

TURISMO Y TRANSITO

Apego a las normas viales de turistas nacionales y extranjeros

Maximiliano Korstanje*
École Supérieure Vatel
Buenos Aires - Argentina

Resumen: Existe en el imaginario colectivo la idea de que los argentinos tienen una tendencia cultural inherente a no cumplir con las normas. Incluso, algunos académicos de fama internacional han validado esa hipótesis. El siguiente trabajo pone en duda dicha afirmación tomando como referente el ámbito del turismo y la relación que cierto grupo de turistas tienen con las normas de tránsito.

PALABRAS CLAVE: anomia, argentinos, turismo, tránsito.

Abstract: *Tourism and Traffic. A Case Study of the Traffic Rules Follow-up on Domestic and Foreigners Tourists. There is around the collective imaginary the idea that the Argentineans have an inherent cultural tendency not to fulfilling norms. Even, some academics of international fame have validated this hypothesis. The following work questions this statement taking into account the tourist environment and the relation of certain tourist groups with the traffic norms.*

KEY WORDS: anomie, Argentineans, tourism, traffic.

INTRODUCCIÓN

El 20 de Junio de 2007, el periódico argentino La Nación publicaba una nota titulada "Mueren 21 personas por día en accidentes de tránsito en el país: según algunas ONG la tendencia crece. Para ese mismo año de publicación se estimaba fallecidas a 3.159 personas en rutas, calles y avenidas. Según la nota, alarmado por la situación el presidente del país decretó a 2007 el año de la seguridad vial.

Según datos del Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INDEC) de Argentina se estima que por año hay aproximadamente un total de 3.000 muertos y entre 58.000 y 60.000 heridos producto de accidentes de tránsito. Como se observa en el Cuadro 1, en 2001 se registraron 3.796 muertos y 58.530 heridos; al año siguiente las cifras bajan a unos 3.178 muertos y 53.527 heridos; y en 2003 se mantienen en 3.124 muertos y 56.669 heridos. Sin embargo, para 2004 el número sube a 3.505 muertos y 64.707 heridos; y en 2005 la cifra de muertos se mantiene relativamente constante en 3.443, aunque la de heridos sube notablemente alcanzando un pico de 73.066.

* Licenciado en Turismo por la Universidad de Morón (Argentina) y Candidato a Doctor en Psicología Social por la Universidad Argentina John F. Kennedy. En la actualidad se desempeña como profesor en La Escuela Internacional de Hotelería y Administración Turística VATEL (École Supérieure Vatel), Buenos Aires, Argentina. E-mail: maxikorstanje@hotmail.com.

Cuadro 1 – Muertos y Heridos Argentina.

Año	Muertos	Heridos
2001	3796	58530
2002	3178	53527
2003	3124	56669
2004	3505	64707
2005	3443	73066

Fuente: Muertos y Heridos en Accidentes de Tránsito. Indec – Ministerio de Justicia y Derechos humanos, Buenos Aires.

Si se desagrega la información por ciudades, se observa que la mayor cantidad de muertos y heridos se ubican en los centros urbanos densamente poblados como Provincia de Buenos Aires, Mendoza, Córdoba, ciudad de Buenos Aires etc. Si se comparan diferentes ciudades para el año 2005 y se suman heridos y muertos se obtiene el ranking por ciudades que se observa en el Cuadro 2.

Cuadro 2 – Muertos y Heridos por ciudad - 2005

Ciudad	Muertos	Heridos	Total
Pcia Buenos Aires	1033	20549	21582
Buenos Aires	107	10141	10248
Córdoba	395	8050	8445
Mendoza	178	6801	6979
Tucumán	125	2340	2465
Entre Ríos	154	1573	1727
Formosa	41	1573	1614
Salta	88	1488	1576
Neuquén	42	1019	1061
La Rioja	38	835	873
Chaco	102	730	832
Santiago. Estero	64	671	735
San Juan	101	614	715
Catamarca	34	661	695
Corrientes	112	574	686
Misiones	152	497	649
Jujuy	88	540	628
San Luís	40	547	587
Río Negro	55	357	412
La Pampa	45	288	333
Chubut	14	265	279
Santa Cruz	42	172	214
Tierra del Fuego	6	52	58

Fuente: Muertos y Heridos por ciudad. Elaboración propia. Indec – Ministerio de Justicia y Derechos humanos, Buenos Aires.

La lista de heridos y muertos por provincia está encabezada por Buenos Aires, a la que le sigue ocupando, el segundo lugar, la Ciudad Autónoma de Buenos Aires; Córdoba, Mendoza y Tucumán ocupan el tercer lugar. En las últimas posiciones se encuentran las provincias patagónicas de Chubut, Santa Cruz y Tierra del Fuego.

Si se considera al turismo como una actividad económico-social característica de los grupos urbanos y se avala la idea que aquellas ciudades densamente pobladas tienen más accidentes de tráfico, entonces surgen algunos interrogantes por lo menos interesantes que ameritan una respuesta: ¿es realmente la educación vial un tema cultural?; ¿qué comparación puede hacerse de la forma de manejo de los turistas con residencia en Argentina en relación a quienes residen en el extranjero?; ¿de dónde provienen los turistas que mayor cantidad de infracciones viales registran?.

Para abordar coherentemente a todas estas preguntas se decidió tomar como unidad de análisis a una conocida rentadora de autos en Argentina, a la cual se llamará *Vehicle Plus* con el fin de proteger su identidad. La hipótesis principal de la cual se parte es que los turistas argentinos se ven involucrados en mayor cantidad de infracciones de tránsito en relación a los turistas con residencia en el extranjero.

Las variables utilizadas fueron *sucursal de arriendo de la unidad, número de contrato legal, fecha de la infracción, monto de la infracción, origen de la licencia de conducir del arrendatario, concepto de la infracción, y si la misma fue cobrada o rechazada por el conductor.*

Como metodología se utilizó el diseño experimental, mientras que la muestra fue construida por azar con 400 casos de infracciones registradas a rentadoras. Además, se complementó el estudio con entrevistas dirigidas a los empleados encargados del cobro de dichas infracciones. Como fuentes de trabajo se han utilizado los archivos de la empresa en relación a: multas cobradas y no cobradas a clientes de los años 2006 y 2007 (volúmenes III, IV, V, VI y VII).

El objetivo que se persigue es el siguiente: a) establecer una comparación entre la forma de manejo de turistas con residencia en el extranjero con respecto a aquellos que residen en Argentina; b) establecer por país de residencia cuales son las multas o infracciones más comunes; c) observar el apego a las normas viales de ambos grupos; y d) establecer un modelo empírico para el estudio del problema de manera que pueda ser abordado por otros investigadores en un futuro próximo.

Cabe aclarar que los resultados del trabajo deben ser comprendidos dentro de la unidad de análisis fijada; cualquier tipo de extrapolación o conjetura por fuera de los datos recolectados deberá ser justificada con nuevo material empírico. En otras palabras, los hallazgos realizados son sólo válidos para *Vehicle Plus Rent-a-Car*.

Previo a la introducción al tema específico de la investigación se hace necesaria una referencia al tema de la anomia para luego continuar específicamente con los resultados del estudio.

LA NORMA Y EL DESVÍO

El término *anomia* deriva del griego que significa la ausencia de normas. La palabra tiene muchos siglos de tratamiento en la historia humana, para ser más exactos veinticinco (Greca de Prado s/f).

Emile Durkheim fue uno de los primeros sociólogos europeos del siglo XIX que se ocuparon de analizar la relación entre las normas y los individuos. Con sus aciertos y sus desaciertos, el autor consideraba que existían hechos externos a los individuos que lo condicionaban en el desempeño de su rol (Giddens 1971). En sus dos obras *La división del Trabajo Social y el Suicidio*, Durkheim hace expresa mención al rol de la anomia como elemento *patológico* en la formación de la estructura social. En este sentido, el sociólogo francés entiende por anomia a la ausencia total o parcial de normas en un grupo o en una sociedad (Durkheim 2004a; Durkheim 2004b).

Básicamente, el acercamiento que las ciencias sociales han tenido con respecto al tema versa sobre dos canales (en ciertos casos antagónicos):

A- En primera instancia se ubican aquellos quienes sostienen que el hombre (producto de la sociedad) obedece a la normativa acorde al grado de complejidad de la estructura. En otras palabras, a mayor complejidad en la comunicación o la "solidaridad" mayor es el desvío. Como parte de la estructura el hombre no puede manipular las normas) Mclver y Riesman 1950; Merton 1964:170; Lander 1956).

B- En segunda se ubican aquellos cuyos exponentes afirman que el grado de complejidad no influye en el actor a la hora de decidir si opta por una norma u otra, sino más bien la propia evaluación (subjetiva) de los riesgos y beneficios. Para estos autores, el hombre cumple o rompe las normas acorde a su propia conveniencia (Malinowski 1985; Turner 1999; Garfinke; 2006; Sudnow 1965; Perrow 1984).

Peter Waldmann se encuentra en la misma línea y es otro autor de renombre que se ha ocupado del tema. En este caso, el problema adquiere un matiz diferente ya que el investigador se ocupa de analizar, entre otras cosas, precisamente el vínculo que existe entre la falta de normas y la sociedad argentina.

En *Argentina un caso de anomía*, Waldmann hace referencia a la excesiva normativa existente en el país la cual a su juicio no se respeta, creando así un código derivado informal de quebrar la norma. De esta forma se genera un sentimiento colectivo (auto-perceptivo) de los propios argentinos como anómicos que finalmente termina legitimando la desviación social (Waldmann 2003). De todas formas, aunque su obra se torne útil e interesante para extraer algunos modelos abstractos, Waldmann no provee ningún dato cierto que certifique en primera instancia que existe un caso de anomia en la sociedad argentina más allá del imaginario colectivo; en segundo lugar tampoco provee indicadores cuantitativos que permitan diagnosticar el grado de anomía en esta sociedad.

Lógicamente existen mecanismos o elementos que se transmiten dentro de los medios masivos de comunicación y que llevan a una auto-percepción de anomia, ya sea por la prensa escrita u oral (Morley 1996; Greca de Prado s/f). Sin embargo, esa percepción colectiva no necesariamente obedece a un caso real, y si lo hiciera tampoco existen datos claros y contundentes que marquen la línea liminar entre lo que es orden de normas y anomia (leve o aguda). Haciendo referencia al turismo como objeto de estudio cabe preguntarse entonces ¿cuál es la relación que existe entre turistas (foráneos) y las normas de la población receptora?

Existen referencias que apuntan a la cantidad de crímenes y robos a turistas en los Estados Unidos. A mayor cantidad de delitos en una ciudad menor es el flujo turístico (Fisher 1993; Marshall 1994; Shine 1994). Así, surge una tendencia dentro del turismo que valora la seguridad como recurso necesario para la concreción de la actividad y la protección de los turistas (Pacyniak 1993; Gatty 1994). Mediante un método estadístico William Pelfrey demostró que no existe una correlación cierta entre turistas y crímenes o delitos; empero que es posible, que aumenten los delitos relacionados con la propiedad en aquellos lugares donde arriban grandes flujos de turistas. (Pelfrey 1998). La conclusión, si bien parcial de este tipo de estudios, apunta al turista como víctima de los delitos. Establecer una relación entre los flujos turísticos y la observancia de las normas no es tarea sencilla ya que en ocasiones la dinámica se da de manera contraria; son los propios turistas quienes en calidad de tal asumen comportamientos desviados en cuanto a las reglas de la población receptora.

En las sociedades de tipo industrial existe una lógica destinada al trabajo y al ahorro; los individuos están sujetos a diversas normas orientadas a la producción. Esta lógica moldea y modifica las prácticas sociales individuales. Sin embargo, llegado el tiempo de descanso, los individuos tienen la necesidad de desplazarse geográficamente para desembarazarse de su mundo cotidiano y, con él, de las normas que siguen diariamente en su entorno; surge aquí la lógica del turismo en su máxima expresión.

En este sentido, el turista se encuentra en una sociedad que le es extraña y en la cual se comporta de manera diferente a la forma que lo haría en su propio hogar o ámbito residencial.

Así, se suscita toda una reformulación en las prácticas de los foráneos, hecho que genera no pocos conflictos entre los actores involucrados (Hiernaux 2000; Krippendorf 2003; Cofré 2007).

Uno de los primeros estudios que cuestionó las bondades del turismo y la incapacidad que tenían los turistas para respetar las normas de las sociedades anfitrionas fue *The Golden Hordes* de John Turner y Louis Ash. El libro argumenta que el turismo es una actividad propia de los centros capitalistas. Para los autores el turismo de masas se transforma en una especie de horda invasora que consume y exprime los recursos originarios de las poblaciones periféricas (Turner y Ash 1975).

A este trabajo le siguieron otros pero por una cuestión de espacio no se puede citar a todos. Un que adquirió gran importancia es el de Emmanuel De Kadt titulado *Turismo: ¿pasaporte al desarrollo?* donde cuestiona desde un punto de vista historiográfico las relaciones entre turistas y residentes. Entre las consecuencias no deseadas que trae consigo la actividad turística se encuentra la falta de apego por parte del turista a las normas vigentes en la sociedad receptora. Sin embargo, este fenómeno no es inherente a la actividad en sí, sino que corresponde al encuentro entre dos culturas que históricamente han estado en relación de servilismo y dominación (De Kadt 1991).

Ascanio ha escrito, en este sentido, sobre la necesidad de investigar los procesos de encuentro entre turistas y residentes como las percepciones que uno y otros construyen de sí mismo y de los otros, como así también las relaciones entre normas, valores culturales y las pautas tradicionales. Los flujos de turistas en ciertas circunstancias modifican las normas sociales de los países receptores (Ascanio 2003; Santana 1994).

Los sistemas sociales generan diversas prohibiciones para los residentes locales pero paradójicamente se las permiten a los turistas. Surge así una tensión estructural entre las normas locales y las propias pautas de conducta de los visitantes. Generalmente este tipo de desvíos están relacionados con el sexo, la prostitución y las drogas peligrosas.

En efecto, pocos estudios empíricos han focalizado sobre el turista como agente capaz, no sólo de omitir las normas locales, sino de transgredirlas conscientemente. Esto genera de cierta manera una relación ambigua entre la cultura del turista y ciertos aspectos marginales de la cultura receptora (Hershatter 1999; Ryan y Hall 2000; Karseboom 2003; Clift y Carter 2003; Aramberri 2005; Uriely y Belhassen 2006).

La relación entre el turismo y el desvío social se torna compleja, complicada y ambivalente y, en lo que a las normas viales respecta, luego de una larga búsqueda bibliográfica no se han podido encontrar antecedentes de un estudio que apunte al respeto que tienen los turistas por

las mismas. Cabe entonces focalizar la cuestión en el papel simbólico que el automóvil cumple en las sociedades occidentales modernas.

Edgar Morín es uno de los autores que se ocupó de estudiar en profundidad el significado que el automóvil tiene para quienes forman parte de las sociedades occidentales. Para este autor, el coche presupone un nivel de comodidad y utilidad ya que ahorra esfuerzos para desplazarse a grandes distancias. No obstante, en los centros urbanos el uso de este tipo de tecnologías produce el efecto inverso a saber embotellamientos, velocidad reducida y problemas en los estacionamientos.

Según Morín (1995) el automóvil tiene una función simbólico-sexual ligada a la función maternal en la vida del hombre. Estas necesidades de proyectar el cuidado materno en el coche está vinculada a procesos muy profundos los cuales van desde protección e inseguridad hasta el aumento en la autoestima por medio de la seducción y la autoafirmación.

El deseo del automóvil corresponde a una necesidad profunda. La inversión material que se dedica para poseerlo es significativa: las personas y familias que no disponen más que de débiles recursos pecuniarios se arriesgan a comprar un coche y se lanzan a una operación de crédito que gravará su presupuesto durante varios años ... el coche no es un ídolo, es un genio que posee el ser y no es un genio malo... Hoy, el automovilista al volante de su coche es ya un ser futurista; es hombre y también coche (Morín 1995:257-258).

El automóvil, al igual que otros objetos, se encuentra vinculado estrechamente con la masculinidad. Por encontrarse en tal relación sigue dinámicas que le son propias como la conquista y la dominación. Esto –por un lado- no necesariamente implica que se utilicen los coches para transgredir las normas, empero su hipótesis de trabajo se torna interesante. La sobre reglamentación influye de una u otra manera en la forma de conducir; o mejor dicho en la forma de transgredir las reglas viales. Aunque dentro un proceso que requiere mayor definición operativa esta idea será la que se irá trabajando en el presente artículo.

Estos postulados son validados mediante un trabajo de Nery Aguilar (2000) en la Ciudad de México sobre los chóferes de transporte público. Según el autor, el vehículo debe entenderse como una forma de significación y comunicación social cuyas puertas demarcan un espacio privado semi-público. El dominio sobre la máquina otorga cierta libertad al conductor (emancipación con respecto a las normas). En ese sentido, las reglas viales pueden verse mínimas acorde a un concepto de masculinidad y competencia. En el caso de los chóferes del transporte público, esta competencia implica un sentimiento de solidaridad endo-grupal con aquellos que forman parte del gremio –con las lealtades y alianzas que de ella se derivan. La solidaridad grupal fomenta o disminuye el apego a las normas viales y a la relación con los otros (Nery Aguilar 2000:103).

Con respecto a la forma de conducir propiamente dicha, en Argentina no existen publicaciones especializadas excepto por los aportes del antropólogo Pablo Wright, quien en una interesante columna en el diario La Nación señaló que parte de los accidentes y violaciones viales corresponden a modelos culturales de desviación por efecto acumulativo los cuales hemos aprendido en nuestro proceso de socialización temprana.

...estos modelos que copiamos de chicos de nuestros mayores y que después aplicamos creativamente cuando ya podemos caminar o manejarnos en auto, nos "dicen" que es bueno ser "piola" en la calle, y que las leyes viales son, en realidad, siempre para el otro y no para mí. Las micro-violaciones de las normas generan, en un nivel macro, un efecto de desorganización masiva que crea las condiciones para el accidente (Wright 2007).

DISEÑO METODOLOGICO. ALCANCES Y LIMITACIONES

Ya entrando específicamente en el estudio cabe señalar que la construcción o el diseño de la investigación fueron armados acorde a las entrevistas con uno de los empleados de la firma (Pedro). En forma narrativa, se irá describiendo los mecanismos por los cuales opera y trabaja *Vehicle Plus* y cuales son los procesos de tratamiento de las infracciones una vez terminado el alquiler.

En este contexto, se ubica a *Vehicle Plus* como una rentadora cuya oficina central se encuentra en Buenos Aires pero que posee sucursales en 24 puntos de la República Argentina. Según estadísticas propias de la empresa, se estima que en 2006 unos 11.533 argentinos han rentado vehículos lo que representan un 56%; frente a 8.848 rentadores con residencia en el extranjero, que representan el 43% restante. Las cifras son similares para 2007, y van de 11.277 argentinos, con un 59%, a unos 7.701 extranjeros, con el 41% restante. Estos números permiten, en primer lugar, tomar a la empresa en cuestión como una unidad de análisis fiable entre lo que son las infracciones cometidas por argentinos y extranjeros.

Ahora bien, el problema de la nacionalidad surge a la hora de delimitar quienes son o no son argentinos. Por un lado, la doble ciudadanía es un aspecto –u obstáculo- evidente cuando se le intenta dar al tema rigurosidad científica. Por el otro, también es cierto que el grupo de argentinos con residencia en el exterior es abundante. En este sentido, y asumiendo como referencia teórica que la variable *nacionalidad* no necesariamente influye en la forma de conducir sino que lo es la distancia entre residencia y centro vacacional, es que se va a hacer referencia a de *rentadores con residencia en...* Este término -arbitrario también- va a suplir a *rentadores cuya nacionalidad es...*

Hechas las aclaraciones centrales pertinentes, se puede afirmar que el proceso de arriendo de autos se debe catalogar en tres pasos. El primero hace referencia a la confección de una

reserva que garantiza una tarifa pautada y una plaza. Durante esta etapa al rentador (cliente) no se le pide mayores datos más que fecha y lugar en que tiene planeado tomar el vehículo. Por el contrario en una segunda fase, la de alquiler, se le van pidiendo datos más específicos tales como una garantía en tarjeta de crédito con un límite pre-establecido. El monto se fija acorde al valor del vehículo alquilado (de su grupo o clase), además se le bloquea ese monto durante el lapso que dure el arriendo y se le obliga a dejar datos personales como dirección, código postal y teléfonos. En una tercera y última etapa, el cliente retorna la unidad, se procede al cobro definitivo del contrato y, si el auto no sufrió ningún daño, se le libera el monto retenido en la etapa que le precede.

Los daños derivados del alquiler se denominan *franquicia*, y estas por lo general no asumen daños técnicos o mecánicos sino de *carrocería (chapa y pintura)*. Los accidentes y choques en donde el vehículo resulte dañado entran dentro de esta tipología. Según datos de la propia empresa en 2007 se llegó a cobrar un total de 381.069 pesos en concepto de franquicia (Cuadro 3).

Cuadro 3 – Daños por Franquicia 2007

Daños por franquicia 2007	MONTO	Aumento	Aumento %
ENERO	4.493 \$		
FEBRERO	11.121 \$	6.628 \$	59,59%
MARZO	56.896 \$	45.775 \$	80,45%
ABRIL	52.357 \$	4.539 \$	-8,66%
MAYO	40.891 \$	11.466 \$	-28,04%
JUNIO	59.868 \$	18.977 \$	31,69%
JULIO	61.465 \$	1.597 \$	2,59%
AGOSTO	94.518 \$	33.053 \$	34,97%

Fuente: Vehicle Plus, Todo el País. 2007. Elaboración Propia

Como bien puede observarse, entre febrero y marzo se manifiesta un despegue porcentual del cobro que va desde \$11.121 a \$56.896, representando un 59% y 80% respectivamente. Es de notar también que los meses en que se ha cobrado la mayor franquicia son julio y agosto, con referencia a enero, febrero y marzo.

Se podría asumir la hipótesis de que los rentadores con domicilio en el extranjero manejan provocando menor cantidad de accidentes ya que estos se hacen más visibles en los meses de verano (enero, febrero y marzo). Por el contrario, aquellos con residencia en el país y que por costumbre alquilan con mayor frecuencia durante junio, julio y agosto poseen mayor cantidad de accidentes, lo que se refleja en los montos de las franquicia cobrada. Esta afirmación debe ser comprobada mediante otros referentes.

Por último, cabe agregar que una vez finalizado el alquiler y retornado el cliente a su país de residencia llegan del Tribunal de Faltas las infracciones cometidas durante el mismo. Si bien no existe una regla fija, Pedro estima que una multa llega entre uno o dos meses de pasada la renta del automóvil. Por contrato estatuido, el rentador es responsable de todas las infracciones sucedidas y probadas (por controlador de tráfico) durante su alquiler. Una vez recepcionada la infracción, el empleado procede a localizar por fecha y hora quien tenía el auto involucrado y su número de tarjeta de crédito. Si lo encuentra, la infracción se cobra adicionando \$30 en concepto de honorarios propios. Dentro de este contexto, a Pedro se lo incentiva a cobrar infracciones por medio de un sistema de pagos que le retribuye en pesos argentinos el 0.2% del total de infracciones cobradas. Este hecho lleva, además, implícito que Pedro se esmere por cobrar todas las infracciones y que sus registros (aquellos que se han tomado para este estudio) sean fidedignos. En el caso en que el cliente desconozca la infracción, llega por parte de la tarjeta una notificación de rechazo y Pedro debe presentar copia de la multa y contrato que certifique que el rentador se encontraba involucrado en fecha y hora en la misma. En los apartados siguientes se irán desarrollando las diferentes hipótesis que surgen cuando se analiza la información y los resultados que de la misma se van derivando.

La limitación principal del estudio es que los resultados sólo hacen referencia a Vehicle Plus, y no pueden ser extrapolados a otras rentadoras. En esta misma línea, aún dentro de la misma unidad de análisis, no todos los rentadores son -o deberían ser- considerados turistas, sino que también se cuenta con residentes locales quienes por diversos percances, como la rotura del vehículo propio, se ven en la necesidad de arrendar un auto. Estimativamente se considera, en base a fuentes orales, que este tipo de clientes representan entre un 10% y 15% del restante 75% (quienes alquilan efectivamente por turismo). Asimismo, el hecho de contabilizar *lugar de residencia* como variable dependiente lleva consigo algunos problemas mayores ya que la comunidad argentina en el extranjero es considerable y, en ese sentido, no se puede establecer con certeza hasta que punto un argentino residente en Miami comete repetidas infracciones en calidad de residente en el extranjero o de argentino. Según el criterio del autor, la nacionalidad (*in facto esse*) no condiciona la forma de conducir, sino que lo hace el estatus del conductor sea turista o residente; y en esa línea de pensamiento, un argentino residente en Miami (y siguiendo al definición de la Organización Mundial del Turismo - OMT) debe ser considerado turista. Los conductores múltiples también parecen ser otro problema ya que un grupo familiar puede estar compuesto tanto por argentinos como por extranjero y, por ende, sólo queda archivado el origen de la licencia del titular del contrato, pero en el momento de la infracción quien manejaba puede no ser éste.

PRESENTACIÓN DE LOS RESULTADOS

Infracciones registradas en Vehicle Plus rent a car

En líneas generales, se estima que de 10 siniestros o accidentes graves ocurridos durante fines de 2006 y lo que va de 2007, cinco correspondieron a rentadores con residencia en Argentina, mientras que los cuatro restantes tenían domicilio en el extranjero, desglosados de la siguiente manera: 2 en los Estados Unidos de América, 1 en Chile, 1 en Italia, y 1 en España. Sin embargo, estos datos sólo hacen referencia a situaciones extremas y no existen pruebas empíricas que demuestren que ha existido una violación en la norma vial en función de sus declaraciones ante las autoridades policiales.

Según la hipótesis central del trabajo, se presupone que aquellos rentadores con residencia en Argentina cometen mayor cantidad de infracciones que aquellos con residencia en el extranjero. Con el objetivo último de comprobar este supuesto se procedió a agrupar (tabular) los 400 casos registrados (muestra) de infracciones dentro de Vehicle Plus rent a car.

En lo que a cifras generales se refiere, la empresa recaudó desde fines de 2006 hasta parte de 2007 un total de \$ 49.043 en concepto de multas o infracciones netas, sin adicionar su honorario por manejo de documentación. De este total, 363 infracciones pudieron ser cobradas a los clientes exitosamente mientras que 37 fueron rechazadas.

Cuadro 4 – Infracciones en Vehicle Plus

Multas por Ciudad	Unid.	% total
Buenos Aires	335	83,75
Córdoba	50	12,5
Rosario	6	1,5
Bariloche	3	0,75
Mar del plata	2	0,5
Mendoza	2	0,5
Calafate	1	0,25
Pinamar	1	0,25
Totales	400	100

Fuente: Elaboración propia. Vehicle Plus, Buenos Aires. 2007

Asimismo, como se observa en el Cuadro 4, se estima que de un total de 400 multas, 335 se cometieron en la Ciudad de Buenos Aires y Capital Federal (83.755); seguido por Córdoba, con 50 (12.5%); Rosario, con 6 (1.5%); San Carlos de Bariloche, con 3 (0.75%); por último Calafate y Pinamar, con 1 (0.25%) cada una respectivamente. Dentro de este contexto, se puede afirmar que existe una tendencia a que las infracciones se registren mayoritariamente en

zonas urbanas densamente pobladas. Estos datos validan aquellos ya expuestos en los cuadros del Instituto Nacional de Estadísticas y Censo referenciados en la introducción.

Para responder esa pregunta se ha agrupado la cantidad total de infracciones por fecha cometida en cuatro grupos: de enero a marzo, de abril a junio, de julio a septiembre y de octubre a diciembre (Cuadro 5).

Cuadro 5 – Temporalidad de las Infracciones.

Estaciones	Cantidad	% total
Enero / Marzo	111	27,75
Abril / Junio	89	22,25
Julio / Septiembre	85	21,25
Octubre / Diciembre	115	28,75
Total	400	

Fuente: Elaboración propia. Vehicle Plus, Buenos Aires. 2007

Realmente no existe una diferenciación clara, ni en cantidades ni en porcentajes, en cuanto a la estacionalidad. Las infracciones están ubicadas homogéneamente a lo largo del año. Si bien éstas suben entre enero y marzo (27.75%) y de octubre a diciembre (28.75%) en relación al resto del año, la diferencia no es significativa. En este sentido, todo parece indicar que la hipótesis introductoria es verdadera ya que una interpretación ad-hoc versa en que en meses donde la presencia de turistas extranjeros es mínima, como abril y junio, el porcentaje de infracciones continúa en niveles similares a la temporada de enero, febrero y marzo. No obstante, cuando se agrupan los datos por origen del rentador los datos contradicen este supuesto.

Cuadro 6 – Infracciones por residencia

Infracciones	Unidades	% Total
Extranjeros	228	57
Nacionales	172	43

Fuente: Elaboración propia. Vehicle Plus, Buenos Aires. 2007

Del total de infracciones registradas, se ha podido constatar que 172 (43%) pertenecen a rentadores con residencia en Argentina, mientras que 228 a residentes con residencia en el extranjero (57.%). La tendencia muestra como aquellos que residen en el extranjero cometen mayor cantidad de infracciones.

La explicación que inmediatamente se deriva es que al encontrarse lejos de su grupo de referencia y sus normas, esta clase de turistas comete mayores infracciones que aquellos que residen en el país. En esta misma línea, cabe mencionar que la hipótesis que inició este trabajo (tal como fue esbozada) se desvanece automáticamente.

Por medio de una entrevista a Pedro (empleado encargado de este tema) se han podido validar los datos obtenidos. Según el entrevistado, los turistas que viven en el extranjero tienen una tendencia mayor a cometer infracciones en el manejo durante lo que lleva su alquiler. Esto se debe en parte a que el auto no es de su propiedad y, en parte, a que se encuentran lejos de las normas de su sociedad. Particularmente, y como el entrevistado ha señalado:

... los argentinos pensamos que nosotros incumplimos las normas, yo no niego que en alguna parte de nuestra vida lo hagamos. Lo que digo, es que los turistas y sobre todo aquellos que no viven aquí también las incumplen y a veces en mayor grado que nosotros mismos. Por ponerte un ejemplo, En estados Unidos las normas de tránsito son muy severas y el conductor las respeta ciegamente, pero acá en Argentina por algún motivo que yo desconozco no les interesa cumplir con nuestras reglas viales, y así seguramente otros turistas hagan lo mismo.

Si bien, los datos parecen demostrar en forma cuantitativa que Pedro no está muy errado, poco dicen sobre la gravedad de las infracciones cometidas. Obviamente, no es lo mismo estacionar mal que violar una luz en rojo. En este punto, una nueva agrupación de datos se hace necesaria, ya no por país de residencia sino por monto de la infracción. A mayor gravedad en la infracción mayor es el monto registrado.

Cuadro 7 – En pesos Argentinos

Infracciones	En pesos
Extranjeros	\$ 27.137,00
Nacionales	\$ 21.906,00

Fuente: Elaboración propia. Vehicle Plus, Buenos Aires. 2007

En el Cuadro 7 se observa que el total de pesos argentinos registrados por infracciones de turistas con residencia en el extranjero es mayor que el de los turistas o rentadores locales. En cierta forma parece ser que las infracciones en el primer grupo no parecen ser tan leves como se creía. La lógica del ocio / trabajo de Hiernaux, y su vínculo con el apego a las normas establecidas del grupo receptor parece tomar fuerza en esta parte de la investigación. (Hiernaux, 2000)

La distancia Geográfica

Ahora bien, dentro del grupo de extranjeros ¿a que países corresponden las infracciones?; ¿qué comparaciones fiables pueden hacerse?; y ¿cuales son los motivos de las mismas? Estas preguntas requieren un nuevo tratamiento en la muestra, ya no sobre los dos grupos sino particularmente sobre aquellos que residen fuera del país.

La distancia geográfica influye en ocasiones en el apego que los turistas tienen hacia las normas del país receptor. Una hipótesis alternativa sería que a mayor distancia entre centro

emisor y receptor menor es el apego del turista por las reglas del centro receptor. Así, por ejemplo un turista con residencia en Suecia debería ser menos respetuoso que uno con residencia en un país limítrofe. En forma superficial se puede reformular y estructurar el siguiente cuadro comparativo para verificar si la hipótesis se cumple (Cuadro 8).

Cuadro 8 – Infracciones por país de residencia

País de Residencia	Unidades	% total
Estados Unidos	72	31,58
Brasil	28	12,28
España	25	10,96
México	18	7,89
Italia	16	7,02
Chile	15	6,58
Francia	12	5,26
Alemania	6	2,63
Colombia	4	1,75
Perú	4	1,75
Austria	3	1,32
Noruega	3	1,32
Bélgica	2	0,88
Canadá	2	0,88
Finlandia	2	0,88
Holanda	2	0,88
Suiza	2	0,88
Suecia	2	0,88
Turquía	2	0,88
Bolivia	1	0,44
Checoslovaquia	1	0,44
Guatemala	1	0,44
Japón	1	0,44
Corea	1	0,44
Portugal	1	0,44
Uruguay	1	0,44
Venezuela	1	0,44
Total	228	

Fuente: Elaboración propia. Vehicle Plus, Buenos Aires. 2007

Se puede afirmar que comparativamente la mayor cantidad de infracciones las tienen aquellos que residen en Estados Unidos con 72 infracciones, representando el 31.58% del total; seguidos por Brasil, con 28 (12.28%); España, con 25 (10.96%); México, con 18 (7.89%); Italia, con 16 (7.02%); Chile, con 15 (6.58%); Francia, con 12 (5.26%); Alemania, con 6 (2.63%); Colombia y Perú, con 4 (1.75%); Austria y Noruega, con 3 (1.32%). Con menos de 3

infracciones se ubican: Bélgica, Canadá, Finlandia, Holanda, Suiza, Suecia, Turquía, Bolivia, Checoslovaquia, Guatemala, Japón, Corea, Portugal, Uruguay y Venezuela.

Estos datos nuevamente refutan la hipótesis alternativa ya que Brasil, país limítrofe con Argentina, ocupa el segundo lugar en infracciones registradas. ¿Qué comparaciones pueden hacerse entre las multas a extranjeros y nacionales con arreglo a su concepto?

El concepto de las infracciones

Los tribunales de multas son los encargados de clasificar estatutariamente el tipo de infracciones a las cuales se les da una jerarquía acorde a su gravedad y, consecuentemente, se les asigna un monto. Pueden ser divididas según el siguiente grupo: circular a mayor velocidad, conducir usando celular, estacionamiento sin ticket, estacionar en un lugar prohibido, exceso de velocidad, falta de luces bajas, girar en lugar prohibido, violar luz roja, no uso del cinturón, etc. Estas categorías van a ser reagrupadas acorde a los dos grupos experimentalmente estudiados. En primera instancia se hará el tratamiento de los datos correspondientes a los rentadores que residen en Argentina y luego en el extranjero.

Cuadro 9 – Infracción por concepto – Grupo Argentinos

Concepto infracción	Unidades	% Total
Estacionamiento prohibido	35	20,35
Falta de luces bajas	29	16,86
Violar luz roja	29	16,86
Exceso de Velocidad	21	12,21
Conducir usando celular	17	9,88
No uso de cinturón	16	9,30
Circular Mayor menor	10	5,81
Giro Prohibido	7	4,07
Estacionar sin ticket	5	2,91
Pisar línea longitudinal	3	1,74
Total	172	

Fuente: Elaboración propia. Vehicle Plus, Buenos Aires. 2007

Como puede apreciarse en el Cuadro 9, dentro del grupo de residentes locales la tendencia es cometer infracciones relacionadas con estacionamiento prohibido, con un 20.35% del total; seguido por falta de luces bajas y violar luz roja, con el 16.86%; exceso de velocidad, con un 12.21%; y conducir usando celular, con el 9.88%, entre otros.

En lo que respecta al contenido de las infracciones, en el grupo residentes en el extranjero el Cuadro 10 muestra una situación similar.

Dentro del grupo de residentes en el extranjero la tendencia es cometer infracciones ligadas a estacionamiento prohibido, con el 28.95%; seguido de falta de luces bajas, con un 17.54%, violar luz roja, con el 11.84%; no usar el cinturón de seguridad, 10.09%; y exceso de velocidad, con un 10.09%, entre otros.

En otros términos, las infracciones (en su concepto) se mantienen en el mismo orden en ambos grupos. En primer lugar, la tendencia a estacionar en lugar prohibido, luego conducir en ruta con luces bajas y, por último, violar luz roja. Por el contrario, en el grupo *argentinos* el cuarto lugar lo ocupan el exceso de velocidad mientras que en el grupo *extranjero* lo hace el no uso de cinturón.

Cuadro 10 – Infracción por concepto – grupo extranjeros.

Concepto infracción	Unidades	% Total
Estacionamiento prohibido	66	28,95
Falta de luces bajas	40	17,54
Violar luz roja	27	11,84
No uso de cinturón	23	10,09
Exceso de Velocidad	18	7,89
circular Mayor menor	13	5,70
Giro Prohibido	13	5,70
Conducir usando celular	8	3,51
Adelantamiento indebido	7	3,07
Circular día hora prohibido	6	2,63
Estacionar sin ticket	5	2,19
Pisar línea longitudinal	2	0,88
Total	228	

Fuente: Elaboración propia. Vehicle Plus, Buenos Aires. 2007

En el grupo *argentinos* el quinto lugar lo lleva las infracciones relacionadas con conducir usando celular, mientras que en el grupo *extranjero* el mismo lugar lo ocupan aquellas infracciones vinculadas al exceso de velocidad. Llegado a este punto de análisis se puede afirmar que conceptualmente el registro de infracciones, tanto en el grupo *argentinos* como en el grupo *extranjero*, presenta características similares. ¿Cuál es el motivo que subyace tras este hecho?

En el cuadro número 8 quedó en evidencia que dentro del grupo *extranjeros* los residentes de Estados Unidos, Brasil, España y México son los que mayor cantidad de infracciones tienen. ¿Qué similitudes y diferencias existen entre estos cuatro sub-grupos con respecto a las infracciones?

Análisis de Infracciones por sub-grupo (Estados Unidos, Brasil, España y México)

Planteada la pregunta en el apartado anterior y ante la situación que demuestra no haber diferencia en cuanto a los conceptos *extranjeros* y *argentinos*, se parte de una idea que, si bien fue esbozada, no fue profundizada hasta ahora. En la actualidad, y producto de la crisis financiera que experimentó la Argentina en 2001, miles de compatriotas tuvieron que emigrar (algunos adoptando doble ciudadanía) a países con una economía más estable. Parte de ese contingente se dirigió a Estados Unidos y otro hacia Europa u otras partes del mundo.

Básicamente, esta hipótesis intenta revelar que dentro del grupo extranjero, existen rentadores de nacionalidad argentina que regresan temporalmente para visita a sus familiares.

Si esto es así, entonces al agrupar y contabilizar las infracciones de EEUU, Brasil, España y México se encontraría características similares ya que se trata del mismo sub-segmento o sub-grupo, argentinos residentes en el exterior.

Cuadro 11 - Importe Infracciones

Residencia	Importe Infr.
Estados Unidos	\$ 8.663,50
Brasil	\$ 2.790,00
España	\$ 2.492,00
México	\$ 2.043,00

Fuente: Elaboración propia. Vehicle Plus, Buenos Aires. 2007

Sin embargo, el Cuadro 11 muestra evidencia contraria a esta idea. La principal diferencia radica en que los rentadores con residencia en Estados Unidos parecen haber contabilizado mayor cantidad de pesos en infracciones con \$ 8663.5 con respecto a Brasil, España y México que se mantienen en forma uniforme.

En cuanto a los conceptos de las infracciones con arreglo a su residencia, los datos son altamente significativos y parecen echar luz sobre este acertijo. Para ello se ha procedido a agrupar las multas en tres categorías con arreglo a las cuatro nacionalidades que mayor volumen de infracciones registraron dentro del grupo *extranjero*. Las categorías se construyeron acorde a: *faltas graves: violar luz roja y exceso de velocidad o en sentido contrario de la calle; faltas medias: circular sin luces bajas y girar izquierda o prohibido y usando celular; finalmente faltas leves: estacionamiento lugar prohibido y no uso de cinturón de seguridad.*

Según se observa en el Cuadro 12, en el sub-grupo *Estados Unidos* las infracciones triplican a los otros sub-grupos. En este sentido, es conveniente realizar el análisis comparativo por porcentajes con respecto al total y no por cantidades. Así, se obtiene que de 72

infracciones computadas para el subgrupo *Estados Unidos*, el 51%, corresponden a faltas leves, seguidos por un 30.6% de faltas graves y sólo un 18.1% de faltas medias. Por el contrario, con respecto a *Brasil* la tendencia es a cometer faltas leves (50%), pero seguidas de faltas medias (35.7%) y faltas graves en menor medida, con el 14.3%. Al igual que Estados Unidos, en el caso de *España* la tendencia es cometer faltas leves, con un 44%; seguido de faltas graves, con 36%; y faltas medias, con apenas un 20%. En el caso de *México* la situación difiere de los sub-grupos anteriormente mencionados; para este país la tendencia es a cometer faltas medias, con un 38.9%; seguido de faltas leves; con 33%; y por último faltas graves, con un 27.8%.

Cuadro 12 – Tipo de Infracción con arreglo a residencia

Residencia	Graves	%	Medias	%	Leves	%	totales
Estados Unidos	22	30,6	13	18,1	37	51	72
Brasil	4	14,3	10	35,7	14	50	28
España	9	36	5	20	11	44	25
México	5	27,8	7	38,9	6	33	18

Fuente: Elaboración propia. Vehicle Plus, Buenos Aires. 2007

En primera instancia, y luego de lo señalado, no puede afirmarse que exista un parámetro nivelado u homogéneo entre los cuatro subgrupos con referencia a las categorías empleadas. Por ende, no existe evidencia empírica que certifique estar en presencia de un sub-segmento como el mencionado *argentinos residentes en el exterior*.

En segundo lugar, cabe concluir que existe entre los sub-grupos *Estados Unidos, España y Brasil* una tendencia a cometer faltas leves; no así en México. Sin embargo, sólo Estados Unidos y España muestran características similares en cuanto a las otras dos categorías (faltas medias y graves) entre sí. Este hallazgo estaría emparentando dos sociedades culturalmente diferentes aunque económicamente parecidas.

Si las estructuras productivas y las formas de producción de las sociedades emisoras de los turistas involucrados se asemejan más allá de sus prácticas históricas y culturales, como en el caso de Estados Unidos y España, éstas podrían ser enmarcadas dentro de una clasificación de tipo moderno-industrial. Entonces se podría señalar que también se asemejarían sus prácticas sociales. Sin embargo, Brasil y México –que se podría suponer cultural y económicamente similares- no sólo difieren entre sí sino también con respecto a las otras dos antes mencionadas. ¿Cómo pueden resumirse los resultados de este proceso de investigación?; ¿qué alcances y limitaciones surgen del análisis cuantitativo de los datos expuestos?

COMENTARIO FINAL

La forma de conducir y el respeto por las señales viales pueden estudiarse desde varias perspectivas. Por fuentes del Instituto Nacional de Estadísticas y Censos, en Argentina se estima que anualmente hay aproximadamente un total de 3.000 muertos y entre 58.000 y 60.000 heridos producto de accidentes de tránsito.

Existe en el imaginario colectivo la creencia de que los argentinos poseen una tendencia hacia la anomia. Más específicamente, esta idea es también alimentada por reconocidos y serios investigadores que la sustentan (Waldmann 2003). En parte, si bien es posible que esto sea correcto, existen ciertas mediaciones que deben ser tenidas en cuentas antes de lanzarse hacia una afirmación de esta índole.

Las ciencias sociales históricamente han tenido dos posturas con respecto al tema: en primera instancia están aquellos que sostienen que el hombre obedece a la normativa acorde al grado de complejidad de la estructura (Lander 1956; Merton 1964; Durkheim 2004 a; Durkheim 2004b; y aquellos quienes sostienen que el grado de complejidad no influye en el actor a la hora de decidir si opta por una norma u otra, sino más bien la propia evaluación de los riesgos y beneficios (Sudnow 1965; Perrow 1984; Malinoswski 1985; Turner 1999; (Garfinkel 2006.

Sin embargo, en el turismo el tema parece tomar canales diferentes. El hecho que supone el desplazamiento implica un distanciamiento por parte del viajero o turista de sus normas de origen; una vez arribado o inserto en la sociedad *receptora* su comportamiento y prácticas sociales se tornan más complejas (Hiernaux 2000). Según los datos extraídos de la conocida firma *Vehicle Plus rentacar* presentados en el transcurso de este trabajo se ha podido concluir que:

a) Las infracciones parecen más comunes en zonas densamente pobladas y urbanas como lo son la ciudad y la Provincia de Buenos Aires.

b) Enero / Marzo y Octubre / Diciembre parecen ser las estaciones que mayor cantidad de multas se registran.

c) Aquellos rentadores que poseen residencia en el extranjero cometen mayores infracciones en comparación con aquellos que residen en Argentina.

d) Desde una perspectiva cualitativa, no existe una diferencia sustancial entre el grupo *extranjero* y *argentinos* con respecto a los conceptos de las infracciones cometidas. En primer lugar se ubican aquellas infracciones relacionadas con estacionamiento prohibido, circular con luces bajas, y violar luz roja.

e) Dentro del grupo extranjero existen sub-grupos que tienen mayor incidencia en infracciones que otros como Estados Unidos, Brasil, España y México.

f) No existe evidencia empírica que demuestre que dentro de los subgrupos mencionados en el punto e, existan argentinos que regresan temporalmente de visita a sus familiares o por negocios.

g) Según comparaciones realizadas entre los sub-grupos mencionados en el punto e, no existe un parámetro fijo que pueda establecer similitudes y diferencias en los tipos de infracciones en las cuales incurrir los residentes en estos cuatro colectivos.

Estos hallazgos deben ser comprendidos dentro del contexto en el cual se realizan. En parte, si bien responden satisfactoriamente a las cuestiones fijadas en la introducción surgen algunos dilemas, nuevas preguntas e hipótesis que deben seguir siendo estudiadas. En efecto, si se hace referencia a que no existe conceptualmente diferencia entre las infracciones cometidas por el grupo *extranjero* y *argentinos*, se podría suponer que existe un eslabón (variable dependiente) que aún no fue introducida.

Si la tesis de Edgar Morín es correcta, entonces el automóvil rentado se convierte en un objeto "fetiche" que crea estatus y da jerarquía a quien lo posee en forma temporaria. Es posible, que bajo ciertas circunstancias, este sea un factor que influya en la capacidad del individuo en romper la regla; y sobre todo la vial. Tentativamente se podría decir que a mayor estatus mayor es la probabilidad de no aceptar las normas y transgredirlas. Bajo el supuesto de que esto fuese correcto, cabe una nueva categorización acorde al tipo o marca de auto rentado y no del país de residencia del rentador. Sin embargo, por una cuestión de espacio y tiempo el autor considera abordar este problema en futuras investigaciones.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Aramberri, J.

2005 *Nuevas andanzas de rostro pálido: dimensiones del turismo sexual. Política y Sociedad.* 42(1):101-116. Disponible en www.redalyc.org. Material extraído el 18 de Septiembre de 2007

Ascanio, A.

2003 *Turismo: la reestructuración cultural. Revista Pasos* 1:33-37. Disponible en www.pasosonline.org. Material extraído el 18 de Septiembre de 2007

Clift, S. y Carter, S.

2003 *Tourism and sex: culture, commerce and coercion.* Editorial Pinter, Londres

Cofre Ibarra, R.

2007 *Segregación socio-espacial en ciudades turísticas. Estudios y Perspectivas en Turismo*16:195-215

De Kadat, E.

1991 *Turismo: ¿pasaporte al desarrollo?* Ediciones Endimión, Madrid

Durkheim, E.

2004 (a). *La División del Trabajo Social.* Ediciones Libertador, Buenos Aires

2004 (b). *El Suicidio.* Editorial Gorla, Buenos Aires

Fisher, C.

1993 US. travel biz starts fighting crime with safety programs". *Advertising Age*. 64(26):42

Gatty, B.

1994 Crimes against tourist spur government, agency action". *Hotel and Motel Management* 209(2):1-13

Garfinkel, H.

2006. *Estudios en etnometodología*. Editorial Anthropos, Barcelona

Giddens, A.

1998 *Capitalismo y la moderna teoría social: un análisis de los estrictos de Marx, Durkheim y Max Weber*. Idea Books, Buenos Aires

Greca de Prado, H C.

S/f. *El concepto de anomia, una visión en nuestro país*". Academia Nacional de Derecho y Ciencias Sociales de Córdoba. Disponible en <http://www.acader.unc.edu.ar/artanomia.pdf>. Material extraído el 11-09-2007

Hershatte, G.

1999 *Dangerous pleasures. Prostitution and modernity in twentieth Century Shanghai*. University of California Press, Berkeley

Hiernaux, N.

2000 *La fuerza de lo efímero*. En Alicia Lindon Villoria (compiladora). *La vida cotidiana y su espacio-temporalidad*. Editorial Anthropos, México.

Karseboom, J.

2003 *Poverty Pushes Cuban women into sex tourism*". Digital Freedom Network. March 26. Disponible en <http://www.globalpolicy.org/socecon/develop/2003/0326cuba.htm>

Krippendorf, J.

2003 *Sociología del turismo: para una nueva comprensión del placer y el viaje*. Editorial Aleph, San Pablo

Malinoswski, B.

1985 *Crimen y costumbre en la sociedad salvaje*. Editorial Planeta-Agostini, Buenos Aires

Marshall, A.

1994 *Spare the messenger on crime stories*. *Hotel and Motel Management* 209(11): 1-20

Mc Iver M. y Riesman, D.

1950 *The ramparts we guard*. Macmillan Company, New York

Merton, R.

1964 *Teoría y estructura sociales*. Fondo de Cultura Económica, México

Morín, E.

1995 *Sociología*. Tecnos, Madrid

Morley, D.

1996 *Televisión, audiencias y estudios culturales*. Amorrortu Editores, Buenos Aires

Nery Aguilar, J.

2000 *Las culturas del volante en la ciudad de México: aproximación etnográfica a los chóferes del transporte público. Estudios sobre las culturas Contemporáneas. Diciembre. 6(12):85-110,*

Lander, B.

1956 *Toward an understanding of juvenile delinquency. Columbia University Press, New York*

Pacyniak, B.

1993 *It is not just the tourist who are afraid. National Petroleum News, 85(12):49*

Pelfrey, W.

1998 *Tourism and crime: assessment of the relationship of crime to the number of visitors at selected sites. International Journal of Comparative and applied Criminal Justice. 2(2):1-12*

Perrow, C.

1984 *Normal accidents. Basic Books, Nueva York*

Ryan, C. y Hall, M.

2000 *Sex tourism: marginal people and liminalities. Routledge, London*

Santana, A.

1994 *Encuentros turísticos. Efectos de los estereotipos en los cambios socioculturales (Islas Canarias)”. Estudios y Perspectivas en Turismo 3(3):199-213*

Shine, E.

1994 *Sayonara to la-la land. Business Week, April 11*

Sudnow, D.

1965 *Normal crimes: sociological features of the penal code in a public defender office. Social Problems 12: 255-276.*

Turner, L. y Ash, J.

1975 *The golden hordes: international tourism and pleasure periphery. Constable Editorial, Londres*

Turner, V.

1999 *La selva de los símbolos. Siglo XXI, Madrid*

Uriely, N y Belhassen, Y.

2006 *Drugs and risk-taking in tourism. Annals of Tourism Research. 33(2):339-359*

Waldmann, P.

2003 *El estado anómico: derecho, seguridad pública y vida cotidiana en América Latina. Editorial Nueva Sociedad, Caracas*

Wright, P.

2007 *Antropología y comportamiento vial. Diario La Nación. 11 de Enero. Disponible en http://www.lanacion.com.ar/archivo/nota.asp?nota_id=874240. Material extraído el 18 de Septiembre de 2007*

Recibido el 19 de septiembre de 2007

Correcciones recibidas el 25 de octubre de 2007

Aceptado el 25 de octubre de 2007

Arbitrado anónimamente