científicas: si**

#### **12.2.) Vinculación y Transferencia**

**Vinculación con el sector productivo:**  
**Vinculación con la sociedad civil:**  
**Vinculación con el Estado (Nacional, provincial, local):**  
**Otros tipos de vinculaciones:**

#### **12.3.) Mediación del conocimiento**

**Cursos de Capacitación:**  
**Conferencias:**  
**Trabajo de consultoría:**  
**Asesoramiento especializado:**

#### **12.4.) Otros.**

--



**UNIVERSIDAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES Y SOCIALES**  
**DEPARTAMENTO DE INVESTIGACION**

---

---

**13.) Investigadores:**

**13.1.) Seniors**

**Apellido y Nombre:** Sergio Darío Abel Thau  
**Grado Académico:** Abogado. Procurador. Master en Ciencias Políticas  
**Principal actividad laboral:** Docencia universitaria. Estudio jurídico. Controlador Administrativo de Faltas.  
**Dedicación al proyecto:** 4 hs

**13.2.) Juniors**

**Apellido y Nombre:**  
**Grado Académico:**  
**Principal actividad laboral:**  
**Dedicación al proyecto.**

**13.3.) Alumnos asistentes de Investigación.**

**Apellido y Nombre: (A completar oportunamente)**  
**Breve descripción de las tareas que se asignarán:**

**Apellido y Nombre:**  
**Breve descripción de las tareas que se asignarán:**

**Apellido y Nombre:**  
**Breve descripción de las tareas que se asignarán:**



## UNIVERSIDAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES Y SOCIALES DEPARTAMENTO DE INVESTIGACION

---

### 14.) Bibliografía

#### Aspectos sanitarios y psicológicos

- Bezold, C. (1993). Primer Taller sobre Futuros de Salud y la Atención de Salud en América Latina y el Caribe. En *Los futuros de la salud y la atención en salud en América Latina y Caribe*. Washington: OMS/OPS.
- Caamaño, M., Pueyrredón, C., Royer, M. E. (1996 Junio). *Accidentes de tránsito. Estudio de Mortalidad en la República Argentina*. Documento de trabajo, Grupo de Epidemiología ISALUD (s.e.)
- Caamaño, M. (2005b, Julio). *Aportes de la Psicología a una Estrategia de Tránsito Seguro (ETS)*. Ponencia en 30º Congreso Interamericano de Psicología, Sociedad Interamericana de Psicología (SIP), Buenos Aires.
- Caamaño, M. (2005c, Octubre). *Investigación del concepto de objeto (instrumento, herramienta) en la teoría psicoanalítica*. Trabajo científico teórico en I Jornadas de Investigación en Psicología, UCES, IAEPICS, Buenos Aires.
- Caamaño, M. (2006b, Octubre). *Investigación psicoanalítica de relatos de accidentes de tránsito mediante aplicación del Algoritmo David Liberman (ADL)*. Ponencia en II Jornadas de Investigación en Psicología y IV Jornadas de Actualización del Algoritmo David Liberman, UCES, IAEPICS, Buenos Aires.
- Caamaño, M. (2008<sup>a</sup>, Marzo). *Análisis de un relato de accidente de tránsito aplicando el Algoritmo David Liberman (ADL)*. Monografía Doctoral, Seminario Metodología de la Investigación II Clínica, Doctorado en Psicología, UCES.
- Caamaño, M. (2008b, Marzo). *Descripción psicoanalítica del automatismo del driving*. Monografía Doctoral, Seminario Psicoanálisis Freudiano Contemporáneo, Doctorado en Psicología, UCES.
- Caamaño, M. (2008d, Octubre). *Descripción psicoanalítica del automatismo del driving*. Ponencia en IV Jornadas de Investigación en Psicología y VI Jornadas de Actualización del Algoritmo David Liberman. UCES, IAEPICS, Buenos Aires.
- Díaz, M. (2005). *Licencias de conducir de alto riesgo, su otorgamiento en Mendoza con un enfoque Psiconeuroinmunoendocrino*. Ponencia en 2das Jornadas Nacionales de Psicología del Tránsito organizadas por FePRA y Coegio de Psicólogos de San Juan, San Juan.
- Díaz, M. (2005). *El Test de Bender y la evaluación neurológica del personal policial*. Ponencia Simposio XXX Congreso Interamericano de Psicología, organizado por la SIP, Buenos Aires.
- Díaz, M. (2005). *El Psicodiagnóstico de Rorschach y el Test de Bender en el otorgamiento de las Licencias de conducir en Mendoza*, Ponencia en II Congreso Nacional e Internacional organizado por Universidad Nacional de Mar del Plata.



## UNIVERSIDAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES Y SOCIALES DEPARTAMENTO DE INVESTIGACION

---

---

- Díaz, M. (2006). *Evaluación de Salud y del daño corporal*. Ponencia en 1º Congreso Argentino de Accidentes de Tránsito, organizado por Sociedad Argentina de Evaluadores de Salud, Mendoza.
- Díaz, M. (2006). *Indicadores de impulsividad en Rorschach y su correlato con una evaluación psiconeuroinmunoendocrina en policías que solicitan licencia de conducir*. En Actas XIII Congreso Latinoamericano de Rorschach y Métodos proyectivos, organizadas por Asociación Latinoamericana de Rorschach y Asociación Peruana de Rorschach y Métodos proyectivos
- Díaz, M. (2006). *Habilitación de conductores: Examen de salud Psíquica*. En Boletín ADEIP (54), pp. 20-21. Asociación Argentina de Estudios e investigación en Psicodiagnóstico.
- Díaz, M. (2007). El otorgamiento de las Licencias de conducir en Mendoza. En *El malestar en lo cotidiano, Cap. V*, pp. 389-391. Editorial AAMS Asociación Argentina de profesionales de la Salud Mental.
- Díaz, M. (2009). El otorgamiento de las licencias de conducir en Mendoza con un enfoque psiconeuroinmunoendocrino. En *Psicodiagnosticar ISSN 0328-2104*. Revista de la Asociación Argentina de Estudio e Investigación en Psicodiagnóstico
- Endsley Mica R (1996) Automation and Situation Awareness. En: Parasuraman & M Mouloua (Eds). *Automation and human performance: Theory and applications* (pp. 163-181). New Jersey: Lawrence Erlbaum Associates.
- Glizer, Isaac M. (1993). Prevención de accidentes y lesiones: conceptos, métodos y orientaciones para países en desarrollo. Serie Paltex para Ejecutores de Programas de Salud N° 29. Washington: OPS/OMS.
- Gold, P. A. (1998). Seguridad de tránsito. Aplicaciones de Ingeniería para reducir accidentes. USA: Banco Interamericano de Desarrollo (BID).
- Hill, A.B. (1992). Ambiente y enfermedad: ¿asociación o causación? En *Boletín Epidemiológico*. Washington: OPS.
- Instituto Nacional de Epidemiología (2000). Epidemiología. Usos y perspectivas. En *Curso de Epidemiología Gral, Modulo I*, 2a ed. Buenos Aires: MSAS
- Laurell, Asa Cristina (1982). La salud – enfermedad como proceso social. En *Revista Latinoamericana de Salud* (2.) México: Nueva Imagen.
- Ministerio de Salud (2009). *Indicadores Básicos 2009. República Argentina*. Dirección de Estadística e Información de Salud. Recuperado de <http://www.deis.gov.ar/indicadores.htm>
- Organización Panamericana de la Salud (2009). *Informe sobre el estado de la seguridad vial en la Región de las Américas*. Washington: OPS.
- Organización Panamericana de la Salud. (1994). *Enfoque Lógico para la Gestión de Proyectos en la Organización Panamericana de la Salud*. Grupo de Trabajo, AD, DAP, DEC. Washington: OPS.
- Sierra, Rafael (1998 Julio). Algo más sobre el choque frontal. En *Revista Autoclub* 158 (p. 8). Buenos Aires: Automóvil Club Argentino.



## UNIVERSIDAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES Y SOCIALES DEPARTAMENTO DE INVESTIGACION

---

Vasco Uribe, Alberto. (1997, Julio). *Estructura y proceso en la conceptualización de la enfermedad*. Taller Latinoamericano de Medicina Social, Medellín, Colombia.

### Otras fuentes consultadas

Carcontrol. *The Anatomy of an Accident*, USA. Recuperado de: [www.carcontrol.com](http://www.carcontrol.com)

Fleitas, Diego M., Otamendi, Alejandra (2008). *El impacto de los accidentes de tránsito en menores de un año en Argentina*. Buenos Aires: Asociación para Políticas Públicas (APP). Recuperado de <http://www.app.org.ar/images/stories/accidentesenmenores.pdf>

García, P., S. (1996) *Intencionalidad, causalidad y conocimiento perceptivo*. Buenos Aires: OLI.

Maldavsky, D. (2004). *La investigación psicoanalítica del lenguaje*. Buenos Aires: Lugar.

Royer, M E, Irurzun, A. (1999) Excesos de mortalidad en la Ciudad de Buenos Aires. *En Revista Medicina y Sociedad*, 22 (3-4) (pp. 148 – 157). Rosario.

Tapia Granados, J. (1993). La reducción del tráfico de automóviles: una política urgente de promoción de la salud. *En Revista Panamericana de Salud Pública – Public Health* (3). Washington: OPS.

### Aspectos jurídicos

Alberdi, J. B. (1913). *Sistema económico y rentístico de la Confederación Argentina según su Constitución de 1853*. lugar?: Organización de la Confederación Argentina. El Ateneo, Madrid, 1913.

Alterini, A. (1987). *Responsabilidad del Transportista*. Exposición en 1er. Simposio Internacional sobre Responsabilidad Civil en el Transporte Terrestre. Montevideo, diciembre 9, 10 y 11 de 1987.

Barra, Rodolfo Carlos (1987). *La sustantividad del contrato Administrativo. Exposición en 1ras. Jornadas Argentino/Norteamericanas sobre contratación pública*. Agosto 12/14 de 1987, Régimen de la Administración Pública; Editorial Ciencias de la Administración.

Bidart Campos, G. (1973). *Manual de Derecho Constitucional Argentino*. Buenos Aires:

Canosa, A. N. (2002). *Régimen Administrativo del Transporte Terrestre*. Buenos Aires: Editorial Abaco de Rodolfo Depalma.

Chiappini, J. (1995). La Prioridad de paso desde la derecha. *El Derecho* Buenos Aires, Diario del 25 de Agosto de 1995

Ciuro Caldani, M. A. (1994). Desde la protección del propietario a la protección del consumidor y el usuario (Aportes a la filosofía del Derecho Privado). *El Derecho*. Buenos Aires, Tomo 159, p. 1022.



## UNIVERSIDAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES Y SOCIALES DEPARTAMENTO DE INVESTIGACION

- Diez, M. M. (1945). *Régimen jurídico de las comunicaciones*. T. 1: J. Menéndez, 1936; T. 2: J. Menéndez, 1937; T 3: J. Menéndez 1939; T. 4 V. Abeledo 1945
- Fanelli Evans, G. (1989). *La Concesión de Obra Pública*. Buenos Aires, Editorial Ciencias de la Administración.
- Gherzi, C. A. (1995). La responsabilidad en accidentes viales (el automotor versus el peatón). Buenos Aires, *Jurisprudencia Argentina* Abril de 1995.
- González, J. V. (1959). *Manual de la Constitución Argentina*. 25ta. Ed., Buenos Aires,
- Mo, F. (1982). Régimen legal de las obras Públicas. Buenos Aires, Depalma.
- Linares Quintana, S. V. (1970). *Derecho Constitucional e Instituciones Políticas*. Abeledo – Perrot.
- Marienhoff, M. S. (1974). *Tratado de Derecho Administrativo*. Buenos Aires: Abeledo-Perrot, 5 Tomos.
- Olivieri, R. (1996). *Transporte por automotor de pasajeros en el ámbito interurbano e internacional Buenos Aires*, Centro de Asistencia de las Ciencias Económicas del Transporte Automotor
- Robredo Albarracin, A. (1968) Jurisdicción exclusiva de la Nación. Buenos Aires, *Jurisprudencia Argentina (V)*, p. 912
- Pirota, M. D. (2007) *A propósito de la inseguridad en las rutas: La responsabilidad del Estado y de los concesionarios viales*. Artículo Diario Norte, Resistencia – Chaco. [www.saij.jus.gov.ar](http://www.saij.jus.gov.ar)

### Otras fuentes consultadas:

Revistas Jurídicas y Colecciones de Fallos y Dictámenes citados en la presente:

- Organización Mundial de la Salud - Publicaciones
- Fallos de la Corte Suprema de Justicia de la Nación
- Dictámenes de la Procuración del Tesoro de la Nación
- El Derecho
- La Ley
- Jurisprudencia Argentina
- Revista Argentina de Derecho Administrativo
- Instituto de Seguridad y Educación Vial. Departamento Transporte.

### Normativa Nacional e internacional

Ley 24.449	Tránsito	Boletín Oficial 10/02/1995
Dto 779/1995	Aprueba la Reglamentación de la Ley Nº 24.449	Boletín Oficial 29/11/1995



**UNIVERSIDAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES Y SOCIALES**  
**DEPARTAMENTO DE INVESTIGACION**

Dto 714/1996	Modifica el Dto 779/1995	Boletín Oficial 08/07/1996
Dto 79/1998	Modifica el Dto 779/1995 y el Dto 714/1996	Boletín Oficial 28/01/1998
Dto 1886/2004	Modifica el Dto 779/1995	Boletín Oficial 28/12/2004
Ley 26363	Ratifica, en lo que es materia de competencia del Congreso Nacional, el Convenio Federal sobre acciones en materia de tránsito y Boletín Oficial	Boletín Oficial 30/04/2008
Dto 1716/2008	Aprueba la Reglamentación de la Ley N° 26.363.	Boletín Oficial 23/10/2008
Ley 24.106	Aprueba el Convenio entre la Republica Argentina y la Republica Oriental del Uruguay en materia de responsabilidad civil emergente de accidentes de tránsito	Boletín Oficial 04/08/1992
Ley 24788	Modifica la Ley N° 24.449.	Boletín Oficial 03/04/1997
Resolución 263/90	Se hace efectiva la puesta en vigencia del Acuerdo de Transporte Internacional Terrestre inscripto como acuerdo de alcance parcial en el marco de la ALADI, conforme con los mecanismos del Tratado de Montevideo de 1980	Boletín Oficial 01/02/1991
Ley 25407	Aprueba el Protocolo de San Luis en materia de responsabilidad civil emergente de accidentes de tránsito entre los estados partes del Mercosur y la fe de erratas al Protocolo de responsabilidad civil emergente de accidentes de tránsito entre los Estados Partes del Mercosur, suscriptos por la Republica Argentina, la Republica Federativa del Brasil, la Republica del Paraguay y la Republica Oriental del Uruguay	Boletín Oficial 09/04/2001
Ley 25456	Modifica la Ley N° 24.449.	Boletín Oficial 10/09/2001
Ley 25.965	Modifica la Ley N° 24.449.	Boletín Oficial 21/12/2004



**UNIVERSIDAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES Y SOCIALES**  
**DEPARTAMENTO DE INVESTIGACION**

---

---

Dto 437/2011	Aprueba el sistema de Puntos aplicable a la Licencia Nacional de Conducir. Modifica el Dto 779/1995, modificado por el Dto 1716/2008	Boletín Oficial 14/04/2011
--------------	--	-------------------------------