

Diseño, Comunicación y Prevención

Héctor Aldebrando Ungurean

Introducción

Más de un millón de personas, entre hombres, mujeres y niños mueren en el mundo, secuelas graves quedan en otros muchos millones. Las tasas de mortalidad son especialmente elevadas, y siguen aumentando, principalmente en las sociedades de ingresos bajos y medianos. El factor humano es el que mayor incide en los accidentes de tránsito, los cuales pudieran evitarse con la adopción de medidas debidamente planificadas, estudiando las causas que los provocan, el contexto en el que se manifiestan, con un profundo estudio de los grupos de riesgo. En Argentina se registran anualmente más de 3.000 víctimas fatales, y 53.000 heridos en accidentes de tránsito, solo en la Provincia de Buenos Aires, se registran más de 900 víctimas fatales y 14.000 heridos en accidentes.

Fuera del ámbito del Estado existen distintas entidades, algunas sin fines de lucro, otras de carácter privado, que desarrollan propuestas e iniciativas relacionadas a la seguridad vial. Sin embargo la accidentalidad no se ha reducido, sino por contrario, se observa una tendencia a aumentar.

En la ciudad de Chivilcoy, se están llevando adelante una serie de intervenciones. Un Plan Piloto basado en la experiencia del proyecto "ALCOY" de la ciudad de Alicante en España, concentrando los esfuerzos en mejorar la infraestructura, sin contemplar la posibilidad de generar campañas sostenidas de comunicaciones visuales.

Experiencias en otros países dan cuenta que en la mayoría de los casos, donde las intervenciones se limitan a la mejora de infraestructura, puede disminuir en cierta medida los accidentes de tránsito en ese punto, pero el problema migra, estableciéndose en otro sector que antes no presentaba riesgo. Por esto el estudio del tema indaga en el problema social, donde el Diseñador en Comunicación Visual, interpreta las evaluaciones del problema abordado desde otras disciplinas, como la Sociología, la Psicología, la Pedagogía, la Antropología, la Comunicación Social y el Marketing. El resultado son prototipos de objetos comunicacionales, que tienen como objetivo modificar conductas adquiridas por determinados grupos focales dentro de una sociedad dada. El desafío real consiste en que ciertos grupos localizados no solo comprendan los mensajes visuales, sino que de alguna manera respondan positivamente.

Desarrollo

Los datos presentados en esta investigación son el resultado del trabajo de campo, relevamientos, entrevistas, asesoramiento profesional, recopilación, clasificación y selección de datos. Se comenzó por recabar primeras referencias y características generales de la ciudad de Chivilcoy, como su ubicación, composición del partido, traza urbana, referencias históricas, políticas, económicas y culturales. Se relevaron las distintas opciones de acceso a la ciudad en lo que refiere a rutas, medios de transporte y datos estadísticos de accidentes viales. Luego se detectaron y observaron las acciones llevadas a cabo por las instituciones y organizaciones relacionadas con la problemática de la seguridad vial a nivel local, provincial y nacional. En la ciudad de La Plata se realizaron tareas de recopilación de material en bibliotecas y archivos. También se entrevistaron a personas claves de organismos estatales y de instituciones relacionadas con el tema, tanto a nivel local, como provincial. También se relevaron publicaciones y campañas en medios gráficos de comunicación y material gráfico y multimedial. Se llevó a delante un relevamiento de material en el ámbito internacional sobre el trabajo de expertos, experiencias en países que obtuvieron resultados positivos y publicaciones

académicas sobre seguridad vial y prevención de incidentes de tránsito. Se conformó un grupo de profesionales a los cuales se los consultó e interactuó durante toda la segunda etapa del proyecto.

Resultados y discusión

Es sabido que los incidentes viales sobrevienen de alguna causa que los provoca relacionada, en un alto porcentaje con la conducta humana, por esto se prefiere cambiar el término accidente por el de incidente. El relevamiento y consulta de publicaciones académicas, de expertos en el tema, a entidades y organismos internacionales, y la observación de experiencias llevadas adelante en aquellos países donde se ha logrado disminuir tanto la cantidad como la fatalidad de incidentes, coinciden en que la educación y la información, tanto individual como colectiva es esencial en la sociedad actual, y que las campañas de prevención adecuadas al contexto donde van a implementarse son imprescindibles para contribuir a modificar actitudes humanas, concienciar y educar, teniendo en cuenta que más del 70% de los incidentes viales son provocados por causas humanas.

Jorge Frascara¹, refiriéndose al terreno de acción, afirma que la eficacia de las campañas de comunicaciones visuales, dependen de los criterios de segmentación de los grupos críticos, identificando y analizando a fondo el problema puntual. Esto significa estudiar el contexto donde ocurren los incidentes, sus causas, los actores involucrados y demás aspectos que permitan identificar el problema, definirlo y describirlo mediante el análisis de estadísticas, para luego diseñar acciones para lograr conductas saludables en las personas.

Como la gran mayoría de los Partidos de la Provincia de Buenos Aires, Chivilcoy está compuesto por una ciudad cabecera y diez localidades menores, y presenta dos situaciones con características diferentes en lo que a incidentes de tránsito se refiere. Una es la situación propia de la ciudad y sus conexiones con las localidades menores, el tipo de tránsito, sus actores, la gravedad y los puntos de riesgo de los incidentes viales. Otra es la situación de las Rutas Nacionales y Provinciales que atraviesan el Partido, las que sirven de paso y conectan la ciudad principal con otras ciudades de la Provincia. Los incidentes de tránsito son un flagelo que va en constante aumento en nuestro país y en los denominados "países en desarrollo", y como tal debe afrontarse con diferentes métodos. El registro estadístico, el estudio de sus causas y los grupos más expuestos deben conocerse desde las esferas locales, para que las acciones sean constantes en el tiempo, y por ende más eficaces.

En Argentina, si es que las intenciones son disminuir las cifras alarmantes de accidentalidad vial, se debería profundizar en el estudio de las causas de los incidentes en el tránsito, y poder elaborar planes de acción preventiva. Las instituciones y organismos estatales no profundizan sobre las causas de los incidentes, solo manejan cifras finales. Por otra parte, las instituciones privadas generan sus propias estadísticas de incidentes, con números bastante más altos que los de los organismos oficiales.

Los registros estadísticos sobre incidentes viales en nuestro país, son los relevados por la fuerza comunal en el momento y en el lugar de hecho, sin ningún tipo de seguimiento de las víctimas. Tanto el daño físico, como el daño psicológico son dos grandes aspectos de la gravedad que los incidentes de tránsito provocan sobre las personas, que no debe dejar de considerarse, y que requieren del esfuerzo no solo interdisciplinario, sino también interinstitucional.

Sabemos que los incidentes ocurridos en ciudad, por lo general ostentan menor gravedad que los ocurridos en ruta. Los controles son imprescindibles y contribuyen a brindar seguridad y prevenir incidentes, no se trata solo de aplicar severas multas, una multa severa no previene

¹ FRASCARA, Jorge. Diseño para la gente. Comunicaciones de masas y cambio social. Páginas 97 y 98.

un incidente, no hace nada por modificar conductas en las personas, solo castiga a un infractor, no lo educa ni lo protege. Todos los estudios afirman que las sanciones son efectivas solo por un período de tiempo, en los tres o cuatro meses posteriores a una multa severa, disminuye el riesgo de incidente, pero con el paso del tiempo el individuo vuelve al estado inicial, lo que indica que a la sanción deben unirse otras estrategias centradas en la información y la educación.² Otro aspecto que concierne a los controles, es imprescindible trabajar sobre el mejoramiento de imagen social y la conducta de los inspectores, ellos deben proveer la contribución más importante. No es para nada recomendable que se perciba que los primeros en no respetar las normas son los encargados de hacerlas cumplir, fundamentalmente para con los jóvenes, quienes por su naturaleza y características sociales, son los que más transgreden las reglas, y más expuestos están a sufrir incidentes en el tránsito.

Los incidentes en las rutas presentan una complejidad, la cual merece otro tipo de estudio y abordaje del problema, puesto que el tránsito en ruta es sumamente heterogéneo en cuanto condiciones, actores y tipo de vehículos que transitan las mismas, y que varían además según las zonas y las economías regionales, por ende los incidentes también lo son. De nada serviría desarrollar una campaña de prevención de incidentes de tránsito que contemple además los tramos de ruta nacional y provincial que atraviesan el Partido de Chivilcoy, donde los receptores y los medios serían totalmente distintos, esto no tendría sentido alguno. En la ciudad, en cambio, se está frente al problema dentro de una comunidad, la cual posee un tránsito definible con sus particularidades y con actores posibles de alcanzar, es por esto que la campaña de prevención se focalizó solo en ciudad, con la posibilidad de establecer algunas consideraciones para el tránsito en ruta.

Focalizado el problema, se comenzó a trabajar con diferentes variables sobre las planillas/registros accidentológicas suministradas durante la primera etapa de este trabajo por el Capitán Oscar Mattías³, con los registros de incidentes de la fuerza comunal de Chivilcoy, dentro del período comprendido entre el 16 de junio de 2003 y el 30 de septiembre de 2005. En primera instancia se contabilizó la cantidad total de incidentes ocurridos en la ciudad. Se trabajaron las variables “cantidad de lesiones”, “tipo de lesionados” y “personas involucradas”. Para orientar la búsqueda de los grupos de riesgo se analizó la variable “cantidad de incidentes”, en relación con “tipo de actor involucrado”. Los datos resultantes dieron que el AUTOMÓVIL y el CICLOMOTOR se ven involucrados en la mayoría de los incidentes. Luego se observó la cantidad y gravedad de lesionados, sobre los vehículos más involucrados en los incidentes. El resultado fue que, si bien el AUTOMÓVIL se ve implicado en un gran porcentaje de incidentes en ciudad, en un 96 % de los casos las personas resultan ILESAS, o con heridas LEVES. Pero, de los incidentes con CICLOMOTOR, solo el 5 % de las personas resultaron ILESAS, un 71 % con heridas leves, el 22 % con heridas GRAVES, y el 2 % resultaron muertos. Para poder determinar quiénes eran los más afectados, se establecieron criterios para determinar grupos etarios. Tres grupos lideraban la lista. En primer lugar el grupo de personas entre 19 y 32 años, con el 37 % del total, seguido del grupo de personas entre 33 y 45 años con el 32 % del total, y el grupo de personas entre 46 y 75 años de edad, con el 23 % del total. El grupo etario entre 19 y 32, presentó mayor cantidad de incidentes y mayor gravedad de lesionados respecto a los otros dos. Esto fue indicador de que la intervención estaría dirigida al grupo entre 19 y 32 años de edad como GRUPO FOCAL PRIMARIO, considerando que puede ser también útil para los otros dos grupos secundarios. El paso siguiente fue analizar del GRUPO FOCAL con el objetivo de elaborar un perfil psicológico común, que permita elaborar consignas estratégicas para determinar el mensaje de la intervención. De este análisis resultó “la moto” como elección del elemento de riesgo a tener en

² Profesor Doctor GONZÁLEZ MONTORO, Luis. Estrategias para la prevención de accidentes de tráfico. Catedrático de seguridad vial, director del Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS), Universidad de Valencia. Documento electrónico (online).

³ Capitán Oscar Mattías, Jefe de Seguridad Comunal de Chivilcoy.

cuenta para los mensajes, el gusto por la elegancia, el prestigio y en menor medida lo familiar, la potencia y la velocidad. Se observó además, que los encuestados mantenían una fuerte relación entre alcohol y libertad, y como imágenes visuales más impactantes fueron señaladas las más cruentas, y las que tienen que ver con lo afectivo y familiar. También al grupo analizado se les realizó una encuesta anónima para poder observar sus opiniones sobre aspectos relacionados con los incidentes de tránsito y el uso de la motocicleta, y también para poder determinar los medios adecuados para canalizar la futura campaña de prevención. Los resultados arrojaron una notable necesidad de información general sobre el tema de seguridad vial, como también la necesidad de la implantación de la Educación Vial en la educación formal como acción a futuro para la prevención de incidentes. Se puso en evidencia además la disconformidad de los encuestados sobre los controles municipales. Como concepto sobresaliente, respecto a quien tiene la responsabilidad de brindar un tránsito, fue "la seguridad vial es responsabilidad de toda la comunidad".

De acuerdo con el trabajo realizado respecto al estudio de situación sobre los accidentes viales en Chivilcoy para diseñar una intervención con mensajes de comunicación visual, esta investigación se vio en la necesidad de trascender los objetivos del proyecto original, ampliando su alcance, dejando establecidas además, una serie de consideraciones que deben tenerse en cuenta para trabajar sobre la prevención de incidentes viales, la educación y las acciones, impulsando un cambio conceptual para el abordaje de esta problemática.

Desde el punto de vista de la sociología, la cultura se entiende como el resultado de un aprendizaje y la suma de conocimientos de una comunidad, por ende no puede dejar de comprender al tránsito como parte de la cultura, donde sus actores conforman un fenómeno humano de interculturalidad social que nadie puede discutir. Por otra parte es sabido que el tránsito está compuesto fundamentalmente por tres factores variables, siendo la implicancia de éstos lo que interviene indudablemente en la causa de los incidentes en el tránsito: el factor humano, considerando a las personas con sus conocimientos, actitudes, conductas y percepciones sobre el problema; el factor vehicular referido al tipo de vehículo y el estado del mismo; y el factor ambiental, que implica las características de la vía, su infraestructura, la señalización, la contaminación visual y el clima. De acuerdo con la investigación realizada, la propuesta de intervención comprende tres escenarios: el escenario educativo formal y no formal, constituido por la escuela y la familia; el escenario jurídico comunal, organismos responsables de la seguridad vial local; y el escenario social o vecinal, conformado por los actores del tránsito local, preferentemente el grupo de mayor riesgo.

De la encuesta realizada oportunamente se construyó el eslogan "La seguridad en Chivilcoy depende de todos". De acuerdo con el perfil diagnosticado, como referente de los mensajes, se toma la moto como elemento de riesgo, las causas que un eventual incidente puede producir en las personas, y la familia mediante la pérdida o la lesión grave de un ser querido.

Respecto a las imágenes visuales, éstas deben ser claras, reales y referirse a las consecuencias que pueden sufrir los jóvenes conductores de motos, ya sea por distracción o por la falta de prevención al conducir. Los mensajes deben provocar un impacto en el receptor, mediante un lenguaje realista y por sobre todo verosímil, de buena calidad gráfica, capaz de llamar la atención y reflexión de los mismos, sobre la toma de conciencia respecto al riesgo a que se exponen con sus actitudes. No sería creíble ni aceptado por el grupo, imágenes con lenguaje caricaturesco o con consignas puramente prohibitivas o autoritarias. Principalmente los mensajes se canalizan por medios convencionales, a través de afiches dispuestos en puntos clave, en los diarios locales con salida espontánea y periódica, y por medios no convencionales, a través de las motos de los "deliverys" con adhesivos en sus asientos, y de los ómnibus urbanos con mensajes en sus laterales. Del GRUPO DE RIESGO PRIMARIO se han podido conformar tres subgrupos a persuadir:

- 1- Varones y mujeres motociclistas que utilizan el vehículo como medio de transporte para ir trabajar o hacer trámites. El vehículo generalmente es de su propiedad. La mayoría ya son padres de familia a la que mantienen con el esfuerzo de su trabajo. Con edades entre los 25 y 32 años. La referencia principal es *el riesgo de conducir motos sin tomar las correspondientes precauciones, y el sufrimiento de los hijos*. Las piezas comunicacionales son “afiches” dirigidos a “MAMÁ”, ubicados en negocios de venta de ropa para niños, supermercados, almacenes, escuelas. Los dirigidos a “PAPÁ” en fabricas, bancos, correo, negocios de venta de repuesto de motos.”Comunicaciones eventuales” en diarios locales con salida cada dos o tres días, y “mensajes en la vía” pública, en los laterales de los ómnibus urbanos.



Imagen 1



Imagen 2

- 2- Varones motociclistas que utilizan el vehículo para el reparto de mercaderías. El vehículo generalmente no es de su propiedad. El “delivery” como su primer trabajo. Sus edades varían entre los 18 y 25 años, y tienen cierta independencia. La referencia principal es *el riesgo de conducir motos sin tomar las correspondientes precauciones, y el sufrimiento de su familia*. Las piezas comunicacionales son “afiches” dispuestos bares, clubes, negocios de venta de repuesto de motos. “Mensajes en la vía pública” mediante adhesivos en los asientos de las motos de reparto, y en los laterales de los ómnibus urbanos.



Imagen 3



Imagen 4

- 3- Varones y mujeres que utilizan la motocicleta como vehículo de paseo. El vehículo es de su propiedad directa o indirectamente. Viven con sus padres. Sus edades verían entre los 20 y los 30 años. La referencia principal es *el riesgo de conducir motos sin tomar las correspondientes precauciones, el sufrimiento de sus seres queridos, e ironía respecto a sus lesiones graves*. Las piezas comunicacionales son: “afiches” dispuestos bares, locales bailables, clubes, negocios de venta de repuesto de motos. “Comunicaciones eventuales” en diarios locales con salida cada dos o tres días, y “mensajes en la vía pública”, en los laterales de los ómnibus urbanos.



Imagen 5



Imagen 6

La estrategia de la campaña gráfica plantea además un acercamiento entre las autoridades comunales y la comunidad, comprometiendo y convocando a la participación de todos los actores sociales. Por esto se determinó el diseño de un sistema de piezas informativas canalizadas a través de folletos con información general y con algunos consejos sobre seguridad vial, tanto para la circulación por ciudad, como por ruta, dirigido a los padres de los alumnos de escuelas y colegios, y a los distintos actores del tránsito local.

- 1- Información sobre seguridad vial dirigida a padres de niños entre 3 y 5 años de edad, que concurren al jardín de infantes.
- 2- Información sobre seguridad vial dirigida a padres de niños entre 6 y 12 años de edad, que concurren a la escuela primaria.
- 3- Información sobre seguridad vial dirigida a padres de niños y púberes entre 13 y 17 años de edad, que concurren al colegio secundario.
- 4- Información sobre seguridad vial dirigida a conductores de automóvil o camioneta.
- 5- Información sobre seguridad vial dirigida a conductores de motos.
- 6- Información sobre seguridad vial dirigida a conductores de bicicletas.
- 7- Información sobre seguridad vial dirigida a peatones.
- 8- Información sobre seguridad vial dirigida a conductores de camiones.
- 9- Información sobre seguridad vial dirigida a conductores de transporte de pasajeros de corta media y larga distancia.

Con el fin de conocer los resultados de la intervención y sus efectos sobre la comunidad, es que debe realizarse un seguimiento y control de la misma para poder realizar cualquier ajuste. Este seguimiento puede realizarse por medio de encuestas, entrevista telefónica o personalizada, y persigue los siguientes objetivos y en etapas:

- 1- Determinar el grado de conocimiento y penetración en las audiencias de la intervención lanzada a través de los medios, fundamentalmente el GRUPO FOCAL PRIMARIO.
- 2- Conocer la aptitud y aceptación de los usuarios de la imagen pública de la Dirección de Tránsito de Chivilcoy y la valoración de sus funciones y actividades.
- 3- Para esto, es preciso elaborar un cuestionario por profesionales que permita:
- 4- Conocer la penetración de la intervención en el universo del destinatario, determinando sexo, edad, vehículo.
- 5- Evaluar la comprensión y recuerdo de los temas que aborda la intervención.
- 6- Conocer el nivel de aceptación de la intervención.
- 7- Observar el grado de impacto de la intervención en los medios elegidos.
- 8- Determinar si el material de la intervención ha llegado al GRUPO FOCAL PRIMARIO.
- 9- Saber el grado de aceptación de la intervención en la comunidad, y sobre todo por el GRUPO FOCAL PRIMARIO.
- 10- Explorar cuál es la imagen sobre las acciones de la Dirección de Tránsito o las instituciones intervinientes.

Como método para testear la eficacia de la intervención, puede compararse los datos estadísticos de incidentes viales de Chivilcoy con los de otra ciudad relativamente cercana con similares características en cuanto a tipo de incidentes, cantidad de habitantes.

Conclusiones

Durante el transcurso de esta investigación, se pudo comprobar la hipótesis formulada en un principio, referida a la ineficacia de las campañas con mensajes generalizados, de corta duración e intermitentes, y la necesidad de trabajar en forma conjunta con las instituciones locales, y profesionales especializados de distintas disciplinas. Esto implica integrar esfuerzos con objetivos a corto y largo plazo, para la planificación de acciones y la obtención de resultados positivos respecto a la seguridad vial. Trabajar para prevenir los incidentes, posicionándose por delante del problema, estudiando las necesidades puntuales de cada comunidad, los distintos actores del tránsito y los grupos de riesgo. Estudiar con rigor científico las problemáticas sociales locales, y planificar estrategias con el diseño de comunicaciones visuales, requiere de un profundo estudio y un gran esfuerzo.

Si todas las acciones impulsadas para enfrentar este flagelo se focalizan en intervenciones en infraestructura y aumentar el control con severas sanciones, significa no atender el problema desde la perspectiva que se ha investigado, teniendo en cuenta la acción positiva que pueden generar los mensajes visuales, como complemento de otras medias. Tomar iniciativas dimensionando, investigando, posesionándose por delante, y no por detrás del problema por parte de las autoridades, trabajar organizada e interinstitucionalmente con los demás organismos responsables, otros profesionales, y sumar la participación de la comunidad, contribuiría enormemente a obtener resultados positivos en los que a seguridad vial y a prevención de incidentes de tránsito se refiere. Es importante destacar además, el aporte que el Diseñador en Comunicación Visual puede realizar como coordinador del trabajo interdisciplinario para el estudio de esta problemática, o de otros temas de incumbencia social, y como productor de mensajes visuales, para intentar modificar y promover actitudes saludables en las personas.

Bibliografía

- ANDREUCCI, Bibiana; SANTUCCI Mirta. "¿Políticas deliberadas o crecimiento espontáneo? Una aproximación a los orígenes de Chivilcoy como centro agrícola", CECH, "III Jornadas Chivilcoyanas en Ciencias Sociales y Naturales" – Chivilcoy, Argentina – 1999
- BANCO DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES. "Reseña Histórico-Económica de los Partidos de la Provincia de Buenos Aires", Argentina – Editorial Sabalain S.R.L – 1981
- BIRABENT, Mauricio. "El Pueblo de Sarmiento", Chivilcoy desde sus orígenes hasta 1880 - Editorial El Ateneo - Buenos Aires, Argentina - 1938
- BOTANA, Natalio R. "Los Nombres del Poder" (Domingo Faustino Sarmiento), Fondo de la Cultura, dirigida por Miguel de la Madrid Hurtado, editada por Alejandro Katz, Impreso en Artes Gráficas Corín Luna, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Argentina - 1996
- BRANDA, María. "La observación como Técnica de Trabajo" - Cátedra Taller de Diseño en Comunicación Visual, FBA, UNLP.
- CAGGIANO, María Amanda. "Chivilcoy, biografía de un pueblo pampeano", Ed. por La Razón de Chivilcoy S.A.– 1997
- CAGGIANO, María Amanda. "Chivilcoy en sus orígenes, siglo XIX – 150 años de Chivilcoy". Editado por el Diario La Razón – Chivilcoy, Argentina – 2004
- CAGGIANO, María Amanda. "Chivilcoy ya tiene su Pueblo", CECH, Centro de Estudios en Ciencias Sociales y Naturales de Chivilcoy – Chivilcoy, Argentina - 1997
- CAGGIANO, María Amanda. "El pueblo, mi pueblo", CONICET – UNLP, Instituto Municipal de Investigaciones Antropológicas de Chivilcoy - 1997
- CAGGIANO, María Amanda. "Milenio", (CECH, Centro de Estudios en Ciencias Sociales y Naturales de Chivilcoy) – Chivilcoy – 2001
- CAGGIANO, María Amanda. "Mirada al pasado desde Chivilcoy", CECH, Centro de Estudios en Ciencias Sociales y Naturales de Chivilcoy – Chivilcoy, Argentina – 2004
- CITAB (Centro de Investigaciones Territoriales y Ambientales Bonaerenses). "Atlas de la Provincia de Buenos Aires, Resumen Estadístico de las Regiones del Banco de la Provincia de Buenos Aires", Argentina – 1999
- CITAB (Centro de Investigaciones Territoriales y Ambientales Bonaerenses). "Partido de Chivilcoy, Programa Atlas de la Provincia de Buenos Aires" – 2000 – Pag. 83 a 89.
- COLECCIÓN. "Historia Argentina", desde la prehistoria hasta la actualidad, Directora Prof. Aurora Rabian – Editorial La Página, Buenos Aires, Argentina - 1999
- FRASCARA, Jorge. "Diseño para la Gente", Comunicación de Masa y Cambio Social, Ediciones Infinito Buenos Aires, Argentina – 2004
- GESUALDO, Vicente. "Todo sobre Ruedas, carruajes, diligencias, galeras, sopanas y carretas", Revista Todo es Historia nº 227, Director Félix Luna, Buenos Aires, Argentina – 1986
- HALPERIN DONGHI, Tulio. "Historia Argentina" Vol. 2, 3 y 4 – Editorial Paidós – Buenos Aires, Argentina – 1972
- LANATA, Jorge. "Argentinos, desde Pedro de Mendoza a la Argentina del Centenario", Ed. "B" Grupo Zeta.- 2002
- LEVENE, Ricardo. "Historia de la Provincia de Buenos Aires" Tomos I y II – Taller de Impresiones Oficiales - Argentina – 1941
- LUPARIA, Carlos H. "Las dos fundaciones de Chivilcoy. Apuntes históricos sobre la fundación de Chivilcoy", CECH, "III Jornadas Chivilcoyanas en Ciencias Sociales y Naturales" – Chivilcoy, Argentina – 1999
- PILÍA, Guillermo Eduardo. "Toponimia de la Provincia de Buenos Aires" - 2003
- RAVELLA Olga. "La Planificación Urbana Regional, Orígenes, Presente y Futuro", Editorial de la UNLP, La Plata, Argentina – 2001
- SOLOMON, Martín. "Mirando hacia arriba", "Mirando hacia abajo", "Analogías Urbanas" Rev. tipográfica N° 14 y 15
- ZAPATA GOLLAN, Agustín. "La Urbanización Hispanoamericana en el Río de La Plata" - Ministerio de Educación y Cultura – Departamento de Estudios Etnográficos y Coloniales, Segunda Época – N° 6 – Imprenta Oficial de la Prov. de Santa Fe, Argentina – 1971

Bibliografía electrónica

- MENDOZA DÍAZ, Alberto; QUINTERO PEREDA, Francisco Luis; MAYORAL GRAJEDA, Emilio Francisco. "Seguridad Vial en Carreteras", Editado por la Secretaría de Comunicaciones y Transporte, Instituto Mexicano del Transporte – México – 2003
- PLANZER, Rosemarie. "La Seguridad Vial en la Región de América Latina y el Caribe, situación actual y desafíos", División Recursos Naturales e Infraestructura, CEPAL, Naciones Unidas – Santiago de Chile – 2005
- COMISIÓN EUROPEA. Libro Blanco. "La Política Europea de Transportes de cara al 2010: la hora de la verdad", Editado por la Oficina de Publicaciones Oficiales de las Comunidades Europeas – Luxemburgo – 2002
- DURÁN, Ramón Fernández. "Transporte versus Sostenibilidad", Editado por el Instituto Juan de Herrera, Madrid, España - 2000
- MINISTERIO DE SALUD DEL PERÚ. "Orientaciones Técnicas para la Promoción de Seguridad Vial y Cultura de Tránsito". Documento electrónico (on line), consultado el viernes 19 de enero de 2007 (17:22 horas). Disponible en World Wide Web:
<http://www.frlp.utn.edu.ar/lemac/Publicaciones/Del%202002/Sigepovim%20-%20Prov%20segur.pdf>
- DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO DE ESPAÑA. "Investigaciones para seguridad vial.

El fenómeno genérico de la formación.”

Disponibles en World Wide Web:

http://www.dgt.es/educacionvial/recursos/dgt/EduVial/indiceg_menu.htm

AYUNTAMIENTO DE BARCELONA. “La seguridad vial en Barcelona. El compromiso municipal por un cambio de cultura en la seguridad vial urbana”. Documento electrónico (online), consultado el miércoles 17 de enero de 2007 (10:39 horas).

Disponible en World Wide Web:

<http://www.bcn.es/bibliotecageneral/WPAC/ENG/r000024/r023351.htm>

Profesor Doctor GONZÁLEZ MONTORO, Luis. “Estrategias para la prevención de accidentes de tráfico”. Documento electrónico (online), consultado el jueves 18 de enero de 2007 (14:22 horas).

Disponible en World Wide Web:

<http://gsv.unizar.es/activid/jornadas/pdf/Montoro%20Luis.pdf>

ESTEVAN, Antonio. “Los accidentes de automóviles: una matanza calculada”. Documento electrónico (online), consultado el jueves 18 de enero de 2007 (16:05 horas).

Disponible en World Wide Web:

<http://habitat.aq.upm.es/boletin/n19/aaest2.html>

ALMQVIST, Sverker y HYDÉN Christer. “Métodos para valorar la seguridad en el tráfico en países en desarrollo”. Documento electrónico (online), Building Issues 1994, volumen 6, número 1, consultado el viernes 19 de enero de 2007 (17:04 horas), páginas 3 a 21.

Disponible en World Wide Web:

<http://www.hdm.lth.se/bi/report/94no1sp/W%2094-1sp.pdf>

Doctora MANSO PÉREZ, Violeta. “La Educación Vial en la Prevención de los Accidentes de Tráfico”. Dirección General de Tráfico de España. Centro Superior de Educación Vial de Salamanca. Documento electrónico (online), consultado el miércoles 27 de septiembre de 2006 (19:22 horas).

Disponible en World Wide Web:

<http://gsv.unizar.es/activid/jornadas/pdf/Manso%20Violeta.pdf#search=%22proyecto%20alcoy%20%2B%20trafico%22>

Profesor Doctor MONTORO GONZÁLEZ, Luis. “Estrategias para la Prevención de los Accidentes de Tráfico”. Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS). Universidad de Valencia, España. Documento electrónico (online), consultado el jueves 18 de enero de 2007 (14:22 horas).

Disponible en World Wide Web:

[http://html.rincondelvago.com/accidentes-de-](http://html.rincondelvago.com/accidentes-de-tr%C3%A1nsito.html)

[tr%C3%A1nsito.htmlhttp://gsv.unizar.es/activid/jornadas/pdf/Montoro%20Luis.pdf](http://gsv.unizar.es/activid/jornadas/pdf/Montoro%20Luis.pdf)

DeJONG, William. “The Role of Mass Media Campaigns in Reducing High-Risk Drinking among College Students”. Department of Social and Behavioral Sciences,

Boston University School of Public Health, Boston, Massachusetts. Documento electrónico (online), Journal of Studies on Alcohol, supplement 14, 2002. consultado el jueves 18 de enero de 2007 (15:15 horas). Pág. 182 a 192.

Disponible en World Wide Web:

<http://www.collegedrinkingprevention.gov/media/Journal/182-DeJong.pdf>