

Lic. Mariana Oppezzo
moppezzo@ungs.edu.ar
Instituto de Ciencias
Universidad Nacional de General Sarmiento
Palermo 2761 Los Polvorines (1613) Buenos Aires

La relevancia de las organizaciones civiles en la configuración de la “inseguridad vial” como problema público

Esta presentación intentará responder en que medida y cómo contribuyen las distintas organizaciones y agrupaciones de la sociedad civil orientadas a la temática vial a la construcción del problema público de la “inseguridad vial” en nuestro país.

Para ello, primeramente, se revisará bibliografía que enmarca este trabajo de investigación en relación a la definición de la “inseguridad vial” como problema público; luego, se caracterizarán las principales organizaciones orientadas a la “inseguridad vial”, presentando objetivos, actividades que llevan a cabo, interlocutores, a la vez que se brindarán elementos que contribuyan a dar cuenta la forma en que se diferencian entre ellas analizando distintas variables y sus puntos de contacto y diferencias con otro tipo de organizaciones ligadas por ejemplo, a derechos humanos y violencia institucional.

Las consecuencias de las reformas neoliberales implementadas en nuestro país a partir de la segunda mitad de la década del setenta e intensificadas durante la década del noventa, están ampliamente estudiadas. Argentina ha conocido un aumento de nuevas y viejas formas de pobreza, de la precariedad laboral y más recientemente aún, de tasas de desempleo nunca alcanzadas en el pasado. La modificación del rol del Estado influyó negativamente en variables directamente relacionadas con el bienestar como la salud y la educación y disparó la distribución inequitativa del ingreso.

Este panorama conllevó la emergencia de una multiplicidad de demandas ciudadanas en términos de derechos económicos, sociales y culturales, llevadas a cabo por diferentes actores colectivos. Una de las formas en las que las crecientes demandas por justicia y seguridad de la sociedad civil cristalizan, son las organizaciones y agrupaciones orientadas a una temática determinada. Éstas, a través de sus acciones y denuncias contribuyen a la construcción de

problemas públicos de distinta índole. La mayoría de estas agrupaciones no solo se propone la lucha, ayuda y cooperación en relación con su tema de interés sino que principalmente pretenden visibilizar demandas que por los canales institucionales regulares no llegan a ser satisfechas. Su búsqueda es tanto de seguridad como de justicia, mayormente, caso por caso.

En los últimos años surgen y se multiplican una serie de organizaciones orientadas específicamente a la problemática de la seguridad vial. A pesar de su especificidad, muchas de éstas toman inicialmente elementos y prácticas de agrupaciones orientadas a otros problemas públicos, aunque con el paso del tiempo y la experiencia acumulada, un grupo de estas ha sabido “aggiornar” su accionar en función de maximizar logros, mantener o aumentar la visibilidad de sus acciones e incluso diferenciarse de otras agrupaciones con el mismo objeto de interés.

Una de las improntas más significativas las han dado las agrupaciones en torno de los DDHH (Madres y abuelas de Plaza de Mayo como ejemplos paradigmáticos) ya que es sobre su experiencia y repertorios de acción que proliferaron otras orientadas a la búsqueda de distintas “justicias” y “seguridades” que van desde la búsqueda de niños perdidos hasta las cuestiones ecológicas pasando por los derechos de las minorías sexuales o la “mano dura” policial.

La inseguridad asociada al delito es “pionera” en términos de visibilidad y relevancia. A partir de Diciembre de 2004, con la tragedia de Cromagnón la demanda por seguridad se extiende de la cuestión delictiva a la corrupción institucional.

Más específicamente, desde hace algunos años, en Argentina, la cuestión de la “inseguridad vial” pasó de ser -a raíz de la repercusión que tiene en organizaciones dedicadas al tema, la creciente visibilidad en los medios masivos de comunicación y centralmente también al hacerse un lugar en la agenda gubernamental- un problema social a ser un problema público.

En este sentido, debe destacarse el papel central que literatura sobre problemas públicos le otorga a las organizaciones civiles en torno a la posibilidad de generar el consenso necesario para transformar un problema social en uno público, partiendo de la base que esta transformación implica poseer determinados atributos de control, exclusividad, influencia, autoridad para generar esa legitimidad en una temática.

Para el autor J. Schneider todo problema social se convierte en tal al atravesar ciertas etapas: la transformación de un problema privado en una cuestión pública; el reconocimiento institucional de esa cuestión; la respuesta institucional no aceptada y la búsqueda de respuestas por carriles alternativos a los usuales.

En Argentina (la mayor parte de las organizaciones que adquieren visibilidad son de Ciudad de Buenos Aires y Gran Buenos Aires, aunque hay algunas de mucha proyección que son del interior del país como Padres en la Ruta) organizaciones civiles que concentran demandas crecientes en relación a situaciones de inseguridad vial no encuentran hoy respuestas favorables por los carriles institucionales usuales.

Richard Fuller¹, a su vez, habla de tres niveles de análisis para problemas sociales: En primer lugar están aquellas condiciones que son definidas como perjudiciales por individuos y grupos sociales pero se considera que poco puede hacerse por evitarlas a priori. Las catástrofes naturales pueden ser un ejemplo de este nivel de problemas sociales. Un segundo nivel de análisis hace referencia a aquellas condiciones que son indeseables a pesar de que es el mismo sistema de valores que juzga esta condición la que ayuda a crear a la vez que evita modificar dichas condiciones indeseables. Por ejemplo: mientras pueden definirse ciertos actos criminales como un problema social, determinada ideología pecuniaria y filosofía individualista niegan el apoyo a políticas preventivas y de control que afecten los intereses de quienes reclaman por una solución a ese problema social. Un tercer nivel de análisis en los problemas sociales caracteriza aquellas condiciones en donde hay un considerable acuerdo en que son indeseables pero esta idea puede tener opiniones encontradas en la opinión pública; con lo cuál aunque crece como conflicto social, no encuentra soluciones unánimes. Tal es por ejemplo, el caso del trabajo infantil.

Siguiendo este lineamiento, podría comprenderse mejor como problema social a los accidentes de tránsito en el marco del segundo nivel de análisis propuesto por Fuller: Gran consenso sobre el problema social que implica la cuestión vial, y a la vez acciones individuales que se contraponen con la posibilidad de resolución de este conflicto. De hecho, en EEUU la agrupación MAAD (www.madd.org) centra sus campañas en el conductor que toma alcohol dando cuenta de esta especie de contradicción intrínseca. Incluso la oficina gubernamental sobre seguridad en el tránsito (National Highway traffic safety administration) pone todos sus esfuerzos en concientizar a la población sobre los peligros de las conductas irresponsables al

¹ Fuller, Richard C: The problem of teaching social problems

conducir (tomar alcohol, no usar sillas especiales para niños, no usar cinturones de seguridad, excesos en velocidad, etc.)². El problema social del tránsito para estas organizaciones norteamericanas se define casi por completo, en la conducta de los particulares; que a su vez se cristaliza en una idiosincrasia colectiva. Contra la modificación de esa idiosincrasia se alzan la mayoría de las campañas, y las demandas al Estado son en general, en relación al aumento de penas contra conductas irresponsables.

Pero, la visión que resulta más ajustada para comprender el proceso de pasaje de un determinado fenómeno, en este caso particular los accidentes de tránsito, a un problema (ya no social, sino más bien) público, es la que brinda Joseph Gusfield. Este autor considera que no todos los problemas sociales se transforman en problemas públicos. Sólo aquellos problemas que se forjan visibilidad en las arenas de la acción pública son lo que pueden definirse como problemas públicos *“lo que puede ser visible y notorio en un periodo de tiempo puede no serlo en otro. Cuestiones y problemáticas pueden resaltar o decaer en la atención pública, pueden aparecer o desaparecer”*³ y es ese status de demanda hacia las instituciones públicas las que le dan carácter de público a un problema social.

Por lo tanto, puede decirse que desde hace unos años, en Argentina, la temática vial pasó de ser un problema social a ser un problema público.

Un aspecto interesante que se desprende de esta cuestión es en que actores y en que medida recae la posibilidad de generar el consenso necesario para transformar un problema social en uno público; partiendo de la base que esta transformación implica poseer determinados atributos de control, exclusividad, influencia, autoridad para generar esa legitimidad en una temática⁴.

Resulta legítimo entonces dar cuenta qué lugar ocupan las organizaciones civiles en relación a la conformación del problema vial como problema público, ya que algunas de ellas son generadoras de consenso a tal punto como para introducir la cuestión vial en la agenda gubernamental.

Como se dijo anteriormente, desde hace algunos años aparecen como visibles para la opinión pública y para los medios masivos de comunicación las organizaciones civiles o no

² www.nhtsa.gov.

³ Gusfield, Joseph; Public problems, University of Chicago Press, page. 5, 1981

⁴ En inglés Ownership, o capacidad de definir y describir el problema público.

gubernamentales que se involucran con la problemática de la seguridad, y específicamente con la seguridad vial.

Sin embargo, a pesar que su objeto de interés sea el mismo a primera vista, estas organizaciones pueden ser muy diferentes entre sí. Un primer objetivo del trabajo, entonces, pretende establecer las principales diferencias entre las agrupaciones.

La primera de las diferencias a destacar tiene que ver con el alcance y la cuestión territorial ya que el plano de acción de estas las organizaciones son rutas, caminos, autopistas y por ende los riesgos que los interpelan están situados geográficamente. Así, una cierta cantidad de ellas tiene alcance nacional en relación a sus miembros, “sedes” y demandas; sus reivindicaciones y objetivos de máxima son amplios en sentido geográfico y de políticas públicas. Pero hay infinidad de organizaciones de tipo local que demanda por seguridad y justicia en un entorno de alcance casi vecinal como por ejemplo la Asociación Civil Carla Arduini cuyos principales proyectos están circunscriptos a la zona de la estación de Lanús o la Asociación Civil Padres en la Ruta que realiza actividades de prevención y educación vial en conjunto con la policía zonal y funcionarios de General Deheza, y localidades linderas en la provincia de Córdoba.

Por lo tanto puede decirse que no todas las organizaciones civiles orientadas a la “inseguridad vial” inciden (ni pretenden hacerlo) en la misma escala del espacio público. Esto contribuye a preguntarse sobre la idea unificada de un espacio público único, en la medida en que hay múltiples escalas: mientras agrupaciones de alcance nacional bregan por una campaña masiva de uso de cinturón, agrupaciones locales demandan al municipio por la urgente colocación de un semáforo o a la justicia por un caso de muerte y abandono.

En segundo lugar, puede caracterizarse a estas organizaciones por su origen y el lugar que ocupan en éste las víctimas y familiares de víctimas de accidentes de tránsito.

Este grupo de asociaciones civiles entre las que se encuentran MADRES DEL DOLOR, TRAGEDIA DE SANTA FE, PADRES EN LA RUTA, CONCIENCIA VIAL, basan sus acciones exclusivamente en la búsqueda de justicia y prevención en relación a accidentes de tránsito. Surgieron en su mayoría a partir de un accidente fatal y víctimas sobrevivientes y familiares de las víctimas se organizan en torno de encontrar respuestas, modificaciones en conductas particulares, justicia y seguridad sobre el tema que los nuclea. Todas ellas tienen

conexión entre sí, organizan eventos y presentaciones conjuntas y demandan a la ciudadanía formación vial, responsabilidad ciudadana y seguridad, justicia y cambios de leyes a las instituciones oficiales. Los casos testigo tienen un gran impacto en la opinión pública y aún tiempo después de las tragedias que los organizaron en primer lugar encuentran eco en los medios masivos de comunicación y en las acciones o promesas de acción de los organismos estatales

Estas agrupaciones con origen directo en los accidentes viales, permite preguntarse sobre la particularidad que la víctima o el familiar de la víctima le imprime al debate público sobre la “inseguridad vial”; en la medida en que, al igual que en las organizaciones de derechos humanos, la legitimidad sobre la problemática esta inherentemente dada por la condición de víctima o familiar de víctima.

Otro grupo de asociaciones tiene como objetivo principal el asesoramiento legal a las víctimas de accidentes de tránsito. Trabajan con “especialistas” y abogados que a su vez llevan adelante los casos de accidentes de tránsito en el nivel legal: demandas, juicios penales y civiles, resarcimientos. Algunos de éstos son FAVAT (Familiares y víctimas de accidentes de tránsito asociación civil), AYAC (ayuda al accidentado) y ASOCIACIÓN LUCHEMOS POR LA VIDA.

Se presentan como asociaciones sin fines de lucro (sus miembros trabajan ad honorem), pero se autofinancian y financian sus actividades con prestaciones por las cuales cobran. Luchemos, además, lleva adelante actividades de docencia e instrucción en seguridad vial rentados, y publican libros, manuales y videos.

Este grupo de asociaciones resulta especialmente interesante, en tanto su perfil debe ser caracterizado a partir de esta multiplicidad de actividades, muchas de ellas rentadas. Y en ese sentido cabe preguntarse por la complejidad que aportan en el proceso de la construcción del problema público de la “inseguridad vial”. Incluso, puede cuestionarse en algún punto la legitimidad de su carácter de ONG, en tanto, aunque se presentan como tales, incorporan una serie de prácticas que condicionan el modo en el que son percibidas institucionalmente, por la sociedad civil y por otras agrupaciones. Por ejemplo, Luchemos por la Vida maneja cifras sobre accidentes de tránsito que son usualmente desestimadas tanto por organismos estatales como por otras organizaciones, bajo la sospecha de ser “infladas” y recabadas con poca seriedad con el

objeto de multiplicar ganancias en la venta de cursos sobre prevención y educación vial o capacitación en empresas.

Por otro lado, hay una serie de organizaciones que dan cuenta de la seguridad vial entre sus principales intereses pero que trabajan desde una perspectiva más técnica que las anteriores. Su origen es privado o bien están conformadas por empresas privadas. Las más renombradas son ISEV (instituto para la seguridad y educación vial) y CESVI (centro de experimentación y seguridad vial). Esta última, por ejemplo, explicita sus fines de renta en su presentación ya que su objeto de interés y lucro es (más o menos directamente) la seguridad vial y justifica su interés respecto de la cuestión de la “inseguridad vial” en la medida en que son una empresa con “sensibilidad social”.

Tanto ISEV como CESVI cuentan con bases de datos propias y son consultadas por los medios masivos de comunicación en relación a datos “duros”. Incluso, son más consultadas por diarios, programas de televisión y hasta algunos organismos estatales las cifras sobre accidentes de tránsito que proveen estas organizaciones que las bases de datos estatales y convirtiéndose de este modo en interlocutores y fuentes de datos privilegiados de la temática.

De este grupo, específicamente CESVI cuenta con un punto de vista más amplio en relación con la cuestión vial en tanto su dinámica de trabajo incorpora, por estar formada por compañías de seguros, una perspectiva que incluye no solo a la idea de respetar o no la legislación de tránsito sino al papel que juegan además, los automóviles y la infraestructura vial al conducir.

Tanto este último grupo como el primero, cuyos miembros son familiares de víctimas y víctimas de accidentes de tránsito, son los principales voceros públicos de la “inseguridad vial” y sus opiniones sobre la problemática son requeridas preferencialmente no solo en los medios masivos de comunicación sino incluso como consultores en la definición de políticas públicas gubernamentales. Es decir, ocupan el rol de voceros autorizados de las cifras y respuestas posibles, mucho más legítimamente que los organismos estatales.

Ahora bien, si bien la tipología realizada sirve para diferenciar a las agrupaciones en tanto sus objetivos más generales; es realmente notorio que las relaciones que cada una de ellas entabla específicamente con organismos y funcionarios estatales y/o con medios de

comunicación varían enormemente dependiendo de cuál organización se este hablando; aún cuando formen parte de la mismo grupo.

Es decir que, las prácticas que determinen una mayor o menor fuerza en la conformación de agenda o de opinión pública no dependen única o necesariamente de las demandas que estas organizaciones expliciten.

A modo de ejemplo del heterogéneo panorama, podemos diferenciar aquellas agrupaciones con “alto perfil” en sentido mediático. Es decir, aquellas como CESVI o ISEV que como se dijo anteriormente no son agrupaciones sin fines de lucro, sino sociedades anónimas que cuentan con bases de datos propias que, ante la heterogeneidad y fragmentación -y por tanto desconfianza- que generan las estadísticas accidentológicas oficiales se convirtieron en los voceros más legítimos de los periódicos, programas y canales de noticias. Si bien, su fin de lucro es el principal, trabajan incesantemente en campañas de prevención y educación vial y sus técnicos son presentados en los medios como expertos en la especialidad.

Pugnando por un lugar en los medios, tramitando la firma de editoriales sobre el tema en tanto “especialistas” está LUCHEMOS POR LA VIDA, víctima principal de la interna por los datos “fehacientes” y relegados fuertemente desde la impronta empresarial producida y reproducida por CESVI y en menor medida ISEV.

El mismo lugar relegado mantiene LUCHEMOS respecto de la atención de los organismos estatales. Pasado favorito en tanto una de las pocas agrupaciones orientadas específicamente a la cuestión vial, aparece hoy opacada por propuestas más modernas y proactivas en relación a desarrollar políticas públicas, como MADRES DEL DOLOR, o sobre todo la agrupación que nuclea a los padres de los chicos del colegio ECOS. (TRAGEDIA DE SANTA FE). Estas organizaciones “jóvenes” movilizan recursos novedosos que generan fuerte adherencia popular: grandes festivales en canchas de fútbol con conciertos de músicos muy conocidos como Spinetta, Mollo, o Bersuit, organizan campañas en las calles principales de la ciudad para sumar firmas a petitorios que elevan directamente al poder ejecutivo y sobre todo, se diferencian por llegar a los funcionarios con propuestas concretas y soluciones posibles, estudiadas, analizadas e investigadas por ellos y no solo con demandas; como fue la Ley nacional de tránsito y seguridad vial de la que presentaron proyecto.

En ese sentido, Es necesario destacar que, los perfiles de trabajo y propuestas de agrupaciones como TRAGEDIA DE SANTA FE o CESVI forzaron un recambio interesante en términos de visibilidad, respecto de agrupaciones más tradicionales, no solo en años de experiencia sino en formas de abordar la temática. Cesvi, aportando su “profesionalización” y contundencia estadística y TRAGEDIA por la capacidad de generar actividades que si bien, recuerdan a los familiares muertos, ponen el acento el trabajo concreto: la educación vial (modificación de las conductas de los sujetos) y el mejoramiento de la infraestructura y leyes que regulan el tránsito. Luego, en un carril paralelo, pero que no los ocupa en tanto organización (aunque comparten abogados), están las demandas puntuales que por vía legal le hacen a la justicia en relación con el accidente en el que estuvieron involucrados sus hijos.

Estas organizaciones y en especial TRAGEDIA DE SANTA FE tiene una fuerte llegada con el poder ejecutivo. No solo forman parte de una mesa de trabajo (que comparten con otras organizaciones como MADRES DEL DOLOR; CESVI; CONCIENCIA VIAL; LUCHEMOS POR LA VIDA) que en el Ministerio de Educación toma nota de sus propuestas en tanto políticas de prevención y educación vial; sino que fueron consultados en la redacción de la Ley Nacional de tránsito y seguridad Vial promulgada a principios de año.

Esta decisión de participar en el trabajo de los organismos estatales y de asesorar a los funcionarios de gobierno puede entenderse como una limitante de la “lucha”, a la vez que una particularidad novedosa en relación con organizaciones orientadas a otros intereses. Sin embargo, la percepción de los miembros de estas organizaciones son las de logros conseguidos y, puede afirmarse que, aún con la cautela que les genera el interlocutor, los planteos que en un principio hacen a los organismos estatales, eventualmente da lugar a una merma de las demandas que muta en un trabajo conjunto.

Por lo tanto, puede decirse que son elementales en la conformación de la agenda estatal de este gobierno.

Más allá de los ejemplos puntuales y de las posibilidades de cada organización, resulta interesante indagar y profundizar sobre los mecanismos que conllevan a determinadas prácticas y discursos a ser repicadas en la agenda pública y gubernamental, y a las posibilidades materiales y subjetivas de las organizaciones para cristalizar esas prácticas y discursos o no.

Porque efectivamente, puede afirmarse que existe relevancia de las organizaciones orientadas a la seguridad en la conformación del problema público que es la seguridad vial; pero no son todas las organizaciones las que tienen el mismo peso en esta conformación ni lo hacen de la misma manera, ni afectan el mismo espacio público: de esta forma, CESVI se presenta como la “especialista” en cifras, Ecos en la rigurosidad de las propuestas a problemas concretos en relación con la seguridad vial o Madres del Dolor mantienen en el tiempo la impronta y fuerza de un primer momento en sus reclamos y proyectos.

Bibliografía

- ✓ Acuña, Carlos; Vacchieri, Ariana: La incidencia política de la sociedad civil, Siglo XXI editores, 2007
- ✓ Beck, Ulrich: On the way to industrial risk society. Outline of an argument, International Journal of Political Economy, 1990
- ✓ Beccaria, Luis; Feldman, Luis; Gonzalez Bombal, Inés; Kessler, Gabriel; Murnis, Miguel; Svampa, Maristella, Sociedad y sociabilidad en los 90', editorial biblos – UNGS, 2002
- ✓ CAnsino, César; Ortiz Leroux, Sergio: Nuevos enfoques sobre la sociedad civil, www.cholonautas.edu.pe, biblioteca virtual de Ciencias sociales, 1997
- ✓ Castel, Robert: La inseguridad social ¿que es estar protegido?, Editorial Manantial, 2004
- ✓ Clarke, Lee; Short, James: Social organization and risk: some current controversies, *Annual Review of Sociology*, Vol. 19. (1993), pp. 375-399, 1993
- ✓ Fuller, Richard C: The problem of teaching social problems, *The American Journal of Sociology*, Vol. 44, No. 3. pp. 415-435, 1938
- ✓ Fraile, Pedro: La percepción de la seguridad entre el conflicto y la organización del espacio, IX Coloquio Internacional de Geocrítica, Universidad de Federal do Rio Grande do Sul, 2007
- ✓ Garcia, Diana: Marchas y contramarchas en los procesos de formación de la agenda ciudadana y gubernamental. El rol de la ong en el caso de los accidentes de tránsito, tesis de maestría, Programa de desarrollo social y sociedad civil, maestría en organizaciones sin fines de lucro, 2002
- ✓ Garland, David: La cultura del control. Crimen y orden social en la sociedad contemporánea, 2001
- ✓ Gusfield, Joseph: The culture of public problems. Drinking-driving and symbolic order Publicado por University of Chicago Press, 1981
- ✓ Gusfield, Joseph: The Literary rhetoric of science: comedy and pathos in drinking and driver research, *American Sociological Review*, Vol. 41, No. 1.. pp. 16-34, 1976
- ✓ Green Judith, Risk and misfortune, UCL press, 1997
- ✓ Hamilton, Lee: Who's responsible? Toward a social psychology of responsibility attribution, *Social Psychology*, Vol. 41, No. 4, pp. 316-328, 1978

- ✓ Heimer, Carol: Social structure, psychology and the stimulation of risk, *Annual Review of Sociology*, Vol. 14. pp. 491-519, 1988
- ✓ Malik, Linda; *Sociology of accidents*, Villanova University press, 1970
- ✓ Philips, David: Suicide, motor vehicle fatalities and the mass media: evidence toward a theory of suggestion, *The American Journal of Sociology*, Vol. 84, No. 5, pp. 1150-1174, 1979
- ✓ O'Donnel, Guillermo; Da Matta, Roberto; Valenzuela, Samuel: Situaciones: micro escenas de la privatización de lo público en Sao Pablo, Working paper 121, 1989
- ✓ Ross, Laurence: Social control through deterrence: drinking and driving laws, *Annual Review of Sociology*, Vol. 10, pp. 21-35, 1984
- ✓ Rabow, Jerome; Newcombe, Michael; Hernandez, Antony: Altruism in driving situations: Personal and situational factors in intervention *Social Psychology Quarterly*, Vol. 53, No. 3, pp. 199-213, 1990
- ✓ Scheneider, Joseph: Social problems theory: The constructionist view, *Annual Review of Sociology*, Vol. 11. pp. 209-229, 1985
- ✓ Schuman, Howard; Johnson, Michael: Attitudes and behaviour, *Annual Review of Sociology*, Vol. 2, pp. 161-207, 1976
- ✓ Sorj, Bernardo: *La democracia inesperada*, Prometeo, 2005
- ✓ Tiscornia, Sofia: Seguridad pública y derechos humanos, Trabajo presentado en Seminario Internacional. Seguridad Pública: antiguos desafíos, nuevos modelos. Escuela de Gobierno de la Fundación Joao Pinheiro / Fundacion Konrad Adenauer; Belo Horizonte, 1998.
- ✓ Geldstein, Rosa; Bertoncetto (coordinadores): Aspectos demográficos y sociales de los accidentes de tránsito en áreas seleccionadas de la Argentina, CEDES; Ministerio de Salud y ambiente, CONAPRIS, 2006
- ✓ Wright, Pablo; Moreira, M^o Verónica; Soich, Darío: Antropología vial: símbolos, metáforas y prácticas en el "juego de la calle" de conductores y peatones en Buenos Aires, Trabajo preparado para el Seminario del Centro de Investigaciones Etnográficas, Universidad Nacional de San Martín del 23 abril, 2007