

Los accidentes de tráfico desde el punto de vista de los medios impresos. Guadalajara, México 2011

The Road-Traffic Accidents from the Point of View of the Print Mass Media. Guadalajara, Mexico 2011

Melva Herrera-Godina^{1*}, Ana Méndez-Magaña¹, Teresa M. Torres-López¹,
María Orozco-Valerio¹

¹Centro Universitario de Ciencias de la Salud. Universidad de Guadalajara.

Fecha de recepción: 08/05/2012 – Fecha de aceptación: 15/09/2012

Resumen

Introducción. Los medios de comunicación tienen un papel importante en la Salud Pública al informar a la población. Uno de los temas que más ha cobrado interés en nuestro país son los accidentes de tráfico, por lo que nos interesa analizar el papel de los medios en este problema de salud. **Objetivo.** Analizar el contenido de las notas periodísticas relacionadas con siniestros viales, publicados en abril y mayo de 2011. **Material y métodos.** Es un estudio de análisis de contenido acumulativo que recabó notas periodísticas de tres diarios con distribución en Guadalajara, México; las cuales fueron clasificadas de acuerdo al tipo de nota y posteriormente, para la codificación solamente se consideraron las piezas informativas, con los que se conformaron categorías. **Resultados.** Durante el período se capturaron 196 notas periodísticas, de éstas 112 fueron reportes de evento, 78 piezas informativas, principalmente. De la codificación resultaron tres categorías principales: actores involucrados, causalidad y medidas para la disminución de accidentes. **Conclusión.** Los medios impresos no están siendo aprovechados para ofrecer información a la población sobre medidas preventivas y factores de riesgo, la mayor parte de la notas no exponen las causas de los accidentes de tráfico describen el evento y fincan responsabilidades.

Palabras clave: accidentes de tránsito, prevención de accidentes, artículo de periódico, análisis cualitativo.

Abstract

Background. The media have an important role on Public Health to provide information to the population. In the country, traffic accidents are an important topic, that is the reason for analyze the print media role in the traffic accidents. **Objective.** Analyze the Content of News from Print Media about Road-Traffic Accidents, published between April and May, 2011. **Material and Methods.** It's a Summative Content Analysis that included News Reports of three Newspapers with distribution in Guadalajara, Mexico. Those news reports were classified by the content and then, for the codification only included informative notes, which ones formed category. **Results.** During the period, we captured 196 news reports, of these 112 were reports on crash, 78 informational pieces, principally. From codification resulted three mainly category: stakeholders, causality and actions for reducing accidents. **Conclusions.** The Print Mass Media are being underestimate to provide information about prevention and risks factors, because most of news reports did not expose causes of the Road-Traffic accidents but described the road-traffic accident and they looked for responsibilities.

Key words: traffic accident, accident prevention, newspaper article, qualitative analysis.

Correspondencia: melvaherrera@hotmail.com

Introducción

Los medios de comunicación tienen un papel crucial en la Salud Pública al informar a la población, por lo tanto influyen de manera personal y colectiva modificando la percepción de riesgo y las acciones a seguir. Las publicaciones emitidas por estos medios pueden tener efectos positivos o negativos dependiendo de la posición del público o del emisor de la nota periodística (Brown & Walsh-Childers, 2002). Uno de los temas más comentados en las mismas son los accidentes de tráfico, de los cuales se publican las circunstancias en la que ocurren, los involucrados y responsables, comentarios, medidas y sugerencias de los autoridades para la prevención de los siniestros.

En México, los accidentes son la cuarta causa de mortalidad general y de éstos, los siniestros viales son la primera causa entre las lesiones de etiología externa (INEGI, 2008) El costo de las lesiones, discapacidad y muerte por estos eventos es mayor a 121 mil millones de pesos mexicanos (Ovaciones, 2010). Por lo que, a partir del año 2011 se está implementando la Iniciativa Mexicana de Seguridad Vial (IMESEVI) con la finalidad de disminuir la morbilidad, mortalidad y costos. A través de elementos estratégicos como la medición de los niveles de alcohol en aliento, vigilancia y control policial, auditorías de seguridad vial y capacitación (CEPAJ, 2010) implementados y aplicados inicialmente en cuatro estados de la República Mexicana como Distrito Federal, Jalisco, Nuevo León y Guanajuato; estados con una gran cantidad de vehículos de motor y alta tasa de accidentalidad(CENAPRA, 2012).

Los accidentes de tráfico es un tema que ha sido analizado principalmente desde la mirada epidemiológica internacional y nacional, sin embargo desde el enfoque interpretativo ha sido poco estudiado.

Objetivo

El presente trabajo pretende analizar a este problema de Salud Pública desde el enfoque interpretativo a través del análisis de contenido de los artículos periodísticos de circulación en el Área Metropolitana de Guadalajara, México sobre accidentes de tráfico del período de abril y mayo de 2011.

Material y métodos

El diseño del estudio se realizó con análisis de contenido acumulativo, el cual parte de la identificación de palabras clave antes y durante el análisis del texto. Las palabras clave fueron elegidas por el investigador o como resultado de la revisión de la literatura (Hsiu-Fang & Shannon, 2005).

Contexto

Jalisco, cuya capital es la ciudad de Guadalajara, es uno de los estados de la región occidente del país con las tasas más altas de accidentabilidad y morbilidad a consecuencia de los accidentes, además ocupa el lugar número dos en México. La principal causa de accidentes es el factor humano, 86% en el transporte público y 70% en el transporte privado. (Aguilar-Sinzer, 2010).

El Área Metropolitana de Guadalajara (AMG) está conformada por ocho municipios: Guadalajara, El Salto, Ixtlahuacán de los Membrillos, Juanacatlán, Tlajomulco de Zuñiga, Tlaquepaque, Tonalá y Zapopan, los cuales en su conjunto cuentan con 4.4 millones de habitantes de acuerdo con el Censo de Población y Vivienda 2010, es decir, el AMG concentra al 60% de la población en una superficie de 2734 Km², misma que incrementa la accidentabilidad (INEGI, 2010; INEGI, 2007; Ewing, Schieber & Zegeer, 2003). La cantidad de vehículos en dicha área es de 1.8 millones en 2010, esto se traduce en aproximadamente 381 vehículos por cada mil habitantes (INEGI, 2011).

Durante el período de tiempo de los meses de abril y mayo sucedieron en el estado de Jalisco algunos acontecimientos que explican el contexto en el que aparecen las noticias, tales como el período vacacional de semana santa y pascua, la puesta en marcha de medidas de prevención legal (ley salvavidas¹), de ingeniería (paneles preventivos² y fotoradares³) y educativa (vía + segura⁴) dentro del marco de IMESEVI y aplicación efectiva en el cobro de fotoinfracciones a partir del 5 de mayo de 2011.

Criterios de inclusión

Se incluyeron todas las notas periodísticas que aludían a los accidentes de tráfico de tres periódicos locales (El Informador, Mural y Público) del período de abril y mayo de 2011. Este lapso de tiempo fue elegido por contener una etapa vacacional comprendida del 17 al 30 de abril durante el cual se incrementa la incidencia de siniestros viales; existe un cambio en la infraestructura vial de el AMG con la implementación, período de prueba y aplicación efectiva de fotoradares. Las características de los periódicos incluidos en el presente estudio se detallan a continuación: (Vidal-Bonifaz, 2008)

¹ Medida legislativa enfocada en la vigilancia de conductores que cometan alguna infracción de tráfico y se te tenga la sospecha de manejar bajo el influjo de bebidas alcohólicas o medicamentos psicotrópicos, en caso de confirmar la sospecha se le impone la sanción correspondiente.

² Aparatos digitales con sensores de velocidad que indican la velocidad de vehículos que transitan por el lugar sin ocasionar sanción al conductor que exceda el límite de velocidad

³ Aparatos electrónicos que incluyen una cámara fotográfica con sensor de velocidad cuya finalidad es detectar vehículos a exceso de velocidad para sancionar.

⁴ Programa para la reducción de accidentes de tráfico que implementa el uso de tecnología para detectar exceso de velocidad.

- El informador: Periódico de publicación diaria, gran formato, circulación regional con un tiraje de 187,142 ejemplares por día. Es diario independiente de corte conservador, pertenece al Grupo Informador.
- Mural: Periódico de publicación diaria, formato estándar, circulación multiregional, tiraje de 42,000 ejemplares por día. Es un periódico de derecha, género de información general y pertenece al Grupo Reforma.
- Público: Periódico de publicación diaria, formato estándar, circulación regional, tiraje de 35,000 ejemplares por día. Es un periódico de ideologías de derecha, género de información general, es franquicia del grupo Milenio.

Criterios de exclusión

Se excluyeron aquellos periódicos con ámbito geográfico de cobertura del estado de Jalisco, de acuerdo con lo establecido por el Padrón Nacional de Medios Impresos de la Secretaría de Gobernación (Secretaría de Gobernación, 2012).

Sistema de codificación

La clasificación sobre el tipo de artículo periodístico que se tomó fue la empleada por Yankson et al. (2010), en el cual las cataloga de la siguiente manera:

- Comentario: Artículo sobre accidentes de tránsito, generalmente escrito por algún individuo del público.
- Editorial: Artículo del editor, en el cual expresa su punto de vista.
- Pieza informativa: Informe sobre datos proporcionados por alguna institución pública o privada.
- Reporte del evento: Artículo que da cuenta de un percance vial.

En el análisis cuantitativo inicial se contabilizaron las diferentes notas periodísticas de acuerdo al periódico, y las notas de reporte de evento fueron analizadas considerando el actor vial involucrado y la causa del evento, ambas presentándose en proporciones y frecuencias; estos datos fueron capturados previamente en Microsoft Visual Fox Pro (versión 9.0, Estados Unidos de América) y analizadas en Epi Info para Windows (versión 3.5.3, Atlanta, GA).

Para el análisis cualitativo se consideraron las piezas informativas de las que se analizó el discurso de las instituciones públicas y privadas, esto se hizo por medio de códigos, los cuales se agruparon en subcategorías y categorías, de manera manual. (Saldaña, 2009; Richards, 2009). Se añadieron fragmentos alusivos a cada temática, de los cuales se omite la institución y el nombre de su representante, sustituyendo este último por un pseudónimo. A continuación, se añade un cuadro donde se describen las funciones de cada una de las autoridades con su

respectivo pseudónimo. En las notas textuales se sustituyó el nombre del servidor público por el pseudónimo, mismo que estará subrayado (Cuadro 1).

Pseudónimo	Funciones
Gris	Planear y regular el uso de las comunicaciones terrestres y de los transportes, en el Estado; Planear y regular el uso de las comunicaciones terrestres y de los transportes, en el Estado; actuar en materia de tránsito según las atribuciones que le otorga este artículo; de acuerdo con las disposiciones del artículo 115, de la constitución general de la República, del artículo 36, de la Constitución Política del Estado de Jalisco, y en estricta coordinación con las autoridades municipales; realizar las tareas relativas a la ingeniería del tránsito y al señalamiento de la vialidad en el Estado; otorgar, revocar y modificar de conformidad con lo dispuesto por la Secretaría General de Gobierno, los permisos y concesiones necesario para la explotación de vialidades de jurisdicción estatal, así como ejercer en su caso el derecho de reversión; proponer las políticas y programas relativos a la construcción y mantenimiento de obras de transporte y vialidad.
Morado	Coordinación de los vecinos de la colonia.
Rosa	Fortalecer la integración programática y funcional de los sectores público, social y privado involucrados en la prevención y control de los accidentes, al establecer el programa estatal para la prevención de los accidentes, mediante la coordinación de las instituciones en materia de prevención de accidentes y desastres.
Blanco	Vocero de una institución pública de servicios médicos de urgencia
Café	Representante de la Organización Panamericana de la Salud
Magenta	Jefe del Departamento de Relaciones con Iberoamérica de la Dirección General del Tráfico de España
Beige	Director Operativo Vial de la Secretaría de Vialidad de Tránsito
Negro	Representante de la empresa proveedora de fotoradares

Cuadro 1. Funciones de las autoridades

Resultados

El total de artículos periodísticos reunidos fueron 196. De los cuales, más de la mitad fueron reportes de evento, seguidos de las piezas informativas (Cuadro 2).

Tipo de artículo	El informador (%)	Mural (%)	Público (%)	Total (%)
------------------	-------------------	-----------	-------------	-----------

Comentario	3 (1.5)	2 (1.0)	0 (0.0)	5 (2.6)
Editorial	1 (0.5)	0 (0.0)	0 (0.0)	1 (0.5)
Pieza informativa	25 (12.8)	31 (15.8)	22 (11.2)	78 (39.8)
Reporte de evento	14 (7.1)	73 (37.2)	25 (12.8)	112 (57.1)
Total	43 (21.9)	106 (54.1)	47 (24.0)	196 (100.0)

Cuadro 2. Tipo de artículo periodístico en medios impresos

Los reportes de accidentes de tráfico proporcionaron información sobre los actores involucrados (Cuadro 3).

Actor vial involucrado (n=112)	No	%
Vehículo de motor	56	50.0
Motocicletas	14	12.5
Choque múltiple	10	8.9
Peatón	26	23.2
Ciclista	5	4.5
No especificado	1	0.9
Total	112	100.0

Cuadro 3. Actores viales involucrados en accidentes de tráfico

El mecanismo de ocurrencia más frecuente en los siniestros viales fue la colisión de dos vehículos de motor (66.1%), seguido por la colisión de vehículo de motor con peatones, ciclistas y motociclistas (21.4%), y vehículos de motor volcados (12.5%).

Las causas más frecuentes en accidentes de tráfico fueron el exceso de velocidad, pérdida del control del vehículo y negligencia al conducir. Sin embargo, más de la cuarta parte de los reportes no mencionaron la causa (Cuadro 4).

Causa (n=112)	No	%
Alcohol	6	5.61
Exceso de velocidad	5	4.67
Imprudencia	21	19.63
Enfermedad	1	0.93
Falla mecánica	6	5.61
Sospecha de intencionalidad	1	0.93
No visualiza al peatón o ciclista	2	1.87
Pérdida de control	8	7.48
No menciona la causa	57	53.27
Total	107	100.0

Cuadro 4. Causa que desencadenó el accidente de tráfico en vehículos de motor

Los temas encontrados en el contenido de las piezas informativas fueron actores involucrados, causalidad y medidas que disminuyen los accidentes (Figura 1).

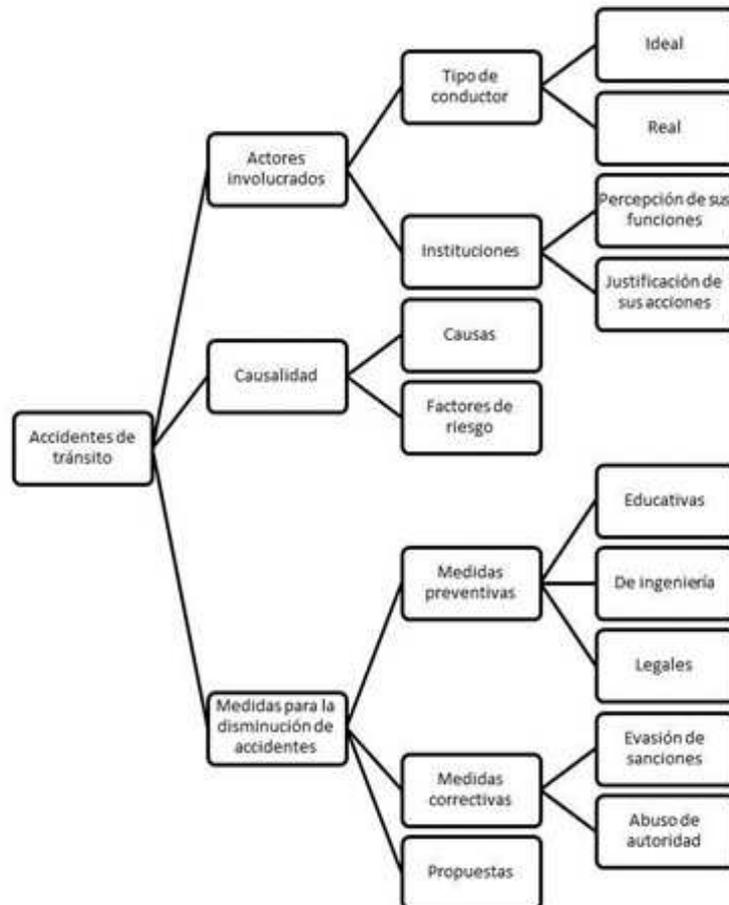


Figura 1. Familia de códigos

Actores involucrados

Las piezas informativas de los meses de abril y mayo mencionaron a dos grupos de actores: instituciones gubernamentales y no gubernamentales (Universidad de Guadalajara, Instituto Tecnológico de Estudios Superiores de Occidente) y conductores de vehículo de motor.

Los representantes de instituciones gubernamentales describieron sus funciones con respecto a los accidentes de tránsito desde una postura paternalista, es decir, sus actividades van orientadas a alertar a la población, dar consejos, crear conciencia, sensibilizar y llamar la atención a la población, así como perdonar sus faltas al reglamento de tránsito. Por otro lado, las autoridades reconocieron que sus objetivos y metas estaban dirigidas a organizar y controlar las

medidas para disminuir la incidencia de accidentes de tráfico a través de la prevención, promoción de la seguridad, disminución de la corrupción, fomento a la cultura de respeto y aplicación de intervenciones. Destacaron que las multas no tienen un propósito recaudatorio sino que éstas generen cambios en la actuación de los usuarios de la vía pública:

“Sin embargo, el titular del Secretaría de Vialidad y Transporte, Gris, advirtió ayer que no hay intenciones recaudatorias, y que el objetivo es que se reduzcan sustancialmente los accidentes”. (Público, 30 de Abril de 2011).

A su vez, los representantes de las instituciones públicas se reconocieron incompetentes e insuficientes en el cumplimiento de sus funciones debido a la falta de personal, indefinición de competencias institucionales y justificaron sus deficiencias por considerarlas “políticamente incorrectas”, en circunstancias como regulación y cancelación de obras viales. Por otro lado, los representantes de instituciones no gubernamentales adoptaron una postura crítica acerca de las funciones y proyectos llevados a cabo por organismos públicos, resaltaron las deficiencias legislativas y de infraestructura que limiten la incidencia de siniestros viales: .

Gris: “Las vías alternas planteadas... no son las mejores, pero no nos toca a nosotros ni calificarla, ni exhibirla, simplemente colaborar. ¿Qué se está haciendo? Con los datos que les estamos dando hacemos recomendaciones [a las autoridades tapatías⁵], pero no los podemos obligar, nosotros recomendamos que pongan mejor señalización de las rutas alternas, pero ¿cómo los obligo?, ¿les cancelo la obra...? Eso sería políticamente incorrecto”. (Público, 29 de abril de 2011).

Las autoridades por sí mismas no se conciben como agentes de cambio para la disminución de accidentes de tránsito, sino que responsabilizan a la población y asumen que de ésta depende el cambio.

“Aunque Gris atribuyó gran parte de la responsabilidad de reducir el problema a la voluntad de los ciudadanos, la queja de los vecinos, además de la falta de respeto de los automovilistas hacia las normas, es la permisividad de la Secretaría de Vialidad y Tránsito, que pese a que patrulla las calles aledañas no multa a los autos ni los retira, según ha expuesto reiteradamente Morado” (Público, 08 de mayo de 2011).

Los representantes de las instituciones públicas proporcionan dos perfiles de conductor: el conductor ideal y el real. El primero, debería contar con actitudes de mesura, prudencia, autocuidado, autoprotección, autorregulación, sentido común y conciencia, acompañado de su

⁵ Burocracia perteneciente a la ciudad de Guadalajara, México.

habilidad al manejar. Al conductor real, las autoridades lo conciben como alguien que desconoce el significado de los señalamientos viales, tiene una pobre cultura vial y además se queja del comportamiento de los agentes viales⁶.

Tinto: "Ir a velocidades adecuadas, en cualquier tramo, permite tener el control del vehículo en todo momento; el conducir consciente con todos los sentidos, la persona íntegra sin haber tomado una sola gota de alcohol también disminuye riesgos; sobre todo, la prudencia, la precaución, la pericia al manejar, el sentido común y respetar el límite de velocidad". (Público, 19 de abril de 2011)

Gris: "Por falta de información o cultura vial, los automovilistas hacen caso omiso de la cuadrícula pintada en el pavimento... Sin embargo, al ser ignorado el balizamiento por los automovilistas, parece sólo tener una función decorativa, ya que persiste el problema vial". (Mural, 16 de abril de 2011.)

Causalidad

En la causalidad de los accidentes de tráfico, los representantes de las instituciones públicas consideraron al individuo como el principal causante de los accidentes de tránsito debido a las actitudes y negligencias del mismo a la hora de conducir. Los representantes de las instituciones públicas refieren al individuo y al ambiente como factores de riesgo.

Blanco estimó que hasta 90 por ciento de los accidentes que tuvieron consecuencias fatales pudo evitarse, ya que el descuido y la imprudencia suele ser el principal enemigo de los vacacionistas (Público, 26 de abril de 2011).

Medidas para la disminución de los accidentes de tránsito

Dentro de este tema se ubican tres categorías: medidas preventivas, medidas correctivas y propuestas hechas por instituciones gubernamentales y no gubernamentales.

Las medidas preventivas se pueden clasificar de acuerdo a su naturaleza como educativa, legal y obras de ingeniería. Las medidas educativas recomendadas por los representantes de las instituciones gubernamentales son: usar el cinturón de seguridad, viajar en la cabina de las

⁶ En México, los agentes viales y los policías son diferentes corporaciones gubernamentales y atienden asuntos diferentes, en el caso de los primeros sólo se dedican a la vigilancia y regulación de la vía pública, y los segundos atienden el orden público.

camionetas, realizar revisión mecánica del automóvil, guardar la distancia prudente, campañas de promoción del uso del cinturón y reducción de velocidad, modificación de la prueba de manejo, capacitación a operadores del transporte público, campañas de sensibilización y educación vial para la reducción de accidentes, difundir información sobre el riesgo de conducir bajo el influjo del alcohol y promoción del uso de sistemas de sujeción infantil.

“Tinto insistió en que la alta velocidad e incurrir en conductas de riesgo, tales como ingerir bebidas embriagantes antes de ponerse al volante son factores que también impactan en la estadística”. (Público, 03 de mayo de 2011)

En las medidas legislativas se implementan la medición de los niveles de alcohol en aliento, prohibición de la venta de alcohol a menores, reformas complementarias a la ley salvavidas y aplicación de foto-infracción.

Café y Magenta: “En las estrategias para reducir accidentes, uno de los factores importantes es la aplicación efectiva de las leyes, así como endurecer las sanciones como un medio persuasivo...” (El Informador, 17 de mayo de 2011)

Finalmente, las medidas preventivas en obras de ingeniería utilizadas fueron: mejor señalización enfocada a la protección de ciclistas y peatones, utilización de paneles preventivos y fotoradares, mantenimiento de carreteras federales, reubicación de cobro de peaje, instalación de vialetas luminosas⁷ y construcción de puente peatonal.

Gris: “Los paneles preventivos, pese a contar con radar, no emiten multas, “es una especie de advertencia para generar conciencia y manejar de manera más segura” (El Informador, 08 de abril de 2011).

Medidas correctivas

Las medidas correctivas mencionadas en el período fueron las foto-infracciones debido a la utilización de fotoradares en distintos puntos de el AMG, se hace mención, en menor medida, de la cancelación de contratos de subrogación de transporte público y apercibimientos (amonestación sin repercusiones económicas ni legales). De estas medidas, las instituciones gubernamentales mencionan que su utilización es con fines de disminución de siniestros viales; sin embargo, en el discurso de éstas, se mencionan los recursos económicos que deja la aplicación de estos aparatos electrónicos e incluso hacen hincapié en su mayor eficiencia en comparación a los agentes viales.

⁷ Señales reflejantes colocadas en el pavimento que delimitan los carriles.

Beige: “Si el trabajo se midiera por la cantidad de multas que levantan los agentes saldrían reprobados. No infraccionamos ni al 30% de lo que podríamos. El sexenio pasado, el trabajo lo medían por la cantidad de infracciones... ahora no, ahora es ésta tu zona, ya no quiero que haya accidentes” (Mural, 30 de mayo de 2011).

La evasión de sanciones es una subcategoría de este apartado, en ésta se hace mención de los medios utilizados por los conductores para evadir las medidas correctivas, tales como el uso de cubiertas plásticas colocadas sobre las matrículas de los vehículos con la finalidad de hacerlas menos visibles, spray y sobornos. Estas últimas empleadas como recurso cuando no se cuenta con medios tecnológicos de vigilancia y detección de infractores al reglamento de tránsito.

Negro: “La recomendación es que ya no busque aparatos para evadir la fotoinfracción y pise el freno, es decir, respete la velocidad marcada para no ser multado” (Mural, 17 de abril de 2011).

Otra subcategoría encontrada es el abuso de autoridad de los agentes viales mediante el cobro excesivo de multas basado en un reglamento alterado que sumado al desconocimiento de los ciudadanos y las presiones que el propio agente hace para recibir el soborno, genera molestias en los ciudadanos.

Beige: “Esto se da por desconocimiento de la ley”, “El que da dinero es por ignorancia”. (Mural, 24 de mayo de 2011).

Propuestas hechas por los representantes de las instituciones públicas

Las propuestas hechas por los representantes de las diferentes instituciones tienen la finalidad de prevenir o reducir los siniestros viales, éstas van dirigidas principalmente al incremento de sanciones económicas y/o pérdida de la libertad. Existen otras aportaciones dirigidas a la modificación de leyes, disposición de fotoradares e implementación de programas educativos para la conducción de vehículos de transporte público. Un contraste en las aportaciones es la visualización del otorgamiento de la licencia de conducir como un privilegio sólo para los conductores que tienen la cualidad de la conciencia.

Gris: “Manifestó que una forma de endurecer las sanciones para los automovilistas reincidentes en las multas de tránsito sería a través de una modificación en la ley, con el objetivo de establecer un sistema de puntos en la licencia de conducir, que se le van restando y al llegar a un límite se le revoca el documento al conductor” (El Informador, 27 de mayo de 2011).

Discusión y conclusiones

Los tres periódicos incluidos señalan tener ideología de derecha, sin embargo muestran diferencias en la forma en cómo publican sus notas periodísticas, por mencionar algunos ejemplos: los diarios de El Público y El Informador carecen de señalamientos contra los burócratas por abuso de autoridad no así con el Mural; en las medidas preventivas, sólo El Informador proporciona acciones dirigidas a factores de riesgo en relación al individuo, vehículo y ambiente; El Público define el modelo ideal de conductor mientras que el Mural caracteriza al conductor real.

Los siniestros viales con mayor frecuencia reportados en los diferentes periódicos analizados son las colisiones de vehículo de motor, y en segundo lugar, el arrollar a peatones, ciclistas o motociclistas. Estas cifras coinciden con las proporcionadas por el Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes (CENAPRA) en donde estos eventos son la primera y tercera causa externa de mortalidad a nivel nacional, en cambio, en el estado de Jalisco ocupan la primera y segunda posición (CENAPRA, 2006).¹⁷ Por otro lado, el Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática (INEGI) proporciona una clasificación diferente a la presentada por CENAPRA donde se conjunta la morbilidad y mortalidad de todos los actores viales, es así que las colisiones de vehículos de motor continúa ocupando en primer lugar en la ocurrencia, seguido de las colisiones de motociclista, y a continuación la colisión de vehículo de motor y peatón (INEGI, 2011).

Otro hallazgo encontrado en la revisión es el señalamiento a los badenes como factor de riesgo en la ocurrencia de accidentes de tráfico, contrario a lo publicado en otros artículos, en donde este elemento de la infraestructura es un factor que disminuye la accidentabilidad (Kim, Ulfarsson, Shankar & Mannering, 2010; Tester, Rutherford, Wald & Rutherford, 2004). Cuando los medios impresos emplean estos términos en la publicación de sus notas ocasionan una perspectiva y conocimiento erróneo. Estas acciones alteran la percepción de los lectores en relación a la vulnerabilidad de los peatones y a la capacidad de prevenir estos acontecimientos (Scheufele & Tewsbury, 2007).

En relación a la casualidad del evento, el cuadro anterior resalta al factor humano como el principal responsable del 65.9% de los siniestros ocurridos en Jalisco durante el 2010. Lo cual coincide con los hallazgos encontrados en las piezas informativas. Al respecto, Coleman y Perlmutter (Coleman & Perlmutter, 2004) establecen una clasificación en cuanto a la estructura en la forma en cómo se presenta la nota, catalogándolas como temática o episódicas. La primera, se enfocan a panoramas amplios en los cuales se busca sentar responsabilidades en factores sociales, y la segunda, se centran en el evento asignándole la responsabilidad al individuo. Por lo tanto, las piezas informativas y los reportes de evento de los diferentes

periódicos tienden a ser de tipo episódico, careciendo de elementos alusivos a la Salud Pública (Connor & Wesolowski, 2004; Beullens, Roe & Van den Bulck, 2008). Así mismo, estos artículos periodísticos denotan aspectos relacionados con la culpabilidad y/o responsabilidad sin darle importancia en hacer notar las causas, por lo que se pierde la oportunidad para promover medidas preventivas (Connor & Wesolowski, 2004; Beullens, Roe & Van den Bulck, 2008; Rosales & Stallones, 2008). En otro estudio, el análisis de medios impresos tiene la finalidad de detectar factores de riesgo que en el caso de los periódicos seleccionados, más de la mitad de los reportes de evento no especifican la causa del evento (Heng & Vasu, 2010).

Los periódicos muestran diferencias en las notas periodísticas difundidas, El Informador reproduce en sus noticias un enfoque multicausal de los accidentes de tráfico, al contrario de lo divulgado por Público que muestra una tendencia unicausal, es decir, muestran al individuo como el actor responsable de la ocurrencia de los siniestros (Haddon, 1968).

Las medidas para la disminución de accidentes que sobresalen en los medios impresos son las de tipo punitivo hacia conductores de vehículo de motor según establecen las autoridades. Por otro lado, una especialista en el tema subraya que no sólo debería sancionarse a los conductores sino a todos los actores de la vía pública que infrinjan el Reglamento de Tránsito (Híjar, 2012).

Ante el endurecimiento de las sanciones, los ciudadanos buscan artículos tecnológicos para evitar ser sancionados, sin embargo las autoridades ya están trabajando en reformas a la ley para poder castigar a los individuos que infrinjan y evadan las normas de tránsito. Esto es una contradicción entre lo expuesto en los medios de comunicación sobre esta problemática y las acciones seguidas por los funcionarios, ya que por un lado declaran en que sus fines no son recaudatorios pero insisten en el incremento de las multas.

Las fortalezas del trabajo son el análisis de los accidentes de tráfico a partir de las piezas informativas desde la voz de los funcionarios públicos y lo reportado por el propio periódico, y la posibilidad de ser aplicado en otros lugares y/o contextos para apoyar la construcción del diagnóstico situacional. La limitación de este trabajo es la no inclusión de diarios de ámbito geográfico de cobertura de sólo el AMG.

En conclusión a los hallazgos encontrados sugerimos a los medios impresos divulguen las notas no sólo con el afán de informar sino de formar una cultura de la prevención y educación vial; y a las autoridades tomar en consideración las características de la población a quien van dirigidos estos mensajes.

Referencias

- Aguilar-Sinzer, J. (2010). La situación actual de los accidentes en el mundo. *Gac Med Méx*, 146(6), 384-338.
- Beullens, K., Roe, K., & Van den Bulck, J. (2008). Television news' coverage of motor-vehicle crashes. *J Safety Res* 39(5), 547-553.
- Brown, J., & Walsh-Childers, K. (2002). Effects of Media on Personal and Public Health. In J. Bryan & D. Zillmann (Eds.), *Media Effects: Advances in Theory and Research* (2 ed.). New Jersey: Laurence Erlbaum Associates.
- CENAPRA. (2006). Diez principales causas de defunción por causa externa (lista mexicana). D.F.: Secretaría de Salud.
- CENAPRA. (2012). La memoria de IMESEVI. Esto no es un accidente. Retrieved 20 de agosto, 2012, from <http://www.cenapra.salud.gob.mx/Default.html>
- CEPAJ. (2010). IMESEVI. Componentes Retrieved 20 de agosto, 2012, from http://www.jalisco.gob.mx/wps/portal!/ut/p/c5/04_SB8K8xLLM9MSSzPy8xBz9CP0os3gzb2djr1AXEwN_UxcnA08jf1dzP9cwAyMjA6B8pFm8T4iPh7FXkJGBf5iXs4FRml-5pbllsKGBvzEB3eEg_DrB8kb4ACOBhB5HDYEO5ro-3nk56bqF-RGGGQpCsCADMMqiQ!/dl3/d3/L2dJQSEvUUt3QS9ZQnZ3LzZfNktDM0pVRDQwOFRMQTBJMjRWR044R0hFVTE!/?WCM_GLOBAL_CONTEXT=/wps/wcm/connect/portaljalisco2009/contenidos/organismos+publicos/cepaj/tema2/pj_conttema2_3cepaj
- Coleman, R., & Perlmutter, D. (2004). Bullets as bacteria. Television news magazines use of public health model for reporting violence. *Journalism*, 6(1), 24-42.
- Connor, S., & Wesolowski, K. (2004). Newspaper framing of fatal motor vehicle crashes in four Midwestern cities in the United States, 1999-2000. *Inj Prev* 10, 149-153.
- Ewing, R., Schieber, R., & Zegeer, C. (2003). Urban Sprawl as Risk in Motor Vehicle Occupant and Pedestrian Fatalities. *Am J Public Health* 93(9), 1041-1045.
- Gobernación, S. d. (2012). Padrón Nacional de Medios Impresos Retrieved 19 de septiembre, 2012, from <http://pnmi.segob.gob.mx/>
- Haddon, W. (1968). The Changing Approach to the Epidemiology Prevention, and Amelioration of Trauma: The Transition to Approaches Etiologically rather than Descriptively Based. *Am J Public Health* 58(8), 1431-1438.

- Heng, K., & Vasu, A. (2010). Newspaper media reporting of motor vehicle crashes in Singapore: an opportunity lost for injury prevention education? . *Eur J Emerg Med* 7(3), 173-176.
- Híjar, M. (2012). El cumplimiento de la ley: un reto para México. *Boletín de la Red de Investigación en Lesiones causadas por el tránsito (RTIRN)*, Junio-julio, 5-6.
- Hsiu-Fang, H., & Shannon, S. (2005). Three approaches to Qualitative Content Analysis. *Qual Health Res*, 15(9), 1277-1288.
- INEGI. (2007). *Delimitación de las zonas metropolitanas de México 2005*. D.F.: INEGI.
- INEGI. (2008). *Estadísticas sociodemográficas 2007 (1 ed.)*. Aguascalientes: INEGI.
- INEGI (2010) *Censo de Población y Vivienda 2010*. Retrieved 13 de septiembre, 2012, from: http://www.inegi.org.mx/lib/olap/consulta/general_ver4/MDXQueryDatos.asp?#Regreso&c=27770
- INEGI. (2011). *Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas* Retrieved 15 de mayo, 2012, from <http://www.inegi.org.mx/sistemas/olap/proyectos/bd/consulta.asp?p=14744&s=est&cl=4>
- INEGI. (2011). *Vehículos de motor registrados en circulación* Retrieved 13 de septiembre, 2012, from <http://www.inegi.org.mx/sistemas/olap/proyectos/bd/consulta.asp?p=14745&c=23717&s=est&cl=4#>
- Kim, J., Ulfarsson, F., Shankar, N., & Mannering, L. (2010). A note on modeling pedestrian-injury severity in motor-vehicle crashes with the mixed logit model. *Accid Anal Prev*, 42, 1751-1758.
- Ovaciones. (2010). *Cuestan accidentes viales 121 mmdp al año: CENAPRA* Retrieved 11 de junio, 2011, from http://www.cenapra.salud.gob.mx/interior/Prensa/Prensa_2010/2_Ovaciones_2010_06_15.pdf
- Richards, L. (2009). Coding. In L. Richards (Ed.), *Handling Qualitative Data*. California SAGE.
- Rosales, M., & Stallones, L. (2008). Coverage of motor vehicle crashes with injuries in U.S. newspapers, 1999-2002. *J Safety Res*, 39(5), 477-482.

- Saldaña, J. (2009). An introduction to Codes and Coding. In J. Saldaña (Ed.), *The Coding Manual for Qualitative Researchers*. (1 ed.). California: SAGE.
- Scheufele, D., & Tewsbury, D. (2007). Framing, Agenda Setting, and Priming: The Evolution of Three Media Effects Models. *Journal of Communication*, 57, 9-20.
- Tester, M., Rutherford, W., Wald, Z., & Rutherford, W. (2004). A matched case-control study evaluating the effectiveness of speed humps in reducing child pedestrian injuries. *Am J Public Health*, 94(4), 646-649.
- Vidal-Bonifaz, F. (2008). *Los dueños del cuarto poder* (1 ed.). D.F.: Planeta.
- Yankson, I., Browne, E., Tagbor, H., Donkor, P., Quansah, R., Asare, G., Ebel, B. (2010). Reporting on road traffic injury: content analysis of injuries and prevention opportunities in Ghanaian newspapers. *Injury Prevention*, 16, 194-197. doi: 10.1136/ip2009.024174