

## **SEMINARIO SOBRE POLÍTICAS DE ALCOHOL Y ROL DEL ESTADO: "UN ENFOQUE NACIONAL E INTERNACIONAL SOBRE EL TEMA".- TALLER CERRADO**

(Sesión del día 30 de noviembre de 2006)

(Es la hora 9 y 15)

**SEÑORA MODERADORA (Dra. Cecilia Dell' Acqua).**- Buenos días. Vamos a empezar el trabajo interno con la Comisión de la CIPA. Haremos un intercambio para lograr tener recomendaciones para un futuro, proyectos y estrategias en las distintas áreas en las que trabaja la CIPA, con la ayuda de nuestras dos amigas expertas.

Vamos a pedirles que dentro de lo posible hagan preguntas concretas y directas, con pocos comentarios, y dirigidas sobre todo a las estrategias que tiene la CIPA —de las que ya hemos hablado en días anteriores— como áreas de trabajo y como proyección hacia el futuro.

**SEÑORA LENCINA.**- Quiero formular una pregunta a la doctora Mónica Colás y también a la doctora Maristela Monteiro. Al día de hoy tenemos algunos problemas con respecto a este tema. Una de las posibles acciones de la CIPA es que podamos trabajar con todo el Poder Judicial, es decir, con todos los Jueces penales y, principalmente, civiles. En este momento el marco normativo tiene media sanción; debemos buscar soluciones a problemas prácticos para que las leyes sean eficaces, porque uno de los principales inconvenientes que podemos enfrentar es la ineficacia de algo que estamos esperando desde hace muchísimos años. Entonces, uno de los problemas que tenemos está relacionado con los aspectos jurídicos y con las posibles vinculaciones con el Poder Judicial; deberíamos lograr una coordinación que haga posible que conozcamos, por ejemplo, en caso de siniestros de tráfico, a sus responsables. Desde el punto de vista administrativo no existen normas que obliguen a los Jueces; a pesar de que ayer uno de los legisladores decía que tenemos normas, debemos trabajar mucho con los Jueces para que entiendan esa prevención que buscamos quienes estamos en el tema de la seguridad vial.

Las preguntas concretas son las siguientes: ¿Existen normas o acuerdos que obliguen a los Jueces a pedir examen de alcoholemia cuando hay saldo de fallecidos o lesionados? ¿Llega a la DGT el fallo judicial que declara responsable al conductor de un siniestro de tránsito a los efectos de incluir dichos antecedentes y que se considere al momento de otorgarle nuevamente la habilitación para conducir?

Otro de los problemas que comentaba con la doctora Mónica Colás es el relativo a los reincidentes. Tenemos que generar algún ámbito para trabajar al respecto. Me refiero a los reincidentes en infracciones graves; lo que he notado por mi experiencia es que a medida que va pasando el tiempo, el conductor intenta con infracciones leves y a medida que va pasando barreras llega a las infracciones graves y muy graves. Por lo menos una vez al mes resuelvo casos de conductores que tienen tres o cuatro reincidencias por alcohol. En Uruguay tenemos problemas para enterarnos quiénes son los responsables de los accidentes de tránsito, pero cuando nos enteramos resulta que ese conductor tenía en su haber tres, cuatro o cinco infracciones por exceso de velocidad.

Pero no existe norma que obligue, más allá de algunos acuerdos que hemos hecho con la Suprema Corte de Justicia.

**SEÑORA COLÁS.-** Voy a tratar de dar respuesta a esas preguntas, aunque tampoco las tenemos nosotros.

El Poder Judicial —supongo que aquí ocurre exactamente lo mismo— goza de una discrecionalidad absoluta, que no quiere perder. Tenemos un Código Penal que recoge una serie de delitos contra la seguridad del tráfico; allí se incluyen todas las conductas temerarias y negligentes, los delitos de alcohol o la conducción bajo el efecto de sustancias psicotrópicas o medicamentos, como decíamos ayer. Todas estas acciones son constitutivas de delito y, por lo tanto, operan en la vía judicial, antes de la vía administrativa —como decía ayer—, pero el poder discrecional de los Jueces es enorme.

Además, como también comentaba ayer, de acuerdo con el principio de "non bis in idem", tienen prioridad para actuar frente a los delitos de tráfico antes de que entre en juego la vía administrativa, que suele ser un poquito más laxa, pero mucho más efectiva. En vía administrativa nosotros aplicamos inmediatamente las sanciones y las suspensiones del permiso de conducir. Tras un procedimiento administrativo, un procedimiento sancionador, con las debidas garantías y demás, terminamos aplicando la multa y la suspensión del permiso o su privación definitiva y la necesidad de volver a obtenerlo mediante los exámenes o los requisitos y trámites correspondientes. Esto a veces nos quiebra en la vía penal, por esa discrecionalidad del Juez. Generalmente, además —supongo que eso también ocurre aquí—, frente al resto de los delitos comunes los de seguridad vial pierden toda su importancia, es decir, no hay una mentalización judicial acerca de la importancia que tienen. A su vez, es muchísimo mejor ser sancionado por la vía penal y que se imponga una pena que impida el inicio de la vía administrativa, porque sales "de rositas", sales mucho mejor parado con una pena impuesta en vía judicial que en vía administrativa.

Conozco relativamente poco la legislación uruguaya en este sentido, pero supongo que existe un Código Penal que recoge una serie de delitos de tráfico. A nivel práctico, lo que en este momento estamos haciendo es concientizar mucho al Poder Judicial de la importancia de los delitos y, en concreto, con respecto al alcohol y las drogas, tratar de tipificar como delitos hechos objetivos que limiten ese poder discrecional del Poder Judicial, es decir, que les obligue a la calificación y tipificación como delito de hechos objetivos, como tener una tasa de alcohol determinada. En este momento se está debatiendo si será 1 gramo de alcohol por litro de sangre o si será 1,5 gramos; eso es lo de menos, lo que importa es que una vez establecida una tasa, sea constitutiva de delito. Desde luego, lo que es fundamental para que todo esto tenga efecto es que se aplique realmente la pena. Si no es así, si va a ser sobreeséda, debería haber una comunicación inmediata a la vía administrativa para que podamos actuar desde la Dirección General de Tráfico, desde las instancias administrativas, para el cumplimiento del procedimiento y la aplicación de la sanción y suspensión del permiso.

En cuanto a la reincidencia, efectivamente es algo que nosotros tampoco tenemos resuelto. Sí tenemos un registro central de conductores infractores. En la Dirección General de Tráfico se registran todas y cada una de las

infracciones que cometen los conductores y pasan a vía administrativa. Si van a vía judicial, lo tenemos o no, es decir, el poder discrecional de los Jueces llega a notificar o no. Hay acuerdos con las fiscalías para que realmente en caso de sobreseimiento de los procesos judiciales se nos comuniquen para que podamos actuar en vía administrativa; de lo contrario los hechos quedan absolutamente impunes en una y otra vía, pero se nos comunica o no. El tema de la responsabilidad no siempre se nos comunica, porque en el caso de accidentes de tránsito las policías determinan la responsabilidad en su opinión, es decir, en opinión del agente. Lo que hacen es un informe técnico que pasan a la vía judicial, pero la responsabilidad también queda en la discrecionalidad de los Jueces; se nos comunica o no. Sí hemos trabajado para tener registros centralizados no solo para los infractores sino en general, en todo lo que compete a la seguridad vial y a la Dirección General de Tráfico: hay registros centralizados de conductores, es decir, todas las licencias o permisos de conducir se expiden, tramitan y registran en el Registro Central de Conductores de la Dirección General de Tráfico: registros centrales de vehículos, y registros centrales de infractores a fin de conocer sobre todo al reincidente. ¿Para qué sirve eso? Actualmente, el permiso por puntos es fundamental; este permiso anota cada infracción que se comete para distraer los puntos del crédito inicial con el que cuenta un infractor, de manera que cuando queda en cero el sujeto pierde la licencia de conducir y tiene que volver a expedir una nueva, como si nunca la hubiera poseído; no es una suspensión ni una revocación del permiso, sino la pérdida definitiva del permiso de conducir. La pérdida absoluta del permiso de conducir es una manera de controlar al reincidente, pero no podemos hacer otra cosa. Observamos que la reincidencia suele darse respecto de las mismas infracciones; los polireincidentes, además de infracciones de distintas características, suelen acumular infracciones idénticas. Por ejemplo, el que comete exceso de velocidad es un adicto a la velocidad, de manera que podemos tener dos o tres infracciones, y lo máximo que podemos hacer con respecto a ese sujeto es que pierda el permiso de conducir y tenga que volver a examinarse. Solo pasará a vía judicial si previamente se considera un delito por conducta temeraria o negligente, pero desde la vía administrativa solamente podemos anotar las infracciones que comete y cuando llega al número necesario para perder la licencia tendrá que volver a examinarse.

El problema con respecto al alcohol o las drogas es un poco específico, en el sentido de que detrás puede haber realmente un problema de alcohol, es decir, no solo haber tenido la mala suerte de que nos hayan pillado a cualquiera de nosotros después de beber durante una cena, sino que existe un problema de adicción que hay que corregir, desde luego, a través de la rehabilitación, de las estrategias rehabilitadoras de las que hablábamos ayer, que funcionan solo relativamente porque necesitan lo más importante para que las cosas funcionen, que es la coordinación con los entes implicados, en este caso, con los sectores sanitarios, lo que no es fácil. Y no lo es porque en España, en concreto, todas las competencias sanitarias han sido transferidas a las comunidades autónomas, es decir, a las regiones, de manera que han perdido su centralización en el poder estatal —supongo que ese es el mismo problema que existe aquí con los departamentos—; no se trata de una comunicación o coordinación con el sector sanitario central sino con cada una de las diecinueve comunidades autónomas en las que se divide el territorio español. Entonces, la coordinación es el punto donde quiebra el sistema y

donde realmente estamos poniendo todos nuestros esfuerzos. Por ejemplo, el permiso por puntos no servirá de nada aunque la ley haya sido aprobada porque tenía un apoyo político importante, si no hay una infraestructura informática para que se nos comunique. Tener un registro central de infractores requiere que cuando se cometen infracciones en el territorio municipal, en las zonas urbanas que son competencia de los ayuntamientos, en las comunidades autónomas, competencia de las policías autonómicas, o en las carreteras, competencia de la administración del Estado, todo se comunique al mismo Registro. Esto ha requerido una infraestructura informática costosa, importante que, de hecho, todavía no hemos terminado; finalmente, son problemas materiales que con dinero y con interés político se van a resolver. Lo mismo sucede con la ley, que ha sido aprobada estrepitosamente, de prisa, porque tenía todo el apoyo parlamentario, pero si detrás no hacemos algo, si no consideramos la rehabilitación para poner coto al problema, realmente no resolveremos nada. La ley lo aguanta todo; es como la vuestra. Fue aprobada ayer, y el papel lo aguanta absolutamente todo. El problema es la puesta en práctica de todo ello. Con respecto al alcohol, es importante la rehabilitación y las estrategias rehabilitadoras que, como dije, requieren una coordinación en la que estamos trabajando pero que no está totalmente conseguida.

**SEÑORA LENCINA.-** Tanto la doctora Colás como la doctora Monteiro mencionaban algunos implementos tecnológicos con relación al conductor y la imposibilidad, por ejemplo, de acceder al vehículo.

**SEÑORA COLÁS.-** La legislación española en el Código Penal habla de la influencia; los Jueces no están sometidos a la aplicación de una tasa para la consideración de un delito; simplemente, cuando paran a un sujeto que tiene síntomas de manejar bajo la influencia de ciertas sustancias, por una serie de signos externos que están catalogados y definidos, con esa consideración del Juez se abre un procedimiento penal, porque lo que tipifica el Código Penal como delito es ir bajo la influencia, lleve el sujeto la tasa que lleve. Quiere decir que aunque vaya por debajo de los límites establecidos en la ley de Seguridad Vial si se entiende que su conducción se ve afectada por el alcohol o las drogas, se inicia la vía penal. Cuando el Juez dice que no hay influencia porque considera que a pesar de todo no se daban esos signos, se inicia la vía administrativa y entran en juego las tasas, haya o no influencia. Si vas por encima de 0,3 o de 0,5, según el tipo de conductor, la vía administrativa sigue para adelante y da lo mismo que el sujeto diga: "Mire que talla tengo", "Mire que peso tengo", "Acabo de cenar y no me había afectado para nada". Es un hecho objetivo: supera la tasa y, por lo tanto, pasa a la vía administrativa. En cualquier caso, lo que sí hace el agente de la autoridad si observa influencias es la inmovilización inmediata del vehículo.

**SEÑORA LENCINA.-** Eso es igual que acá.

**SEÑORA MONTEIRO.-** Solo quiero hacer un comentario sobre las nuevas tecnologías. Se está intentando mucha cosa en Estados Unidos de América y Europa para responder a problemas específicos, como los sistemas en los carros y nuevos sistemas de control de los conductores. En setiembre del próximo año habrá un congreso internacional sobre alcohol, drogas y seguridad vial en Washington, Estados Unidos de América. Este es un grupo internacional que quiere mucho que personas de América Latina participen, y otorga becas

para quienes no puedan pagar. Lo único necesario es enviar un resumen de algún trabajo y solicitar la beca.

Creo que esta será una oportunidad única para actualizarse respecto a qué está pasando internacionalmente en estas áreas y para estar en contacto con personas que pueden ayudar mucho. Por Internet se puede obtener más información a través de la sigla ICADTS, International Council on Alcohol, Drugs and Traffic Safety.

Reitero que se trata de un congreso mundial que se realizará el próximo año en los Estados Unidos de América.

**SEÑOR JUANBELTZ.-** Evidentemente, si estamos reunidos aquí y se prevé realizar un congreso es porque el problema no está resuelto ni nada que se le parezca; la gente opina, discute e intercambia opiniones cuando las cosas no tienen una solución, pues de lo contrario no estaríamos aquí. Por lo tanto, en muchos casos las verdades de hoy pasan a ser las falacias de mañana.

En el día de ayer vimos cuáles son los lineamientos o las medidas que resultaron efectivas en el control del consumo de alcohol y la conducción responsable, pero hoy quisiera saber qué líneas de trabajo aconsejarían para generar un impacto a corto y mediano plazo e ir ganando la opinión pública y política, a efectos de poder instrumentar medidas de más largo alcance que no requieran eternas discusiones, dos años de procesamiento, ni reformas de la legislación.

Creo que esta gente está trabajando en serio, está obteniendo resultados, y sería bueno brindar nuestro apoyo y creer en lo que nos dicen.

**SEÑORA MONTEIRO.-** Creo que desde el inicio la coordinadora debería definir si quiere y va a tener una política nacional contra el alcohol. Se está discutiendo mucho sobre seguridad vial, pero solo es una parte de una política nacional sobre alcohol.

¿Cuál es el objetivo de esta política? Reducir el consumo y los daños. Si hay un objetivo definido, hay que saber cómo se va a medir, porque hay necesidad de encontrar e identificar indicadores y medirlos. Esto requiere un sistema mínimo de información de vigilancia en varios sectores, y también formas de evaluar si el gran objetivo final de una política está siendo alcanzado y cuál es el papel de varias oficinas del Estado relacionadas con la educación en el transporte, es decir, saber quién hace qué y qué es lo que corresponde a cada uno.

Esto puede parecer algo burocrático, pero es fundamental para la coordinación y para que quede claro hacia dónde estamos yendo, qué queremos mostrar y a dónde queremos llegar. El trabajo de consenso sobre la política -que le otorga un plan, que tiene uno o más años y que será evaluado- determina un proceso que definirá las prioridades.

Lo que presenté en el día de ayer fue un conjunto de medidas que ni siquiera un país adopta integralmente, pues depende del clima político para decir qué es aceptable y qué no. De todas formas, la evidencia científica apunta a lo que sabemos hoy. Como se ha dicho, en el día de mañana esto podría caer -no creo que fuera así-, pero puede suceder que aparezcan otras

cosas efectivas que hasta el momento no habían sido testeadas. En salud pública siempre aparecen cosas nuevas.

Lo que hoy sabemos es lo que presentamos junto a Mónica Colás.

También hay que saber qué es posible políticamente y qué tipo de apoyo de parte de la población es necesario. El plan debe tener estas discusiones a nivel político y de la comunidad para saber qué es lo que quieren las poblaciones y cuáles son los problemas que le importan, por ejemplo, seguridad vial, violencia doméstica y los jóvenes. Ante esto habría que determinar cómo podríamos responder frente a estos problemas con una o dos medidas relativamente efectivas.

Si se asume que para hoy este no es el camino más recomendable, pero se realiza una evaluación o un seguimiento, también es algo válido porque es un proceso sistemático de autoevaluación, y más cuando se determina si es serio, si está marchando bien o mal, cómo se podría adaptar a lo nuevo que vaya surgiendo, y que hay un camino a seguir.

Creo que las recomendaciones del día de ayer siguen estando, pero entiendo que no me corresponde a mí decidir qué hacer primero, porque ustedes deben empezar un proceso. Es muy difícil hacer el proceso que ustedes han realizado llegando a tener una coordinadora, con varios sectores discutiendo una problemática. Ese proceso ya se ha dado, pero debe contar con participación y apoyo público, inclusive, con discusiones en las ciudades, en los municipios y en todos los niveles que se pueda, a efectos de encabezar y apoyar ese proceso.

**SEÑORA COLÁS.-** Creo que se ha dado un paso importante estableciendo una tasa en la ley; es lo mismo que sea de 0,3, 0,4 o 0,5 pues en el fondo se ha dado un mensaje a la población: el alcohol no sirve para conducir. Yo creo que lo importante es subsumir ese mensaje en coordinación con Sanidad y, sobre todo, con algún mensaje de salud: "Alcohol no". El alcohol no es bueno y tiene malas consecuencias en muchos ámbitos de la vida; la seguridad vial es uno más. Desde el punto de vista de la salud, el mensaje como una política de salud es mejor entendido por la población que si es de represión en una materia concreta, como la seguridad vial.

Este primer paso ya se ha dado con la ley; ahora quizás sea cierto que hay que integrarlo a una política en la que se utilicen o elijan determinadas estrategias, no necesariamente las que funcionan. A veces, las que sabemos que funcionan no se pueden aplicar por razones económicas o políticas, y sin embargo hay que aplicar otras de las que no tenemos tanta evidencia de su eficacia, pero interesan en su momento a la población. Diseñar esa política es importante, pero siempre sabiendo que va a tener un efecto. Por ejemplo, una de las estrategias que en materia de alcohol funcionan -ya ayer lo comentaba- es el control de alcoholemia; es decir, la presencia policial y, por tanto, la percepción de los conductores de poder ser aprehendidos en un control de alcoholemia en la carretera en cualquier momento del día o de la noche. Esto funciona, pero, claro, si detrás hay un procedimiento sancionador y unas garantías de que en caso de resultado positivo en un control de alcoholemia va a haber consecuencias, sanción, suspensión de permiso o lo que fuere. Si todo el procedimiento está garantizado es una de las vías que funcionan, y es una vía relativamente barata, es una medida de bajo costo que realmente funciona.

Creo que es todo un conjunto de estrategias con la comunión o el consenso de todos los sectores implicados, pero siempre dando un mensaje final: cualquier cosa que hacemos por el alcohol es porque este no es compatible no solamente con la conducción sino con la vida.

**SEÑOR PALLETTE.-** Vengo en representación del OSMET de la Universidad de la República y tengo algunas preguntas para los dos panelistas internacionales. Voy a optar por preguntar primero a la doctora Mónica Colás.

Lamentablemente, tengo que referirme al tema educación porque a mí me va la vida en ello, aunque a algunos no les guste. Sabemos que España ha sido tradicionalmente un referente en cuanto a la producción de materiales de educación vial para nuestro país; sobre todo, ha sido una de las principales fuentes que hemos tenido para trabajar. En esos materiales está muy bien representado lo que corresponde al alcohol, creo yo que de manera excelente para con niños y jóvenes. Como representante de los uruguayos agradezco profundamente a los hermanos españoles porque siempre que lo hemos pedido han brindado material de manera incondicional, sin pedirnos nada a cambio. Me refiero a muchos materiales y trabajos técnicos, inclusive a trabajos más profundos en el sentido de plantear currículas educativas y propuestas. Yo soy un defensor devoto de la doctora Manso; Castaño Pardo también ha hecho aportes interesantísimos en cuanto a la educación vial, por nombrar solamente algunos.

Tengo una pregunta que me parece importante. ¿La DGT ha hecho estudios de investigación acerca de la incidencia que la educación vial tuvo desde que se hizo la reforma de la LOGSE hasta nuestros días, en cuanto a si ha tenido impacto bueno o negativo? Ustedes tuvieron un cambio importante cuando reformaron la ley educativa -nosotros estamos en un tímido intento de hacer una reforma educativa también- y en ese momento pudieron implantar estos planes. ¿Han evaluado eso?

Por otra parte, sabemos que España tiene una legislación bastante concisa si la comparamos con las de nuestras latitudes con relación a publicidad y bebidas alcohólicas. Hay una interesante experiencia en materia de códigos de regulación de las alcoholeras como Lefebvre y Cerveceros de España. Más interesante aún es la actividad de los consumidores controlando eso. Ayer nombraba a la AUC, que le ganó un juicio a DIAGEO, precisamente en aplicación de la normativa, a la que le costó millones de dólares tener que retirar publicidad de la vía pública. La pregunta es la siguiente. ¿Es posible desarrollar alguna instancia de intercambio con la DGT sobre este proceso, que seguramente no fue fácil por los intereses que están en juego, a fin de trabajar estas temáticas próximamente en nuestro país?

**SEÑORA COLÁS.-** Dios me libre de que penséis que no estoy a favor de la educación vial, que no apoyamos la educación vial, que no hemos trabajado firmemente con la educación vial y que no tenemos grandes expertos en educación vial en el DGT. Se han destinado millones y millones de recursos en educación vial. Se ha hecho, se sigue haciendo y se va a seguir haciendo; no es que no confiemos en la seguridad vial. Ayer hablábamos de una cosa muy concreta y no sé si ha sido entendido por todos que está demostrado, no por los estudios que haya podido hacer la DGT a partir de su reforma, que la educación por sí misma no cambia conductas. No soy experta en educación;

Violeta Manso y otras personas que ya habéis mencionado os podrían contestar mucho mejor que yo y tal vez se enojarían un poco si tuvieran que escuchar eso, pero está demostrado y es absurdo seguir debatiendo sobre ello, porque los estudios científicos así lo dicen. Eso no quiere decir que no sea el sustrato básico con el que tiene que contar la sociedad, entre otras cosas para que el resto de medidas que sí son eficaces sigan siéndolo. Por tanto, es el sustrato que defendemos todos y por el que seguimos apostando, a pesar de que sabemos que es algo que calará en la sociedad a largo plazo, con el paso de los años.

En la Dirección General de Tráfico no se han hecho investigaciones con relación a las reformas educativas; por lo menos no se han hecho siguiendo las pautas de todas esas revisiones científicas a las que nos referíamos ayer. En cualquier caso, sí se ha trabajado por la idea de que la seguridad vial esté presente en todos los campos educativos, en todas las asignaturas de la currícula escolar y, sobre todo, por dar una educación basada en valores, como decíais ayer, donde al sujeto se le haga ver la importancia de la vida, la importancia de la vida en la seguridad vial. Se dan mensajes de respeto al que convive y al que comparte la vía pública con uno.

En cuanto a la publicidad, también soy absoluta defensora de los medios de comunicación y de la necesidad de contar con su apoyo para que las cosas funcionen. Los medios de comunicación son capaces de desbaratar todos los objetivos de las políticas si no los han entendido. Son capaces de dar la vuelta completamente a la tortilla; son capaces de recortar los mensajes, sacándolos absolutamente de contexto. Es decir, los medios de comunicación tienen un poder inalcanzable por el resto de los poderes, de manera que contar con ellos, implicarles en todas las políticas, implicarles en todas las reuniones, implicarles en todos los foros, es absolutamente fundamental para conseguir de ellos lo que nos pueden dar.

Nosotros tenemos un órgano coordinador de todas las políticas viales por encima de la Dirección General de Tráfico, que aúna a todas las administraciones con competencia en materia de seguridad vial y a todas las organizaciones profesionales, económicas, sociales donde los medios de comunicación están, para estar enterados de todo lo que se gesta, para tener información de todo. Vaya por delante ese apoyo a los medios de comunicación que me parece fundamental y que tiene un valor educativo, divulgativo, importantísimo.

Ahora bien, efectivamente, en cuanto al tema de la publicidad, tenemos regulado un procedimiento sancionador especialmente duro contra los anuncios o los mensajes publicitarios que inciten no solo en materia de alcohol sino en todas las conductas o infracciones contrarias a las normas de tráfico. Es decir, hay un filtro; contamos con un departamento de prensa y con personas encargadas de conocer toda la publicidad que sale con relación a lo que pueda afectar la seguridad vial, por ejemplo sobre coches potentes que incitan a la velocidad o a la conducción de los jóvenes -por las facilidades de manejo - por debajo de las edades para su conducción, o sobre las bebidas alcohólicas. Cuando se detecta algún mensaje de este tipo, se pone en marcha un procedimiento sancionador contra las empresas. A veces las sanciones son muy altas y nada tienen que ver con las infracciones contra las normas que cometen los conductores; son sanciones realmente millonarias.



Pero, ¿qué sucede? A veces, las empresas que hacen esa publicidad consideran diminuta la sanción que se les pone, de manera que consiguen colar el mensaje. Es decir, ponen el anuncio, pero hasta que se detecta y se sanciona pasa un tiempo y, además, hay que tramitar el procedimiento sancionador. De manera que mientras la resolución que les condena es firme, ahí está su anuncio. Después se les pone una multa millonaria, pero a veces es "pecata minuta".

Entonces, estamos tratando de ver cómo elevar esas sanciones o hacer algo parecido a lo de los juicios rápidos. Es decir, tan pronto se detecta el anuncio, se aplica una suspensión cautelar por cuanto puede ponerse en peligro un bien jurídico mucho más importante, que es la seguridad vial. Se hace una interrupción inmediata, porque es la única quiebra que puede tener el sistema; por lo demás, está controlado que ningún mensaje publicitario vaya en contra de la seguridad vial y existe un procedimiento garantista que lo sanciona.

**SEÑOR PALLETTE.-** Quiero decir que los españoles siguen siendo un referente para nosotros en cuanto a la educación. También quiero agradecer porque recibimos mucho material, y nunca tuvimos oportunidad de hacerlo.

**SEÑORA COLÁS.-** Se seguirá mandando todo el material y continuaremos trabajando gustosísimamente.

**SEÑORA DARRETCHÉ.-** Una vez que el conductor pierde la licencia por puntos, ¿se puede sacar en seguida o se sanciona durante algún tiempo para volver a sacarla?

**SEÑORA COLÁS.-** Es difícil perder definitivamente la licencia, porque existe la posibilidad de recuperar puntos. Se pueden hacer recuperaciones parciales de puntos mediante la realización de cursos de reciclaje. Sí se han establecido períodos de tiempo para la realización de esos cursos. No se puede estar haciendo cursos continuamente para ir recuperando los puntos que se han ido perdiendo. Se puede hacer un curso cada dos años para recuperar el permiso. Cuando se han perdido todos los puntos hay que volver a hacer un examen médico, un examen de conducir y los cursos de reciclaje.

**SEÑORA BERTERRECHE.-** ¿Cuándo se pierde definitivamente la posibilidad de tener la licencia de conducir?

**SEÑORA COLÁS.-** El permiso por puntos ha sido aprobado por ley, por lo que esperamos que tenga un desarrollo reglamentario para atajar algunas cuestiones que no han quedado absolutamente resueltas. La señora Darretche pregunta si una persona, después de haber perdido el permiso, puede volver a recuperarlo tantas veces como quiera. En principio, se ha establecido la posibilidad de dos veces más. Es decir que si reincide por tercera vez en la pérdida del permiso de conducir, no volverá a obtenerlo.

**SEÑOR SCHREK.-** Soy coordinador del Área de Salud Ocupacional de la Intendencia Municipal de Paysandú.

Antes que nada, quiero agradecer a los organizadores por la calidad profesional y técnica de las panelistas que nos acompañan, por la calidad y calidez de la infraestructura y por cómo nos han tratado en estos días. Realmente, quiero agradecer el esfuerzo.

Mi pregunta apunta a la atención, a la rehabilitación y, en particular, a un concepto que ustedes plantearon, que es el de las intervenciones puntuales en los casos en los que se detectan personas que manejan alcoholizadas. Me resultó interesante cómo las panelistas puntualizaban la diferencia entre un alcohólico y alguien que no lo es. Creo que alguien que es reincidente, al que dos veces se le detecta que conduce alcoholizado, tiene un consumo altamente problemático. ¿Cómo se realizan estas intervenciones puntuales? ¿En qué situaciones? ¿Cómo se capacita a los profesionales para que los realicen? Quisiera saber si los profesionales son médicos de urgencia; no sé qué experiencia tienen España y Brasil, es decir, si hay unidades dentro de los servicios de salud a los cuales se remiten estas personas. ¿Qué criterios se utilizan para diagnosticar a aquellos conductores que necesitan una profunda rehabilitación en algún centro? Tengo entendido que en Estados Unidos de América, a una persona que pasa por una situación de accidente o es encontrada conduciendo bajo el influjo del alcohol, habitualmente se le da la opción de cárcel o de rehabilitación.

**SEÑORA MONTEIRO.-** En el caso de personas reincidentes, hay que decidir el criterio a aplicar para suspenderles la licencia hasta que vayan a un servicio. El diagnóstico debe ser hecho por un profesional en dependencias de alcoholismo. Si una persona es reincidente, no se puede hacer un diagnóstico de dependencia basado en multas; siempre hay que realizar un diagnóstico clínico. Esa es la primera medida que se puede tomar. Además de realizar el diagnóstico, se recomienda hacer un tratamiento. Esto tiene que ver con la coordinación de los servicios que, en este caso, deben ser especializados y estar autorizados para realizar el diagnóstico.

El otro extremo es hacer una prevención a nivel poblacional de promoción de salud. Esto, en principio, está basado en que hay una gran proporción de personas que son bebedoras sociales y que, a veces, pueden beber excesivamente, poniendo en riesgo su salud e, inclusive, provocar accidentes. Los servicios primarios de salud se brindan en un ambiente laboral o no, donde las personas van regulamente al menos una vez al año, por cualquier causa. En estos servicios hay un "screaming" de peritaje corto y simple; es un cuestionario que hay que seguir. A quienes son positivos se ofrece un consejo breve, de cinco a veinte minutos; dependiendo de la capacidad del servicio puede haber más de una sesión, pero el mínimo efectivo es de una sesión única de consejo para las personas. Según los síntomas que presenten se les recomienda que bajen su consumo de alcohol. No es un tratamiento del alcoholismo; es promoción de la salud. Por ejemplo, a la persona que tiene un exceso de peso se le recomienda que baje de peso; no se habla de obesidad mórbida ni de hipertensión, pero se sabe que la obesidad representa un riesgo de tener problemas cardíacos o hipertensión. Se trata, entonces, de desestigmatizar la cuestión. Se le puede dar un consejo a todos: a quienes nunca bebieron se les dice que no tienen por qué empezar a beber para mejorar su salud -eso también es una falacia-; a los que beben poco se les dice que está muy bien, que continúen así, y a los que beben mucho se les aconseja bajar el consumo.

Para que esto sea efectivo desde el punto de vista de la salud pública debe ser sistemático para todos. El médico debe estar entrenado y a esos efectos la OPS ofrece entrenamientos; tenemos los materiales, los cursos,

etcétera, y hay información disponible en Internet por si quieren acceder a ella por ustedes mismos. El médico no debe distinguir quién merece recibir el tratamiento y quién no, quién parece tener un problema y quién no; se trabaja en forma sistemática; es una rutina igual que la de tomar la temperatura y medir la presión. Inclusive, no es necesario que lo haga el médico; el cuestionario puede hacerlo una enfermera u otra persona entrenada y luego le trasmite los resultados al médico para que haga la consulta correspondiente.

Este tipo de intervención también funciona en servicios de emergencia y de trauma cuando las personas se presentan con un trauma relacionado con el alcohol. Las dificultades de implementación dependen del volumen del servicio y del estado de los pacientes, pero los estudios bien controlados demuestran que cuando a una persona que ya no está intoxicada se le explica que el problema se debió al alcohol y que debe bajar el consumo, la reincidencia disminuye. De esa manera, evitamos tener otro accidente u otros problemas con el alcohol. Quiere decir que hay muchas maneras de implementar este sistema.

En los servicios laborales de las empresas también pueden implementarse intervenciones breves de manera muy simple. Estoy de acuerdo con el comentario que se hizo en cuanto a que dar la opción de ir a prisión o a rehabilitación no es efectivo de por sí, porque no hay un diagnóstico adecuado. Mucha gente no necesita tratamiento; simplemente ha incurrido en un abuso y necesita un consejo. De modo que no se puede derivar a esa persona a un tratamiento de tres meses o, inclusive, a una internación sin que exista la necesidad de ello y sin que haya opción; hablamos de algo que se hace de manera forzada, porque se trata de elegir entre prisión o rehabilitación. Eso implica un costo muy alto para el Gobierno. Creo que vale más tener una opción como la de la suspensión de la licencia, que en cierta forma es una manera de forzar a la persona. Pero si está demostrado que la persona tiene un problema, que es reincidente y representa un riesgo para los otros, debería tratarse para poder, al menos, recuperar su licencia. No siempre la gente se recupera, pero hay estudios que demuestran que esto tiene un efecto importante. Quizás esto se deba a que los estudios fueron hechos en los Estados Unidos de América, donde manejar es fundamental para vivir en la sociedad; en general, el sistema de transporte público es muy pobre. Es una sociedad basada en el uso del auto; por lo tanto, perder la licencia significa mucho. Pero no sé cómo son las cosas acá; si hay buenos transportes públicos o si las distancias son muy cortas las personas pueden moverse más fácilmente, y entonces, quizás el sistema no tenga el mismo efecto. Eso hay que evaluarlo.

**SEÑORA COLÁS.-** Ayer alguien mencionó a la doctora Rodríguez Martos. Puedo decirles que ya ha terminado una experiencia con relación al consejo breve y que volverá a emprender otra en base al material y a la formación elaborados por la Dirección General de Tráfico para los médicos de atención primaria de salud, es decir, los médicos de cabecera. Esta experiencia con relación al consejo breve es francamente interesante y puedo enviarles la evaluación del primer trabajo.

Como dije, ella sigue trabajando en esto; es una adepta y, además, está absolutamente convencida de la eficacia del consejo breve, respecto al que ha obtenido resultados muy favorables. Efectivamente, hablamos de una

intervención de cinco o diez minutos y de una formación escueta, simple y fácil para los médicos de atención primaria, que se da desde la Dirección General de Tráfico. Repito que los resultados son muy interesantes y que puedo hacerles llegar el material correspondiente.

**SEÑOR ROSSI.-** La doctora Rodríguez Martos nos confirmó que vendrá en setiembre a Montevideo a un seminario de prevención. De modo que esa información sería fantástica para preparar nuestro encuentro con ella.

**SEÑORA COLÁS.-** Entonces, además de contar con el material, vais a tener la suerte de que ella os lo cuente personalmente. Ella es mi amiga y tengo fácil acceso a todo su material, pero si vais a tenerla con vosotros, mejor que mejor.

**SEÑORA MONTEIRO.-** Yo también la conozco por su trabajo en el campo de los consejos breves. No sé para qué se la invitó en esta ocasión, pero sería una oportunidad para que ella preparara entrenadores que quedaran diseminados en el país y en la región, porque lo relativo a las intervenciones breves forma parte de un proyecto que se está desarrollando en la Unión Europea y en varios países. La doctora Rodríguez Martos tiene mucha experiencia en esto y utiliza los mismos materiales que recomendamos desde la OMS y la OPS; es muy buena profesional.

**SEÑORA CASTRO.-** Ayer hablábamos mucho del poder educativo de la sanción. Este es un tema que nos preocupa especialmente en el sector juventud y quería saber qué percepción tienen en vuestras sociedades de acuerdo con las evaluaciones que se han hecho en los distintos países acerca de la evolución que se vio en el sector juventud de cara a la sanción. Formulo esta pregunta porque cuando recibimos las inquietudes de la comunidad advertimos que una de las más importantes refiere al control de los jóvenes, al alcohol en la calle, los problemas que ocasiona, la vinculación con el delito, etcétera. Pero la evaluación desde el Parlamento es que no es el tiempo social de salir a controlar más estrictamente o de crear normas más rígidas que las muchas que existen, como decíamos ayer en el panel con los legisladores. Además, los jóvenes vinieron especialmente a la Comisión de Derechos Humanos del Parlamento a pedir que no les sacaran el consumo en la calle, que es lo único que les está quedando de diversión, porque muchas veces no tienen dinero para pagar su diversión en otros lugares y esa es la única instancia de interacción social que pueden tener. Nuestro país todavía está muy sensible por una dictadura de la que todavía se están solucionando algunas de sus secuelas. Entonces, nos preguntamos hasta qué punto entrar con medidas que se vivirían como de represión y no como sanción educativa.

Por otro lado, sentimos que no tenemos implementadas alternativas suficientes para estos jóvenes que vienen a plantear: "Bueno, es lo que puedo hacer: divertirme en la esquina. No podría pagar esto en un bar". Ahí es cuando decimos que tenemos que empezar con la educación, con la promoción; crear alternativas para el tiempo libre desde las áreas de juventud de nuestras Intendencias. Después, se podrán agudizar los controles o hacer políticas más rígidas.

De todas formas, mientras tanto las diferentes situaciones se suceden y también tenemos la demanda de que los controlemos desde otros sectores de la sociedad. Ahí tenemos un nudo que debemos resolver.

Quería saber cuál es la experiencia que ustedes tienen en sus sociedades respecto a cómo reaccionó la juventud frente a la sanción educativa y qué estrategias llevaron adelante en respuesta. Tengo temor de que pueda ser un bumerán y que dispare consumos mayores hasta por la propia rebeldía.

**SEÑORA COLÁS.-** El poder educativo de la sanción es un poco irónico. Creo que todos reaccionamos ante la represión. El poder educativo de la sanción es para los jóvenes y para los adultos.

En el tema de los jóvenes, estamos viviendo algo parecido. Hay una reacción de la juventud a las medidas represivas. El alcohol se vive como un problema especial. Los jóvenes cada vez más están desplazando el consumo de lugares públicos a la calle, con lo que llamamos el botellón. Son grupos de cuarenta o cincuenta personas consumiendo cualquier tipo de alcohol en los parques públicos hasta altas horas de la mañana con las consecuentes quejas de los vecinos que no pueden dormir. Es decir, hay una serie de problemas añadidos.

Creo que buscar alternativas para el disfrute de los jóvenes y ofrecerles ayuda para resolver los problemas a los que se enfrenta una sociedad joven en cuanto a educación, universidad, acceso a la vida laboral -es decir, todo el proceso vital de los jóvenes- no nos exime de nuestra obligación de hacer frente a los problemas que acarrea respecto a la seguridad vial en cualquiera de sus facetas, ya sea el alcohol o el resto de los peligros.

Además, no es una conducta represiva. Cuando intensificamos los controles de alcoholemia, no estamos queriendo decir que vamos a ser más represores y que tenemos un afán recaudatorio, del que a veces se nos acusa. Lo que hacemos es poner coto a un problema que afecta solo a quien lo comete. El joven puede salir, divertirse y no consumir alcohol, y así no será sometido a un control de alcoholemia. Quiere decir que es absolutamente compatible y el mensaje no es que vamos a reprimir, sino que el alcohol es un problema y vamos a ver la forma de hacerle frente. Ahí hay que implicar tanto al joven como al adulto.

**SEÑORA CASTRO.-** No me refería a la relación alcohol tránsito sino, en general, a todas las normas: consumo en la vía pública, etcétera. Quizás es mejor comenzar con los controles más estrictos en el tránsito que es donde genera menos resistencias y después ir a otras áreas más sensibles.

**SEÑORA MONTEIRO.-** Creo que no se debe empezar con el control, sino que se debe terminar con el control.

Hay que empezar un proceso de concientización de los jóvenes; hay que elevar una voz para la discusión. En este momento, ellos tienen un desbalance total de información. Si se les pide que enumeren lo positivo y lo negativo de ese consumo, veremos la diferencia. Yo tengo certeza de que solo ven lo positivo. Es el resultado de influencias que ellos no son conscientes que están recibiendo. Entonces, se amplía el debate y se abre la discusión sobre qué es lo que se tiene que hacer.

En las comunidades donde hubo sesiones tuve el apoyo macizo de jóvenes y adultos. No hay política que perdure sin apoyo popular. Fue el

resultado de un proceso comunitario de educación, de responsabilidad, de cambios de normas, de reflexión que llevó a apoyar una medida posterior.

En Brasil y en otros países sucedió que las personas vieron el control social como antidemocrático, como que la dictadura los estaba controlando nuevamente. Se olvidaban de que hay compromisos en la democracia; obligaciones y responsabilidades que vienen con ella. Las personas no piensan en esto; están asociando democracia con libertad total; que la libertad individual es el único valor importante; pero la libertad individual va en contra de la democracia. En la democracia se toma en cuenta la mayoría y no es que cada uno haga lo que quiera.

Creo que hoy los padres son muy permisivos. En un momento en el que el joven solicita que se pueda intoxicar y que no se le saque el alcohol, hay algún problema. A veces, cuando la policía tiene un menor intoxicado y llama por teléfono a los padres, estos responden: "Ah, no, estoy durmiendo, no quiero ir a buscarlo". ¿Cómo es esto? No consigo entenderlo.

Quizás se pueda hacer una conferencia por los jóvenes y para los jóvenes para abrir el debate, en que uno u otro experto pueda estar a disposición. La publicidad tiene influencia sobre ellos. No tienen conciencia de cuánta publicidad están recibiendo en todo el día.

Las personas que están defendiendo hoy solamente la educación del joven o de la población son las mismas que están en contra de la globalización. Es la izquierda la que está teniendo esta voz. Estos son dos conceptos casi incompatibles, porque el proyecto de globalización involucra el libre comercio, que quiere decir que vamos a ser invadidos por la propaganda y el consumismo. ¿Cómo la misma persona que no quiere eso desea solamente la educación? Es incompatible. La industria alcoholera ha identificado eso muy bien. Los congresos que están patrocinando en reducción de daños de alcohol básicamente dicen que la responsabilidad es personal; podemos educar, no hay necesidad de control. Pero piensen en la industria que está promoviendo esto. ¿Es para que su propio producto no sea vendido, no sea consumido? Hay que pensar qué pasa en esto.

La OMS ha hecho una reunión recientemente con un comité de expertos para discutir todas las políticas y evidencias relacionadas con el alcohol. Una de las conclusiones no oficial fue no aceptar ni adoptar en el informe el término "reducción de daños por alcohol", porque no indica a nadie. Control de precios y control de disponibilidad son factores que reducen el daño, pero la industria está utilizando hábilmente el término para asociarse con las personas que están al frente del movimiento de reducción de daños para drogas ilícitas, que tiene otra connotación, otra intención, que sí fue asociada con la idea de derechos ciudadanos de acceso a salud. Esto se mostró efectivo en otros órdenes, pero no es válido para el alcohol.

Las personas solamente captaron los conceptos de ciudadanía, en el sentido de que para el alcohol es lo mismo: vamos a reducir los daños para el alcohol. Todas las políticas que promueven apuntan a la reducción del daño. Entonces, ¿de qué estamos hablando?

Es un movimiento que yo veo está creciendo mucho y las personas están confusas. Por eso es difícil identificar cuál es el mensaje de la industria y

cuál es el mensaje de salud pública. La industria no quiere controles -ni habla de ellos-, pero quiere la reducción del daño. Están a favor de la idea de que si bebe no conduzca, pero no de establecer controles de alcoholemia. Quieren solamente que haya una responsabilidad individual, pero eso no marcha. Si el resto de los pasajeros no bebe, eso es suficiente para mantener los lucros de la empresa. La industria vive y sobrevive de quienes beben para intoxicarse. Un 70% del alcohol que es consumido es por personas que beben en exceso y no incluye a los demás bebedores sociales. Eso está probado. Entonces, ellos necesitan de este grupo.

**SEÑORA COLÁS.-** Para darte un mensaje positivo, volviendo a los jóvenes, según nuestra experiencia -supongo que esto no es inherente a la sociedad española sino a los jóvenes del mundo entero-, los jóvenes son tremendamente receptivos a los cambios. Aunque llama poderosamente la atención los accidentes de los jóvenes los fines de semana, con tres o cuatro muertos como consecuencia del alcohol, lo cierto es que estudios en profundidad nos permiten tranquilizarnos respecto del problema de los jóvenes. Antiguos patrones de avanzadas horas de la mañana de un viernes o sábado por la noche, con alcohol, en coches viejos cogidos de los padres, con seis u ocho ocupantes, dentro de un vehículo sin que nadie lleve cinturones de seguridad, eso ha desaparecido. Nosotros hemos promovido estudios con relación a la accidentalidad de los jóvenes en los que precisamente se ve todo lo contrario. Nos dan un mensaje muy esperanzador. Cuando se producen accidentes con esos perfiles y con esas características salen rápidamente a la opinión pública y nos consternan a todos, lo que nos hace mantener un patrón que los estudios en profundidad en realidad desbaratan. Ni los jóvenes van a tanta velocidad como creemos -los adultos les superan en mucho-, ni van en coches tan viejos -cada vez más entran en el mundo laboral antes y luchan por tener independencia económica, por lo que terminan teniendo coches tan buenos como los de sus padres o más, y si no tiran de los de sus padres que no son tan malos- y, en tercer lugar, utilizan sistemas de seguridad pasiva porque están muchísimo más concienciados que los adultos con respecto a la utilización de elementos de seguridad pasiva. Quiere decir que todos esos patrones antiguos se nos desbaratan y nos dan la esperanza de todo lo contrario, de jóvenes concienciados con el problema, mucho más que sus propios padres.

**SEÑORA MODERADORA.-** Invitamos a todos los presentes a un "coffee break".

—Retomamos el taller.

**SEÑOR PAULETTE.-** Nos restan cincuenta minutos de la reunión.

Seguramente -ojalá; es un poco la voluntad que todos tenemos-, esto sea el inicio de un montón de acciones. Aspiramos a que este inicio, con programas a desarrollar -es una propuesta- nos lleve a establecer lazos orgánicos con las instituciones que están acá, ya sea Organización Panamericana de la Salud, Dirección General de Tráfico de España.

Hasta ahora hemos recorrido varias instancias en las cuales hemos contado con el apoyo de la DGT, de la OMS, de la OPS, pero creo no equivocarme al decir que no ha sido un vínculo orgánico como país y uno aspira a que se genere un vínculo orgánico como país. Si hay algo que

tenemos que hacer es reconocer nuestras propias limitaciones en cuanto a la dificultad que tiene este problema y, a su vez, reconocer la experiencia de quienes hace años vienen desarrollando estas acciones y para nosotros es fundamental. Lo digo porque si hay algo que no podemos hacer es fracasar en los intentos de establecer una política de Estado en materia de seguridad vial o de alcohol a nivel nacional.

Aprovechando que tengo el micrófono, voy a hacer una pregunta. ¿Qué posibilidades hay de que Uruguay, como país, firme un convenio -o lo que sea; de eso no entiendo nada- con la Dirección General de Tráfico de España y con la OPS y OMS, que oficialice la vinculación para el establecimiento de programas? Siempre hago lo mismo, me imagino cómo podría llegar a funcionar esto. Creo que habría que delimitar dos o tres grandes áreas y sería necesaria una presencia, no digo permanente -no creo que la señora tenga ganas de vivir acá en Uruguay-, pero sí muy activa, es decir, durante períodos de tiempo bastante más prolongados que nos permitan intercambiar y establecer esos programas. ¿Existe esa posibilidad? Me refiero a que establezcamos un vínculo de esa naturaleza que haga que, por ejemplo, tengamos una asesoría permanente de ambas instituciones.

**SEÑORA COLÁS.-** No sé qué forma habría que dar a eso. Nosotros tenemos programas de cooperación con los países de Sudamérica y realizamos actividades, como congresos, en sitios que cuentan con centros de formación. Creo que este no es el caso del que tú me hablas. No sé qué forma habría que darle: convenio marco, sistema de colaboración; no tengo ni idea. Cuando llegue a España y lo plantee, veremos qué forma le damos. La cuestión es que consigamos el fondo de lo que queremos y creemos que ahí hay una voluntad absoluta -desde luego también en lo que a mí respecta- de contar con ello.

Efectivamente aquí hemos venido a hablar de una cosa muy puntual, que era el alcohol y las drogas, pero me doy cuenta de que el problema es mucho más grande que ese y que van surgiendo otros y otros temas, que me parecen interesantes. Efectivamente, España ni nadie nos van a resolver ahora las cosas en Uruguay, ni a nosotros, aunque nos hablen los países nórdicos sobre seguridad vial. No nos dan soluciones a los problemas porque cada país es único. Hoy comentábamos afuera que a veces las medidas que se aplican en un país no sirven en otro o por lo menos no sirven de la misma manera. Hablábamos de la necesidad de conocer la magnitud del problema y de hacer un diagnóstico serio de qué es lo que está pasando, analizar qué es lo que hay y qué funciona y después ver qué es aplicable aquí, según la sociedad y teniendo en cuenta cómo se presentan los problemas. En cualquier caso, por nuestra parte -no solo mía, sino también de mis compañeros y expertos- hay una voluntad absoluta, no de vivir en Uruguay porque no podríamos, pero sí de venir cuantas veces sea necesario y efectivamente de establecer vínculos más largos y profundos. Eso me parece interesante y por supuesto, contad con ello.

**SEÑORA MONTEIRO.-** Hay mecanismos de cooperación técnica bien establecidos con la OPS a través de la oficina local y de su representante, el doctor Fernando Dora. Se trata de hacer una cita y de sentarse a discutir acerca de las áreas de cooperación que resulten de interés; en ese sentido yo no veo impedimento alguno. Quizá no se trabaje en una forma permanente, pero sí sistemática, planeada y totalmente abierta; y bienvenida sea. Para eso existimos: para dar asistencia a los países.



Yo quisiera hacer un comentario, porque quizás fui malinterpretada. Anteriormente hice referencia a la reducción de daños; aclaro que en modo alguno soy contraria a la reducción de daños, proceso importante y necesario que comenzó tanto en Uruguay como en Brasil. Por cierto que la reducción de daños existe en lo que tiene que ver con el alcohol; lo que pretendía es transmitir otro mensaje en cuanto a lo que está ocurriendo con la industria en países de América Latina. Hay una confusión de los términos ciudadanía, democracia y libertad individual con políticas de salud pública.

**SEÑOR EIRA.-** Quiero decir que soy profesor adjunto del área de psicología social y coordinador del programa de reducción de riesgos y daños de la Facultad de Psicología de la Universidad de la República.

Mi presentación tiene un doble sentido, porque las interrogantes que voy a plantear a continuación tienen que ver con preocupaciones que provienen de mi procedencia como académico; y desde el punto de vista disciplinario, mi formación de grado es de psicólogo y mi formación de postgrado es de antropólogo social.

Primero voy a hablar del plano disciplinario del asunto. Ante todo, el consumo de alcohol es una práctica, y toda práctica es riesgosa. Obviamente, todas las prácticas implican diferentes montos de riesgo desde el punto de vista cualitativo y cuantitativo. No es lo mismo tomar sol en Bagdad que en la playa Ramírez. Sin embargo, el ejercicio de una práctica altamente riesgosa, no necesariamente significa el desconocimiento de los riesgos de llevarla a cabo. Cuando se corren riesgos para realizar cualquier tipo de práctica, se compensan beneficios con riesgos y posibles perjuicios. Ahora bien; los riesgos y los perjuicios, no solamente se mueven en el plano de lo material concreto sino -fundamentalmente, porque somos una especie simbólica- en el de lo significacional. Es decir que toda práctica significa algo. Es decir que toda práctica es significada por estrategias de semiotización que caracterizan la cultura. Voy a poner un ejemplo en lo inmediato. Tengo un paciente que todas las noches iba al boliche de la esquina y se tomaba varias grapas y después volvía a la casa comiendo caramelos de menta para que la mujer no le percibiera el aliento; él adjudicaba su resaca al caramelo de menta. Es decir que establecía una estrategia de semiotización en función de un dato empírico que, obviamente, era discutible, pero a él le resultaba.

Ahora bien, la mayor parte de los beneficios de una práctica de riesgo son simbólicos. Por ello, no puede considerarse ninguna política pública -al menos así lo considero yo- sin tomar en cuenta la dimensión simbólica del asunto. Y no puede arribarse a conclusiones en ningún tipo de investigación sin determinar las variables simbólicas y cómo se cruzan con otro tipo de variables a la hora de establecer procesos de producción de conocimientos.

Uno no puede decir que la prohibición del consumo de alcohol en el islam funciona y de ahí sacar conclusiones hacia producciones simbólicas que poco tienen que ver con el islam, de la misma manera que un árabe no puede decir que la práctica de la monogamia en occidente puede ser aplicada en el marco del islam, por la sencilla razón de que esta práctica, así como la del consumo de alcohol, tienen más que ver con la licitud social que con la legalidad. Esto ocurre sencillamente porque la cultura no se puede transformar

por la legislación, ni tampoco por la educación. Las transformaciones culturales se producen como efecto de conjunto.

La pregunta que tiene que ver con lo disciplinario es la siguiente. ¿Cómo se prevé el estudio de la dimensión simbólica de estas prácticas, o la que se les adjudica significado, a la hora de establecer políticas públicas relacionadas con el consumo de alcohol?

Otra pregunta tiene que ver con mi procedencia académica. En ese sentido, vale aclarar lo siguiente. Si bien es de Perogrullo, más vale que señale que una relación asociativa no es una relación causal. Las estadísticas dan relaciones asociativas y no relaciones causales. Para eso hay procedimientos estadísticos que es el estudio multivariado que permite hacer un análisis cualitativo.

Quisiera saber, con respecto a las investigaciones planteadas, cuáles fueron los procedimientos de producción y tratamiento de datos, qué método de estudio multivariado de diseño y aplicación de prototipo se utilizaron y qué dispositivos de análisis cualitativo de cruzamiento de variables se pusieron en juego a la hora de establecer las conclusiones.

**SEÑORA MONTEIRO.-** Estoy totalmente de acuerdo con lo que ha manifestado. Que sea una práctica riesgosa no significa desconocimiento; sabemos que hay educación que en determinado momento se limita a dar información sobre los efectos negativos y a no influir sobre el comportamiento final o sobre la decisión de vivir o no. Hay muchos factores personales que influyen en la decisión de beber o no.

Sin duda que hay beneficios simbólicos, pero el consumo de alcohol también puede afectar a otras personas. De ahí la necesidad o la razón de interferencia del Estado o de la sociedad para controlar el consumo; no olvidemos a los niños de un padre que consume, quienes sufren todo tipo de negligencia o abuso, a las esposas, y los crímenes contra otras personas o propiedades. Esto va más allá de la decisión de tener un riesgo personal, porque hay otras áreas que no solo afectan al individuo.

Creo que esta es una de las razones principales para tener desde la salud pública un abordaje de la problemática del alcohol, además del impacto y de los costos que tiene de por sí en toda la salud.

El alcohol y los efectos del alcohol tienen un componente cultural muy importante. Junto a la OPS y a la OMS -en Ginebra- participamos y dimos apoyo a uno de los estudios más grandes que se ha realizado en el mundo -tal vez sea el más grande-, en el que participaron más de treinta y cinco países. Este estudio internacional se tituló "Género, Alcohol y Cultura", y se recolectaron datos, explorando con preguntas cualitativas y cuantitativas el consumo de alcohol en hombres y mujeres en los países pobres y ricos de casi todas las regiones del mundo, comparando las diferencias entre ellos.

En virtud de la cultura se medían las diferentes relaciones entre el alcohol y sus consecuencias; lo mismo se vio en cuanto al género, pues la misma cantidad de alcohol en el cuerpo de una mujer y de un hombre produce efectos distintos, dependiendo del lugar en que las personas se encuentren y de la cultura en que estén inmersos. Esto es bien claro, pero no invalida la

relación causal entre el alcohol y el número de enfermedades. Siempre hay que contar con la cultura.

Estoy totalmente de acuerdo con que no vamos a proponer que todas las sociedades deberían ser como la musulmana para obtener un beneficio del alcohol ni vamos a prohibirlo; este informe no se hizo con ese sentido, pero sí hay que reconocer que hay mucha gente en el mundo que no bebe. Los estudios de la OMS cubrieron a más del 90% de la población mundial y muestran que más del 50% de las personas no bebe.

Entonces, ¿de dónde viene el concepto de que el alcohol está muy integrado y que es parte de la cultura? ¿De qué cultura es parte? En nuestros países continúa existiendo un buen porcentaje de gente que no bebe, pero no es parte de la norma, porque a una persona que no bebe se la considera como que tiene un problema, ya sea joven o adulto. Si uno concurre a una fiesta, se acepta que las mujeres no beban, pero si un hombre dice que no, debe ofrecer una disculpa; no es una opción libre. La situación que tenemos con el alcohol es muy semejante a la que teníamos con el tabaco hace treinta o cuarenta años, es decir, con total aceptación social y con el derecho de fumar dentro de un cine.

Eso se cambió, y fue posible. Hay muchas personas que no les gusta escuchar hablar sobre este tema -a mí tampoco-, pero lo cierto es que estigmatizamos el consumo del tabaco. Se dice que el tabaco es una droga y que el fumador es un adicto, es decir, estamos estigmatizando un problema que antes era totalmente aceptable.

Los cambios de cultura son posibles en el sentido de que se puede hacer un marketing de una idea. Salud pública está detrás del sector privado vendiendo ideas. La industria sabe muy bien cómo vender sus productos, y utiliza técnicas de psicología, inclusive, del funcionamiento de los neurotransmisores -hoy sabemos cómo son las cosas en el cerebro- para diseñar sus campañas. Por esto mismo un niño de tres años ya sabe distinguir la marca "Budweiser" o la de cualquier otra cerveza; está expuesto miles de veces al año a un producto que consumirá dentro de diez años. ¡Es genial! ¿En qué área de salud pública estamos vendiendo un producto semejante? En ninguna.

Parecería ser que los países están mejor con respecto a las vacunas que son obligatorias. ¿Cómo se ha conseguido esto? Haciendo un esfuerzo, llegando hasta la persona y obligándola a vacunarse porque de lo contrario no puede asistir a la escuela o no puede realizar ciertos trámites. Eso fue un control social para beneficio de todos. Sin embargo, actualmente en los Estados Unidos de América muchos padres no quieren vacunar a sus hijos argumentando que la vacuna provoca efectos secundarios. Ellos se olvidan que estamos en un mundo globalizado y que un virus puede viajar en un avión y que las personas están en movimiento todo el tiempo.

Es difícil responder la pregunta con respecto a los análisis, pero garantizo que los análisis y las estadísticas aplicadas son los más aceptados internacionalmente en publicaciones científicas. Los análisis de patrones de consumo de alcohol tuvieron en cuenta estudios cualitativos, sociológicos, cuantitativos y estimativos de consumo. Por ejemplo, hubo una encuesta mundial sobre patrones de consumo, con informantes claves y análisis del

padrón típico de consumo de un país. Invariablemente, esto confirmó lo que después se encontró en las encuestas nacionales, pero son estimativos.

Hay análisis de sensibilidad para identificar los errores y todo esto se ha hecho para evaluar los impactos del alcohol en la salud. Los datos relativos al alcohol son los mejores entre todos los otros factores de riesgo. La cantidad de análisis realizados no fue hecha para otros factores de riesgo porque no existen los datos. Fue increíble el esfuerzo de la OMS para realizar estos estudios y la verdad es que reveló que estamos al frente de otros factores que, al final, reciben más atención en los "media", como la polución o la malnutrición. Entonces, también es cierto que lo que poseemos tiene muchos problemas y muchas estimaciones, pero es lo mejor que podemos ofrecer hoy. Además, está, como la ciencia, siempre abierto al test o a la modificación; los modelos existen y cada vez que entran datos nuevos se pueden incluir modificándolos, y así se puede tener estimación más precisa. Creo que ese es el camino.

**SEÑOR ROLANDO.-** Soy Comisario y pertenezco a la Dirección Nacional de Policía Caminera. La nuestra es una de las unidades que fiscaliza el tránsito y, por lo tanto, me voy a referir específicamente a ese aspecto. En la Sala hay diferentes actores que se desempeñan en distintos ámbitos de la sociedad y que, de una manera u otra, se ven rozados por el tema del alcohol que hemos estado analizando desde varias perspectivas; inclusive hay actores que están dentro del ámbito de la fiscalización.

Me gustaría conocer la experiencia que puede existir en España o en otros países. Como bien se dijo, no en todas las sociedades el consumo de alcohol es una costumbre, pero en la nuestra sí lo es, y en muchos sectores es hasta un vicio. Hemos tenido infinitas confrontaciones al momento de fiscalizar cuando este vicio o costumbre afecta algo tan importante como el tránsito. Los datos estadísticos que relevamos nosotros y que tienen que ver de forma específica con los accidentes propiamente dichos o los controles aleatorios y los controles comunes que hacemos, nos indican la existencia de varios problemas, nos dan una línea continuada de que rara vez ha descendido y lo ha hecho muy poco. Hemos hecho campañas y hemos instrumentado medidas de control más o menos rigurosas, pero la situación sigue. En lo que tiene que ver con lo educativo, también hemos tratado de que la gente se concientice y entienda que tenemos un problema real que afecta enormemente a la sociedad, pero los niveles se mantienen. Hoy, en los accidentes carreteros, la presencia de alcohol está entre el 11% y el 13%, y algo muy importante es que en la mayor parte de los casos se encuentra en niveles superiores a los 8 decigramos, que es esa cifra muy alta que tenemos. Un estudio del doctor Guido Berro demostró que en un 38% de los fallecidos se encontró presencia de alcohol, lo cual hace aún más lamentable este tema. Por lo tanto, tenemos un problema serio con el alcohol.

Con todo este entorno, cuando tratamos de fiscalizar y de controlar con rigurosidad, nos encontramos con opiniones y reacciones totalmente desenfocadas en la propia sociedad, en las autoridades -inclusive en los que fiscalizamos- y en otras instituciones sociales. Inclusive, quienes fabrican el alcohol no se han manifestado plenamente o de frente, pero, como bien se decía hoy, por algún lado lo deben de haber hecho.

Quisiera saber cuál debería ser, en este entorno, la política o la estrategia. Con esto pretendo recoger la experiencia de ustedes para concienciar a la población en pro de un cambio de actitud para bajar el riesgo, pero de forma efectiva, ya que reitero que hemos hecho campañas y hemos emprendido acciones, pero la cosa sigue igual.

Yo planteo algunas hipótesis. ¿Podría ser útil fiscalizar con severidad y aplicar un sistema punitivo rígido en el que las manifestaciones sociales de rechazo -y esta es un poco la esencia- sean dejadas de lado? Aquí hay un principio básico y general que es el bienestar de la población y tenemos un tema serio, entonces, ¿ese rechazo debería ser dejado de lado? ¿Estas medidas de control rígido deberían ser acompañadas por una instancia educativa preventiva como, por ejemplo, una campaña que trate de concienciar o disuadir a la gente?

En caso de que en vuestros países se desarrolle alguna de estas operativas me gustaría saber cuál ha sido la receptividad de la población o cómo se ha manifestado la sociedad.

**SEÑORA COLÁS.-** Me parece que la función de las fuerzas policiales y la presencia en la carretera es una de las mejores maneras de atacar cualquier problema en relación con la seguridad vial y, desde luego, el tema del alcohol. Por supuesto que hay que hacer una labor previa de concienciación y es cierto que, en principio, hay un rechazo a cualquier medida represiva o disciplinaria en la carretera. Eso es lógico porque a ninguno le gusta verse parado por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil -en nuestro caso- o por las policías locales, para ser sometido a un control de alcoholemia, o para que se le muestre la foto de un exceso de velocidad; eso produce un rechazo natural que aceptamos. Sin embargo, a nivel social, hay un apoyo a la idea de la presencia policial en carretera. Nuestra experiencia es que la población agradece que la fuerza policial esté a lo largo de un trayecto. A nivel individual aceptamos mal el ser reprendidos, pero a nivel social hay una aceptación mayúscula. Todo el mundo demanda más fuerza policial en la carretera, porque no solamente nos reprende. En España, la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil tiene una imagen fantástica; es la que ayuda en carretera y a todo el mundo le da seguridad ir por la vía pública o hacer un viaje y ver tres, cuatro o cinco parejas de la Guardia Civil. Cuando no las ven, demandan dónde está la guardia civil; está para estar en la carretera, y uno sabe que tiene una consecuencia: la posibilidad de una infracción y, por lo tanto, de una sanción, pero su presencia está bien vista.

Cuando nosotros hacemos una intensificación de controles, la anunciamos a la sociedad y eso está teniendo una repercusión importante y está limpiando mucho la imagen de quienes en un momento dado eran rechazados por ser los denunciantes de conductas de riesgo. Eso nos ha venido de los países más desarrollados que nosotros. El Reino Unido, por ejemplo, puso en práctica una experiencia muy interesante que consistía en denunciar avisando que estaban. En España, la Guardia Civil siempre estaba detrás de un árbol o un muro, viendo si te cazaba y te podía poner una multa pillándote por sorpresa. Esto lo hemos desterrado absolutamente y ahora la guardia civil se pone visible. Antes, los controles de radares estaban escondidos detrás de un matorral para ver a quién cazaban por encima de los límites de velocidad, pero ahora se están poniendo paneles informativos antes

del radar. ¿Qué es lo que queremos conseguir? Pongo el ejemplo de la velocidad porque es típico de la caza y captura del que excede los límites. Antes se escondían y de repente el conductor veía un flash que le indicaba que le habían detectado por un exceso de velocidad. Ahora lo que estamos haciendo es anunciar mucho tiempo antes que va a haber un radar y que la velocidad va a ser medida, porque la velocidad es una conducta de riesgo que implica la posibilidad de accidente. Lo que queremos es conseguir una reducción de velocidad, no sancionar. Esto, a nivel de concienciación y de educación es muy útil, porque conseguimos lo que queremos, que es que se reduzcan los límites de velocidad. Ponemos los radares en los puntos de riesgo, es decir, en los lugares en donde la experiencia acumulada nos permite comprobar que la velocidad es realmente preocupante y, entonces, anunciamos kilómetros antes: "Usted está siendo monitoreado por un radar; si excede los límites, va a ser sancionado". ¿Qué conseguimos? Una reducción de la velocidad. No importa que no sancionemos. Desgraciadamente, seguimos sancionando, pero hemos conseguido un cambio de conducta, una advertencia que impide o reduce la posibilidad de accidentes y, además, da la imagen pública de una policía que no está para sancionar y reprender necesariamente, sino para evitar conductas de riesgo.

Esto ha limpiado la imagen recaudadora y disciplinaria que podía tener la Agrupación de Tráfico de la guardia civil y ha conseguido unos efectos fantásticos. No obstante, la disciplina y el hecho de que toda la sociedad sepa que es necesario ese control, que es necesaria esa sanción y que es necesario que ese procedimiento continúe, es fundamental. No solamente tiene que estar la policía en la carretera para sancionar, sino que esa sanción después debe tener un efecto en el ciudadano que infringe la ley. Por ejemplo, en España siempre ha habido mucha diferencia entre la Agrupación de Tránsito de la Guardia Civil y las policías locales, que son las que denuncian en las zonas urbanas. ¿Por qué? Porque los procedimientos que utilizaba la Agrupación de Tránsito de la guardia civil y que llevábamos a cabo en la Dirección General de Tráfico eran expedientes muy serios. La Guardia Civil, en las carreteras, hacía una denuncia, esa denuncia se pagaba, esa suspensión se cumplía y llegaba a sus términos finales. Afortunadamente, las policías locales hoy trabajan mejor, pero antes, daba lo mismo que te hicieran una multa en Madrid. Allí estaba invadido de policías locales, pero a la hora de la verdad no se recaudaba ni una sola multa ni se cumplía con una sola suspensión, con lo cual perdían absolutamente la credibilidad que tenían.

Todo el procedimiento, desde su presencia hasta el pago final de la sanción, es importante. Quien realmente tiene la infracción, debe pagarla, debe entregar su permiso si tiene una suspensión y todo el procedimiento tiene que cumplirse, pero no necesariamente con esa imagen represiva, sino con una imagen que concientice que la Policía Caminera está para ayudar en la carretera, para brindar seguridad en la carretera y no se esconde; se anuncia. Inclusive, hemos llevado a cabo algunas prácticas. Por ejemplo, intensificamos los controles continuamente. Hay campañas puntuales que anuncian que se van a intensificar los controles por velocidad durante quince días. Estas son grandes campañas de información que anuncian que durante esos quince días se va a controlar la velocidad en los puntos más importantes. También hay campañas sobre el uso del cinturón de seguridad que anuncian que se va a

tener especial cuidado en denunciar que los conductores y los pasajeros no usan el cinturón de seguridad; también hay campañas especiales de alcohol. Todo esto se anuncia, se hace saber a la población, pero no se hace de manera escondida para sorprender, sino todo lo contrario. Por lo tanto, desarrollamos esa doble labor coordinadora de disciplina y control, pero con previa concienciación, y esto tiene un gran efecto.

**SEÑOR JUAMBELTZ.-** Pertenezco a Toxicología de la Facultad de Medicina.

No me voy a referir al aspecto del tránsito, sino al de la repercusión del alcohol en la salud, en particular, en la mujer y en el embarazo. Ayer se informó sobre un estudio, que demuestra que más del 40% de los exámenes que se realizaban a gestantes, daba positivo en cuanto al alcohol. El alcohol se relaciona con una enfermedad bastante conocida, que es el síndrome alcohólico fetal. Este síndrome, entre otras alteraciones de dimorfismo facial, puede ocasionar el retardo mental. Se dice que el retardo mental en un porcentaje muy alto en los niños se debe al alcohol.

En nuestro país, el síndrome alcohólico fetal no se detecta, porque no se hacen los estudios de evaluación correspondientes. Seguramente en ese estudio que se realizó de mujeres gestantes y que dio porcentajes tan altos, el síndrome alcohólico fetal debió haber estado presente.

No sé cuál es la situación respecto a este síndrome en España y en otros países de América. En nuestro país, pensamos que esto es algo sobre lo cual hay que trabajar y hay que hacerlo conocer; el desconocimiento lleva, tanto a la gestante como al profesional, a no tener un diagnóstico adecuado. Además, debemos tener en cuenta las repercusiones de tener un porcentaje alto de nacimientos de niños sobre los que ya se sabe que van a tener un retardo mental, y lo que significa eso en la sociedad.

**SEÑORA MONTEIRO.-** En América Latina, este síndrome continúa siendo poco diagnosticado. En Brasil, hay poquísimos estudios; los que se han realizado se han hecho en animales. La gran mayoría de los estudios se ha realizado en los Estados Unidos, y es la primera causa de retardo mental no genética. No solo se trata del síndrome fetal, sino de los problemas que se generan, que tienen un espectro más amplio y pueden durar toda la vida.

Estoy de acuerdo con que hay que investigar los casos. El hecho de que el análisis del meconio dé positivo, no quiere decir que el niño vaya a tener el síndrome. Se debe investigar durante cuánto tiempo se realizó la exposición. Se pueden empezar a investigar los casos de retardo mental que ya existen en el país, recogiendo la historia de las madres, intentando identificar los trazos físicos; de esa forma, se podrían identificar los casos que servirían para un banco.

Las morfologías varían de acuerdo con las fisonomías. Por ejemplo, en los Estados Unidos de América se dio el problema de que este síndrome no se identificaba en niños negros, solo en niños blancos que tuvieran un formato distinto. Este tipo de adaptación debe ser hecho. En África del Sur también se hizo un gran estudio, que mostró niveles altísimos, mucho más que en los Estados Unidos; este estudio contó con la colaboración financiera de los Estados Unidos de América.

Es de esperar que si existe un 46% de meconio positivo, estos casos pueden representar muchos problemas escolares, de desarrollo infantil e inclusive de retardo mental. Los costos para el tratamiento de asistencia de estos niños son enormes; este es un problema que se puede prevenir totalmente.

**SEÑORA MODERADORA.-** Aclaro que, lamentablemente, vamos a tener que cerrar la lista de preguntas para poder terminar en hora.

**SEÑOR FERNÁNDEZ (don José Luis).-** Soy licenciado en psicología y coordinador del Equipo de Adicciones y Alcoholismo del Servicio de Salud Ocupacional de la Intendencia Municipal de Montevideo. Voy a ser muy breve porque muchas de las cosas que se dijeron -que fueron muy enriquecedoras- agotaron algunos aspectos de las preguntas; de todos modos, hay interrogantes para formular y, además, quiero detenerme en algo que se dijo en el día de ayer acerca de la necesidad de que la CIPA se constituya también en el ámbito de lo laboral. Sería bueno que desde aquí nos comprometiéramos a generar ese espacio y a articular las acciones necesarias por parte de los actores concretos.

En el ámbito laboral el trabajo sobre alcoholismo en la Intendencia Municipal de Montevideo tiene por lo menos diez años, que es el tiempo de creación del Servicio de Salud Ocupacional. El nuestro es un trabajo totalmente invisible para los actores sociales en general, porque es interno al funcionamiento de la institución. Pero hemos construido algunas estrategias sui géneris, creadas en el momento y sobre la base del accionar concreto, que no son nada científicas sino bastante empíricas. Hago la salvedad de que no son instrumentos cuantificables, verificables ni que tengan un objetivo de generar un conocimiento científico, sino que son estrategias generadas concretamente por los trabajadores; se elaboraron respetando su saber y permitieron construir algunas herramientas que han sido válidas.

En lo concreto, en el día de ayer se instaló la polémica acerca de hasta dónde llega el papel de lo educativo y si es necesario. De acuerdo con nuestra experiencia, coincidimos con la doctora Monteiro en cuanto a que solo con lo educativo no se llega absolutamente a ningún lado pero que tampoco puede obviarse ni se puede dar por sentado de que no exista; al contrario, se debe generar la apropiación del saber del propio trabajador. Aclaro que estoy hablando solo del campo del trabajo; no puedo hablar del campo vial ni de ningún otro. Inclusive, hay algo concreto: determinados procesos de trabajo constitutivos de la organización y determinada organización del trabajo constitutiva de los procesos hacen que se instalen prácticas como el consumo del alcohol. Por ejemplo, tenemos una dificultad concreta con el trabajo de los sepultureros, o sea, quienes hacen los enterramientos de las personas en los cementerios públicos, que son municipales. Con el colega de Paysandú hemos construido algunas cosas en ese sentido, pero quisiera saber, desde la experiencia de la OPS, de la OMS y también de la que existe en España -más allá de que el trabajo específico es sobre el tránsito supongo que hay experiencias en lo laboral a coordinar y compartir- qué se puede hacer cuando el proceso de trabajo determina el consumo en forma indirecta. Aclaro esto porque, por supuesto, no se dice: "Como usted trabaja de esto, tiene que tomar". Pero la cuestión es que la tarea penosa hace que se instale una red muy subterránea de consumo y de sostén del consumo; inclusive, esto se basa



en el pseudo compañerismo y en muchas realidades de la constitución gremial, que también es importante.

Estoy planteando una cuestión de sentido común, porque advierto que se dio un debate sobre qué hacer, pero la realidad es una sola, como se mostraba en el día de ayer en la ponencia de Gabriel acerca de los accidentes de tránsito. Eso sigue golpeando y la gente lo ve; no se trata de que no sepa que las personas se accidentan y mueren. Sin embargo, siguen consumiendo. Por eso creo que hay una cuestión de sentido común que tenemos que tratar de ver cómo la hacemos instrumental, a la vez de determinar cómo recogemos la experiencia de algunos países que en este sentido tienen la autoridad científica pero no la autoridad moral como para ser ejemplo de nada, ni en cuanto a valores, ni en cuanto al trabajo hacia lo comunitario y hacia lo social.

**SEÑOR JUAMBELTZ.-** Se ha hecho referencia a la polémica del día de ayer y quizás también se malinterpretó lo que dije. Lo que señalé fue que cuando uno quiere tratar determinada cosa, tiene que generar políticas a corto, mediano y largo plazo. Con respecto a las políticas de corto y mediano plazo estamos todos de acuerdo por lo que ella nos mostró ayer, porque se van a ejercer sobre los individuos que ya estamos maleducados desde chicos; o sea que hay que controlar, medir la alcoholemia, reprimir, etcétera. Pero si queremos ser realmente efectivos, tenemos que apostar a políticas de largo plazo y en ese sentido no veo otro camino que el de la educación para tratar de generar un cambio cultural. No se trata de que la educación sea la única herramienta pero, en el contexto, para mí la educación es la herramienta principal a futuro.

**SEÑOR PERDOMO BEJEREZ.-** Me llevó cuarenta años declarar al Palacio Legislativo zona liberada del humo de tabaco. Me convertí en el más irreconciliable enemigo de esa droga cuando en el año 1966 -yo ya trabajaba acá- me llegó un estudio del departamento de sanidad. Se registraban 5.500 muertos y 700 fumadores pasivos que morían a raíz de tener que compartir espacios familiares y de trabajo con fumadores. Por suerte, este año pude lograr esto, y disculpen la inmodestia, pero en el Palacio Legislativo todos saben quién es Juan Perdomo Bejerez y cómo he luchado contra el tabaquismo.

Ahora estoy luchando contra el alcoholismo, pero reconozco que hay una cultura muy arraigada. Por ejemplo, ahora se aproximan las fiestas tradicionales. Se comete todo tipo de tropelías y de excesos al punto de que opté por dejar de manejar en las fiestas; me voy para el interior y me instalo en el campo.

Aquí se ha hablado del alcohol y de los efectos dañinos que, como droga que es, produce; sin embargo, conozco gente que me dice que bebe habitualmente por consejo médico. Me refiero al famoso tema de que el whisky es vasodilatador; tengo conocidos que toman whisky todos los días -no sé en qué cantidad- y dicen que se sienten bárbaro por sus efectos vasodilatadores. También están los que habitualmente toman vino y dicen que los taninos que contiene son buenos para ellos. Quisiera que algún médico me despejara estas dudas.

**SEÑORA MONTEIRO.-** Vamos a esperar que formulen todas las preguntas para responderlas después.

**SEÑOR ROSAL.-** Quiero contarles que la conclusión de un estudio que empezamos en 2003 sobre la cultura y la videncia en el tránsito era que el principal factor de malestar en el tránsito se generaba por una actitud del Estado que nosotros catalogábamos como de "double bind", o sea, doble vínculo con la realidad. Lo ejemplificábamos de diversas maneras; entre otras cosas, hicimos una entrevista a un inspector de tránsito que estaba aprovechando un embotellamiento para fiscalizar la patente cuando, al mismo tiempo, en la página "web" de la Intendencia los inspectores se quejaban de la viveza criolla y la catalogaban como el principal problema del tránsito de Montevideo. En el estudio -no sé si alguien lo leyó, pero lo hicimos llegar a las autoridades- recomendamos, precisamente, que se evitara este "double bind", este doble vínculo con la realidad, teniendo una actitud muy clara como la que se toma hoy en España en cuanto a no esconderse y demás. El otro tema es la negación frente a la temática de parte de las disciplinas sociales.

Por consiguiente, mi pregunta es si hay estudios recientes sociológicos o antropológicos en España. Lo que hemos visto es que hay muy pocos antecedentes.

**SEÑOR JUSTO.-** Soy periodista, integrante de la Red de Promoción de Seguridad Vial. Me interesa mucho el tema de cómo se relaciona con la prensa. Todos dijeron que sin publicitar, sin hacer promociones y sin salir en los medios de comunicación es imposible.

No quiero preguntar cuál es el presupuesto que se destina para esto porque me puedo poner muy nervioso. Pero sí me gustaría saber cuál es el porcentaje de su presupuesto que tanto la Dirección General de Tráfico como la Organización Panamericana de la Salud destinan para todo el tema de los medios de comunicación.

**SEÑORA VIERA.-** Junto con mi compañera hace muchos años que trabajamos en el tema de tránsito; son más de dos décadas.

Queremos llegar a la conclusión sobre el tema de las propagandas, que es algo que nos preocupa mucho a cualquier nivel, tanto de la salud, de alcohol, como de tránsito. En el tránsito manejamos muertes y lesionados y cifras escalofriantes cuando todos los días leemos los partes uno a uno.

Se ha hablado mucho de las propagandas y de las buenas técnicas que se emplean para llamar la atención del público. ¿Creen que una parte de la propaganda masiva y constante se debería concretar en una Mesa intersectorial de comunicación con todos aquellos medios propagandísticos que están involucrados en el tema de alcohol o similar? ¿Han dado resultado en sus países? En caso positivo o negativo, ¿en qué estiman el valor? ¿Tendría que ser el Estado más la sociedad en partes iguales en el aspecto económico que sustentara esto o solo conminar a la sociedad en su conjunto a una comunión de posiciones? ¿O tiempos determinados o exigidos por el Estado en cualquier medio de comunicación para que se dispusiera de cinco o diez minutos al día en hacer relevancia en cuanto al alcohol, accidentes de tránsito, VIH-SIDA, a lo que nos está en este momento consumiendo? Estamos estrictamente hablando de políticas sobre alcohol. Por lo tanto, me interesaría saber si el Estado tiene que ponerse los pantalones también en este tema, ya sea por decreto, e involucrar a los medios de comunicación y a la sociedad.

**SEÑORA CASTRO.-** Trabajo en el Consejo de Educación Técnico Profesional, Educación Media, y por eso me resulta interesante todo lo que se ha planteado, sobre todo en el tema de la educación. Estamos de acuerdo que con la educación sola no es suficiente.

Hoy se hablaba de represión o no represión. Por ejemplo, en nuestro país salió el tema de que no se puede fumar más en los lugares cerrados. Si bien nos causó un impacto importante, es así y se terminó. Si nos ponemos a pensar, es muerte a largo plazo. Pero en cuanto al alcohol, es ahora. Quiero saber qué vamos a hacer ahora. Las muertes las estamos viendo todos los días. En la gran cantidad de accidentes de tránsito vemos problemas de alcoholismo; que se diga o que no se diga es otro tema; pero es así. Además, hay muchas repercusiones en cuanto a la discapacidad, porque no todo el mundo tiene mucho dinero como para ponerse una prótesis. En muchas situaciones es todo lo contrario.

Desde mi punto de vista, hay dos problemas importantes. Uno de ellos es que tenemos miedo a poner límites. Inclusive, lo vemos con los niños chicos de dos o tres años cuando los padres dicen que no saben que hacer con ellos. ¿Cómo no van a saber qué hacer con un niño de dos o tres años? Yo tengo un hijo que hoy está cumpliendo treinta y dos años y una nieta de tres años. Que son diferentes etapas de la vida, sí, por supuesto. Que son diferentes situaciones del país y del mundo, por supuesto. Pero el principal problema a debatir aquí es qué estamos haciendo las familias. ¿Qué pasa con las familias? ¿Dónde estamos los padres, los abuelos, los mayores? ¿Qué estamos entregando?

La familia y la educación primaria son los dos pilares de este país que tenemos que fortalecer muchísimo. En la Educación Primaria formamos el futuro ciudadano.

¿Qué podemos hacer hoy? Creo que es lo mismo que se hizo con el cigarrillo. El señor Presidente de la República dijo que no se fuma más, y no se fuma más, y se terminó el problema. Por más que salimos a decir que sí o que no, no se fuma más y punto. Creo que con esto es lo mismo y después veremos a largo plazo cómo solucionamos todo lo demás.

Cuando dijimos a los jóvenes que hay una sanción de diez días, nos han dicho que pondrían veinte días junto a otras sanciones disciplinarias. En ese sentido, los jóvenes son más duros que nosotros. Los jóvenes están poniendo límites, de la misma manera que los ponemos todos. Si a mí no me ponen límites, yo voy para allá y avasallo los límites del otro, porque lamentablemente no respetamos al otro. Estamos en un mundo en que el ser humano y la vida no valen, no tienen valor. Entonces como la vida no tiene valor el respeto tampoco; no me respeto a mí y no respeto nada. Pero lo que yo quiera hacer es un problema mío, pero tengo que respetar al otro. Y tenemos que pensar como sociedad: ¿algo hay que hacer?

Me parece sensacional este espacio. Espero que hagamos algo y que no quede todo aquí. Este es un tema que preocupa mucho porque es lo que planteaban los representantes de Tránsito: lo vemos todos los días y las cifras están a la vista.

Entonces, quiero agradecerles y plantear qué hacemos.

**SEÑOR RODRÍGUEZ.-** Pertenezco a la Dirección de Tránsito de la comuna canaria, Intendencia Municipal de Canelones.

Queremos destacar la importancia de este tipo de eventos y, sin duda, felicitamos a los compañeros de la CIPA, porque este es el comienzo de un montón de planes que hay para emprender en conjunto.

Cuando asumimos la Dirección de Tránsito de la Intendencia Municipal de Canelones -a los extranjeros les digo que es un departamento con 500.000 habitantes- nos encontramos con que la administración anterior había abandonado totalmente el Departamento y estamos a un año y medio de la reconstrucción de esta Dirección. La estamos reconstruyendo bajo tres pilares fundamentales y quiero resaltarlos. Quizá lo hayamos tomado de la Dirección de Tráfico de España o de otros ejemplos que hay en el mundo, pero nosotros creemos que la Dirección de Tránsito se va a sustentar con estos tres pilares: la educación, la prevención y la fiscalización, ordenados de la forma que sea, de acuerdo con las circunstancias y a las tareas que se vayan proyectando.

Quiero destacar algo que ya se decía antes: no carguemos las tintas sobre los jóvenes. Yo les puedo asegurar que el 75% de las licencias de conducir que Policía Caminera retiene por siniestros de tránsito de personas alcoholizadas, en el departamento de Canelones -nos las remiten a nosotros para que apliquemos las penas-, pertenece a mayores de 35 años, mientras que en un alto porcentaje a mayores de 50 años.

Los jóvenes día a día nos demuestran un montón de cosas aunque, sin duda, habrá jóvenes que optan por tomar alcohol en cualquier lado. Ayer se hablaba de festivales de rock promocionados por empresas de cerveza y, más allá de lo comercial -puedo compartir que no está muy bien-, quiero decir que cada vez que se han reunido los jóvenes nos han demostrado que los accidentes al regreso de esos festivales los producen choferes profesionales que tienen más de 50 años.

En oportunidad de la Noche de la Nostalgia, tanto la Intendencia Municipal de Montevideo como la Intendencia Municipal de Canelones y Policía Caminera se propusieron controlar duramente. Durante tres o cuatro semanas nosotros desde la Dirección de Tránsito de Canelones procuramos advertir a cada uno de los vecinos a través de nuestros inspectores, inclusive a nivel del boca a boca, que ese día estaríamos controlando. ¿Cuántos accidentes hubo? Creo que dos y no fueron por alcohol.

**SEÑOR ROLANDO.-** Cada vez que hay un hecho, un evento o una situación particular como las vacaciones, las fiestas o un movimiento extraordinario de tránsito, a través de un comunicado de tránsito que se difunde a toda la prensa nacional, se da a conocimiento a la población. Eso en algunos hechos muy particulares ha sido connotativo y ha surtido sus efectos. Entonces, coincido plenamente con lo que se ha dicho.

En otros temas como el de la siniestralidad, hemos hecho hincapié en que la siniestralidad sigue subiendo y el problema del alcohol en particular continúa presente. En ese caso no hemos logrado un efecto positivo o una medida efectiva.

**SEÑORA MODERADORA.-** Nuestras amigas expertas extranjeras ya nos han demostrado su brillantez y ahora nos van a demostrar cómo tienen el área de la memoria para contestar todas estas preguntas de corrido.

**SEÑORA MONTEIRO.-** Sobre salud ocupacional y alcohol, hay muchas profesiones que tienen mayor riesgo en cuanto a consumo excesivo: médicos, anestesistas, periodistas, personas que trabajan en la noche, por ejemplo, en bares. Hay que integrar servicios de atención para la prevención, desde el inicio, enfocándose en estos grupos, promoviendo el acceso al tratamiento. Lo que vale para todos también vale para quienes beben mucho: disminuir la disponibilidad, dificultar el acceso, incrementar precios. Todo esto marcha tanto para grupos de alto riesgo como para otros.

En cuanto al alcohol como vasodilatador debo decir lo siguiente. El alcohol puro tiene un efecto antiplaquetario y de disminución del colesterol; en personas con más de 45 años de edad -hombres y también mujeres después de la menopausia- que tengan riesgo de dolencia coronaria, en bajas cantidades, una dosis al día, tiene un efecto protector, pero esto no es generalizable a todos, no es el patrón que se usa. En general la persona tiene una prescripción médica de un whisky en la noche, pero tomó una cerveza en el almuerzo, durante la cena un vino y al final todo esto se acumula y el efecto positivo se va.

Entonces, para los países de América Latina no se computa un efecto benéfico del alcohol, porque el patrón de consumo no es diario, con la comida, de pocas dosis, sino lo contrario: es de fin de semana, esporádico y para lograr una intoxicación. Insisto en que no es una característica de la bebida sino del alcohol de por sí.

Es claro que hay que involucrar a los medios de comunicación, pero hay que reconocer que ellos tienen un interés de lucro y todos los días dedican minutos al consumo de alcohol en base a la propaganda de las empresas de bebidas alcohólicas. Creo que hay que establecer un control y también hablar con ellos en términos de responsabilidad social. Ellos de por sí no van a controlar ni a disponer límites en el contenido de la propaganda. Lo mejor sería crear un grupo independiente del Gobierno para que sancionara y analizara la propaganda antes de ser emitida, para determinar si viola el código. Solamente la autoreglamentación no tiene efecto.

A nivel de la OPS hay una unidad que trabaja en comunicación y que está en constante contacto con todos los medios de comunicación de la región. Los mensajes de la OPS, cuando son producidos para la gran masa, encuentran gran receptividad: las personas están muy abiertas y los aceptan. No sé cuál es el presupuesto, pero existe una unidad a cargo de esto. Nosotros hemos dado apoyo a una iniciativa con la participación de periodistas. Este año estamos creando un premio iberoamericano de periodismo en el área del alcohol.

Estoy de acuerdo con lo que fue dicho sobre la familia y con la necesidad de educar. No hay cómo imponer sanciones a las familias, pero a través de la escuela es posible alcanzar a los padres para discutir las normas sociales de aceptación, los límites que imponen, pero no a sí mismos, porque se aprende en la casa a vivir. Entonces ¿cómo puede ser que él no beba cuando está viendo a su padre riéndose, divirtiéndose, emborrachándose? Eso

tiene un valor mucho mayor para él que si después su madre la pega por querer repetir esa conducta. Creo que tenemos que rescatar valores de familia también.

Las fiestas de fin de año son una oportunidad increíble para hacer visible la ley. Todo lo que está siendo intentado aquí tiene la misma traducción -fue lo que habló Mónica- en períodos de alto riesgo, por esta población que evade el control. Esto es un freno a los comportamientos de riesgo, al menos en ciertos sectores, que deben ser los de mayor riesgo de accidentes. El objetivo común está siendo alcanzado.

**SEÑORA COLÁS.-** Voy a tratar de contestar todo lo que se ha preguntado.

Alguien me preguntó por el presupuesto de la Dirección General de Tráfico en medios de comunicación. No puedo dar la cuantía exacta, solo puedo decir que es una cantidad ínfima en relación con el presupuesto de la Dirección General de Tráfico en materia de seguridad vial. Es decir, el presupuesto de la DGT es alto, pero en medios de comunicación, aunque se gastan cuantías importantes, el porcentaje no es muy alto; ya quisiéramos tener los presupuestos de las empresas privadas.

Coincido con quien asegura que el Estado debe involucrar a los medios de comunicación. Es algo que debemos exigir a los poderes públicos. En España el problema son los medios privados, a los que no podemos exigir tanto.

Con respecto al tema de las costumbres, teniendo en cuenta que el alcohol está arraigado en nuestras culturas -en España también-, se supone que no podemos cambiarlas; sí podemos cambiar las costumbres. La costumbre del alcohol trae como consecuencia un mal social al que hay que hacer frente. Las prácticas sexuales no eran como ahora, porque no teníamos o no conocíamos el sida. Desde que hemos conocido que esas prácticas sexuales tenían una consecuencia negativa para la sociedad, se han puesto en marcha los mecanismos necesarios para modificar esas prácticas y esas conductas sexuales. Ahora estamos ante lo mismo: la costumbre del alcohol está arraigada en la sociedad, pero sabemos -quizás antes no-, como ocurre con el tabaco, que tiene consecuencias negativas a las que hay que poner remedio.

En cuanto a que tenemos miedo a poner límites, no sé si tenemos ese miedo, pero estoy absolutamente convencida de que la disciplina es absolutamente necesaria en seguridad vial y estoy absolutamente de acuerdo con la manifestación con respecto al entorno familiar. En la pausa para el café hemos tenido una conversación interesante con relación a este asunto, es decir, cómo en las propias familias estamos cambiando la actitud respecto de los hijos. Hoy les comentaba a algunos que esto lo veo entre mis amigos. Ellos no saben qué hacer con sus niños de tres años. Esto es absolutamente lamentable. El otro día veía un programa de televisión muy interesante, en el que quedaba evidenciado que en España estamos viviendo maltrato, no solamente a los profesores en los colegios sino también a los padres. Se veían padres llorando a lágrima viva frente a las cámaras porque sus hijos les maltrataban física y psicológicamente. ¿Adónde estamos llegando? La explicación es sencilla: la incorporación de la mujer al mundo del trabajo hace que los padres tengan un alto sentimiento de culpabilidad porque les tenemos

abandonados. Como les tenemos abandonados, el poco ratito que estamos con ellos es para decir a todo que sí. Precisamente, el mensaje es el contrario: ser capaces de seguir diciendo que no. La sociedad ha cambiado y todos tenemos que aceptarlo. Debemos ser capaces de seguir diciendo a nuestros hijos que no, aunque estemos con ellos una hora al día o solo el fin de semana. Hay que cambiar los sí por los no, porque de lo contrario estaremos criando monstruos. Creo que esa disciplina, ya desde la familia, es importante, pero también es importante en todos los aspectos de la sociedad.

Se hablaba de una estructura en la Intendencia canaria en donde había tres patas: prevención, educación y control. Aquí siento que hay un error de fondo: educación y control también son prevención. Precisamente, eso es lo que tenemos que pensar: todo lo que hacemos, lo hacemos con carácter preventivo. Cuando aplicamos ese control estamos queriendo prevenir accidentes. Cuando estamos educando estamos queriendo prevenir conductas arriesgadas.

Alguien preguntaba qué hacer ahora. Debemos ser conscientes de que todo lo que hagamos tiene que pasar por algo fundamental que se ha mencionado miles de veces, pero que se tiene que materializar en algo, que es la coordinación de todos los agentes implicados en el problema de la seguridad vial, con esa parcelita o "parcelaza" relativa al alcohol, pero con todos los actores competentes en materia de seguridad vial. Es necesario coordinar para establecer políticas conjuntas. Nada suelto tiene efecto o por lo menos lo tiene en una proporción mínima para la consecución de objetivos ambiciosos. Son necesarias las intervenciones comunitarias donde todos los actores sociales vayan a la consecución de un mismo fin y eso requiere coordinación. Por tanto, me parece que es importante pensar que tenemos las estructuras necesarias para coordinar. Podemos hacer miles de foros como este en los que podremos debatir y debatir, pero lo importante es tener las estructuras que garanticen una coordinación para después poner en marcha políticas viales ambiciosas en donde se combinen todas las medidas para la consecución de los fines que pretenden las intervenciones comunitarias. Con esto doy por terminada mi intervención, enfatizando en la necesidad de coordinación y de crear las estructuras necesarias para ello. De lo contrario, de nada vale la actividad de nadie, ni de la Intendencia, ni de la Policía Caminera ni del psicólogo ni del médico ni de nada. Es absolutamente necesario crear las estructuras que aseguren una coordinación para la puesta en marcha de esos programas, antes de lanzarlos.

Gracias.

**SEÑORA MODERADORA.-** Desde mi lugar quería agradecer no ya solamente a las expertas sino también a las amigas, a quienes ya hemos comprometido a ayudar y a trabajar en conjunto. Asimismo, agradezco la calidez con que nos han dado todo su conocimiento. Desde ahora, con los insumos nuevos, tomamos un desafío de seguir creando nuevas estrategias, no solo en la parte vial sino también en las otras áreas que se han tocado pero en menor proporción. Ahora contamos con más fuerzas, con más ganas y con menos miedos y menos desesperanza que al principio.

Les damos un millón de gracias a las dos y les decimos que en el Uruguay ya tienen su casa. Les deseamos que tengan un buen viaje a Colonia y a Punta del Este y un buen retorno a Washington.

(Aplausos)

**SEÑORA COLÁS.-** Gracias y creo que la calidez ha sido vuestra.

**SEÑORA MONTEIRO.-** Estoy totalmente de acuerdo.

(Aplausos)