



SINIESTRALIDAD VIAL Y GÉNERO

ÍNDICE

Introducción	3
1. Análisis estadístico	5
1.1 Características demográficas	7
1.1.1. Género	7
1.1.2. Edad	9
1.2. Aparatos tecnológicos, alcohol y velocidad	14
1.3. Perfil socio-demográfico	15
1.4. Las cifras de la tragedia	16
2. Reacción social ante el fenómeno	17
2.1. El lobby del automóvil	18
2.2. Riesgos y peligros	19
3. Riesgo, salud y masculinidades	21
3.1. La construcción de la identidad masculina	21
3.2. Masculinidades, salud y riesgo	23
3.3. Coches, motos y hombres	26
3.4. Algunos aspectos del riesgo	27
4. Análisis etnográfico	28
4.1. La velocidad	28
4.2. Velocidad y siniestralidad	29
4.3. Velocidad y riesgo	31
4.4. Visiones sobre la velocidad	32
4.5. Placer	34
4.6. Prestigio	35
4.7. Hombres veloces	36
4.8. El riesgo por sexos	37
4.9. Usos y movilidad	42
4.10. Otros usos	43
4.11. Formación y educación	45
4.12. Malas compañías	47
5. Bibliografía	49

INTRODUCCIÓN

El objetivo de esta formación es dilucidar las razones últimas de la conducción temeraria de algunos varones, especialmente los jóvenes, grupo en el que este comportamiento se registra con mayor frecuencia¹. Con ello esperamos poder contribuir a sensibilizar a la ciudadanía y en especial a los varones de nuestro entorno, basadas en un conocimiento más profundo de este triste fenómeno que es el de la alta siniestralidad vial entre los jóvenes varones.

Tratándose de una formación sobre las eventuales diferencias entre mujeres y hombres con respecto a su comportamiento en la carretera, quisiéramos prevenir con respecto a una posible “sobreinterpretación” de lo que en este informe se expone. Tal y como nos advierte Robert Connell (especialista en el tema), “en las investigaciones sobre género, en general, y sobre masculinidades, en particular, existe un cierto peligro de sobreinterpretar. [...] Todo el mundo va buscando explicaciones de las ocasionales diferencias (entre los sexos) en vez de buscar las muy habituales similitudes y coincidencias”. Como bien nos sugiere Connell, si todos los hombres respondieran a este modelo de hombre agresivo, que conduce temerariamente, que busca el riesgo y pone en peligro su vida (y la de las demás), todos ellos habrían perecido en las carreteras.

No todos los jóvenes varones conducen de manera temeraria: los conductores temerarios son una minoría entre la población en general y entre los jóvenes varones en particular (lo cual no quita gravedad al asunto). Queremos insistir en que aquí analizamos un comportamiento que identifica a algunos hombres, no a todos. Ahora bien, esta identificación tiene su fundamento en un modelo dominante, generalmente aceptado y asimilado de hombre que permite que se genere este tipo de actitudes de riesgo en las carreteras y que no provoque una reacción en proporción a su gravedad. Es este modelo el que aquí vamos a analizar.

Para penetrar con cierto rigor y seriedad en el tema de la siniestralidad vial, nos hemos dado cuenta de que es necesario despojarse de una serie de velos a través de los cuales estamos habituados a mirar. Estos velos son de una espesura mayor cuando nos enfrentamos a la relación entre siniestralidad vial y masculinidad.

Nos estamos refiriendo a una serie de elementos que nos impiden abordar el tema con una cierta racionalidad, a comprender tanto la magnitud de este fenómeno como sus causas, consecuencias y eventuales soluciones. De otra manera es incomprendible, una vez analizados ciertos datos (sin que sea necesario profundizar demasiado), que tanto la población como la Administración no hayan reaccionado mucho antes y de manera mucho más decidida y beligerante en el asunto, tal y como habría ocurrido si la causa de tantas muertes, desgracias personales y familiares, y gastos hubiera sido cualquier otra.

El hábito de conducir, la costumbre de moverse entre coches, de que formen parte de nuestro paisaje diario, de nuestra vida cotidiana, de la organización de nuestra rutina, escuchar diariamente las noticias de los siniestros en la carretera, las cifras de los puentes, de las operaciones salida y retorno... todo ello nos ha debido de llevar a cierto estado de insensibilidad.

Hemos perdido casi toda la capacidad de sorprendernos, pero, sobre todo, de reaccionar ante un fenómeno que se cobra tantas vidas. El hecho de que se trate de un goteo continuo y no tanto de

1. Todos los datos que aquí se manejan son parte de tres informes inéditos: 1-Farapi (2005) Estudio documental sobremasculinidades y siniestralidad vial. 2-Farapi (2005) Estudio etnográfico sobre masculinidad y siniestralidad vial. Los dos para la Dirección de Suelos y Transporte de la Diputación Foral de Gipuzkoa 3-Farapi-Grupo Cibersomosaguas (Universidad Complutense de Madrid) (2009) Campaña interactiva para la prevención de la siniestralidad vial en jóvenes_Premio Unespa. También se ha tenido en cuenta 2 publicaciones : 1-Farapi (2007): Siniestralidad Vial, velocidad y masculinidad. Incidencia de la masculinidad en la conducción temeraria. Diputación Foral de Gipuzkoa. 2-Farapi (2007) Atascos de tráfico, una visión antropológica. Factores personales en el uso y abuso del vehículo privado. Diputación Foral de Gipuzkoa.

una tragedia repentina, de que sus víctimas sean anónimas y dispersas, y de que siga siendo posible pensar que “a mí no me va a pasar”, no hace sino reforzar este letargo. Hemos desarrollado un grado de tolerancia y resignación muy alto a todo lo que rodea al tráfico. Hemos “normalizado” sus consecuencias y, sin darnos cuenta, las asumimos como quien asume las consecuencias de un fenómeno natural ante el que no es posible hacer nada.

Lo cierto es que nos enfrentamos a un fenómeno que tiene unas causas muy concretas y que no se pueden justificar como “tributo de sangre a la movilidad”. Causas, en muchas circunstancias, humanas, que responsabilizan tanto a los y las conductoras, a quien le corresponda decidir sobre infraestructuras y políticas, como al lobby del automóvil, por supuesto. Unos deciden ir demasiado deprisa, otros no darle la prioridad que requiere y otros fabricar vehículos demasiado veloces. Éstos son los factores humanos a los que nos referimos.

La existencia de una responsabilidad detrás de muchos accidentes de tráfico (por no decir de casi todos) es lo que ha llevado a muchos-as afectados-as a calificar la siniestralidad vial como “delincuencia vial”. La propia denominación de “accidente” encubre, precisamente, esa responsabilidad, ya que descarta toda connotación a la toma deliberada de ciertas decisiones. El Libro Blanco del Transporte de la Comisión Europea (Comisión de las Comunidades Europeas 2001) dice así que “la conducción peligrosa para el prójimo es una lacra asimilable a la criminalidad”.

En esta formación nos centraremos en uno de los factores humanos que responsabiliza esencialmente a los-as conductores-as: la conducción temeraria y, más en concreto, la velocidad excesiva. Analizaremos las diferencias que presentan mujeres y hombres en esta cuestión, bajo la hipótesis de que los hombres, debido al modelo de masculinidad imperante en nuestra sociedad, se sienten más atraídos al peligro que las mujeres, lo cual provoca un mayor número de siniestros en la carretera. Abordamos también la actitud ante la velocidad de la Administración y de los fabricantes de coches, si bien nos centraremos más en los-as conductores-as.

Como hemos comentado, la siniestralidad vial no afecta ni está causada de manera similar por mujeres y hombres, sino que los hombres cobran un desgraciado protagonismo que, consideramos, es necesario abordar para encontrar soluciones eficaces. Nos interesa, en particular, el nexo entre masculinidad y comportamiento temerario (sobre todo en lo relativo a la velocidad). A la hora de abordar este tema, nos damos cuenta de que la trágica relación de los hombres con la siniestralidad vial también adolece de cierta invisibilidad y que requiere de un esfuerzo para poder ver lo que se ha convertido en casi invisible debido a su normalización. Nos hemos acostumbrado tanto a que el tráfico se cobre vidas esencialmente entre los hombres jóvenes que se ha convertido en un fenómeno que ya no nos llama la atención.

Evolución de las víctimas, siniestralidad vial en España. (DGT, 2008a)

Fallecidos en carretera	2003	2004	2005	2006	2007	2007-2006	2007-2003
Accidentes con víctimas	99.987	94.009	91.187	99.797	100.508	1%	1%
Fallecidos	5.399	4.741	4.442	4.104	3.823	- 7%	-29%
Heridos graves	26.305	21.805	21.859	21.382	19.295	-10%	-27%
Heridos leves	124.330	116.578	110.950	122.068	123.226	1%	-1%
Fallecido por 100 accidentes	5,4	5,0	4,9	4,1	3,8		

En este sentido, tenemos que pelearnos con una doble capa de velos que nos impiden ver este fenómeno con claridad: a la normalización y asunción de las consecuencias del tráfico se le suma la naturalización del comportamiento masculino respecto al riesgo y, más concretamente, respecto al riesgo en la carretera. En la práctica totalidad de documentación consultada, es rara la mención a este diferencial entre hombres y mujeres. A menudo se mencionan cifras que nos indican la diferencia, pero en muy contadas ocasiones se aborda, se comenta o se analiza con un mínimo de rigor. En esta formación, nuestro objetivo es precisamente acercarnos a una explicación de esa diferencia que, esperamos, nos ayude a transformar y mejorar esta realidad.

1. ANÁLISIS ESTADÍSTICO

La campaña publicitaria de DGT² **Menos muertos siguen siendo muchos** indica la tendencia de caída de la mortalidad en la siniestralidad vial en los últimos años, y alerta al mismo tiempo de que la disminución no significa el fin del problema. Desde el año 2003 hasta 2007, el número de muertos ha caído de 5399 a 3823, lo que supone una reducción del 29%. Por otro lado, el número de accidentes con víctimas (personas muertas, heridas graves y heridas leves) ha experimentado un pequeño aumento, a pesar de que ha estado siempre en torno a los 100.000 al año.

El intervalo de cuatro años señalado en la tabla anterior muestra una acentuada caída en las muertes y en el número de heridos graves, así como que las cifras de heridos leves y de accidentes en general han permanecido estables. La conclusión que se extrae de dichos datos es contundente: la siniestralidad no ha caído verdaderamente. Hemos entrado en un escenario de accidentes de menor gravedad, ya sea porque involucran a menos personas, o bien porque han sido menos violentos, por ejemplo, porque las víctimas estaban mejor preparadas para absorber el impacto, usando el cinturón de seguridad.

Estos argumentos son refrendados por los datos expuestos. Aunque son demasiado simples como para extraer cualquier conclusión, sí serían suficientes para reducir el optimismo de las instituciones, que se escuda en ellos para ocultar la verdadera magnitud del problema. ¿Sabemos si en los cien mil accidentes anuales con víctimas hubo algún cambio importante de conducta, que haya librado a casi un tercio de las personas de la muerte?

Actualmente los coches representan tres cuartas partes del parque móvil español, que en total suma unos 28 millones de vehículos, de los cuales 21 millones son turismos. La participación de los coches en los accidentes sigue siendo importante, girando alrededor de un 80%. Es decir, de los cerca de 100.000 accidentes anuales con víctimas en España, unos 80.000 son con coches, sin considerar que algunos de los accidentes involucran a más de un coche. Esto supone afirmar que cada año más de 80.000 coches generan víctimas, a consecuencia de accidentes.

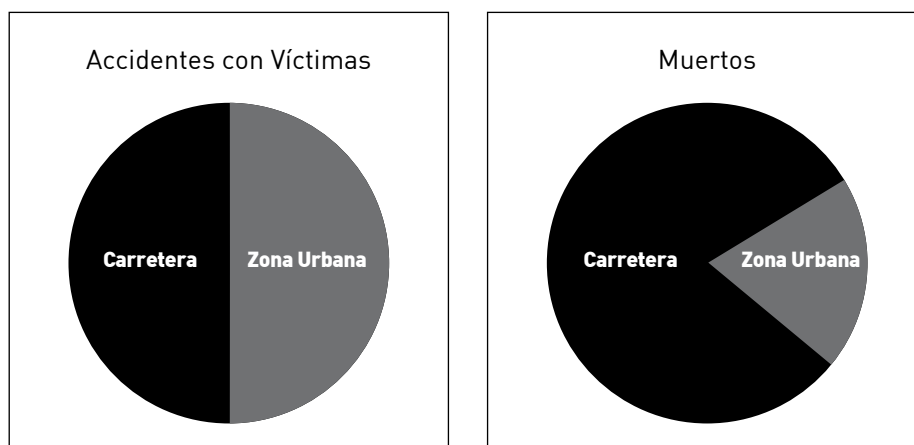
Prácticamente la mitad de todos los muertos por siniestralidad vial van en turismos. Como veremos a continuación, el coche está directamente ligado a estas muertes y también al gran número de atropellos, muchos de ellos fatales.

La mitad de los accidentes de turismo con víctimas (heridas y/o muertas) ocurrieron en zona urbana, y la otra mitad en carreteras. De las personas ocupantes fallecidas, el 93% estaban en carretera y sólo un 7% en zona urbana. En relación a personas heridas, dos tercios ocupaban el coche en carretera, y un tercio en zona urbana.

2. Disponible en www.nopodemosconducirporti.com

En las carreteras ocurre el 81% de las muertes, siendo la mayoría de los fallecidos conductores-as o pasajeros-as del coche. La posibilidad de circular a mayor velocidad en carretera explica la gravedad de los choques, y la fatalidad para las personas que los ocupan. En contrapartida, en zonas urbanas murieron el 19% del total de víctimas mortales del año 2007 (incluyendo ocupantes y peatones).

Distribución de accidentes y muertos según Zona en España, 2007. (DGT, 2008a)



No obstante, los rasgos de la siniestralidad vial no se explican únicamente por esa posibilidad de mayor velocidad en carretera. Muy al contrario, se observa que las situaciones que ocasionan víctimas son bastante distintas, así como las propias víctimas también varían mucho.

Durante el año 2007, murieron 3082 personas por accidente en carreteras. La mayoría de las víctimas, concretamente 1063, fallecieron por salirse de la vía. Las colisiones más mortales tras ésta son los impactos frontales, frontolaterales y laterales, que suman un total de 1079 personas fallecidas (Tabla 3).

Características de accidentes fatales de coche en carretera, España. (DGT, 2008a)

Fallecidos en carretera	2003	2004	2005	2006	2007	Distribución % 2007	2007 2006	2007 2003
Salida de la vía	1.707	1.466	1.386	1.191	1.063	34%	-11%	-38%
Colisión frontal	843	693	688	618	501	16%	-19%	-41%
Colisión lateral y frontolateral	907	826	745	560	578	19%	3%	-36%
Colisión trasera y múltiple	364	303	284	332	259	8%	-22%	-29%
Atropello peatón	407	319	334	284	262	9%	-8%	-36%
Vuelco	71	70	46	57	64	2%	12%	-10%
Otro tipo de accidente	181	164	169	325	355	12%	9%	96%
TOTAL	4.480	3.841	3.652	3.652	3.082	100%	-8%	-31%

Si la siniestralidad en carretera tiene como principales víctimas a las personas que ocupan del coche, independientemente de que se trate de un accidente en solitario o de una colisión lateral o frontal con otro coche, la siniestralidad vial con víctimas fatales en zona urbana tiene otra apariencia. La zona urbana es un entorno mixto, un espacio diseñados para viandantes y para coches, y de este modo, se producen cruces continuos de las diversas formas de circulación y de las opciones más variadas para trasladarse en distancias más cortas. El coche, en este contexto, encarna un objeto potencialmente peligroso para las personas que están a su alrededor. Además, existe una restricción de velocidad de los coches, las posibilidades de experimentar con la potencia máxima de la máquina no existen, y esto provoca que las bajas velocidades sean peligrosas principalmente para la persona que no está protegida por la cobertura del coche. Por tanto, esto explica que casi el 40% de personas fallecidas por siniestralidad vial en zonas urbanas sean peatones: 286 peatones muertos del total de 741 muertes en 2007. Si consideramos los otros tipos de accidentes que entrañan "atropellos" a ciclistas y motociclistas, la cantidad de muertos dentro del coche en zona urbana cae todavía más.

Características de accidentes fatales de coche en Zona Urbana, España. (DGT, 2008a)

Fallecidos en zona urbana	2003	2004	2005	2006	2007	Distribución % 2007	2007 2006	2007 2003
Salida de la vía	146	158	123	108	87	16%	-19%	-40%
Colisión frontal	52	51	45	40	29	4%	-28%	-44%
Colisión lateral y frontolateral	225	228	183	163	149	20%	-9%	-34%
Colisión trasera y múltiple	40	37	42	38	63	8%	66%	58%
Atropello peatón	360	333	326	281	286	39%	2%	-21%
Vuelco	11	20	20	19	22	3%	16%	100%
Otro tipo de accidente	85	73	51	88	105	14%	19%	24%
TOTAL	919	900	790	737	741	100%	1%	-19%

En suma, las conductas arriesgadas están presentes en carreteras y zonas urbanas, y provocan accidentes que pueden acabar en muerte. La carretera como espacio construido exclusivamente para los coches, es técnicamente el ambiente más seguro para éstos, sin embargo es donde ocurren más de 80% de las muertes. Mientras que las ciudades, aunque innegablemente están diseñadas para los coches, son antes que nada espacios pensados para la diversidad de formas de traslado, por tanto es donde ocurren más muertes de peatones³.

1.1. CARACTERÍSTICAS DEMOGRÁFICAS

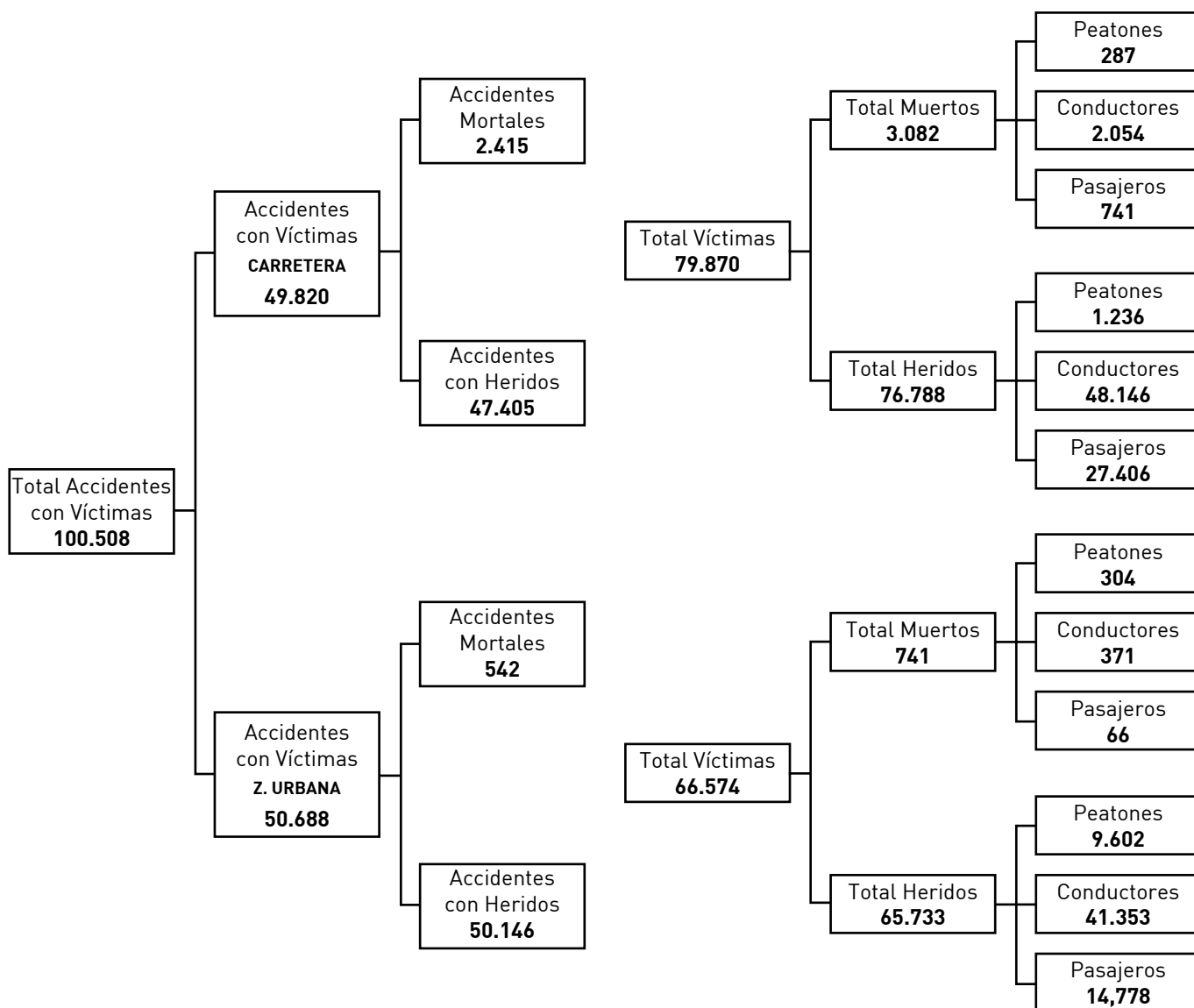
1.1.1 Género

El género está entre los marcadores fundamentales del estudio en siniestralidad vial. De acuerdo con datos recientes de la dirección General de Tráfico, a pesar de que el coche y la conducción

3. Según los datos de 2007, en valores brutos es semejante la cantidad de peatones muertos en carreteras (287) y zonas urbana (304). Esto se debe a la presencia de carreteras en espacios que, a pesar de no declarados urbanos, son habitados. Así que caminando en su espacio el hombre es transformado en intruso.

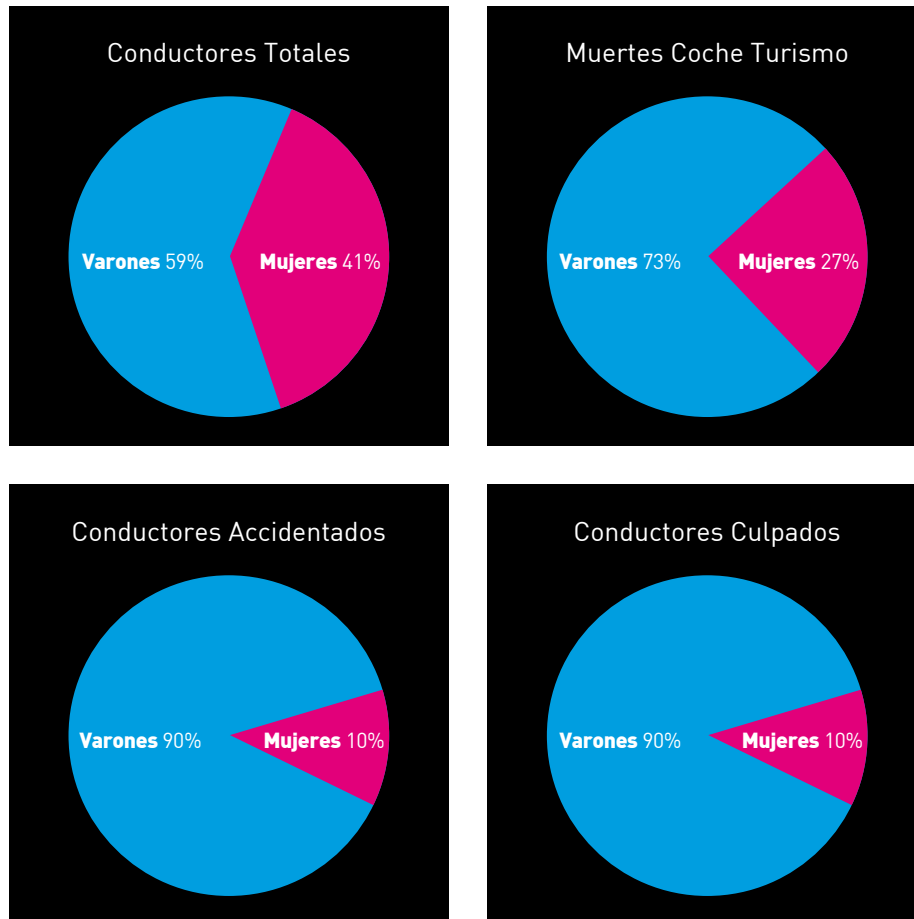
parten de esquemas machistas y patriarcales, en la nueva generación las mujeres han conquistado una igual participación numérica con los varones en el total de personas conductoras. Mujeres que continúan siendo vistas por las aseguradoras como conductoras de menor riesgo.

Anagrama accidentes con víctimas en carretera y zona urbana, 2007 España (DGT, 2008b)



La mujer, en lo concerniente a seguridad vial, suele adoptar mayor precaución y menor aceptación de riesgo que el hombre. A pesar de que el 41% de los carnets pertenecer a mujeres, se estima que de los conductores implicados en accidentes mortales en carreteras, ellas son sólo un 10%. Para 2004, por ejemplo, los números reales indican un total de 4.916 conductores implicados en dichos accidentes: apenas 523 eran mujeres.

De los conductores presuntos responsables por los accidentes, también sólo un 10% son mujeres. En números aproximados, apenas 250 mujeres fueron culpables por accidentes mortales en carreteras, mientras los varones inculpados pasan de los 2200. Por cada diez hombres, encontramos una mujer como conductora implicada o presunta responsable en accidentes mortales. No obstante, al comparar la cantidad de muertos entre los sexos, la proporcionalidad es de una mujer para cada tres varones.



El discurso predominante ha privilegiado el machismo, y ha relegado a la mujer a una posición marginal en su autonomía de movilidad. El patrón socialmente establecido de actitud masculina en la conducción ha perjudicado a las mujeres, y lo continúa haciendo. La problemática de género que, en su vertiente más dura se materializa en las relaciones de violencia de género, en este caso, se manifiesta, de forma muy diferenciada, en la siniestralidad vial.

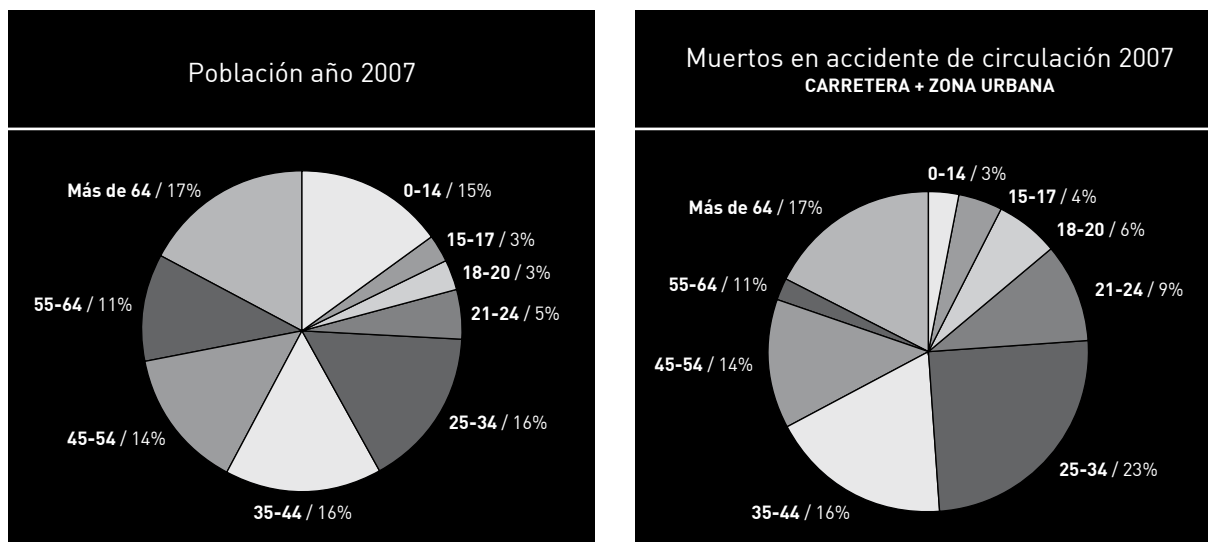
1.1.2 Edad

La cultura popular está mezclada de opiniones que apuntan diferentes y contrarias culpabilidades de por la siniestralidad vial. Algo similar que en el caso del género, en que la opinión dominante es inferir que la mujer no sabe conducir, pero también se escucha que es la confianza del varón que presenta verdadero factor de riesgo. Con el factor edad pasa lo mismo, despierta igualmente una serie de discordancias sin establecer una posición predominante.

A los y las jóvenes se les atribuye una gran culpabilidad en la siniestralidad vial porque conducen con displicencia. Los jóvenes, por su parte, achacan a los conductores más conservadores, y más viejos, la incapacidad de andar más rápido y la falta de reflejos. Los datos mostrados por la mayoría de los artículos e informes destacan que la franja de edad de finales de 20 hasta los 30 años es la más afectada por los accidentes fatales.

Como medida más precisa para definir las franjas de edad con mayor riesgo de siniestralidad vial, recogemos la relación entre la cantidad de muertos por franja de edad con la población total con carnet, con el fin de evitar conclusiones equivocadas, basadas solamente en números absolutos que no definen un determinado hecho del escenario real.

Analizando la proporcionalidad de conductores y muertes en franjas de edad 18-20, 21-24, 25-34, 35-44, 45-54, 55-64 y > 65 años, es la franja compuesta de 18-24 donde realmente mueren más personas. Esos jóvenes entre 18 y 24 suponen un 8% de los conductores, y son un 15% de los muertos (índice = 1,87). El riesgo es aún más acusado si se consideran solamente los jóvenes de 18 hasta 20 años. Ellos son 3% de los conductores, pero suponen el 6% de los muertos en la siniestralidad vial. En la secuencia de franjas de edad, la proporción va disminuyendo hasta que a partir de los 45 años la proporción por edad de muertos es inferior a la proporción de conductores.

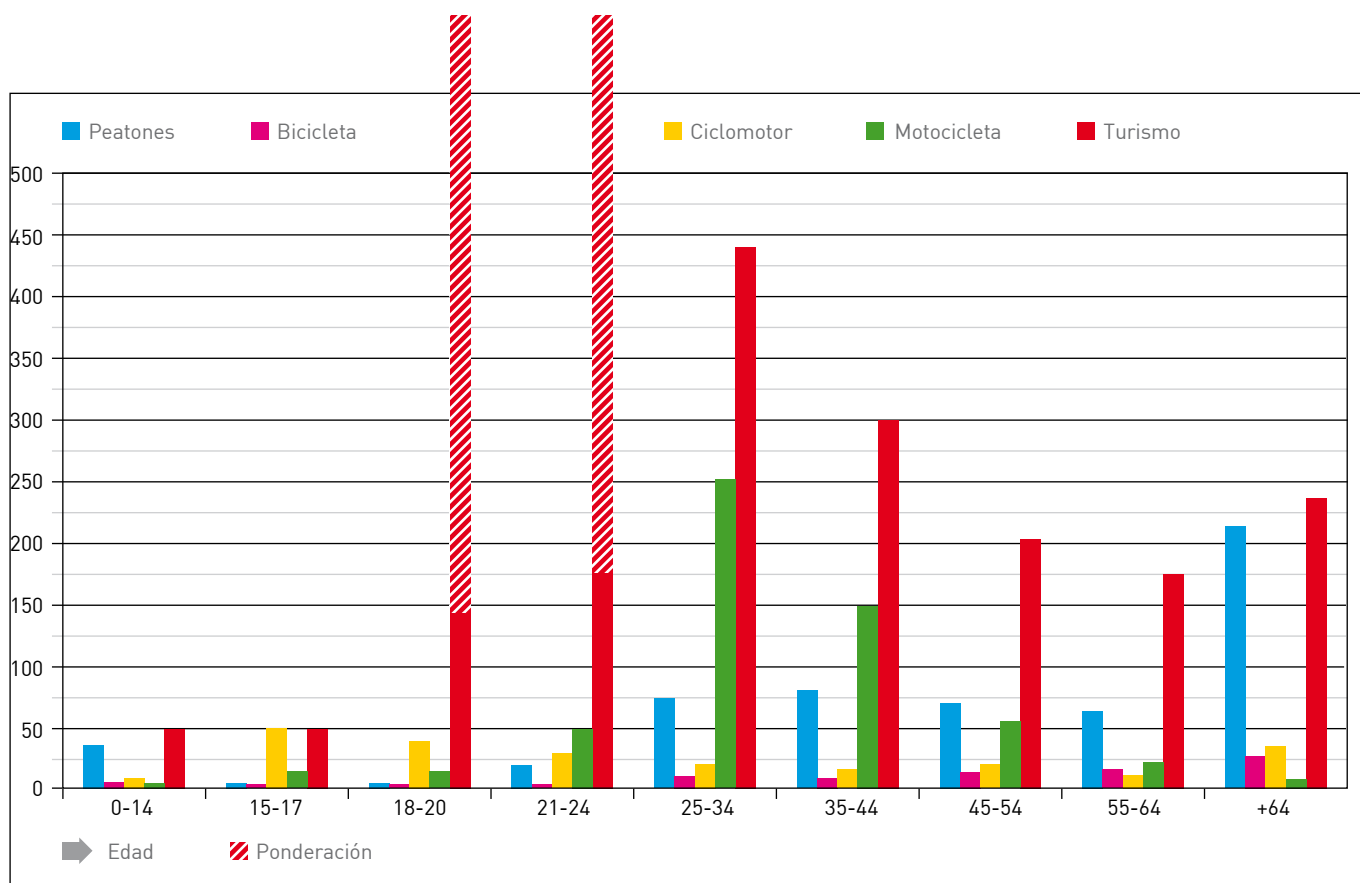


A partir de la tabla de arriba, y matemáticamente justificadas, las franjas de mayor riesgo quedarían así ordenadas: ·18-20 años: índice = 2,00 ·21-24 años: índice = 1,80 ·25-34 años: índice = 1,43 ·15-17 años: índice = 1,33 ·35-44 años: índice = 1,06 ·< - 65 años: índice = 0,94 ·55-64 años: índice = 0,91 ·45-54 años: índice = 0,85.

Dichos índices reflejan la siniestralidad vial en su totalidad, incluyendo los peatones y conductores de bicicletas, ciclomotores y coches. En éste ámbito general de la automovilidad, un joven de 18 años tiene una probabilidad tres veces mayor de perecer que un adulto de 50 años.

Cada franja de edad tiene todavía sus peculiaridades. Las personas mayores de 60 años son, en gran mayoría, víctimas de atropellos. Es decir, son peatones y no conductores. En las franjas inferiores a 18 años, añadidos los impedimentos legales, ocurre algo semejante: no mueren habitualmente conductores de coches, sino peatones y conductores de ciclomotor.

Observando la Tabla 8 podemos sacar importantes conclusiones de las muertes en siniestralidad vial por franjas de edad y tipo de vehículo (coches, motocicleta, ciclomotor, bicicleta y peatón). La muerte en coche se destaca a partir de la franja de 18 años, y es solamente equiparable a la muerte de peatones cuando se llega a la franja de los mayores de 64 años. Además, dichos atropellos de peatones ocurren habitualmente por causa de un coche. Efectivamente, lo que queremos ilustrar es que el máximo potencial destructivo del coche está en manos de los más jóvenes. Valorando las edades entre 18 y 64, la suma de muertes está hecha sobre franjas de 10 años, a excepción de las cortas franjas del 18-20 y 21-24. Por eso, en la representación gráfica, presentamos una ponderación estadística simple en dichas franjas de conductores de coches para ilustrar su peso real frente a las otras franjas, y tomar distancia de la declamación 'estadística' equivocada que pone la gente cercana a los 30 años como el grupo de más riesgo hoy en día.



Otra comparación que nos permite complejizar el factor edad puede observarse en las Tabla 9 y 10, que indican el censo de conductores por edad y la participación de cada franja en accidentes con víctimas. Si más arriba apuntábamos que ser joven en el campo de la automovilidad, implicaba en general el triple de probabilidad de morir que una persona más vieja, cuando restringimos el riesgo a la categoría ‘conductores’, ese riesgo es aún más elevado.

Mientras los jóvenes con menos de 18 años se hacen con carnets de ciclomotores⁴, un 50% de los que acaban de cumplir la edad mínima saca el carnet de coche, y hay que llegar hasta la franja de los treinta años para que 83% de la población tenga dicho carnet.

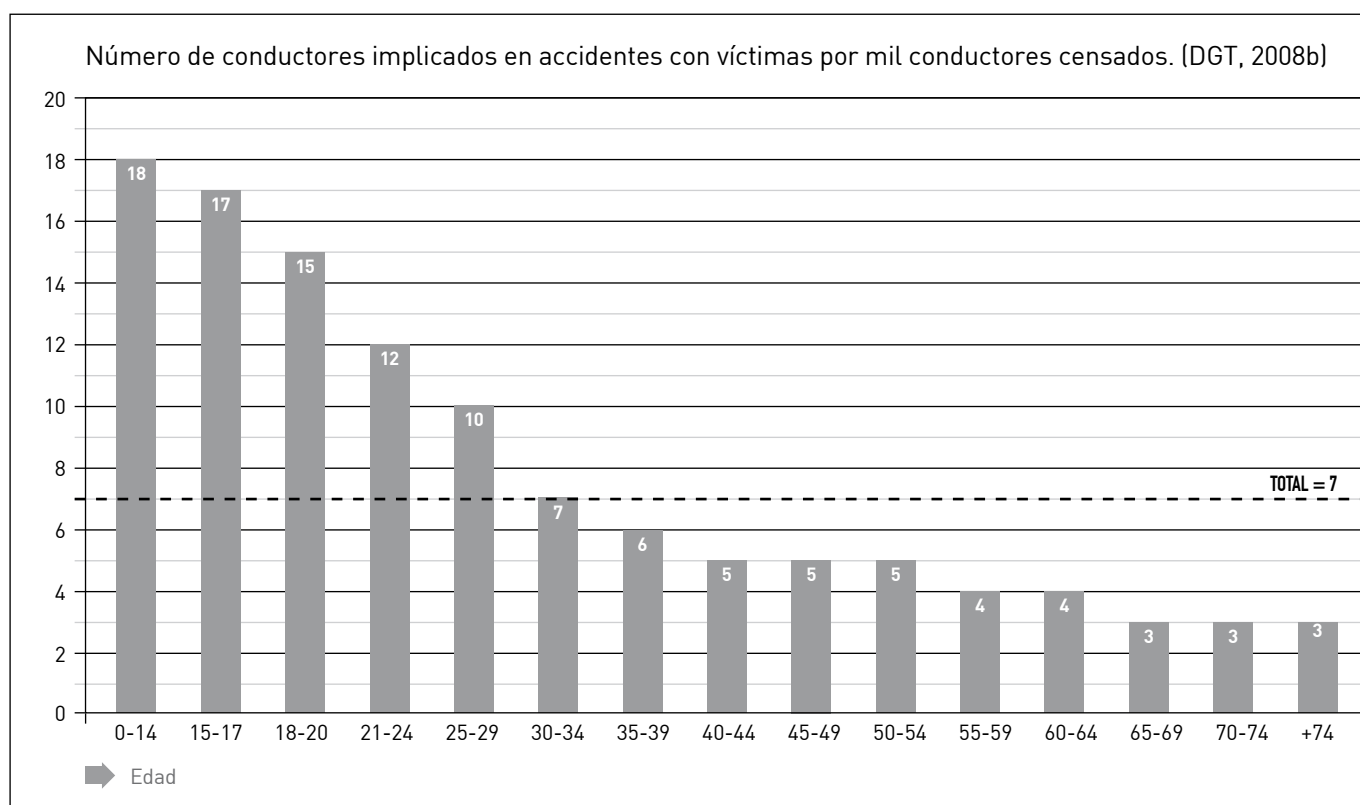
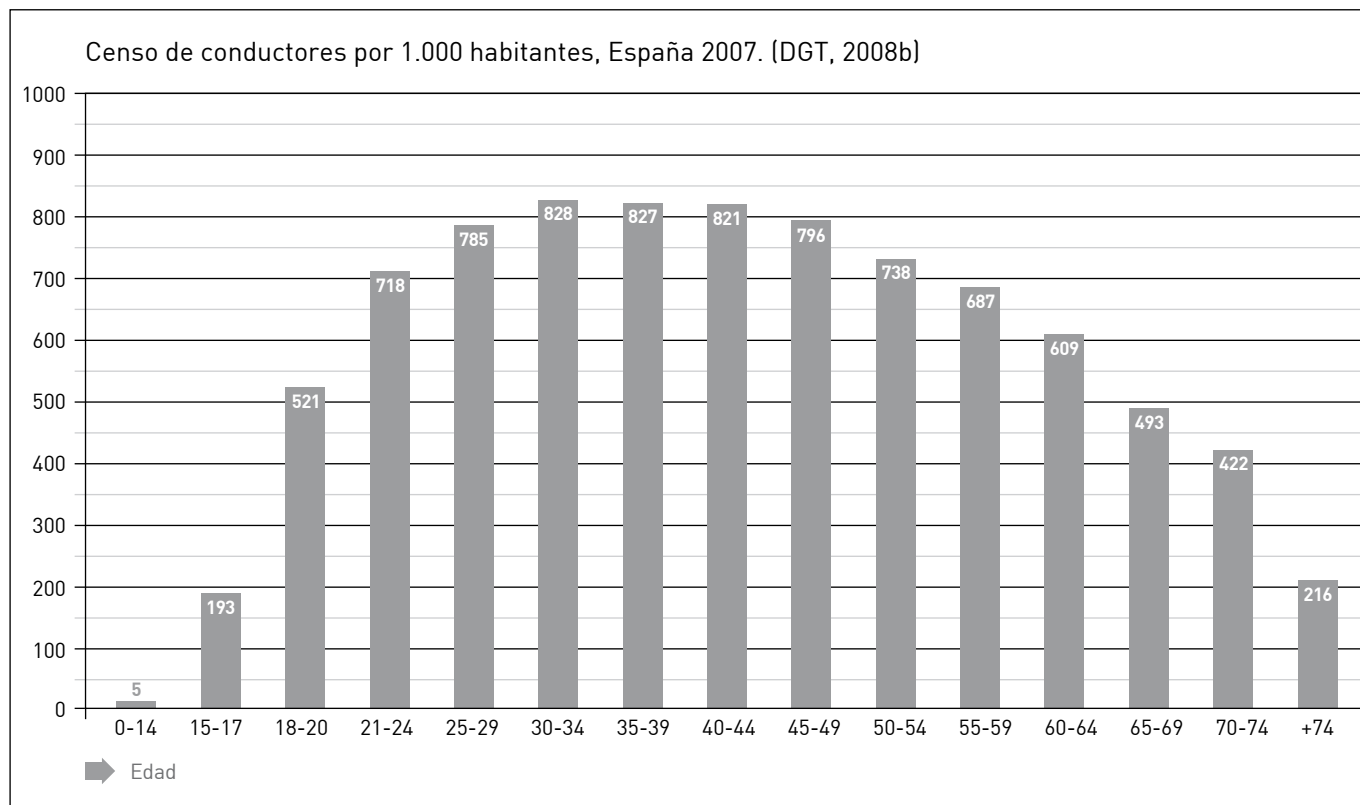
El censo apunta a un perfil general de conductor bastante amplio, que va de los 21 años hasta los 60-65 años. Sin embargo a la hora de relacionar los conductores implicados en accidentes con víctimas con el censo de conductores, se pone en evidencia el papel negativo que juega la edad. Cuanto más joven el conductor, más grande es la implicación (Tabla 7).

Comparando las franjas menos implicadas en accidentes con víctimas (→66) con la franja de los 18-20, se llega a la conclusión del riesgo cinco veces mayor para los jóvenes.

Hasta aquí, en materia de edad y género, se ha manifestado el perfil del joven varón con mayores propensiones a causar accidentes con víctimas. Según Alonso (2004), ello es resultado de una serie de factores disposicionales y contextuales, refiriéndose por factores disposicionales a la plenitud de facultades físicas, y a las características de tipo madurativo y evolutivo que caracterizan al joven. Debido a que se encuentra en condiciones físicas óptimas, el joven suele sobrevalorar sus capaci-

4. Esos jóvenes de menos de 18 años con carnet de ciclomotores son poco numerosos pero altamente sensibles al riesgo. En este caso, nos centramos en siniestralidad vial con coches, por eso no trataremos este caso especial de jóvenes hasta 17 años accidentados en ciclomotores.

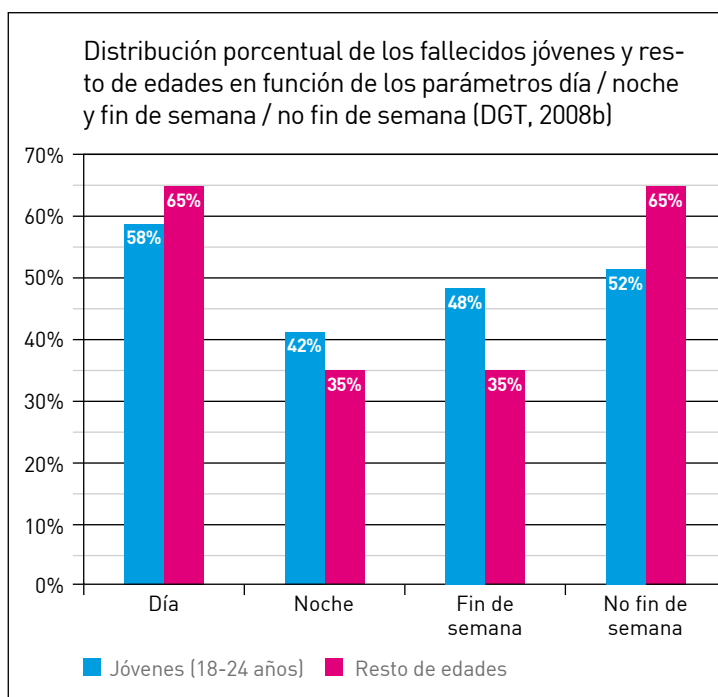
dades para aproximarse lo más posible de sus límites. Dicho de forma más precisa, lo que el joven busca es romper con los límites, suyos y de los otros, para encontrar una identidad propia, fiable y autosuficiente. Además de los aspectos disposicionales positivos del cuerpo del joven, hay también puntos que todavía no están enteramente desarrollados, como su nivel de atención, la capacidad de realizar multitarea, la precisión de la visión periférica, las habilidades decisorias, los conocimientos variados que ayudan a establecer nexos con situaciones exigidas etc.



Tanto la percepción que tiene el joven del potencial desconocido de su cuerpo, como el estado madurativo (biológico, fisiológico y psicológico) en el que se encuentra, ocasionan que el joven subestime las diferentes situaciones de riesgo y que, en consecuencia, emita respuestas coherentes con esa subestimación para hacer frente o responder ante dichas situaciones.

Además de exceder los límites de velocidad, conducir bajo la influencia del alcohol y no abrocharse el cinturón de seguridad, se destaca el binomio velocidad-distracción, y la distracción muchas veces se relaciona con el uso de aparatos tecnológicos, bastante común entre los jóvenes. Es el caso típico de los accidentes en que el conductor pierde el control del vehículo, saliendo de la vía o derrapando. Entre los jóvenes que han sufrido algún o varios accidentes de tráfico, la distracción ocupa el primer lugar entre las causas que atribuye el joven al accidente sufrido, tanto si se considera culpable o no del mismo y tanto si en el momento de sufrir dicho accidente viajaba solo o acompañado (Alonso et al, 2004). Sin tener en cuenta la edad, la distracción es responsable del 43% de los accidentes en carreteras, y del 29% en las zonas urbanas. Pero la encontramos mucho más acentuada entre los jóvenes. El tiempo empleado para manejar artefactos como teléfono, radio y GPS mientras se conduce, la conocida distracción, llega a alcanzar el 40% del tiempo de la conducción en la ciudad.

Con respecto al contexto en que se accidentan los jóvenes, se asocia a dos ocasiones muy presentes en las fatalidades de la siniestralidad vial en todas las edades. Los accidentes suelen ocurrir en días laborales durante período diurno, caracterizado de desplazamiento laboral, y en finales de semana en período nocturno, caracterizado de desplazamiento de ocio, caso típico de implicación de jóvenes.



Existe una máxima vigente y valorada en la cultura actual, propagada en la publicidad cotidiana, que es algo así como “sea joven, sea autosuficiente”. Se trata de una apología de la eterna juventud, centrada en los veinte años, en virtud de la cual el individuo dependa únicamente de su propia aprobación para adoptar cualquier comportamiento, pero que a la vez desee llamar la atención de las personas que se encuentran a su alrededor. Este modelo de comportamiento juvenil está reglado por pautas masculinas de competencia, fuerza, libertad. Desde esta perspectiva el mundo nunca ha sido tan machista, ya que el discurso femenino pocas veces escapa de capturar y ser capturado por las categorías masculinas. El coche es una de ellas, como señaló una joven entrevistada (aficionada a su Porsche) afirmando que al entrar en su coche, se sentía como un hombre.

La precariedad, los sueños y la inmadurez hacen que los jóvenes sean los más profundamente afectados por esta máxima, y que busquen a través de ella el disfrute de su vida, la búsqueda de una identidad, y su distinción de la colectividad. Su inexperiencia al volante no evoca la destreza o el cuidado patriarcal, sino que busca la superación. Como nueva generación debe rebelarse, hacerlo mejor.

Aparte de este espíritu de superación, o incluso sencillamente de diversión que aflora en los jóvenes, los padres continúan actuando como los principales modelos de actitudes y comportamientos en el tráfico, y se ha evidenciado una réplica de las infracciones cometidas por los padres y por los hijos (Alonso et al, 2004).

Además de las cuestiones de evolución biológica, psicológica y cognitiva, los entornos sociales de los jóvenes potencian el comportamiento arriesgado que adoptan frente a la conducción. Se encuentran habitualmente inmersos en la cultura de la publicidad, ven en el coche un producto central de consumo y de identidad, viven un plan inmanente lleno de precariedad, incertidumbre y competencia. La búsqueda deliberada de riesgo surge entonces en un escenario ambiguo: de un lado el espectáculo social y tecnocrático crea la ilusión de que está todo asegurado. Del otro, están las vidas individuales poco interesantes desde una perspectiva que obvia el pasado y el futuro, y que está basada en un presente intenso, vacío e irresponsable.

Algunos puntos conclusivos y comparativos entre jóvenes y adultos, a partir de datos aproximados de INTRAS (2005).

JÓVENES	ADULTOS
<ul style="list-style-type: none"> · Cada año 60.000 jóvenes sufren accidentes de tráfico · El 42% de las víctimas de accidentes de tráfico son jóvenes · El 68% de los jóvenes fallece a bordo de un coche: un 43% como conductores y un 25% como pasajeros · En los accidentes, sus principales infracciones son los adelantamientos y la invasión del carril contrario · Los jóvenes exceden los límites de velocidad dos veces más que los adultos y casi cuatro veces más que los mayores de 65 años · La accidentalidad de los jóvenes se debe sobre todo a las actitudes de riesgo 	<ul style="list-style-type: none"> · Cada año más de 57.000 adultos son víctimas de un accidente de tráfico · El 63% de los adultos es conductor de turismo, y tres de cada diez se accidentan en desplazamientos laborales · Suelen accidentarse entre semana, de día y en colisiones por alcance · Conducen más tiempo, tienen más experiencia y respetan en mayor medida las normas. Su accidentalidad es debida seguramente a una mayor exposición al riesgo

1.2. APARATOS TECNOLÓGICOS, ALCOHOL Y VELOCIDAD

Hablar al móvil, escribir un SMS, acompañar el trayecto con el GPS, mirar una película, comer un bocadillo o beber algo. Éstos son algunos de los hábitos rutinarios para mucha gente mientras conduce. En especial los jóvenes, que tienen una especial dependencia de los aparatos digitales, y

que utilizan con naturalidad y cotidianidad. El móvil es actualmente la primera causa de distracción de los y las conductores-as. Su uso simultáneo a la conducción eleva hasta cuatro veces el riesgo de accidente, en los casos en los que únicamente se está utilizando para hablar. La escritura de mensajes SMS eleva ocho veces la posibilidad de causar un accidente. Estos índices de riesgo son comparables a los efectos del alcohol sobre los conductores (Strayer et al. 2006).⁵

Simulación de riesgo vial y distracción con móviles. (Strayer et al. 2006)



Conducir distraído y a alta velocidad representa la combinación más peligrosa al volante, independientemente de la fuente de distracción. En España los varones suelen pasar más tiempo al volante, conducen más de 6.000 kilómetros al año. Las mujeres en general no superan dicha marca, además de que conducen más despacio. En la muestra española del Sartre3, el 29% de la mujeres entre 18 y 24 años contestaron "sí" a la pregunta "¿Le gusta conducir deprisa?", contrastando con los 56% de respuestas afirmativas de varones con misma edad.

Además del gusto por la velocidad compartido más entre los hombres, el alcohol es otra marca del género. Entre la población de todas las franjas de edad, las mujeres valoran más que los hombres la influencia negativa del alcohol como causa de accidentes, y tres cuartas partes de los que conducen bajo influencia del alcohol son varones (Sánchez-Martín, 2005).

1.3. PERFIL SOCIO-DEMOGRÁFICO

En el año 2004, el consorcio europeo SARTRE3 concluyó el estudio **European driver and road risks**. Hasta el presente es el trabajo más completo sobre los perfiles de conductores de riesgo en la UE. Exponemos a continuación algunas de sus conclusiones:

Disponible en: www.nytimes.com/2009/07/19/technology/19distracted.html?_r=2&sq=car%20distraction&st=cse&adxnnl=1&scp=3&adxnnlx=1248634800-H45+zsbwAcQXb32lhJ8v7g

5. En un reportaje del 19/07/2009, el New York Times destacaba un video acerca de los estudios de Strayer et al.

Los y las jóvenes de 18 hasta 24 años, y mayoritariamente varones, se consideran a sí mismos el grupo más peligroso y arriesgado en siniestralidad vial. El perfil ideal de las personas que así se ven es estudiante, soltero, posee educación secundaria y conduce coches entre 1300cc y 2000cc. Las mujeres son menos experimentadas porque conducen menos de 5.000 km./año mientras los chavales afirman conducir hasta unos 30.000 km./año.

Otras distinciones por género aparecen entre los y las jóvenes (auto)considerados más peligrosos. La vivienda de los varones está ubicada habitualmente en ciudades y centros urbanos, lo que contrasta con el tipo rural o de pueblo observado en las chicas. Esto también es un reflejo del mayor ingreso familiar constatado entre dichos varones, en comparación con las mujeres.

Los motivos que llevan a esos varones y esas mujeres jóvenes a considerarse más peligrosos-as que los demás conductores pueden ser variados. Tales motivos son explicables, al menos parcialmente, en términos de diferencia en la experiencia y en la exposición al riesgo. Las mujeres son probablemente más conscientes de que pueden encontrarse en situaciones de peligro porque no tienen mucha experiencia e infravaloran sus habilidades, mientras que los varones probablemente están asumiendo un estilo de conducción arriesgado por la sobrevaloración de sus habilidades.

1.4. LAS CIFRAS DE LA TRAGEDIA

Tal y como nos dice El libro blanco, la política europea de transporte de cara al 2010: la hora de la verdad, “de todos los medios de transporte, el transporte por carretera es el más peligroso y el que más vidas humanas sacrifica”. En el año 2000 fueron causa de más de 40.000 muertes y más de 1.700.000 heridos en la Unión Europea, y constituyen la primera causa de mortalidad de las personas entre los 14 y los 25 años (Comisión de las Comunidades Europeas, Libro Blanco 2001). Desgraciadamente, el dato no hace referencia al sexo de las personas afectadas.

Según la OMS, los accidentes de tráfico son la décima causa de muerte en el mundo y la novena amenazada para la vida humana (citado en Estevan 2002, World Disaster Report, 1998). También afirma que en menos de 20 años se duplicará el número de muertes por esta causa (de aproximadamente 1,2 millones cada año) y que pasarán a ser la tercera causa mundial de atención médica. Hemos de tener en cuenta que el 90% de las muertes ocurren en países pobres, aunque en los países ricos se concentra el mayor número de vehículos.

Los datos que nos ofrece la Viceconsejería de Sanidad del Gobierno Vasco respecto a la mortalidad en la CAPV no nos dan razones para tranquilizarnos en este sentido, sino todo lo contrario. Así, los informes del 2000 y del 2001 nos dicen que: “las causas específicas que han generado mayor pérdida de años potenciales de vida en hombres son los accidentes de tráfico de vehículos a motor” (Servicio de Registros e Información Sanitaria, Consejería de Sanidad 2000 y 2001). En mujeres, el tumor maligno de mama fue “la causa que más años potenciales de vida perdidos ha producido”, seguido de los accidentes de tráfico de vehículos a motor, tanto en el año 2000 como en el 2001 (ibid), si bien en Gipuzkoa los accidentes de tráfico fueron la primera causa en el 2000. Con respecto a las causas de mortalidad prematura de los hombres, ésta se debió mayoritariamente a los accidentes de tráfico, después del tumor maligno de tráquea, bronquios y pulmón.

Los datos no se acaban aquí. Este mismo informe nos dice que en los jóvenes menores de 35 años, cerca del 50% de los fallecimientos en el año 2000 (225 personas) y del 45% en el 2001 (198) fueron debidos a causas externas entre las que se encuentran los accidentes de tráfico.

La dimensión del drama no sólo se aprecia contemplando el número de muertes, sino también las consecuencias que la siniestralidad vial tiene en la salud tanto de los accidentados como de

susfamiliares. Miguel Ángel Carrasco, director del Hospital Nacional de Paraplégicos de Toledo, en una entrevista concedida a la revista Autocea, comenta que aproximadamente la mitad de las personas con lesión medular que acuden a ese hospital padecen esa dolencia debido a accidentes en carretera (de ahí la pertinencia de que sea entrevistado por una revista especializada en automóvil). Hemos de tener en cuenta que, según sus propias declaraciones, a este hospital acuden aproximadamente el 35% de los-a nuevos-as pacientes que se dan en España. Carrasco añade que “según los últimos datos que tenemos de todos los lesionados por accidentes de tráfico, el 80% corresponden a jóvenes entre 15 y 25 años. Y cada vez, son más jóvenes y las lesiones más altas. Estos datos son de nuestro hospital, pero si se analiza a nivel mundial creo que las cifras y estadísticas son similares.” Es una pena que no nos proporcione ningún dato respecto al sexo de las personas lesionadas.

En cuanto al aspecto económico, nos parece interesante proporcionar algunos datos:

- El coste de la siniestralidad vial a escala mundial es de unos 500.000 millones de dólares (citado por Estevan, Murray y López, 1998).

- Si esto nos parece poco, “los análisis prospectivos [indican] que en 2020 la atención a las víctimas de accidentes de tráfico podría llegar a consumir el 25% de todos los recursos sanitarios mundiales” (citado por Estevan, Murray y López, 1998).

- La OMS afirma que el tratamiento de los heridos por accidente de tráfico supone una pérdida de productividad de un 1% del PNB en los países pobres y de un 2% en los ricos.

- En el Libro blanco se nos informa de que “el coste directamente mensurable de los accidentes de circulación asciende a 45.000 millones de euros. Los costes indirectos (incluidos los perjuicios físicos y morales de las víctimas y de sus familiares) son entre tres y cuatro veces superiores. Lo cual supone un importe anual de 160.000 millones de euros, equivalente al 2% del PNB de la Unión Europea” (Comisión de las Comunidades Europeas, 74).

En el Estado español, el Real Automóvil Club de España publicó en el 2003 un informe sobre La seguridad del transporte en España donde se calculan los costes de los accidentes de tráfico. De este informe, que se basa en datos del 2001, recuperamos algunos datos:

- Costes de los daños materiales: 5.870.000.000
- Costes administrativos: 1.190.000.000
- Coste unitario por víctima:
- Coste unitario por víctimas mortales entre 308.060 y 724.740
- Coste unitario por víctimas no mortales: entre 6.990 y 13.750
- Coste total por siniestralidad vial en España en 2001:
ENTRE 10.478.000.000 Y 14.186.000.000

2. REACCIÓN SOCIAL ANTE EL FENOMENO

Si tuviéramos que evaluar la importancia este fenómeno a través de la reacción que provoca (en la Administración, en los fabricantes de coches y en la propia población), sería difícil llegar a sospechar su gravedad. Si comparamos esa reacción con las que causan, por ejemplo, enfermedades como el SIDA, o la calidad de la comida y los riesgos de salud que conlleva el consumo de tabaco, o el miedo a la gripe aviar, se comprueba fácilmente que el drama diario de las carreteras

no provoca la reacción que se merece. (Recordemos las cifras de mortalidad masculina en la CAPV en 2001 un 45% por causas externas y un 15% por SIDA).

Podemos criticar la actitud de la Administración, pero lo cierto es que entre la población esta actitud es más resignada si cabe; podríamos decir, incluso, que se acepta de muy buen grado lo que algunas personas han calificado como “tributo de sangre” que la sociedad debe pagar al progreso (sobre todo a la movilidad). Más aún, las actuaciones, expectativas y deseos de muchas personas en lo que a su movilidad se refiere no hacen sino agravar esta situación (por ejemplo, el rechazo a todo tipo de limitaciones de uso de vehículo privado o de velocidad). Sería interesante comparar las reacciones con respecto a las limitaciones de consumo de tabaco con las de la movilidad. Como también lo sería la comparación entre las reacciones que provocan el consumo de tabaco y el tráfico, tanto en la Administración como en la población, sobre todo si tenemos en cuenta que las consecuencias que se achacan al consumo del tabaco son comparables con las de la contaminación producida por el tráfico, si bien estas últimas son muchísimo más graves.

De la misma manera, en Europa nos asombramos (lógicamente) de que el uso de armas sea legal en EE.UU., reforzando nuestras ideas con las cifras de víctimas anuales. Esto no nos ayuda a reconocer el drama de nuestras propias carreteras, ya que mostramos la misma actitud permisiva con respecto al uso de los vehículos que caracteriza al / a la estadounidense medio-a con respecto a las armas de fuego.

No cabe duda de que la ausencia de presión social al respecto no ayuda ni estimula a que la Administración tome medidas más eficaces.

2.1. EL LOBBY DEL AUTOMÓVIL

Evidentemente, tiene que haber una explicación a la tolerancia social hacia este fenómeno. “Viajar nunca había sido tan inseguro en toda la historia de la humanidad, pero ciertamente, el negocio del transporte nunca había alcanzado cotas ni remotamente parecidas”, nos dice Antonio Estevan (2002), consultor ambiental experto en transporte. Si tenemos en cuenta la importancia de los beneficios de este negocio, nos vemos en la obligación de preguntarnos: ¿cuál es el papel que juegan los fabricantes de coches en la seguridad vial?

Este tema ha surgido en nuestras entrevistas, si bien a menudo de manera indirecta, a través de comentarios en los que se cuestiona la lógica de poner límites de velocidad (120 km/h) y fabricar coches que cada vez pueden ir más rápido (más de 240 km/h).

No cabe duda de que los fabricantes se han preocupado por el desarrollo e implantación de sistemas de seguridad de los vehículos que construyen. Pero, siendo el exceso de velocidad una de las principales causas de accidentalidad, es legítimo hacerse la siguiente pregunta ¿qué filosofía, o modelo, han seguido a la hora de diseñar sus sistemas de seguridad si hasta ahora no han contemplado la posibilidad de fabricar coches menos rápidos? Evidentemente, algo tiene la velocidad que les interesa y, evidentemente también, es legítimo poner en duda su interés real por la seguridad, la vida y la salud de las personas cuando no abordan seriamente la causa principal de muchas muertes y desgracias.

Estevan nos proporciona el interesante ejemplo de EE.UU. en lo que a limitación de velocidad se refiere:

“En 1973, en plena crisis del petróleo, se estableció una limitación de velocidad de 55 millas por hora (89 km/h). La tasa de mortalidad por automóvil, más de 26 muertos anuales por cada 100.000 habitantes en 1973, descendió hasta 18 a mediados de los 80. No obstante, el lobby del automóvil mantuvo una campaña permanente para elevar los límites de velocidad, cosa que consiguió en 1987” (Estevan 2002, pág. 25).

Las consecuencias se hicieron notar inmediatamente:

“En 1993, los 40 Estados que elevaron hasta 65m/h (105 km/h) sus límites de velocidad incrementaron su tasa de mortalidad en un 23% frente a las tasas registradas antes de la elevación. Pese a ello, el lobby del automóvil redobló sus campañas para elevar aún más los límites de velocidad, y en 1995 consiguió una nueva ley federal de carreteras que otorgaba plena libertad a los Estados para fijar sus propios límites de velocidad. Desde entonces, unos cuarenta Estados han elevado sus límites de velocidad hasta 70 m/h (113 km/h) o hasta 75 m/h (121 km/h). En los años noventa, EE.UU. ha sido uno de los pocos países desarrollados que no ha logrado reducciones apreciables en su tasa de mortalidad por automóvil, con un total de muertos que viene oscilando entre 40.000 y 42.000 anuales” (Estevan, 2002, pág. 25; ver también Finch, Kompfner, Lockwood y Maycock, 1994).

Siguiendo con la propuesta de Estevan, si se tuviera en cuenta la peligrosidad de los vehículos excesivamente rápidos, y si no hubiera “interferencias publicitarias ni corporativas”, no sería descabellado pensar en la prohibición de ciertos usos del automóvil, al igual que ocurre con las armas, el tabaco, o cualquier otro elemento que entraña peligro para la vida humana (Estevan, 2002, pág. 21).

Por todo ello, parece bastante razonable pensar que la preservación de la salud y la vida humana no es el primer interés de los fabricantes (ni de la Administración, que no actúa para detener esta filosofía). Por alguna razón, los coches rápidos venden más, por lo que los fabricantes han optado por desarrollar la ingeniería vial de tal manera que no afecte a la velocidad del vehículo. También parecen asumir, y con cierta razón, que “los seres humanos desean ardientemente disponer de más automóviles, más confortables y más rápidos, y desean también acceder en ellos al mayor número posible de lugares con la mayor velocidad posible” (ibid.).

Fabricantes, Administración y población parecen haber optado por la movilidad en vez de por la vida. Los fabricantes, por su opción en pro de la velocidad; la Administración, por no evitarlo; y la población, por haber asumido de buen grado un altísimo nivel de riesgo a cambio de la movilidad que les proporcionan los vehículos motorizados de esas características. Esto concuerda en gran medida con lo que hemos recogido en las entrevistas, al menos si interpretamos la actitud de la práctica totalidad de nuestros entrevistados-as con respecto a la velocidad.

Pero, como decíamos anteriormente, los fabricantes no han dejado de trabajar en seguridad y, de hecho, en la actualidad fabrican coches con muchos más dispositivos de seguridad que antes. ¿Desde qué perspectiva trabajan?

2.2. RIESGOS Y PELIGROS

Según Estevan, “para transformar la inseguridad del automóvil en seguridad vial, los estamentos técnicos del lobby del automóvil han construido una profunda manipulación de los conceptos de peligro y riesgo, como fundamento imprescindible para soportar posteriormente todo el edificio técnico y normativo de la seguridad vial” (ibid.). Efectivamente, el peligro se refiere a una “situación de la que se puede derivar un daño para una persona o cosa”, mientras que el riesgo se define como “contingencia o posibilidad de que suceda un daño, desgracia o contratiempo”⁶.

Los automóviles actuales representan un peligro porque el cuerpo humano no está preparado para soportar impactos a partir de cierta velocidad. El aumento de la velocidad, del número de vehículos y de su masa suponen un incremento del peligro, pero también son los factores de los que depende la prosperidad de la industria del automóvil (ibid., 22).

El peligro se calcula por cantidad de accidentes por habitante, con lo cual las cifras resultan poco halagüeñas si las comparamos con las que resultan del cálculo que utiliza el riesgo como criterio. Desde el punto de vista del riesgo, la perspectiva es muy diferente, ya que el impacto de este tipo de movilidad se calcula de otro modo, se trata de ratios y no de cifras absolutas: cantidad de accidentes por unidad de distancia recorrida (número de accidentes por km), lo cual permite justificar los actuales niveles de siniestralidad simplemente diciendo que hay más accidentes porque hay más coches en la carretera. Este argumento permite avalar sus mejoras por un descenso en la cantidad de accidentes por km.

La ingeniería de la seguridad vial se centra así en “reducir el riesgo de accidente” pero sin ceder a los factores que condicionan su prosperidad (velocidad, cantidad, masa). Su objetivo es que haya menos accidentes por kilómetro recorrido, lo cual en un escenario de continuo aumento del uso de los vehículos y de aumento del parque móvil no resulta en una disminución suficientemente significativa en la cantidad absoluta de accidentes.

Lo cierto es que los resultados de la ingeniería vial no han servido, hasta el momento, para reducir de manera considerable la accidentalidad per capita, porque, si bien se ha podido reducir la posibilidad de tener un accidente por kilómetro recorrido, lo cierto es que el aumento de la circulación y de la velocidad han compensado, o incluso anulado, esa disminución.

Un gran obstáculo a la eficacia de la ingeniería de la seguridad vial impulsada por los fabricantes de vehículos es que descartan la utilización de un concepto clave: la compensación del riesgo. En palabras de Estevan, la compensación de riesgo se basa en lo siguiente:

“Todo ser humano situado en un entorno peligroso, adapta su comportamiento para optimizar la relación entre la satisfacción de sus deseos y los riesgos que comporta satisfacerlos. Si cambia el nivel de riesgo que percibe, modificará consecuentemente su comportamiento para alcanzar de nuevo una posición óptima” (ibid., pág. 23).

“En consecuencia, la teoría de la compensación del riesgo aplicada al tráfico establece que, por término medio, los conductores adoptarán modos de conducción más arriesgados cuando perciban que se encuentran en un entorno con mayores protecciones técnicas, ya sea en su vehículo o en la infraestructura por la que circulan. Debido a ello, las mejoras introducidas en el entorno técnico del tráfico pueden quedar total o parcialmente neutralizadas por los mecanismos psicológicos de compensación del riesgo, o incluso en ocasiones pueden quedar sobreneutralizadas, dado que los mecanismos de compensación tienen una base estrictamente interpretativa y subjetiva. Esta teoría concuerda muy aceptablemente con los resultados de observaciones prácticas” (ibid., pág. 23).

Si aumentamos la sensación de seguridad en nuestros vehículos y carreteras, nuestros-as conductores-as asumirán mayores riesgos. Fabricar coches que proporcionan una “sensación” de seguridad es, en este sentido, contraproducente, sobre todo si consideramos que, especialmente a través de la publicidad, se intenta transmitir incluso una sensación de invulnerabilidad.

En este sentido, Estevan apunta que es necesario tener más en cuenta el riesgo percibido por los y las usuarias que el “riesgo técnico calculado mediante valoraciones ingenieriles”, ya que es la percepción y la relación con el riesgo lo que va a determinar un cierto estilo de conducción. Es preciso, nos recomienda, “aplicar medidas que tiendan a incrementar la percepción de los riesgos por parte de los conductores. Así, éstos tenderán a utilizar menos el automóvil, y a hacerlo de modo menos arriesgado” (ibid.).

7. Estevan nos proporciona el ejemplo de un estudio realizado en Munich: “Durante tres años se evaluó la accidentalidad de dos grupos de taxis idénticos en todos los aspectos, excepto en la disponibilidad de frenos ABS. Los resultados mostraron que la accidentalidad de los vehículos dotados de frenos ABS fue ligeramente superior” (2002, Nota 9, pág. 25).

Si tomamos el concepto de compensación de riesgo como criterio para desarrollar una verdadera seguridad vial, tendremos que considerar tanto la percepción del riesgo como la relación que diferentes colectivos tengan con él. En este sentido, tal y como concluíamos en el informe anterior, la relación de los varones (especialmente los jóvenes) con el riesgo requiere de una atención especial, dado que es una de las causas de la alta siniestralidad de este colectivo.

Por otra parte, si los varones, especialmente los jóvenes, sufren de una tendencia a sobrevalorar sus capacidades y habilidad, no estamos haciéndoles ningún favor metiéndoles en vehículos que potencian esas sensaciones y que les animan, de manera directa, a adoptar actitudes de riesgo.

3. RIESGO, SALUD Y MASCULINIDADES

3.1. LA CONSTRUCCIÓN DE LA IDENTIDAD MASCULINA

Si basáramos nuestro trabajo en las premisas de una disciplina como la sociobiología, la pregunta sobre la eventual relación entre masculinidad y siniestralidad vial, se resolvería a través de una explicación evolucionista (es decir, basada en la teoría de la evolución, según la cual los cuerpos se adaptan biológicamente a su entorno), capaz de justificar las más sofisticadas instituciones sociales a través de la biología⁸. En último término, diríamos que la causa de una mayor siniestralidad vial entre los jóvenes varones sería la testosterona, hormona que habitualmente se relaciona con el nivel de agresividad. Esto nos dejaría como única alternativa la amarga resignación de que nuestros jóvenes sigan dejando sus vidas en las carreteras.

La gran presencia mediática de este tipo de argumentos y el arraigo que tienen en nuestra sociedad nos obligan a justificar nuestro punto de vista, radicalmente diferente. Partimos de la idea de que existe una relación entre las maneras de ser hombre y mujer (sus cuerpos, sus identidades, su comportamiento y su sexualidad) y la cultura que dista mucho de la idea de una biología que lo determina todo. Rechazamos la idea de que los hombres tienen más accidentes de tráfico como consecuencia de su alto nivel de testosterona, o de otra característica biológica. Por el contrario, pensamos que su comportamiento agresivo y temerario en la carretera está más relacionado con ciertos valores culturales que definen ser hombre de una manera determinada.

En la entrevista que nos concedió Robert Connell, éste es categórico al respecto: considera que explicar comportamientos sociales a través de condicionamientos biológicos no se fundamenta en ningún argumento científico realmente serio; es más, lo denomina “mala ciencia” o, incluso, “mal periodismo”. Y añade: “Si los chicos estuvieran biológicamente predispuestos a la agresión, ¿por qué la mayoría de los conductores no mueren en la carretera? Si hay un programa biológico para tener accidentes de tráfico, ¿todos estarían muertos! ¡Es ridículo! ¿Cómo sobreviven?”.

Dicho esto, y una vez analizada la bibliografía pertinente sobre el tema, nos parece importante señalar las ideas sobre las que se fundamenta nuestro trabajo, y que provienen de los actuales estudios de género y de la teoría feminista. Según esta perspectiva:

La biología, dada la gran variedad que existe entre personas de un mismo sexo, no permite realizar generalizaciones.

⁸. Este argumento lo hemos encontrado en varias de las fuentes con las que hemos trabajado, como el informe editado por Social Issues Research Center de Oxford en 2004.

- Las diferencias entre los sexos con respecto a capacidad intelectual, temperamento, capacidades, habilidades u otros rasgos, son irrelevantes si las comparamos con las grandes diferencias que existen entre individuos de un mismo sexo. En todo caso, las diferencias entre mujeres y hombres no son lo suficientemente importantes como para justificar las diferencias sociales existentes, ni las creencias que albergamos sobre las diferencias entre los sexos (por ejemplo, la habilidad en la conducción). Paradójicamente, siempre se buscan y se exageran las diferencias entre los sexos, en vez de insistir en las similitudes.

- El conocimiento científico en Occidente está condicionado por las creencias en torno a las diferencias sexuales (se busca demostrar lo que se cree de antemano al respecto). Es decir, las creencias culturales en torno a la diferencia entre los sexos condicionan las búsquedas científicas, y remarcan todo aquello que confirme esa diferencia⁹. La variedad de definiciones de qué es ser un hombre nos demuestran que la biología condiciona, pero no determina.

- La variedad de organizaciones sociales que nos ofrecen las culturas a lo largo del planeta y de la historia nos demuestran que la biología puede condicionar, pero no determina.

- La radicalidad de las diferencias biológicas entre hombres y mujeres ha quedado seriamente cuestionada en estudios que relativizan esas diferencias (desde las características genitales, hasta las del cerebro, las hormonas y las glándulas). Es más, en la actualidad existen planteamientos científicos (ver Grosz, 1994; y Fausto-Sterling, 2000) que rechazan la existencia de dos entidades radicalmente opuestas, hombre o mujer, y defienden que en cada cuerpo existen características mezcladas de lo que se ha definido como femenino o masculino desde la ciencia (lo cual no nos impide reconocer que culturalmente la oposición masculino/femenino sea muy importante).

- Por último, queremos destacar que, incluso si apostáramos por la teoría de la testosterona como última explicación de ciertos comportamientos agresivos (como la conducción temeraria), ésta parece producir efectos muy variados en cada persona, y no en todos los casos aumenta la agresividad (puede tener un efecto de gran concentración mental, de calma, o de alerta¹⁰). Por otra parte, como hemos mencionado, la variedad que existe dentro de cada sexo es tal que no permite realizar generalizaciones.

Nos parece importante aclarar estos aspectos porque consideramos que fomentar la idea de que el comportamiento agresivo de los hombres (en nuestro caso, en la carretera) es una fatalidad biológica que tan sólo podemos soportar no ayuda en nada a la búsqueda de soluciones, ni a entender realmente el fenómeno que aquí nos ocupa. Es más, si no cuestionamos que ésa sea una característica "natural" de los hombres, legitimamos y reforzamos ese comportamiento.

Con todo, entendemos que el comportamiento humano no se explica únicamente mediante la cultura, y que el cuerpo (lo biológico) juega un papel en aquél. En este sentido, nos sumamos a las tendencias actuales que promulgan la idea de la interrelación entre cuerpo biológico y cultura, apuesta que consideramos la más interesante y extendida en estos momentos en los estudios especializados sobre el cuerpo. Se trata de superar la dualidad mente/cuerpo, o naturaleza/cultura, que tan arraigada está en nuestro pensamiento¹¹. Una dualidad tan arraigada que incluso para deshacernos de ella nos sigue siendo necesaria para pensar.

9. Los argumentos utilizados actualmente para explicar las diferencias entre mujeres y hombres son comparables con los argumentos racistas de antaño, que tiene sus bases en la Filosofía Naturalista del siglo XIX. A diferencia de los argumentos racistas, hoy día aún nos vemos en la necesidad de desmentir aquellos que defienden esas diferencias entre mujeres y hombres, sobre todo en lo que a sus capacidades se refiere (algo muy evidente en las creencias populares sobre la incapacidad de las mujeres al volante).

10. Bordo, 1999. Esta relativización de los efectos de la testosterona es interesante, puesto que a menudo se la relaciona casi de manera única con la agresividad.

Un ejemplo claro de esta interacción lo constituyen las criaturas humanas salvajes: niños y niñas que, por diferentes motivos, han sobrevivido en estado salvaje, fuera de toda socialización (Le Breton, 1998). Estas personas no desarrollan algunas características propias de todo ser humano socializado, como la postura corporal, el habla, la sensibilidad al frío, la vista, el oído, e incluso la forma de algunos de sus huesos.

La interacción entre biología y cultura proporciona un amplio margen de variabilidad, que queda demostrado en el carácter cambiante de lo que significa ser un hombre, de cuáles son los rasgos que caracterizan a los hombres, de cómo se comportan (o cómo deberían hacerlo), de qué nos proporciona cada cultura, cada momento histórico, incluso cada clase social. La búsqueda de una definición trascendente e incuestionable de la masculinidad, arraigada en una esencia natural, biológica o trascendente, debe considerarse un fenómeno social propio de un momento histórico.

En resumen: desde nuestra perspectiva, descartamos la noción de una masculinidad basada en las características biológicas del cuerpo de los hombres y apostamos por un análisis sociocultural.

Consideramos que el comportamiento agresivo de los hombres en la carretera puede explicarse mediante las creencias y los valores sociales relativos a la identidad masculina (mediante la manera en la que se define qué es ser un hombre).

3.2. MASCULINIDADES, SALUD Y RIESGO

En la construcción y exhibición de la identidad masculina el riesgo juega un papel muy importante. Correr riesgos de diferente índole es una manera en la que muchos hombres demuestran y confirman su virilidad. Uno de ellos es la conducción temeraria.

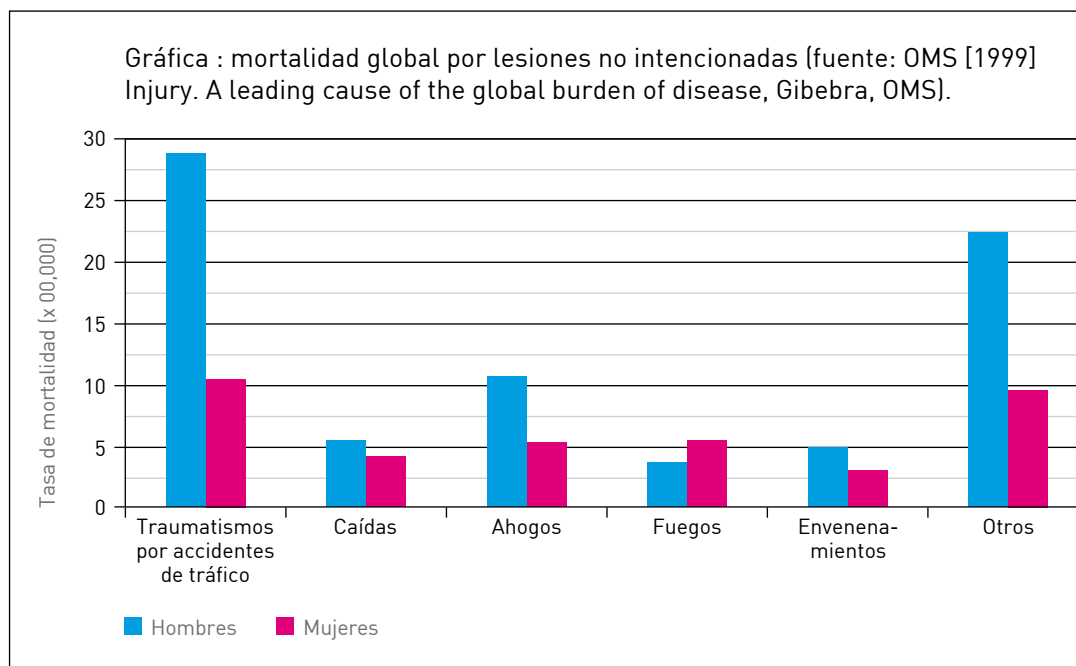
La masculinidad puede ser dañina para la salud. La Organización Mundial de la Salud (OMS) se ha preocupado por esta cuestión. Según esta organización, la mortalidad relacionada con lesiones no intencionadas es siempre mayor en varones que en mujeres, y en el caso específico de los accidentes de tráfico, los varones casi triplican a las mujeres. De la misma manera, los varones y niños implicados en accidentes de tráfico (como conductores o peatones imprudentes), superan también a las mujeres y a las niñas. Ante estas cifras, no parece muy descabellado sumarse a la conclusión de la OMS de que “la masculinidad puede ser dañina para la salud”.

El mayor número de accidentes en el que se ven implicados los varones tiene mucho que ver con una actitud temeraria, con la aceptación del riesgo y la indiferencia hacia el dolor y las lesiones. Dentro de las actitudes que implican riesgo para la salud podemos mencionar el abuso de alcohol y de drogas, el comportamiento agresivo (peleas) y la conducción temeraria.

Podemos entender la siniestralidad vial como consecuencia de uno de estos hábitos y conductas consideradas perjudiciales para la salud. Muchos varones tienen hábitos que son perjudiciales para su salud (y, en el caso que nos ocupa, también para la salud de los demás: los jóvenes varones mueren en carretera más que las mujeres jóvenes, pero matan aún en una mayor proporción; Connell: 1995), aceptan riesgos de todo tipo, entre los que se encuentra la conducción temeraria.

En este sentido, hemos encontrado muy interesante el trabajo de Courtenay, que aborda el tema de la salud de los hombres desde una perspectiva de género¹², y que propone una explicación sociocultural a la menor longevidad de los hombres, cuestionando así las explicaciones de base biológica que hasta ahora han prevalecido.

11. Esta manera de pensar constituye un reto tanto para las ciencias sociales como para la biología.



Una explicación “natural” de la menor longevidad de los hombres se considera inevitable, por lo tanto incuestionable (Courtenay, 2000: 1.387); en cambio, una perspectiva sociocultural permite debatir esta cuestión y abrir una puerta a la intervención.

Para construir y reconstruir el género se usan como recursos diversas actividades, entre ellas lenguaje, el trabajo, el deporte, el crimen y el sexo. La manera en la que hombres y mujeres realizan estas actividades de manera que contribuye a la definición de la persona en tanto que adscrita a un género o a otro. Y junto al género, asimilan las convenciones sociales que le corresponden. Los comportamientos relacionados con la salud representan asimismo una práctica a través de la cual hombres y mujeres construyen la diferencia. Así, nos dice Courtenay, “las prácticas relacionadas con la salud son una manera de construir el género”¹³ (Courtenay, 2000: 1.388).

Contamos cada vez con más evidencias de que existen importantes diferencias entre hombres y mujeres en lo que se refiere a comportamientos relacionados con la salud: los hombres presentan comportamientos en los que ponen su salud en riesgo en un porcentaje mucho mayor que las mujeres (Courtenay, 2000: 1.836). Estos comportamientos se derivan de modelos y creencias asociadas con la salud que ejercen una importante presión sobre el comportamiento de los hombres (mayor que en las mujeres, según Courtenay). Estas creencias y modelos llevan a pensar que los hombres son independientes, autosuficientes, fuertes, robustos y duros (Courtenay, 2000: 1.387).

Los riesgos para la salud asociados con “ser hombre” están relacionados con tener poder y autoridad. Es precisamente la búsqueda de estas señas de poder lo que lleva a muchos hombres a arriesgarse. Un requisito para poder asociarse al poder es suprimir sus necesidades y negar el dolor. Otras creencias y comportamientos asociadas con la salud que se pueden utilizar para demostrar masculinidad hegemónica¹⁴ incluyen la negación de la debilidad o vulnerabilidad, el control emocional y físico, la apariencia de ser fuerte y robusto, el desprecio de toda necesidad de ayuda, el continuo interés sexual y la demostración de comportamientos agresivos y de dominio físico (Courtenay, 2000: 1.389).

12. Esto se lleva haciendo hace bastante tiempo con respecto a las mujeres.

13. “The doing of health is a form of doing gender” en el original (la traducción es nuestra).

A través de estos comportamientos relacionados con la salud, se refuerzan las creencias culturales de que los hombres son más poderosos y menos vulnerables que las mujeres, que los cuerpos de los hombres son más eficientes y, por lo tanto, superiores a los de las mujeres, que pedir ayuda y cuidar de su propia salud son comportamientos femeninos, y que los hombres más fuertes entre los fuertes son aquellos para quienes la salud y la seguridad son irrelevantes (Courtenay, 2000: 1.389). Así es como los hombres legitiman su posición de “sexo fuerte” frente al “sexo débil” que representan las mujeres.

Entre estas actitudes poco saludables destaca la de aceptar o buscar situaciones de riesgo. De hecho, un hombre puede definir su grado de masculinidad conduciendo peligrosamente, o realizando deportes de riesgo, y exhibiendo estas conductas de manera pública, así como exhibiendo sus consecuencias (heridas, secuelas) como medallas de honor. En este sentido, la masculinidad se define a menudo contra toda conducta y creencia que podamos considerar saludable (Courtenay, 2000: 1.389).

A esta circunstancia debemos añadir que a menudo estas actitudes de riesgo están sancionadas socialmente. Sobre este aspecto, Javier Roca afirma que “uno de los grandes problemas de la seguridad vial es precisamente que muchos de los comportamientos inseguros vienen seguidos de un importante refuerzo social. Muchos conductores, al contar esas supuestas gestas heroicas’ que han realizado al volante, obtienen un reconocimiento y un incentivo para continuar. Este refuerzo social es un factor clave en el mantenimiento de las conductas de riesgo”.

Otro aspecto problemático es que las creencias que promueven conductas y hábitos saludables están construidas y asociadas a formas de feminidad, al igual que la utilización de los servicios de salud. Es por ello por lo que estas conductas positivas para la salud son consideradas por muchos hombres como influencias feminizantes a las que, como ya hemos visto, deben oponerse.

En lo que aquí nos interesa, la conducción prudente podría considerarse¹⁵ como una de esas conductas positivas que muchos hombres evitan por estar asociadas a lo femenino. Según Roca, “La conducción masculina, por así llamarla, tiende más a la competitividad, la agresividad y el individualismo al volante. Una conducción con talante más femenino, podría ser más prudente, menos competitiva, menos agresiva, más cooperativa y más comprensiva con los otros usuarios de las vías públicas”. Dejando de lado que esta afirmación refleje o no la realidad, lo cierto es que la idea de que conducir prudentemente es un tipo de conducción femenina puede generar rechazo entre muchos hombres. De hecho, la prudencia a menudo se entiende como “excesiva” y se argumenta que este exceso de prudencia es la razón de la torpe conducción de las mujeres (prudencia a menudo identificada con el miedo). Connell sostiene en la entrevista que los jóvenes responden al imperativo de constituirse como no femeninos “y uno de los medios culturales para ello es su actitud en la carretera”.

La idea de que la conducción prudente está asociada a lo femenino puede crear rechazo en muchos hombres.

En resumen, los hombres que presentan comportamientos saludables (considerados femeninos) y que se muestran incapaces de asumir comportamientos de riesgo (considerados masculinos) pueden encontrarse en una situación de subordinación ante otros hombres, y considerar que su virilidad está cuestionada (Courtenay, 2000: 1.390).

14. Las masculinidades hegemónicas son masculinidades ejemplares, popularmente aceptadas como tales, y definen a aquél que no llegue a ellas como insuficiente, incompleto, o inferior. Representan la vara de medir de todas las masculinidades. Así, ser hombre se identifica con ser fuerte, tener éxito, ser fiable, ser capaz y mantenerse bajo control. El modelo de masculinidad hegemónica no es fijo, sino que va variando en función de la cultura y del momento histórico. Más detalles en Anexo 1.

15. Sería interesante averiguar qué entienden los hombres por “conducir bien” y qué relación tiene con la seguridad y el control en situaciones de riesgo. Esto lo veremos en la parte etnográfica.

Cada hombre construye y demuestra su masculinidad de manera diferente, algo que depende de muchos factores, como su clase social, su orientación sexual, su etnia, o su condición física. La manera en la que cada hombre demuestra su dureza y su fortaleza depende de estos factores, y, así, utilizará diferentes recursos para ello (empleará una pistola, su puños, su sexualidad, su trabajo físico, un coche, o una carrera profesional) (Courtenay, 2000: 1.390). Su propio cuerpo es un medio que usa a menudo. El coche, la moto, es uno de estos recursos disponibles, a menudo casi identificado con una propia extensión del cuerpo. Así, Roca refuerza nuestra sospecha y afirma: “es muy probable que aquellos hombres que hayan interiorizado ese rol masculino tan marcado, ‘instrumentalicen’ su vehículo, es decir, lo utilicen para manifestar externamente su modo de vida”.

Los hombres y los jóvenes que tiene un acceso limitado al poder social, al reconocimiento social o a los recursos económicos, buscan otras vías para validar su masculinidad. La violencia y el dominio físico son recursos muy accesibles, al igual que rechazar comportamientos saludables (supuestamente feminizantes y, por lo tanto, rechazables), aceptando riesgos innecesarios y demostrando audacia. Es por ello por lo que el riesgo no se evita, sino que es precisamente el carácter arriesgado lo que hace que ciertas actividades (como la conducción temeraria) sean tan atractivas para muchos hombres.

Está claro que no todas las masculinidades asumen estos comportamientos. Lo cierto es que, tal y como nos indica Courtenay, las masculinidades menos saludables son aquellas que siguen los modelos dominantes, a diferencia de los hombres que definen su masculinidad de una manera menos tradicional (Courtenay, 2000: 1.392). En este punto coincide con Roca, quien nos dice que “las personas conducen como piensan y como viven. En consecuencia, aquellos hombres que tengan interiorizado ese rol masculino tan marcado, lo manifestarán de algún modo en la conducción de su vehículo, e incluso en el tipo de vehículo que hayan comprado. Por el contrario, otros hombres cuyo rol masculino no sea tan tradicional, mostrarán otro talante muy distinto ante la conducción”.

3.3. COCHES, MOTOS Y HOMBRES

Coches y motos representan un punto de confluencia importante, ya que aglutinan dos aspectos muy definitorios de la virilidad: agresividad y tecnología. En lo que a la relación entre tecnología y género se refiere, Wajcman ha realizado aportaciones muy interesantes. Esta autora considera que la tecnología no debe ser considerada como algo neutro, sino que se trata de un producto cultural y que está asociada a un tipo de conocimiento, a ciertas prácticas sociales y a ciertos valores.

La tecnología ha estado y sigue estando muy ligada a la masculinidad, en consecuencia se ha opuesto a la feminidad. Tiene que ver con una idea del hombre asociada con la racionalidad y la fuerza (a veces necesaria para el uso de ciertas tecnologías), algo fácilmente observable en el mercado laboral, que sigue considerando a los hombres no sólo como más fuertes, sino también como más hábiles manualmente y capacitados técnicamente, al contrario que las mujeres, consideradas física y técnicamente incompetentes.

Esta relación entre tecnología y género, que resulta en la construcción de una relación positiva para los hombres y negativa para las mujeres, posee tal raigambre que es un elemento constitutivo de la identidad de género. La ausencia de capacidad técnica, según Wajcman, se ha convertido en un rasgo característico de la feminidad, de la misma manera que la pericia técnica lo es de la masculinidad. La pericia técnica y mecánica es a menudo una manera de medir la masculinidad.

Esta asociación entre máquinas y hombres queda asimismo demostrada por las opciones de consumo de los jóvenes del Estado español. Según Félix Ortega (1993), los objetos de consumo prefe-

rentes de los jóvenes varones españoles de mediados de la década de 1990 estaban relacionados con los coches, las motos y la velocidad (en un 90%, frente al 10 de las jóvenes). Otros objetos de consumo, como el alcohol, que antaño eran también característicos del consumo masculino, están en la actualidad menos diferenciados, ya que las jóvenes también los consumen.

En un estudio realizado por José María Espada (s.d.), el exhibicionismo en el mundo de los moteros aparece como un elemento de fuerza. Según este autor, “el exhibicionismo de los moteros y su audacia en la conducción convierten las motos más en símbolos que en meros medios de transporte. Las motos representan la independencia, el riesgo y la valentía, estatus y poder.

Esta esfera simbólica está relacionada con el individualismo, el heroísmo y la agresividad” (Espada, s.d.: 9). Consideramos que muchas de estas características se pueden aplicar a los conductores de coches y de motos: los valores de independencia, riesgo, estatus y poder son aspectos que se reiteran hasta el cansancio en la publicidad de coches.

El reconocimiento de los otros (especialmente de otros hombres) es esencial para validar la virilidad, lo cual implica una buena dosis de exhibicionismo, como acabamos de mencionar. Para ello, a menudo es necesario afirmar la condición de varón a través de demostraciones públicas, de manera especial en el caso de los hombres que no ocupan una posición de poder, como pueden ser los jóvenes. No consideramos necesario aportar pruebas de este exhibicionismo, puesto que todos-as somos recurrentes testigos de estas demostraciones públicas en las carreteras y en las calles de nuestras ciudades.

En este sentido, también debemos tener en cuenta la conducción cuando ésta se realiza acompañada de iguales (otros jóvenes varones). Según Roca, “conducir con el grupo de amigos se relaciona con más distracciones y más conductas temerarias (tales con la mayor velocidad)”, y “el grupo de amigos puede tener un efecto perjudicial para la seguridad vial, especialmente cuando la conducción se produce con motivo del ocio”. La aprobación de otros hombres para afirmar la virilidad de un hombre tiene una gran importancia. Estos contextos en los que el protagonismo recae en los grupos de iguales merecerían un análisis específico.

Coches y motos representan un punto de confluencia crucial en la construcción y demostración de la virilidad. En el mundo de los coches y las motos encontramos aspectos tan importantes para validar la masculinidad como:

- Su relación con las máquinas y la tecnología.
- Su relación con el riesgo.
- Su relación con valores tales como la agresividad, la potencia y la fuerza, así como con los de la independencia, el estatus y el poder.

La publicidad de coches y motos construye y alimenta una mitología muy poderosa basada en esa confluencia. Connell insiste reiteradamente a lo largo de su entrevista en que debe prestarse especial atención a la publicidad de coches, al uso perverso de todos aquellos conceptos relacionados con la masculinidad y la conducción que alimentan actitudes de riesgo en las carreteras. La imagen que en la publicidad de proporciona de los jóvenes en general y de los jóvenes varones en particular es asimismo preocupante.

3.4. ALGUNOS ASPECTOS DEL RIESGO

A diferencia del peligro (fruto del azar y de causas externas), el riesgo es consecuencia de decisiones conscientes y se puede entender como “una medida de incertidumbre que indica las probabilidades de éxito de una decisión o una conducta” (Sánchez Martín, 2003: 256). Es decir,

tiene relación con ponerse a prueba y augurar un resultado. Giddens entiende el riesgo como “un medio de asegurar los resultados, una manera de colonizar el futuro” (Giddens, 1995: 171). Esta búsqueda consciente de riesgos es una manera de poner a prueba la confianza en las capacidades de uno mismo, algo que tiene notables implicaciones en la construcción o mantenimiento de una identidad, especialmente de la masculina. Así, en la carretera, según Roca, “la conducción temeraria se relaciona generalmente con la búsqueda de emociones fuertes.

Muchos de estos conductores tratan así de experimentar las sensaciones asociadas al riesgo y a lo prohibido. Esto es al menos cierto para la conducción temeraria que se realiza con plena consciencia de lo que se está haciendo y cuyo objetivo es experimentar placer”.

Al igual que en los deportes de riesgo, consideramos que la conducción temeraria sirve para someterse a situaciones límite y, tal como dice Sánchez Martín sobre estos deportes, “para sobreponerse a esa situación, para enfrentarse a aquellas contingencias y riesgos que pongan a prueba todas sus capacidades y donde el practicante necesita de su más rígido control emocional” (Sánchez Martín, 2003: 267).

En este sentido, recogiendo la propuesta de Sánchez Martín, el riesgo representa un enfrentamiento contra uno mismo, con continuos obstáculos que se deben superar, obstáculos que están más en el interior de la persona que en el exterior, que tienen que ver con su fuerza, su pericia, su control, su resistencia, su capacidad de afrontar las dificultades.

Todas estas circunstancias hacen del riesgo algo atractivo para muchos hombres, puesto que el placer que proporciona enfrentarse a él “es el que se obtiene tras vencer o vencerse en un desafío” (Sánchez Martín, 2003: 269). El riesgo sirve para poner a prueba la confianza en las capacidades de uno mismo. Para muchos hombres jóvenes, lo que importa no es cómo perciben el riesgo, sino el atractivo que ejerce sobre ellos.

Otro elemento que debemos considerar con respecto al riesgo es su diferente percepción. En los estudios sobre siniestralidad éste es uno de los temas que más interés despierta. Nuestra línea de investigación va, efectivamente, por otros derroteros, puesto que consideramos que, en este caso, incluso aunque se demuestre que la percepción del riesgo es diferente, entendemos que para muchos hombres jóvenes lo que importa no es cómo se percibe el riesgo, sino el atractivo que tiene sobre ellos. Creemos que poca cosa solucionaríamos haciendo a los jóvenes más conscientes de los peligros que corren, puesto que el atractivo está precisamente en eso.

De todas formas, hay un aspecto del riesgo que sí merece nuestra atención: el de infravalorar el riesgo como consecuencia de una percepción del propio cuerpo como invulnerable o, en todo caso, como bastante más fuerte y poderoso de lo que realmente es. Roca dice que “muchos comportamientos temerarios podrían venir explicados por falsas creencias respecto a los que es seguro y peligroso, o por una mala percepción del riesgo, entre otros factores”, a lo que nosotros añadiríamos que estos comportamientos temerarios podría deberse a una mala percepción de sus propias capacidades, es decir, a considerarlas superiores a lo que realmente son.

4. ANÁLISIS ETNOGRÁFICO¹⁶

4.1. LA VELOCIDAD

Hemos decidido centrarnos en la velocidad por varias razones. La primera, y más importante, es que juega un papel clave en la siniestralidad. La segunda es que está muy relacionada con comportamientos de riesgo, por lo cual resulta atractiva para los jóvenes varones. La tercera, y

última, es que se la asocia con una serie de valores en alza en nuestra sociedad, de manera particular, con ciertos valores masculinos.

Analicemos estos aspectos con más detenimiento.

4.2. VELOCIDAD Y SINIESTRALIDAD

La velocidad es causa no sólo de muchos accidentes, sino también del grado de gravedad de éstos. Veamos algunos datos sobre sus efectos y su relación con la siniestralidad:

- La velocidad inadecuada o excesiva aparece en el 23% de los accidentes mortales (datos de la DGT de la campaña "La carretera no es un circuito. Reduce tu velocidad").
- Estudios sobre los efectos de la velocidad han concluido que reducir en un 10% la velocidad media supondría una disminución del 40% en accidentes mortales (Anderson and Nilsson, 1997).
- Cada km/h de reducción de la velocidad resulta en un descenso del 3% de la probabilidad de sufrir accidentes (Taylor et al., 2000).
- Si redujéramos la velocidad 5 km/h, se salvarían al año 11.000 vidas (DGT, en su campaña "La carretera no es un circuito. Reduce tu velocidad").
- Aumentar la velocidad 5 km/h por encima del límite de velocidad permitido dobla el riesgo de sufrir accidentes (Kloeden et al., 1997).
- En el caso de los-as peatones, existe una fuerte relación entre la velocidad del impacto y la gravedad de las heridas. Así, el riesgo de que un peatón sufra heridas mortales a una velocidad de 50 km/h es 10 veces mayor que si el impacto se produce a 30 km/h (McLean et al., 1994).
- Asimismo, y teniendo ahora en cuenta los factores medioambientales, si circulamos a 120 km/h en vez de a 100, aumentamos el consumo del combustible en un 44%.

En resumen, y tal como nos dicen Haworth y Symmons, "reducir la velocidad es probablemente el instrumento más poderoso para superar un sistema en el cual los conductores-as conducen más deprisa de lo que el diseño de la carretera puede permitir, a la vez que garantiza cierta seguridad. Incluso una pequeña reducción en la velocidad tiene un impacto sustancial en las heridas y un aún más importante efecto en la mortalidad. Reducir la velocidad es, pues, a menudo una medida efectiva para reducir la incidencia y la severidad de los accidentes" (1999).

Stop Accidentes¹⁷ nos informa en su sitio de web sobre los efectos de la velocidad en la conducción. Conforme la velocidad aumenta:

16. Los datos que aquí se recogen son parte de una etnografía realizada en 2005 para el Departamento de Ordenación territorial y Transportes de la Diputación Foral de Gipuzkoa. Ver primera nota a pie de página de este documento.

17. STOP ACCIDENTES es una asociación de ayuda y orientación a afectados por accidentes de tráfico fundada por familiares y amigos/as de víctimas de tráfico. Sus objetivos son: · Prevenir para reducir los accidentes de tráfico. · Luchar con todos los medios legales contra la delincuencia vial. · Reivindicar:

- La aplicación de la ley.
- Educación e información.
- El derecho de las víctimas y sus familias.

Realizan una labor de ayuda a las víctimas y familias, impulsan reformas legislativas y administrativas, denuncian las irregularidades, fomentan y difunden la conciencia vial, y colaboran con los organismos competentes. Stop Accidentes no habla de "siniestralidad vial" sino "delincuencia vial". Esta denominación pretende hacer alusión a la responsabilidad de las personas que provocan accidentes, responsabilizando a todos los implicados. Su queja es, precisamente, la incompreensión de la magnitud de su drama, la indiferencia de la sociedad. Hablan en términos de "violencia vial", de "masacre", de "epidemia" o de "catástrofe mundial silenciosa" (retomando la definición de la Cruz Roja Internacional). Consideran, sin embargo, que este drama sería evitable si se consigue un cambio en los comportamientos sociales, algo consecuente con el hecho de que (según se nos informa en este mismo sitio web) el 90% de los accidentes de tráfico son debidos a fallos humanos (alcohol, exceso de velocidad, caso omiso de señales, distancia inadecuadas, consumo de drogas, medicamentos, fatiga, distracción, etc.)

- Disminuye la percepción visual (efecto túnel)
- El cerebro recibe cada vez más imágenes imposibles de registrar
- Más dificultad para manejar el vehículo
- Aumenta el riesgo de cometer errores
- Los neumáticos no adhieren a la calzada
- Cualquier choque es más violento
- Aumenta la fatiga así como los tiempos de reacción de frenada

Insistimos, una garantía de reducir la siniestralidad vial sería, efectivamente, reducir la velocidad. Así, desde la Visión Cero¹⁸ se proponen unos límites de velocidad de acuerdo con la capacidad que el cuerpo humano tiene de tolerar un impacto en diferentes circunstancias. Por ejemplo, el límite de velocidad en una vía donde vehículos y peatones se ven obligados a cohabitar, no debería rebasar los 30 km/h; o los 50 km/h cuando existe el peligro de choque lateral en intersecciones; el límite sería de 70 km/h cuando el peligro es de choque frontal, y de más de 100 cuando no hay peligro de choque de ningún tipo (sólo con elementos de la infraestructura). La Visión Cero insiste en que la única manera de poder aumentar estos límites de velocidad sería garantizando una estructura vial y unos vehículos que admitiesen ese aumento sin por ello aumentar las consecuencias del impacto en un cuerpo humano.

Como decíamos anteriormente, desde un punto de vista objetivo, parece incompresible que no se tomen medidas más drásticas al respecto si tenemos en cuenta las graves consecuencias de una velocidad excesiva, definida ésta desde la filosofía de la Visión Cero (teniendo en cuenta la tolerancia del cuerpo humano).

Si tenemos en cuenta a todos los agentes que intervienen en la cuestión del tráfico, nos parece incomprensible que tan a menudo (especialmente en las campañas) el exceso de velocidad se trate como si únicamente de una opción personal se tratara, dejando así en la conciencia de las y los conductores las consecuencias de "optar" por una velocidad excesiva. No pretendemos desresponsabilizar a los y las usuarias, pero sí nos parece importante que también se responsabilice de ello a la Administración y, sobre todo, a los fabricantes. De poco servirá apelar a la buena voluntad de los-as conductores-as si se siguen fabricando coches que pueden alcanzar velocidades que doblan los límites de velocidad que marca la ley (como bien nos dice Stop Accidentes). La opción de presionar a los fabricantes de coches para que incorporen limitadores de velocidad en los motores ya es una realidad en Suecia, así como cierto control sobre los mensajes publicitarios.

De la misma manera, la Administración tendría que mostrarse más férrea y eficaz en el control de velocidad. Está demostrada la eficacia de la instalación de radares, por lo que sería aconsejable que se instalaran los necesarios para cubrir los tramos en los que se ha detectado que los vehículos tienden a exceder los límites marcados. Asimismo, sería conveniente probar otros mecanismos para limitarla (en la fabricación de los vehículos, mediante más presencia policial en las carreteras, mediante los tiques de autopistas). Resulta, por supuesto, muy conveniente, identificar el perfil de las personas que tienden a sobrepasar los límites permitidos de velocidad.

18. VISIÓN CERO. Esta filosofía de la seguridad vial nace en Suecia en 1997 para dar respuesta a lo que las autoridades suecas consideraron como una siniestralidad intolerable en sus carreteras. Los principios que rigen esta filosofía son los siguientes:

La movilidad debe derivarse de la seguridad y no se puede obtener a expensas de la seguridad. (Tingvall and Haworth, 1999) "La vida y la salud nunca se pueden intercambiar por otros beneficios en la sociedad" (Ministry of Transport and Communications, 1997). "Siempre que alguien resulte herido de gravedad o muerto, es necesario tomar medidas para que se pueda evitar un hecho similar" (ibid., 1997). **El objetivo utópico del gobierno sueco** no es otro que éste: **Nadie debería morir o ser herido de gravedad en las carreteras suecas.** Aunque no por utópico deja de ser eficaz. Desde su aplicación en Suecia, la tasa de accidentalidad ha descendido considerablemente: de 13,4 fallecidos por 100.000 habitantes a 5,5. La Visión Cero parte de la idea de que la responsabilidad en lo que a seguridad vial se refiere se comparte entre quienes diseñan el sistema y los-as usuarios-as de las vías. No cabe duda de que la Visión Cero se ha erigido como modelo a seguir, al menos en aquellos casos en los que existe un auténtico compromiso con la seguridad vial y una real preocupación en torno a la salud y a la siniestralidad en la carretera.

4.3. VELOCIDAD Y RIESGO

Uno de los grandes problemas a la hora de limitar la velocidad es que ésta cuenta con una amplia aceptación social y, de hecho, se asocia muy a menudo a la buena conducción, o al conductor habilidoso. En nuestras entrevistas nos sorprendimos de que, al preguntar sobre las conductas de riesgo en la carretera, se mencionaran más a menudo y de forma espontánea las conductas que se calificaban de exceso de prudencia, sin embargo, en muchas ocasiones, era necesario preguntar expresamente sobre la incidencia del exceso de velocidad para que se posicionaran al respecto.

La encuesta SARTRE¹⁹ recoge la opinión de los-as conductores-as sobre la velocidad. En el caso del Estado español, los resultados nos indican que la actitud con respecto a la velocidad es preocupante (datos recogidos de la campaña de la DGT “La carretera no es un circuito”):

- La mitad de los conductores dice conducir igual de rápido que la media. Uno de cada cuatro asegura que va un poco más despacio que la media y un 16%, que un poco más deprisa que la media.

- Sin embargo, el 73% opina que los demás conductores sí sobrepasan los límites frecuentemente, muy frecuentemente, o siempre. Eso significa que, aunque no lo reconozcan, también ellos sobrepasan los límites.

- Un 17% confiesa conducir más deprisa, o mucho más deprisa, que la media. Un 5% se considera a sí mismo más peligroso que los demás y el 12% no considera arriesgado conducir velozmente.

- Existe un desfase entre la percepción de la velocidad propia y la del riesgo personal: es mayor el grupo de conductores que asume conducir más deprisa que la media que el que se considera más arriesgado.

- El 45% cree que el límite de velocidad debería ser más alto en autopistas y autovías, lo que puede estar relacionado con que en estas vías sea donde menos se respetan los límites establecidos. En zona urbana es donde una amplia mayoría (78%) cree que son los adecuados. En carreteras nacionales y secundarias, sólo un 26% y un 15% respectivamente cree que los límites actuales son bajos.

- Las mujeres de más edad y las más jóvenes son las que achacan mayor peso a la velocidad como responsable de accidentes. En esta campaña de la DGT se identifican dos perfiles de conductores considerados de alto o muy alto riesgo con respecto a la velocidad.

GRUPO DE RIESGO ALTO:

- Varones de 40 a 45 años y, en menor proporción, mujeres de 25.
- Vehículos de 2.000 cc.
- Desean límites más elevados en autopistas, carreteras nacionales y secundarias.
- Están poco a favor de vigilancia con cámaras automáticas.

GRUPO DE RIESGO MUY ALTO:

- Varones de 25 a 39 años.
- Sin estudios o estudios medios.

19. Cuadro de texto: SARTRE (Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe / (Actitudes Sociales frente al Riesgo Vial en Europa) SARTRE es una encuesta que estudia los planteamientos y las conductas asumidas por los conductores de turismo en relación con los diferentes factores implicados en la conducción, así como su evolución por el paso de los años y por la influencia de las actuaciones realizadas en los distintos países para mejorar los niveles de seguridad. El estudio se inició en 1991, con la participación de 15 países y desde entonces se ha aplicado de nuevo en dos ocasiones. En el SARTRE 3, en la que han participado 23 países, se ha entrevistado en cada país a más de 1.000 conductores-as, estudiándose a un total de 24.372 sujetos. La información recogida proporciona la posibilidad de valorar las diferentes percepciones de los riesgos de la conducción, las diferentes conductas y experiencias al volante según países, e identificar medidas necesarias para mejorar los conocimientos y los comportamientos y, por tanto, aumentar los niveles de seguridad.

- Necesitan conducir durante su trabajo.
- Viven en ciudades pequeñas.
- Desean autopistas sin límites de velocidad y límites más elevados en carreteras secundarias.

4.4. VISIONES SOBRE LA VELOCIDAD

La práctica totalidad de las personas entrevistadas mostraron una actitud cuanto menos curiosa ante la velocidad: todas admitían que la velocidad es un elemento de peligro, pero muchas lo hacían con la boca pequeña. Por ejemplo, ante la pregunta de qué consideraban qué es conducir mal, las respuestas espontáneas más habituales fueron sobre actitudes que no tienen que ver con el exceso de velocidad, más bien al contrario. Las personas que conducen excesivamente despacio fueron mucho más criticadas que las que conducen excesivamente rápido, al igual que se criticó más el exceso de prudencia en general que el de imprudencia (recordemos que la prudencia se considera un rasgo esencialmente femenino). En muchos casos, fue necesario recordarles de manera explícita la velocidad como factor de riesgo, tras lo cual admitían el riesgo que representa. Ahora bien, en la mayoría de los casos parecían necesarias ciertas matizaciones que insistían en que la velocidad no está intrínsecamente ligada al peligro, o a la mala conducción, todo lo contrario de lo que se opina respecto al exceso de prudencia o de lentitud.

- Es que tampoco tienes que ir a 40: puedes ir a 70 igual igual y vas bien, tranquilamente. Si sale algo a 70, paras. Tampoco es cuestión de ir a 40, como va más de uno. Que al final provocas una cola de la (...). Basta que pase cualquier cosa para que uno se despiste, el otro frene y se la pegue (Oñati).

- Es un riesgo conducir, sabemos que es un riesgo, pero una cosa es conducir y otra cosa es conducir. Yo voy a 200 y puedo ir seguro (...), pero igual voy a 100 y no voy seguro con otra persona (Oñati).

Incluso Cristina, una conductora que da muestras de ser muy prudente, identifica más fácilmente la mala conducción con la lentitud que con el exceso de velocidad:

- Y conducir mal, ¿qué es?

- Pues no mirar. Por ejemplo, tú vas a tu rollo, te cambias de carril cuando quieres, no tienes en cuenta a los demás... Conducir mal también es, por ejemplo, igual ir demasiado despacio, igual llegar a una rotonda y... frenar.

- (...)

- Y en el otro lado, en el exceso de imprudencia, ¿cómo lo ves?

- (...) el exceso de imprudencia, más que nada, [es] ir demasiado rápido, ir demasiado confiado.

En general, se critica mucho a los vehículos que entorpecen la marcha de los otros por su lentitud. En este caso, consideramos que la crítica correcta hacia este tipo de conducción (no necesariamente en todos los casos) tendría que estar más dirigida hacia el hecho de entorpecer o molestar a otros-as conductores-as, y no tanto hacia el peligro que conllevan. La molestia de un vehículo rápido es mucho menor cuando no hay ningún percance, pero, en cambio, su peligrosidad es mayor. En este sentido, nos resulta interesante lo que nos dice Jeanne Picard, de la asociación de Stop Accidentes:

- ¿Piensas que la siniestralidad se debe a un estilo de conducción? En caso afirmativo, ¿cómo definirías ese estilo?

- Conducción AGRESIVA Y PREPOTENTE. Existen los dos estilos: -el que "controla" según dice, el joven del coche rojo o amarillo que se cree en un circuito. El riesgo para él no existe.

- El conductor prepotente con su coche potente que avasalla en la autopista al volante de su

Audi, BMW, etc... Los límites de velocidad para él no son Estos dos tipos de personas consideran que los demás no saben conducir, que tienen coches viejos, que al fin y al cabo molestamos.

Conducir un vehículo a gran velocidad y que no ocurra nada debe proporcionar, en efecto, una fuerte sensación de control que conlleva a una sobrevaloración de las propias habilidades. El perfil que nos proporciona Jeanne Picard cuando dice "personas [que] consideran que los demás no saben conducir" corresponde, en diferentes medidas, a la actitud que hemos encontrado en muchas de las personas entrevistadas (especialmente en los hombres). La falsa sensación de "yo controlo", tal y como nos lo definía un entrevistado en referencia exclusiva a los chicos de 18 años, está también muy extendida entre otras edades.

Podemos decir que, en general, la actitud de muchas de las personas entrevistadas era de cierta indulgencia respecto a la velocidad excesiva (como si de una travesura se tratara), cuando no una defensa abierta de la velocidad.

- A ver, si tú puedes ir a 120, por ejemplo, vamos a hablar, por ejemplo, de las autopistas. A 120 es imposible, pon a 160 y el que pase de ahí lo multas, porque ya es una velocidad bien. Pero es que encima tenemos nosotros el límite de velocidad de hace 50 años, cuando aquí había 600, 127, 850.. y los medios de seguridad eran absurdos (Andrés)

- ¿Por qué mi coche está pensado para que a 180 vaya perfectamente, resulta que eso aquí es temerario, que atenta contra la seguridad vial y en cambio en Alemania es perfectamente legal? ¿Qué diferencia hay? O sea, ¿por qué si aquí si vamos más despacio que en Alemania, aquí hay el triple de muertos que en Alemania? (Andrés)

Este tipo de argumentos nos parecen que esconden un gran peligro. Este entrevistado culpaba en gran medida a la deficiencia de las infraestructuras, con mucha razón en una gran parte de los casos, pero eso no debe implicar la desresponsabilización de los-as conductores-as. Hay que tratar asimismo con gran prudencia la información y no quedarse, por ejemplo, únicamente con el hecho de que en Alemania no hay límite de velocidad (una verdad muy a medias) y que hay menos muertos en las carreteras. Será necesario entender a qué se debe y qué papel juegan los diferentes factores en esa menor siniestralidad (mejores infraestructuras, mejor educación vial o civismo, mejor asistencia sanitaria, normativa, etc.). La buena información es esencial, sobre todo en un medio como es el de la conducción, donde una parte muy importante de la formación e introducción al mundo del volante se realiza de manera totalmente informal, lo cual implica que responda más a deseos o necesidades individuales que al interés común y que circule mucha información sesgada.

Otro problema en este medio es que se sigue considerando buen conductor al que demuestra su habilidad conduciendo deprisa, al que sabe controlar el coche en situaciones difíciles y no tanto a quien las evita o conduce con prudencia. Estos "buenos conductores" pueden tener una actitud de que no tienen nada que aprender en lo que a la conducción se refiere y pueden resultar impermeables a cierto tipo de información o resistentes a cierto tipo de medidas que limiten su comportamiento.

También esconde peligro la confianza que se deposita en los avances técnicos: el hecho de que los coches puedan correr más y se haya aumentado su seguridad no disminuye el nivel de riesgo que implica conducir a cierta velocidad. A este respecto, ciertos "avances" tecnológicos fueron criticados por algunas de las personas entrevistadas. Así, nuestro entrevistado más veterano y enamorado de los coches considera que hoy en día es más peligroso conducir, entre otras razones, porque cualquier cochecito coge fácilmente una gran velocidad y tiene mucha potencia.

Otro factor que influye, según este entrevistado, es que los coches de hoy son mucho más fáciles de conducir que los de antaño, ya que cuentan con dirección asistida y tecnología que facilita la conducción. Nos podemos preguntar si la facilita en exceso. Otro entrevistado nos decía lo siguiente:

- Hoy en día un coche pequeño te coge bastante velocidad. Un Saxo te puede coger 160, suficiente para adelantar un camión. Lo que pasa es que la estabilidad de un Saxo a 160 es bastante mala y la seguridad, como tengas un choque a esa velocidad con ese coche, mejor que no lo tengas. (Dani)

Visto todo esto, cabe preguntarse ¿qué tiene la velocidad para causar este tipo de reacciones, para que existan tantas resistencias en los-as conductores-as cuando se contempla la posibilidad de su reducción? Suponemos que hay más razones, pero dos de ellas nos han llamado la atención de manera especial: el placer y el prestigio.

4.5. PLACER

De todos nuestros entrevistados, el más claro respecto al placer de conducir velozmente fue Fernando, el más veterano. Se trata de una persona que se confiesa apasionada por los coches y que, de hecho, los colecciona. Reconoce que le encanta la velocidad y por el puro placer puede irse hasta Benidorm en 5 horas (a veces a 240 km/h). Los demás, también hicieron comentarios que nos llevan a concluir que la velocidad les aporta cierto placer, pero lo hicieron más cautamente.

- ... si tienes la posibilidad de correr, pues mejor, pero primero está la seguridad. (Dani)
- Es que tampoco tienen que ir a 40, puedes ir a 70 igual igual. (Oñati)

O, por ejemplo, aquel que pide que el límite de velocidad sea de 160 en vez de 120 en las autopistas. ¿Por qué? ¿Simplemente porque su coche "puede" alcanzar esa velocidad sin problemas o porque tiene mucha prisa en llegar? Hay, efectivamente, algo de atractivo en la velocidad que tiene bastante que ver, con la sensación física. De no ser así, podríamos hacernos la pregunta contraria a la que nos plantean algunos de los entrevistados ¿por qué ir a 160 cuando podemos ir a 120?

Si la respuesta a esta pregunta es que queremos llegar antes, es interesante la información que nos proporciona Stop Accidentes a través de una ficha pedagógica que se proporciona en su sitio web para trabajar la velocidad con estudiantes. Según esta ficha, las supuestas ventajas de ir más deprisa no son tales, a lo que hay que añadir que, generalmente, se sobrevalora en exceso el tiempo que se gana. Según esta ficha:

- Se ganan 6 minutos en autopista al circular durante 100km a 150 km/h en vez de 130. Lo mismo en carretera si circulas a 100 km/h en vez de 90km/h durante 100km.

- Un 5% de nuestros trayectos son de más de 100 km. Desde que el hombre se puede desplazar más rápido (70 años nada más) las distancias han aumentado. Ahora bien, la razón no es necesariamente llegar antes, sino que intervienen otros factores, entre los que destacamos aquí el placer que provoca la conducción veloz. Nos ha parecido interesante recoger algunas de las informaciones que se proporcionan en esta ficha respecto a las supuestas causas del placer que proporciona la velocidad:

- La búsqueda de una máxima activación neurofisiológica. Cuando un conductor aumenta la velocidad intenta escapar a la monotonía de su tarea de conducir. Es un placer esencialmente físico y sensorial, ligado a una excitación.

- Dominar tareas difíciles. Dominar un vehículo genera mayores satisfacciones conforme sea difícil su manejo. Escoger conducir con velocidad, es también escoger un nivel de dificultad. Es un placer psicológico: revalorizas tu imagen y sientes alegría al competir (más rápidos que otros).

- Jugar con el riesgo y la muerte. Es uno de los atractivos fundamentales y oscuros de la velocidad. Es un placer ambiguo.

¿Qué dicen nuestros-as entrevistados-as al respecto? Uno de los aspectos mencionados por esta ficha didáctica según la cual la velocidad se convierte en placer, es dominar tareas difíciles. Esta idea es mencionada por uno de nuestros entrevistados en Oñati, si bien no se refiere a la velocidad, sino a la conducción en general:

- ¿Qué tiene (conducir) para que sea un placer?

- Pues que es un placer que te está dando a ti. Vas disfrutando de lo que estás moviendo. Es como una carrera de coches, que tú vas ahí, vas ... tu estás controlando lo que estás llevando, creo que eso es importante. (...) Es lo que es el orgullo de uno mismo ¿no?

- (...)

- El saber que estás llevando bien lo que estás llevando y llegar a donde tienes que llegar y decir '¡ostia, de puta madre!' Para mí es importante.

Otro de nuestros entrevistados, y bastante defensor de la velocidad, no le cabe duda de que quien se compra un coche que corre es porque le gusta la velocidad.

- La velocidad ¿está asociada a algún tipo de placer?

- A ver ¿por qué la gente bebe una cerveza en vez de un tequila? Porque le gusta beber cerveza, no le gusta beber tequila, y hablamos de beber, pues es lo mismo. A ver, a ti ¿por qué te gusta más sentarte a comer una tortilla de patata que a comerte una hamburguesa en un McDonald's? Y es comida, hablamos de lo mismo... Ya, pero no es lo mismo. ¿Por qué cuando te sacan el anuncio de BMW te dicen "el placer de conducir", (...) y el tío va a 50 con la mano fuera? ¡qué gozada! ¡qué tranquilidad, macho!... ¡A 50 no va ese BMW! ¡Ya te digo yo que no! (Andrés)

Parece claro para este entrevistado que el que se compra un coche que puede correr es porque le gusta la velocidad y va a correr para disfrutarla. ¿Cómo resistirse a esa "tentación"? parece decirnos nuestro entrevistado. Es decir ¿cómo resistirse a un placer aunque conozcamos su carácter potencialmente pernicioso?

El placer que provoca la velocidad, independientemente de su explicación, es un factor de debemos considerar a la hora de entender las actitudes al volante. No conviene obviar el atractivo que ésta representa.

4.6. PRESTIGIO

En esta ficha didáctica que nos proporciona Stop Accidentes también se nos informa de que "los partidarios de la velocidad sin límite son minoritarios pero mantienen un discurso adornado con una imagen de dinamismo, joven y brillante que asocian directamente a sus éxitos. Para éstos, los límites de velocidad son una limitación de poder y para justificarse, utilizan diversos argumentos". Es decir, la velocidad se asocia a valores de prestigio, como son el dinamismo, la juventud y el éxito.

La resistencia a los límites de velocidad se explicaría así porque la limitación representa un obstáculo a ciertos indicadores de prestigio. En este sentido, no es casual que los coches más caros suelen ser los que más pueden correr o que los baratos corran menos. No cabe duda de que la velocidad es un plus y es algo deseable (y, en consecuencia, se paga).

La velocidad y todo lo que a ella se asocia son valores en alza en nuestra sociedad, de ahí su atractivo. Luis Bonino interpreta así este atractivo de la velocidad en una sociedad en la que se valora la inmediatez.

- Hay todo un culto a la velocidad y a la inmediatez que eso, por supuesto, favorece que el ponerse a pensar, a reflexionar, el darse tiempo está mal visto culturalmente, ya no únicamente en los varones.

Su naturaleza de indicador de prestigio es una de las razones que encuentra Bonino para que se sigan fabricando coches demasiado veloces:

- ... si no se puede ir a más de 120 ¿por qué tienes que tener un coche que va a 200? Es ilógico. (...) En realidad, lo que habría que hacer es explicar por qué existe esto. Claro, no ver cómo se limita, sino qué estudio habría que hacer para explicar por qué existen coches de alta velocidad. Y volvemos a los modelos sociales, porque evidentemente la velocidad es un indicador de prestigio y entonces necesitas un coche que vaya a 300, y que sea el más prestigiado, que si tienes un Panda.

También comentaron la importancia de la velocidad en la valoración social. Si bien una no veía muy clara la relación, para la otra no cabía duda de su importancia:

- En ese sentido, con la velocidad a mí me han vacilado.
- Al que va despacio se le vacila porque va despacio.
- Y al que va rápido se le vacila igual.
- Así que hay momentos que te sientes un poco presionada hagas lo que hagas.

Pero normalmente suele ser al que conduce despacio que al que conduce rápido.

- ¿Al que conduce rápido se le valora más?
- Se le valora más. Como que... es más.

Tampoco se entiende que sea otra cosa que prestigio lo que quieren alcanzar los jóvenes del ejemplo que nos proporciona uno de nuestros entrevistados.

- No ven (los riesgos). Él ve que tiene que ir más rápido de lo que has ido tú. Si tú vas a 140, él va a 150 y va a venir otro que va a 160 y otro a 180. Entonces al final llega el momento en que alguno se la va a dar. (Oñati)

4.7. HOMBRES VELOCES

Según la ficha didáctica de Stop Accidentes esta asociación de la velocidad con aspectos socialmente valorados lleva a un 35% de los conductores a no respetar la velocidad en autopista, 55% en carretera y un 82% en vías urbanas. Estos datos coinciden con la Macroencuesta de la seguridad vial, 2003: principales resultados (Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco 2005). Ahora bien, la velocidad parece ejercer un especial atractivo en los hombres y parece perder fuerza en las mujeres. Según la Macroencuesta "los hombres muestran mayor propensión que las mujeres a superar los límites de velocidad en cualquier tipo de vía, y especialmente en vías de gran capacidad, autopistas y autovías" (2005, pág. 20)

Este mismo estudio afirma que las mujeres perciben más el riesgo que implica la velocidad que los hombres y la asocian más a las causas de accidentes: "los hombres otorgan más peso a la distracción, el cansancio y la fatiga, mientras que las mujeres cargan las tintas sobre la velocidad" (2005: pág. 17).

Este mayor atractivo que la velocidad ejerce en los hombres nos indica que ésta representa, aparentemente, un medio idóneo que les permite acceder a esos indicadores de prestigio. Dado el papel de la velocidad en nuestra sociedad y su adaptación a ciertas "necesidades" masculinas, correr es casi un mandato social, de manera especial para los jóvenes varones, ya que forma parte de un conjunto de conductas que tienen que adoptar para demostrar a los demás, pero también a sí mismos, que son hombres de verdad (este aspecto lo analizamos extensamente en el anterior informe). Ahora bien ¿vale la pena jugarse la vida y la de los demás para demostrarlo? Luis Bonino, a este respecto, nos dice:

a excepción de los casos de exceso de prudencia o de conducción lenta. Incluso en uno de los casos, al preguntar por qué en la moto el porcentaje de accidentes en mujeres y hombres se parecía bastante, al contrario que en los turismos, también fue el exceso de prudencia una justificación, cuando las causas de siniestralidad de las motos están, en general, muy relacionadas con el hecho de tratarse de un vehículo muy vulnerable y no únicamente con el estilo de conducción.

La pregunta que se hace necesaria en este punto es la siguiente: ¿Cómo perciben y definen las personas entrevistadas el estilo de conducción de las mujeres? Analicemos las respuestas.

No se trata, mediante esta tabla, de realizar un análisis exhaustivo, aunque sí nos permite realizar algunas reflexiones al respecto. Lo primero que nos llama la atención es la ausencia de atributos positivos en el estilo de conducir de los hombres, aunque posiblemente podríamos haber incluido entre éstos el que nos proporciona uno de los entrevistados hablando de su propio estilo de conducir en comparación con el de las mujeres: él se define como “más vivo” en la carretera. Sin embargo, si bien no deja de ser significativo el hecho de que no aparezca ninguna descripción positiva de la manera de conducir de los hombres, ello no implica necesariamente que se piense negativamente al respecto. Al tratarse de un ejercicio de comparativa, es de suponer que los aspectos positivos de la conducción masculina se pueden deducir de los negativos de la femenina. Si realizamos este ejercicio se deduce que lo positivo de la conducción masculina es que los hombres son así:

- no son excesivamente precavidos,
- menos atentos, con menos miedo
- más habilidosos
- más agresivos
- previsibles
- muy seguros
- imprudentes
- no peligros
- no demasiado prudentes
- conducen con facilidad
- no les cuesta
- dominan
- tienen confianza
- dominan situaciones a cierta velocidad

En cambio, la conducción de las mujeres, siguiendo este mismo proceso de invertir los atributos negativos de los hombres en positivos de las mujeres, sería:

- razonables
- no les gusta tanto la velocidad
- humildes
- discretas
- menos lanzadas
- no agresivas
- se dejan enseñar mejor
- se les da mejor la velocidad
- no les gusta el riesgo
- no les gusta el peligro
- no agresividad
- no chulería
- más observadoras
- no les gusta la velocidad
- no corren muchísimo

- más precavidas
- se fijan más
- no se pican
- no beben y conducen
- no van a todas partes en coche
- piensan más

No se malinterprete este pequeño ejercicio. No se trata aquí de defender una manera de conducir frente a la otra, sino de analizar la percepción de esos estilos de conducción. Si tenemos en cuenta los perfiles del / de la conductor-a peligroso-a, o los datos sobre las causas de siniestralidad (entre los que destaca la velocidad) es más que evidente que, tanto si nos quedamos con los rasgos positivos como con los negativos, en todos los casos coincide el perfil masculino con el perfil de conductor peligroso (poco prudente, le gusta correr, uso excesivo del vehículo...).

¿Qué conclusiones podemos sacar de esta comparativa? Esencialmente dos. La primera, en palabras de Luis Bonino es:

- Las mujeres son peores en todo, desde el juicio masculino.

La segunda es que lo que definen los hombres como buena conducción no contempla la reducción de riesgos.

En lo que se refiere al hecho de que los hombres siempre piensan que las mujeres son peores en todo, es curioso comprobar que se critica su estilo de conducción por mostrar actitudes mucho menos peligrosas que las masculinas o que, en todo caso, no podrían provocar accidentes muy graves dado que sus infracciones no están generalmente relacionadas con el exceso de velocidad (siguiendo la idea de que a mayor velocidad mayor es la gravedad del accidente)²⁰. Lo que sí se podría decir de su estilo de conducir, según esta percepción, es que "molestan". Es interesante que, en dos ocasiones, se las compara con el estilo de conducir de las personas mayores o de los-as novatos/as al ser cuestionados sobre las diferencias de estilo entre mujeres y hombres.

- Pues no lo sé, pero yo lo noto: eso es una tía. O ves un tío que se acaba de sacar el carné y te toca justo él y dice 'ostia, ese tío que mal va'. (Oñati)

- Hombre, yo creo que la mujer en ese caso es..., sí se dice que es mucho más cauta, conduce mucho mejor, tiene menos accidentes... Pero yo creo que hay un tanto por ciento muy elevado que, bueno, no quiero decir que produzcan accidentes, pero debido a ese... no sé como decirte, a esa prudencia, son más peligrosas. También hay hombres, un tanto por ciento alto y eso se ve en las personas mayores. Las personas mayores son un peligro y dicen 'no, no, si yo voy despacio y no tengo accidentes', pero si no es que vayas despacio... (Andoni)

Y quien molesta es porque no está en el sitio que le corresponde, ya que no cumple las condiciones necesarias para participar en algo de manera que los demás puedan desarrollar su actividad tal y como se supone que hay que hacerlo. Así Bonino, nos explica:

- Las mujeres son peores en todo, desde el juicio masculino. Y además, digamos que las mujeres que conducen no dejan todavía de ser transgresoras a su rol, que es (estar en) el hogar. Con lo cual, todo lo que sea lo no público ya es una trasgresión. Y además conducen, que la conducción está muy asociada también al modelo masculino. Es el hombre quien conduce, no sola-

20. Según la Macroencuesta " ... el porcentaje de mujeres en Gipuzkoa que no ha sufrido ningún accidente es superior al de hombres". (2005, pág. 16). También afirma que "el porcentaje de mujeres que no ha sido nunca sancionada sube hasta el 92%, por tan sólo el 75% en los hombres." (2005, pág. 17)

mente el coche, sino también las decisiones, todo. Entonces, evidentemente, la mujer al conducir está en un lugar transgresivo.

Una observación interesante que han realizado algunas de las personas entrevistadas es la tendencia a que conduzca el hombre aunque la mujer que lo acompaña también sepa conducir. Es un fenómeno, cuanto menos curioso y que no puede sino llevarnos a la misma conclusión: el volante no es el lugar apropiado para una mujer. Mari Luz, nos dice que las chicas suelen tener más miedo cuando cogen el coche para aprender, pero ella encuentra esta explicación al respecto²¹:

- La chica siempre va de copiloto. Porque el novio no te deja coger el coche, el padre no te deja coger el coche, el hermano tampoco. ¿Cuándo coges el coche? Cuando tienes que ir a trabajar tú sola, (cuando estás) separada, o porque no te quedan más narices. Cuando una familia sale a pasear el domingo ni se pregunta. ¿Quién se pone al volante? El hombre. Y de copiloto se pasa mucho más miedo, o atrás. Porque luego vienen los hijos y te van cogiendo la... te van quitando el puesto. Creo que es por eso por lo que luego, cuando cogen un volante y ven que la máquina no mata, que tú dominas a la maquina (dicen) '¡uy! ¡sí es mucho más sencillo!'. Claro, si no tiene nada: va a frenar cuando tú le pidas, va a acelerar lo que tú le pidas, pero de copiloto no lo ve. Y en general los hombres son un poco bruscos conduciendo ¡Ala, adelantamiento! Eso, pasan miedo, pienso que es por miedo.

En otro momento de la entrevista, Mari Luz observa lo siguiente:

- ¿Chicos y chicas utilizan el vehículo de manera diferente?
- (...)
- Yo creo que es igual. La diferencia viene cuando se forma la pareja. Creo que viene ahí. Como es estatus, lo coge el chico.

Santiago también hace mención a este fenómeno, cuando confiesa sentirse presionado a coger el coche en vez de dejárselo a su mujer cuando de un viaje largo se trata. Lo mismo nos dice Cristina:

- ¿Qué más les gusta (a los chicos) de la conducción?
- Pues no sé. Creo que son mucho menos precavidos. La velocidad, sobre todo. Corren muchísimo. Muchísimo más en comparación con las chicas. Y, sí, les gusta conducir. Creo que les gusta mucho más conducir. Si tienen que ir, por ejemplo, de acompañantes, prefieren siempre conducir. Como que se sienten más seguros, como que no se fían de una chica.

En esta misma línea, el entrevistado más joven (17 años) (en absoluto crítico con el estilo de conducción femenino, sino todo lo contrario), realizaba una observación interesante respecto a la actitud de las madres y padres:

- ¿Te parece que hay la misma cantidad de chicas con moto que chicos?
- No. Seguro. Más chicos.
- ¿Por qué te parece que es eso?
- Los padres. Por lo seguro: '¡Ay, mi niña! que no coja la moto', '¿Cómo va a coger mi niña la moto?' Entre padre y hija... (Ekaitz)

Lo mismo nos dice Mari Luz:

- A la hora de montarse en el coche, le va a animar más un padre al hijo: 'venga, súbete al coche'. Esos cánones no han cambiado mucho. Es una pena.

21. La Macroencuesta les da la razón, ya que según este estudio, en Gipuzkoa, "de los implicados (en accidentes) como conductores el 76% son hombres y el 24% mujeres, la tendencia se invierte al hacer la consideración de acompañante, donde el 75% son mujeres y el 25% hombres" (2005, pág. 16).

No cabe duda que la calificación negativa del estilo de conducción femenino y el obstaculizar su camino al volante están íntimamente relacionadas. Tal y como ya analizamos en el anterior informe, el mundo del motor, la carretera, es un ámbito tradicionalmente masculino. Su relación con la velocidad, la tecnología y el riesgo refuerza este carácter masculino, en consecuencia, la presencia de mujeres no hace sino menoscabar este carácter, deslegitimar el prestigio o el estatus que proporciona a muchos hombres el formar parte de este mundo. No olvidemos que es precisamente el carácter masculino de un ámbito lo que proporciona prestigio, con lo cual, la feminización siempre representa un riesgo. Una manera eficaz de mantener a las mujeres alejadas de este ámbito es precisamente la de calificar su estilo de conducción como inadecuado. Es posible calificarlo así porque lo adecuado de un ámbito masculino se define desde valores “masculinos”. Si considerásemos que lo adecuado en la carretera es conducir con prudencia, según la percepción que se tiene de los estilos de conducción de hombres y mujeres, serían los hombres y no las mujeres los que estorban²².

Pero hay otro aspecto que no está necesariamente relacionado con el estatus. A las chicas, como nos dice Ekaitz, se las protege más. Se las intenta apartar del volante, en el mejor de los casos para apartarlas del peligro, en el peor para alejarlas de una fuente de prestigio y estatus. Este hecho nos lleva a otra conclusión, que, a nuestro modo de ver, es muy inquietante: apartar a las chicas de los peligros de la carretera, proteger a las chicas de esa manera, quiere decir que se protege menos a los chicos o que, incluso, se les anima a cultivar conductas de riesgo. La segunda conclusión que se puede sacar del análisis de la percepción de los estilos de conducción es que los hombres tienen una idea de qué es conducir bien que va en contra de la seguridad y que fomenta el riesgo. Así Luis Bonino nos dice:

– Pero las mujeres son más cuidadosas, y el cuidado y andar lento no está bien visto cuando uno conduce, justamente desde (el juicio) de un hombre. Lo valorado es llegar a la meta y rápido. Entonces, independientemente de eso, que pueda ser peligroso (que las mujeres conduzcan más despacio o con que miren a los costados, se distraigan,...), eso, desde los hombres, es un antivalor.

Si deducimos qué se entiende por conducir bien o mal desde la valoración de la percepción de la conducción femenina y masculina, no cabe duda que el “conducir bien” de los hombres es bastante más peligroso que el de las mujeres. También cabe concluir que el “conducir mal” de los hombres está más asociado a la molestia y el entorpecimiento (que caracteriza la conducción de las mujeres y de los conductores lentos y torpes) que a la peligrosidad que provocan. Las mujeres, por el contrario, asocian más “conducir bien” a la prudencia y a la observación, y el “conducir mal” al exceso de velocidad, a la falta de prudencia y, en general, a conductas agresivas.

– Yo a veces, cuando voy con un chico que va conduciendo me pongo nerviosa, porque yo no digo que tú vayas mal, tú vas por tu carril, perfecto. Pero ¿no ves que ése va a salir y que no te está mirando? Entonces va a salir igual igual. Y luego puedes decir “vale, era su culpa”, pero ¿qué haces después si ya has tenido el accidente? (Cristina)

Estas son las diferencias que hemos encontrado al preguntar a nuestros-as entrevistados-as sobre el estilo de conducir de las mujeres y de los hombres. Ahora bien, si analizamos las respuestas de las personas entrevistadas al ser cuestionadas sobre qué es conducir bien y conducir mal, vemos que no hay grandes diferencias entre lo que nos dicen las mujeres y los hombres, especialmente en lo que concierne al exceso de velocidad. Si nos atenemos a los datos que nos ofrece la Macro-

22. Según la Macroencuesta, los hombres en Gipuzkoa estuvieron implicados en un accidente de tráfico como conductores en un 89,6%, ante el 52,3 de las mujeres. Asimismo, las mujeres estuvieron implicadas en accidentes como ocupantes del vehículo en un 44,7% frente al 6,3% de los hombres (2005, pág. 55)

encuesta, sí parece existir una mayor preocupación en torno a la velocidad, así más mujeres que hombres la consideran causa de accidente: un 50% de las mujeres consideraron que la velocidad es la causa más frecuente de los accidentes, frente al 39,3% de los hombres.

La única diferencia notable es que algunos hombres se muestran explícitamente a favor de no seguir las normas o la señalización en algunas ocasiones.

Es de justicia reconocer que la única persona que mencionó espontáneamente el exceso de velocidad como una característica de la mala conducción fue un hombre (conductor de moto de 17 años). No es del todo sorprendente que sea precisamente un conductor de moto (y bastante prudente, según se desprende de su entrevista) el que realice esta observación, puesto que se trata de un vehículo altamente vulnerable y que no proporciona ningún tipo de protección ante un eventual accidente. Es decir, permite una visión del peligro bastante más cercana que en el caso de los coches. Cristina, (conductora de moto y coche), hizo también alusiones al peligro de la velocidad al conducir una moto, mientras que en el caso del coche fue necesario preguntarle expresamente al respecto. En los demás casos, se pronunciaron únicamente al ser directamente cuestionados-as al respecto y lo hicieron de manera negativa, aunque en casi todos los casos con muchos peros. No sólo se ha identificado la mala conducción con una velocidad excesivamente lenta, sino que en varias ocasiones se asocia la buena con el dominio de la conducción a alta velocidad.

- Igual las mujeres cometen más infracciones menores, y los que tienen más accidentes graves suelen ser los chicos.

- A ver, yo entiendo que los graves es por una cuestión de velocidad. Entonces, la mujer se siente..., es que a mí no me gusta hablar de... generalizar situaciones ¿no?, pero, a ver, digamos que un amplio grupo de mujeres no domina, o no tiene la confianza necesaria en sí misma para dominar situaciones a una velocidad. (Andoni)

Efectivamente, poder conducir rápido y dominar el coche está asociado a la buena conducción de una manera bastante general o, al menos, no se relaciona la mala conducción con la velocidad excesiva de manera espontánea. Las mujeres no mostraron de manera explícita una opinión según la cual conducir mal es ir excesivamente rápido, al menos no más que los hombres entrevistados. Pero este hecho no es de extrañar. Hemos de tener en cuenta que las mujeres se “incorporan” a un ámbito masculino, que se rige por valores “masculinos”, como es, en este caso, la valoración positiva de la velocidad. Además, como nos explica Luis Bonino, los valores masculinos están jerárquicamente bien situados en la sociedad, por lo que es mucho más fácil adherirse a ellos:

- (...) la masculinidad no es únicamente lo que hacen los varones, sino que son valores jerarquizados en la sociedad que son los que habitualmente hacen los varones. Las mujeres que habitualmente salen al mundo público, para muchas, el único modo de poder integrarse al mundo público es hacer las cosas como los chicos.

Mientras la carretera sea “masculina”, nos vamos a seguir encontrando con fuertes resistencias (especialmente por parte de los hombres) a la hora de introducir nuevos valores que se opongan a la velocidad y al riesgo, al menos mientras éstos sigan tan estrechamente asociados a la masculinidad.

4.9. USOS Y MOVILIDAD

Uno de los problemas a los que nos enfrentamos es la normalización excesiva del uso del vehículo. Para una gran parte de la población adulta, el uso del vehículo es parte de la vida cotidiana. De hecho, la movilidad que ofrece es un elemento primordial de la organización de la vida diaria. Una de las consecuencias, además del uso extensivo del vehículo y del aumento de las necesidades

de movilidad, es la trivialización de la conducción. Es difícil mantener la alerta y la prudencia con respecto a algo que utilizamos diariamente. Siempre nos parecerá más peligroso aquello que no nos es familiar. Así, nos dice una de las entrevistadas respecto al uso del coche:

- Luego te acostumbrabas y es parte de ti (Asteasu)

Los y las jóvenes de zonas rurales o de pueblos de talla media, integran en su rutina el vehículo antes y con más “ansia” que los de las zonas urbanas. La necesidad de desplazamiento es mayor, ya que en sus municipios no cuentan con una serie de servicios y atracciones que deben buscar en los pueblos de los alrededores o en la capital. No disponer de vehículo es una auténtica amenaza de aislamiento.

Otro entrevistado de Getaria se quejaba de verse obligado a tener que usar el coche con tanta asiduidad. Esto ocurriría en muchas zonas rurales. Si bien, además de la necesidad, otra de las razones que les motiva a sacarse el carné es la libertad que les proporciona un vehículo:

Las razones que alegaron las personas entrevistadas que viven en Donostia tiene más que ver con la comodidad que con la propia necesidad de desplazarse, si bien una chica aseguró utilizar la moto por motivos de seguridad, ya que vive en una zona apartada y la moto le permite aparcar al lado de su portal. Otro entrevistado de Donostia afirmó no tener una auténtica necesidad de tener un coche propio, pero prefiere tener uno por la libertad que le proporciona.

- ¿Te has comprado coche porque lo necesitas?

- Lo he comprado porque... no necesito el coche, pero siempre tenía ganas de tener mi coche porque siempre he andado con el del aita, con el de la novia, con el de la ama. Y no quería estar preguntando, ‘¿está libre el coche?’ y ahora tengo más libertad, tengo amigos en Barcelona, en Madrid, y cojo el coche para ir allí y voy a hacer surf y voy en coche, me muevo por los alrededores. No es que lo necesite pero me venía muy bien tenerlo. (Dani)

Está además asociado tanto al placer, como nos describe Dani (“voy a gusto con alguien o yo solo oyendo música...”), como a la libertad. Incluso cuando un vehículo no es necesario, no deja por ello de ser la alternativa más golosa. ¿Por qué renunciar a él si, aparentemente, todo son ventajas? La comodidad es, sin duda alguna, una potente justificación y más poderosa que muchas voluntades bien-intencionadas.

4.10. OTROS USOS

Sin duda, los vehículos tienen también otros usos menos “utilitarios” y que poco tienen que ver con una necesidad de movilidad, sino con otras necesidades. Un ejemplo de este tipo nos lo proporciona uno de nuestros entrevistados:

- Hay uno que suele pasar todos los días por aquí, tiene un Polo de esos antiguos, viejos, le ha puesto no sé cuántas cosas, (...) va con unas gafas de sol, así enormes, así tirado, y pasa no sé cuántas veces para arriba y para abajo, con la música bien alta. (Andoni)

Según esta descripción, parece bastante claro que este hombre no usa el coche por necesidades de movilidad, sino por otras razones, no por ello menos poderosas. Dar una cierta imagen, impresionar, según uno de nuestros entrevistados, tiene mucho que ver con ciertas maneras de utilizar el coche. Prácticamente todas las personas entrevistadas coincidían en este punto. Así, Cristina, nos dice que hay gente que tiene coche sólo por presumir. El uso del coche para “presumir”, como nos dice esta entrevistada, también condiciona el propio uso del vehículo, así, Cristina ve una diferencia entre la manera y frecuencia del uso del coche entre sus amigos y sus amigas²³. Ella observa un uso más intensivo en los chicos que en las chicas que prefieren caminar o ir en bici, sobre todo en entornos urbanos.

Nuestra profesora de autoescuela también piensa que a los chicos les importan mucho más en qué coche van montados. Sin embargo, piensa que “a la chica le da igual montarse en una furgoneta destartada”. Para Santiago, psicólogo, este uso del coche es característico de los hombres:

- Es mucho más símbolo de poder para el tío que para la tía. (...) El coche es más grande, pues el pito es más grande, más poder o sea, sin ninguna duda.

A pesar de la consciencia que pueda tener Santiago de este uso diferenciado de los coches, no por ello él escapa a la norma social:

- Mi mujer ahora mismo es de la que tiene el coche y va a trabajar, pero no hace viajes largos. Eso a mí no me está permitido, sería un bicho raro. Todavía son los varones los que hacen los viajes. Si vas a Torremolinos el que conduce es el varón. Que quizás el uso que hace del coche la mujer queda más circunscrito a sus quehaceres diarios, a sus temas laborales, etc.

Nuestros entrevistados de Oñati, contestaron así a la pregunta de si creen que alguna gente usa el coche para demostrar poder.

- Para ligar, igual (risas).
- Habrá más de uno. Y que los fines de semana lo pongan brillante brillante...

Es ésta una actitud de exhibicionismo que adquiere su mayor exponente en el tuning, al menos así nos lo confirmó nuestro experto en el tema. El tuning es asimismo la extrema personalización de un vehículo (a nivel estético) y tiene, según nuestro entendido en tuning, mucho que ver con la expresión de una identidad propia y diferenciada. La máxima personalización de un vehículo, el poder diferenciarlo de todos los demás, es algo que llega a adquirir una gran importancia para muchos hombres jóvenes si calculamos la cantidad de dinero que se gastan en ello, convirtiéndose en su principal gasto. Gasto que, por otra parte, no puede considerarse una inversión puesto que la personalización de los coches es tan extrema que es difícil que nadie lo quiera adquirir, puesto que prefieren personalizar un coche a su propio estilo; también porque la inversión en un coche tuneado suele realizarse paulatinamente, con lo cual la suma total final sería difícilmente asumible por un eventual comprador. Aparte de las cuestiones económicas y dificultades de asegurar coches tuneados, no cabe duda que el tuning es un fenómeno paradigmático, un ejemplo ampliado de la relación que muchos hombres tienen con sus vehículos, si bien en la mayoría no llega hasta esos extremos. El perfil del tunero es así:

- El tunero clásico es un chaval que tiene menos de 24 años, vive con sus padres y no tiene taras de hipotecas y demás cosas, ni créditos, y trabaja. (...) La mayoría puede gastar en una cena, en un sitio más o menos bien... Ellos se lo gastan en el coche, ésa es la diferencia. (Andrés)

Y pueden invertir cantidades ingentes de dinero en ello, si bien lo hacen poco a poco o a través de créditos. Los que no se dedican al tuning también parecen estar dispuestos a dejarse más dinero del estrictamente necesario en un coche o a comprarse un coche aunque no lo necesiten (como Dani). En este sentido, también ve una diferencia entre mujeres y hombres: Según la Macroencuesta, a la hora de comprar un vehículo lo que más se valora es la seguridad, aunque hay diferencias entre hombres y mujeres (las mujeres lo valoran casi 10 punto más) (2005, pág. 18)

Muchas mujeres se quejan acertadamente de que en sus trabajos se les exige gastar más dinero en ropa que a sus compañeros varones, porque se exige de ellas cierta imagen. Bien, este gasto extra sería equivalente al dinero que se gastan los hombres en sus vehículos con, exactamente,

23. Según la Macroencuesta, en Gipuzkoa las mujeres conducen habitualmente algún tipo de vehículo un 39,9% frente al 76,8% de los hombres (2005, pág 29).

la misma finalidad: dar una imagen que se adecue a los modelos ideales de masculinidad y femi- nidad. El vehículo es el “complemento” más importante para un hombre, dadas sus asociaciones con las ideas de potencia, control, individualismo, independencia, libertad, etc. La ropa, en cam- bio, responde a otros valores que no vamos a analizar aquí, pero que se asocian, en algunos ca- sos, con ideas totalmente opuestas a éstas, como es el caso de los tacones altos (más asociados a la inmovilidad dada su incomodidad).

Sin duda alguna, el coche ha sido, es y seguirá siendo un símbolo de poder. Ahora bien, no repre- senta lo mismo para un hombre que para una mujer. No cabe duda de que los hombres invierten mucha más ilusión y dinero en su vehículo. Esto implica un uso diferenciado del vehículo, tanto en intensidad de uso, en estilo de conducción, como en finalidad. La importancia del vehículo para muchos hombres queda reflejada en la respuesta que uno de nuestro entrevistados de Oñati dio a la pregunta de qué le quitan si le quitan el coche:

– ¿Qué me quitan? me quitan medio corazón, ¡jjo, que si me lo quitan!

Otro, Ekaitz, más joven y conductor de moto, nos dice:

– Si me quitan la moto... como el ordenador, que me lo han quitado... (me quitan) mi vida. (...) Me quitan la moto y me rompen.

En todo caso, no parece ser un elemento que aporte tanto prestigio o estatus a las mujeres, no al menos en la medida en que lo hace para los hombres. Sería algo difícil, pues en contadas ocasiones los sím- bolos de prestigio son compartidos por hombres y mujeres, ya que (como apuntábamos en el anterior informe) la presencia de las mujeres en ámbitos masculinos devalúa automáticamente su prestigio. En este sentido, nos resultan significativos los datos que nos proporciona la Macroencuesta de seguridad vial respecto a la pertenencia o propiedad del turismo de conducción habitual en Gipuzkoa (2005, pág. 33). Asimismo se aprecia el mayor valor que representa para un hombre si nos fijamos en los datos de la Macroencuesta respecto al número de licencias en Gipuzkoa (2005, pág. 27).

En todo caso, la relación del vehículo con el estatus social nos permite entender el apego de los hombres a sus vehículos y sus resistencias ante cualquier exigencia de limitación (de velocidad o de uso), puesto que no se trata únicamente de “poseer” cierto vehículo, sino también de hacer un uso específico de éste. Según Bonino:

– Cualquier tipo de instrumento que permita el transporte del cuerpo es, dentro del mode- lo masculino, una prótesis que permite aumentar el prestigio, el éxito, los modos de alcanzar el éxito, de triunfar, de guerrear. En tanto el cuerpo masculino suele erigirse como un instrumento, como una “herramienta para”, no es un cuerpo vivencial que se percibe para dentro, sino que es un cuerpo que permite hacer, cumplir los logros, para ser alguien en el mundo. Cualquier pró- tesis que se agregue al cuerpo es utilizada en esa función. Desde ponerse una prótesis peneana cuando no se te empina hasta ponerse un coche o una moto entre las piernas.

4.11. FORMACIÓN Y EDUCACIÓN

La relación con la conducción es diferente si comparamos a las chicas y los chicos, algo que se aprecia, según una de nuestras entrevistas, desde el período de formación. La resistencia a de- jarse enseñar tiene mucho que ver la sensación de omnipotencia típica de la adolescencia mas- culina, como nos recuerda Bonino. Aunque también, y especialmente al tratarse de un ámbito masculino en el que se ha inmiscuido una mujer (Mari Luz), está implicada la sobrevaloración tanto de sus capacidades como de su conocimiento.

Esta reacción también encuentra parte de su explicación en el hecho de que muchos chicos se inician muy jóvenes en el mundo del volante, a menudo de la mano de sus padres (que no madres generalmente) o de otros compañeros, algo que les permite considerarse “iniciados” incluso antes de acudir a la autoescuela. La relación con la conducción, los estilos, se forja a menudo fuera de la formación reglada, de manera muy especial en el caso de los chicos, quienes acceden a este mundo a edades muy tempranas (en muchos casos) y a través de otras vías (amigos, familia, etc.).

- Mi padre me dejó el coche con 14 años, no en la ciudad, en el típico aparcamiento, y me enseñaba de pequeño. (Dani)

De la misma manera nos describe nuestro experto en tuning la manera en la que se inician los chicos en este “arte”:

- ¿Cómo se entra en el mundo del Tuning?
- ¿Qué edad tiene este chaval? (me dice señalando una foto de una revista de Tuning)
- Pues diez o así ¿no?

- Pues ya ha empezado. O sea, el típico chaval de 18 años o 20, que tiene su primer coche, un coche de tercera o cuarta mano que le ha costado mil euros, o dos, o tres, y ha empezando por el tuning bajito (...) Y luego, además, como va con su hermano pequeño y sus hermanos han visto esto, pues se va creciendo. (...) Y claro, ahora los chavales ya van pensando en el tuning, entonces, en cuanto tengan el carné, a tunearlo. (Andrés).

Este aprendizaje “no formal” y entre chicos puede ser peligroso, ya que también aprenden a hacer trompos o comparten entre ellos “secretos”, como nos dejaron entrever varios de los entrevistados. Aunque no fue posible sonsacar más detalles sobre hábitos de conducción, de lo que se deduce, efectivamente, que no se trata de secretos muy confesables. De la misma manera, y dentro de la familia, también vemos cómo se pueden dar recomendaciones que no hacen sino aumentar el riesgo de accidente, como hace este hombre que entrevistamos y que, a pesar de que asegura que quiere que su nieto de cinco años conduzca bien, le pide “que pise un poco” cuando conduce su pequeña moto, si bien éste no le hace caso y afirma preferir ir tranquilo. Este mismo hombre le dio a su hijo un coche viejo para que pudiera hacer trompos con él.

La ‘preparación’ de coches y de motos (en este caso entre los más jóvenes) es también otra manera de introducirse en el mundo del motor. Tal y como nos dijo un policía municipal de Donostia, muchas motos están trucadas, hasta el punto de, en algunos casos, cambiar completamente el motor, eso sí, guardando la apariencia de una moto de menor cilindrada y conduciéndola con el carné de 49cc. En muchos casos, son modificaciones que realizan los propios chicos, siempre con la intención de dar más potencia a su moto o de darle un aspecto más atractivo, de lo que se deduce la importancia que tiene la imagen en estos casos.

Dentro de este ambiente, esencialmente masculino, la relación entre los chicos está condicionada por la edad, una relación que podría entenderse como la que se da entre iniciados y cadetes. En el documental Goierri Konpeti (documental sobre la preparación de coches y los rallies en el Goierri de Iñaki Garmendia), se aprecia claramente la relación casi paternal de los chicos más mayores iniciados en la competición y la preparación de coches para con los más jóvenes, a quienes tratan con afecto y llaman “cachorros”. Dicen de ellos, casi con un tono cariñoso “alguno ya se ha pegado alguna ostia”. No parece muy descabellado, en algunos casos, hablar de ritos iniciáticos que tendrían por finalidad el endurecimiento de los jóvenes, es decir, convertirlos en Hombres.

Esta relación entre iguales y la fuerza de la influencia de los modelos que en este ambiente se transmiten explican muchas de las actitudes que los hombres jóvenes muestran tanto durante su periodo de formación como luego en la carretera. Toda esta “formación informal” es a tener en cuenta, sobre todo si tenemos en consideración el papel relativamente “débil” que tiene la forma-

ción reglada, tan criticado incluso por el propio profesorado de las autoescuelas. Todas las personas entrevistadas, sin excepción, criticaron la formación que se imparte en las autoescuelas. Estas opiniones se pueden resumir en la respuesta de la profesora de autoescuelas que entrevistamos:

- ¿Te parece adecuada la formación que se da en las autoescuelas?

- No. Porque yo les enseño a pasar un examen, que es lo que me fastidia. (...) Pero es que nuestra enseñanza, sin querer, se basa mucho en el examen.

Si bien, la culpa no es únicamente de las autoescuelas, tal y como nos indica Andoni también hay motivos económicos. Se intenta aprobar con la mínima inversión. Según Luis Bonino, en las autoescuelas se enseñan cierto tipo de habilidades, pero no otras igual de importantes:

- En cuanto a enseñar, el tipo de formación es únicamente en habilidades mecánicas, cosa que está bien. Pero en cuanto a percepción del riesgo, a entrenamiento para poder autoevaluarse por cuanto puede uno, de eso nada.

En definitiva, podemos afirmar que nos encontramos ante “un mundo”, el del motor, al cual muchos chicos se inician con una gran naturalidad y familiaridad. Un mundo en el que circula un conocimiento y unos estilos que influyen tanto o más que los que se imparten en las autoescuelas. Albergamos una duda más que razonable respecto al papel que juega en esta formación informal la prudencia y la seguridad; cabría pensar que ocurre más bien lo contrario, lo cual es necesario tener en cuenta a la hora de diseñar medidas preventivas, puesto que la influencia que se ejerce entre los grupos de iguales es muy potente y difícil de anular. Sería necesario buscar la manera de poder compensar la actitud temeraria que se difunde en estos círculos.

La importancia del aprendizaje informal en el caso de los hombres se ve reflejado en los resultados de la Macroencuesta de seguridad vial 2003. Según este estudio “las mujeres están más tiempo preparándose para obtener el permiso o licencia de conducir y dan más importancia a la calidad a la hora de elegir la autoescuela. Por su parte, el porcentaje de hombres que no fue a la autoescuela para obtener el permiso o licencia de conducir es notablemente mayor que el de mujeres que obtuvo el carné sin pasar por la misma” (2005, pág. 13). Es decir, los hombres que no acudieron a una autoescuela para aprender a conducir lo hicieron, lógicamente, fuera de ella y de manera informal.

Otro aspecto preocupante es la calidad de la formación que se imparte en las autoescuelas. Muchos de nuestros-as entrevistados-as, especialmente la profesora de autoescuela, se queja de la formación que se imparte e insiste en la necesidad de iniciar a los-as jóvenes en la educación vial incluso antes de llegar a la autoescuela. Lo cierto es que en su descontento y protesta se entiende no ya una necesidad de mejorar la formación vial, sino simple y llanamente de cultivar en la población el civismo, la consideración para con los demás.

4.12. MALAS COMPAÑÍAS

Dentro de esta relación entre iguales, las competiciones (formales o informales) también juegan un papel a considerar. Ya sean rallies, autocross o “piques” en un semáforo, la competición es una manera de relacionarse entre iguales en este medio, algo que, por desgracia, no ocurre únicamente fuera de las carreteras o de las ciudades. La importancia de demostrar(se) que se es más (o al menos, igual) a los demás varones es un elemento que también condiciona la conducción. En este sentido, vemos también que el hecho de conducir solo o en compañía (ya sea con alguien dentro del coche o en dos o varios coches conduciendo juntos) puede ser un factor que condicione el estilo de conducción y por lo tanto, el nivel de riesgo. Según Bonino, debemos tener en cuenta que los hombres jóvenes se encuentran en esa permanente nece-

sidad de demostrar que son hombres. Si bien Bonino se refiere en este extracto a los adolescentes, consideramos que es característicos de los varones jóvenes en general, si bien en la adolescencia está más marcado:

- Y éste es el perfil de un varón adolescente que necesita confirmar en su adolescencia ser un hombre, porque el tema de la adolescencia en los varones es entrenarse y demostrar ante sí mismo y ante el grupo de amigos o amigas que funciona como un tío como corresponde.

- De acuerdo a los valores establecidos.

- Y en este sentido, yo creo que muchos chicos se juegan este estilo de conducción temeraria, es algo así como lo que se hacía en las sociedades primitivas, el rito de iniciación. Muchas de estas cosas que a veces descubrimos en las carreteras, muchos de estos chicos que se meten al contrario, que juegan a picadas, tienen que ver con competencias, pero que lo que está en juego es la propia valoración.

A nuestros-as entrevistados-as les hemos preguntado por la influencia que tiene en la conducción la compañía de otras personas y que distinguieran entre eventuales diferencias si la compañía era femenina o masculina. Nuestros entrevistados mayoritariamente aceptaron diferencias, distinguiendo entre amistades y familiares o mujeres, especialmente la novia, conduciendo con estos últimos con más precaución. Luis Bonino también piensa que existen diferencias:

- Los hombres, cuando conducen con pareja o con amigos, o con la familia ¿tienden a conducir de manera diferente a cuando lo hacen solos?

- (...) lo que es clarísimo es que los chicos jóvenes cuando conducen, más de uno suelen potenciar todos sus aspectos imprudentes porque están mostrando a los demás cuan hábiles son en el volante.

Hemos encontrado un interesante artículo sobre la incidencia de la compañía en la accidentalidad entre adolescentes en EE.UU. y los resultados nos han parecido bastante relevantes para este informe (Williams, 2001). En este artículo se hace mención a un estudio basado en porcentajes de mortalidad de conductores, y que concluye que la presencia de un pasajero varón casi doblaba el porcentaje de muertes por 1.000 accidentes, tanto en el caso de que el conductor fuera hombre como mujer. Cuando había dos o más pasajeros varones el porcentaje subía a más de doble. La situación de menos riesgo resultó ser cuando un varón conduce y una mujer es pasajera. Las diferencias cuando conductora y pasajera eran mujeres no eran significativas (aumentaba algo el peligro de accidente) (Chen et al., 2000). También recoge los resultados de otro estudio llevado a cabo en Inglaterra que demuestra que los jóvenes conductores (se supone que hombres y mujeres) que conducen en compañía de pasajeros varones conducen más peligrosamente que sin pasajeros, es decir, conducen más deprisa y esperan menos tiempo en los cruces (McKenna et al., 1998). Williams asegura que las restricciones en cuanto al número de pasajeros entre jóvenes podrían prevenir más muertes que las restricciones a conducir de noche, especialmente si estas dos restricciones se combinan. Se trata, de hecho, un tipo de restricción vigente, al menos, en Nueva Zelanda.

5. BIBLIOGRAFÍA

- Andersson, G. and Nilsson, G (1997) Speed management in Sweden. Lonkoping: Swedish National Road and Transport Institute VTI.
- AUTOCEA (2005) "Miguel Ángel Carrasco Béjar, director gerente del hospital nacional de parapléjicos de Toledo" AUTOCEA, Enero 2005, N° 336 (10-13)
- Badinter, E. (1993). XY La identidad masculina, Madrid, Alianza.
- Bordo, S. (1999). The Male Body. A new look at men in public and in private, Nueva York, Farrar, Strons and Giroux.
- Brannon, R.; y David, D. S. (1976). The Forty-Nine percent Majority: The Male Sex Role, Reading (Mass.), Addeson-Wesley.
- Breines, I.; Connell, R.; y Eide, I. (2000). Male roles, masculinity and violence. A culture of peace perspective, París, UNESCO.
- Connell, R. (1995). Masculinities, Berkeley, University of California Press.
- Conway-Long, D. (1994). "Ethnographies and Masculinities", en Brod and Kaufman (eds.), Theorizing masculinities, Thousand Oaks, Sage, pp. 61-81.
- Courtenay, W. H. (2000). "Constructions of masculinity and their influence on men's well-being: a theory of gender and health", Social Science & Medicine 50 (2000), pp. 1.385-1.401 [recurso en línea: www.elsevier.com/locate/soscimed]
- Chen, L.; Braver, E.R.; Baker, S.P.; and Li, G. (2000) "Carrying passengers as a risk factor for crashes fatal to 16-and 17-years-old drivers". Journal of American Medical Association, 283:1578-82.
- Comisión de las Comunidades Europeas. (2001) Libro blanco. La política europea de transporte de cara al 2010: la hora de la verdad. COM (2001) 370 final. Corral, A. (2005) Ideas que funcionan para reducir los accidentes. Suecia, ejemplo de Seguridad Vial. <http://motor.terra.es/motor/articulo/html/mot26803.htm>
- Díez Mintegi, C. (2004). Deporte, cultura y sociedad. Perspectiva de género. Actas del Congreso Deporte Universitario. Palacio Euskalduna. 25 y 26 de noviembre. Bilbao. Dirección General de Tráfico (2005). "La carretera no es un circuito. Controla tu velocidad" www.dgt.es/campana_circuito
- Espada Calpe, J. M. (n.d.). Hombres, motos y riesgo: androcentrismo y sexismo en el mundo de las motos, [recurso en línea: www.telefonia.net/web2/sword]
- Estevan, A (2002) "Una matanza calculada". El Ecologista, nº 33, noviembre 2002 (20-25). Farapi (2007a): Siniestralidad Vial, velocidad y masculinidad. Incidencia de la masculinidad en la conducción temeraria. Diputación Foral de Gipuzkoa.
- (2007b) Atascos de tráfico, una visión antropológica. Factores personales en el uso y abuso del vehículo privado. Diputación Foral de Gipuzkoa. Fausto-Sterling, A. (2000). Sexing the body. Gender Politics and the construction of sexuality, Nueva York, Basic Books.

- Finch, D.J.; Kompfner, P.; Lockwood, C.R.; and Maycock, G. (1994) Speed, speed limits and accidents (TRL Project Report 58). Crowthorne: Transport Research Laboratory.
- Garmendia, Iñaki (2002) Goierri konpeti, Documentary Premiere/Front Line Compilation. D.A.E. Donostia.
- Giddens, A. (1995). Modernidad e identidad del yo. El yo en la sociedad en la época contemporánea, Península, Barcelona.
- Gobierno Vasco (2005) Macroencuesta de Seguridad vial, 2003: principales resultados. 1ª de. -Vitoria-Gasteiz: Eusko Jaurlaritzaren Argitalpen Zerbitzu Nagusia = Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, 2005.
- Grosz, E. (1994). Volatile bodies: Towards a corporeal feminism, Bloomington (Indiana), University Press.
- Haworth, N. and Symmons, L. (1999) "Safety and Environment in Vision Zero". Australian Transport Research Forum Conference Proceeding, April 2001, Launceston. www.monash.edu.au/muarc/projects/ITSERG/atrf.pdf
- International Federation of Red Cross and Red Crescent (1998). World Disaster Report.
- Kaufman, M. (1994). "Men, Feminism, and Men's Contradictory Experiences of Power", en Brod and Kaufman (eds.), Theorizing masculinities, Thousand Oaks, Sage, pp. 142-164.
- Kimmel, M. S. (1994) "Masculinity as Homophobia: Fear, Shame, and Silence in the Construction of Gender Identity", en Brod and Kaufman (eds.), Theorizing masculinities, Thousand Oaks, Sage pp. 119-141.
- Kloeden, C.N.; McLean, A.J.; Moore, V.M. and Ponte, G. (1997) Travelling speed and the risk of crash involvement (CR172). Canberra: Federal Office of Road Safety.
- Le Breton, D. (1998). Les passions ordinaires. Anthropologie des émotions, París, Armand Collin.
- Marqués, J. P. (1997). "Nueva identidad masculina o el olvido de toda identidad", Archivos Hispanoamericanos de sexología, n.º 2, pp. 143-154.
- McKenna, A.P.; Waylen, A.E.; and Burkes, M.E. (1998) Male and female drivers: how different are they? Berkshire, United Kingdom: The University of Reading Foundation for Road Safety Research.
- McLean, A.J.; Anderson, R.W.G.; Farmen, M.J.B.; Lee, B.H. and Brooks, C.G. (1994). Vehicle travel speeds and the incidence of fatal pedestrian collision. Volume 1. (CR146). Canberra: Federal office of Road Safety.
- Messner, M. A. (1992). Power at play. Sports and the Problem of Masculinity, Boston, Beacon Press.
- Monclús, J. (n.d.) Desplazamientos urbanos: para moverse mejor. www.seguridadvial.com/HTML/informes/html
- Ministry of Transport and Communications (1997) En route to a society with safe road traffic. Selected extract from Memorandum prepared by the Swedish Ministry of Transport and Communications. Memorandum, DS 1997:13.

- Murray, C. y López, A. (1998) The Global Burden of Disease. Harvard University, Boston, MA, USA.
- Noble, V. (1992). "A helping hand from the guys", en K. L. Hagan (ed.), Women respond to the men's movement: a feminist collection, San Francisco (California), Pandora.
- Nueva Enciclopedia Larousse. Ed. Planeta, Barcelona, 1981. Real Automóvil Club de España (2003) La seguridad del transporte en España. RACE.
- Ortega, F. (1993). "Masculino y femenino en la identidad personal de la juventud española", en Ortega, F. (comp.), La flotante identidad sexual: la construcción del género en la vida cotidiana de la juventud, Madrid, Instituto de Investigaciones Feministas (UCM), Dirección General de la Mujer, Comunidad Autónoma de Madrid.
- Real Decreto 772/1997, de 30 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores (BOE 06-06-1997) [disponible en línea con las modificaciones posteriores: www.igsap.map.es/cia/dispo/11492.htm]
- Sánchez Martín, R. (2003). "Los usos sociales del riesgo: el deporte de aventura como configurador de una ética de la contingencia", en Medina, X.; y Sánchez Martín, R., Culturas en juego. Ensayos de antropología del deporte en España, Icaria, Barcelona.
- SARTRE 3 Consortium (2004). European drivers and road risk. Part 2. Report on in-depth analyses, Arcueil (Francia) Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité (INRETS) [disponible en línea: <http://sartre.inrets.fr>]
- Servicios de Registros e Información Sanitaria, Departamento de Sanidad (2000) Mortalidad en la Comunidad Autónoma del país Vasco. 2000
- Servicios de Registros e Información Sanitaria, Departamento de Sanidad (2001). Mortalidad en la Comunidad Autónoma del país Vasco. 2001.
- Social Issues Research Center (2004). Sex differences in driving and insurance risk. An análisis of the social and psychological differences between men and women that are relevant to their driving behaviour, Oxford, Social Issues Research Center.
- Stop Accidentes www.stopaccidentes.org
- Taylor, M.; Lyman, D.; and Baruya, A. (2000) The effects of drivers's speed on the frequency of road accidents (TRL Report 421). Crowthorne: Transport Research Laboratory.
- Tingvall, C. and Haworth, N. (1999). "Vision Zero. An ethical approach to safety and mobility". Paper presented to the 6th ITE International Conference Road Safety & Traffic Enforcement: Beyond 2000, Melbourne, 6-7 September 1999.
- Thompson, Hunter (1985) Hell's Angels, Nueva York, Ballantine Books, pp. 116 y 119. Traffic calming www.fhwa.dot.gov/environment/tcalm/index.htm
- Wajcman, J. (1991). Feminism confronts technology, Pennsylvania, Pennsylvania University Press.
- Welzer-Lang, D. (2000). Nouvelles approches des hommes et du masculin, Toulouse, Press Universitaires du Mirail.

- Williams, A.F. (2001) Teenage Passangers in Motor Vehicle Crashes: A summary of Current Research. Insurance Institute for Highway Safety. Arlington, Va. www.highwaysafety.org
- ALGUNOS CONCEPTOS BÁSICOS SOBRE MASCULINIDADES (Anexo 1 de documento inédito Informe sobre siniestralidad)
- ALGUNOS EJEMPLOS DE LA REPRESENTACIÓN DE LA MASCULINIDAD EN LA PUBLICIDAD DE COCHES Y MOTOS (Anexo 2 de documento inédito Informe sobre siniestralidad)