



Módulo de Género para LNC - ANSV

La violencia vial es una problemática que vivimos todos los días en el espacio público vial. Esa violencia, a veces, es la causa de inseguridad y siniestros viales.

Si analizamos los comportamientos de todas las personas que conviven en el espacio público (conductores y conductoras particulares, choferes de colectivos, de taxis, motociclistas, ciclistas y peatones) podemos deducir que, en esos comportamientos -como nos movemos, lo que decimos, las decisiones que tomamos, cómo tratamos al otro- está enraizada, en gran medida, una cuestión de género.

En los comportamientos que generalmente tenemos incorporados en nuestra relación con el resto de las personas, todavía repetimos, por costumbre y sin darnos cuenta, estereotipos o representaciones sociales sobre la imagen de la mujer y “lo femenino” o sobre la imagen del varón y “lo masculino” que son la semilla de situaciones de violencia y conflicto que, a veces, pueden ponernos en riesgo a nosotros o a las personas que nos rodean.

¿Por qué estamos hablando de género en esta instancia del trámite de la LNC? ¿Es necesario? ¡Por supuesto! Conducir no es un acto individual, sino que incluye y afecta a terceros. No se trata solamente de aprender ciertas técnicas de conducción o memorizar las señales de tránsito, sino que tenemos que entender también las consecuencias que implica el manejo de un vehículo.

El género es un factor de riesgo significativo en el espacio vial. Por eso, tenemos que repensar nuestras maneras de circular por la ciudad y visibilizar aquellas conductas riesgosas que, con raíz en una cuestión de género, tiene serias implicancias en la vida de quienes conducen y en la de los demás.

La cuestión de género

El **género** son las representaciones, ideas, el imaginario social y colectivo que una sociedad determinada y en un tiempo dado, atribuyen al varón y a la mujer y que no tienen que ver con características biológicas.

La cuestión de género nos convoca a hacernos la pregunta de cómo vemos al resto y cómo interpretamos su modo distinto de ser y estar. Ese “otro/a” ya sea por su género, orientación sexual, etnia, religión, cultura, etc. lo percibimos “diferente”. Las diferencias no son en absoluto algo peyorativo, porque la diversidad es una característica muy positiva en una sociedad. Pero muchas veces, en ese mismo momento en que se distingue la diferencia, se instituye la desigualdad y esa desigualdad, en la mayoría de los ámbitos sociales se traduce en desigualdad de poder, donde uno es más fuerte.

La diferencia de género es la fuente de nuestra imagen del mundo. El cuerpo es la primera evidencia de la diferencia humana. De esta manera, las representaciones sociales sobre el género son importantes porque tienen implicancias en el campo profesional, en el ámbito laboral, en la educación, en la política y, en este caso, en el espacio público y vial.



Esas representaciones sociales de nuestra imagen es lo que generalmente llamamos “estereotipos”, que atribuyen determinadas conductas al varón y otras a las mujeres. Por ejemplo, los estereotipos de género determinan que la mujer debe estar más abocada a tareas de cuidado de la infancia y tercera edad o enseñanza y más alejada a lugares de poder o de decisión institucional, rol que se delega mayormente al varón.

Esto es parte de una estructura social vigente en la actualidad, que se expresa de diferentes formas en los distintos ámbitos sociales, por ejemplo, en las representaciones o estereotipos sociales que rodean a la mujer cuando se la ubica frente al volante.

¿Cómo está relacionada la seguridad vial con la cuestión de género?

La **violencia vial** son aquellos comportamientos que se originan en el no cumplimiento de las normas de tránsito y que tienen como consecuencia la puesta en riesgo de la vida propia y ajena.

El **género**, como ya mencionamos, tiene que ver con una construcción cultural y social y no con características biológicas.

Estas dos temáticas no se encuentran aisladas, sino que están íntimamente relacionadas y afectan la forma en que nos movemos. Sin embargo, esa relación está invisibilizada porque tenemos naturalizadas ambas cosas: los estereotipos de género y la violencia vial.

Cuando pensamos o nos dicen que los varones “se desempeñan” o son “naturalmente mejores” en algunas tareas y las mujeres en otras, estamos reproduciendo, como hablamos antes, un estereotipo. Podemos someter fácilmente el ámbito vial a esta reflexión cuando relacionamos la conducción del varón con la fuerza, el poder, la agresividad, la competitividad, la toma de riesgo, la valentía, la eficiencia, entre otros. Y cuando asociamos la conducción de la mujer con la extrema prudencia, la debilidad, la lentitud, el miedo, el cuidado, etc.

Estos estereotipos se reproducen en todos los escenarios sociales y privados en todo el mundo y así fue en gran parte de la historia. Lo que sucede particularmente en el ámbito vial es que se le suma la cualidad de ser un espacio público, por lo cual nos incluye a todos/as como ciudadanos/as y las decisiones que tomamos pueden significar un factor de riesgo para otras personas.

Vamos a definir el riesgo como cualquier situación a la que nos exponemos por acciones propias o a la que nos exponen las acciones ajenas y que puede provocarnos daño.

La calle, ¿es cosa de varones?

El tránsito vehicular es percibido por la mayoría de los conductores y conductoras como un espacio caótico y violento, vinculado a prácticas transgresoras, egoístas y faltas de respeto. Al mismo tiempo, mujeres y varones tienen percepciones distintas en torno a la violencia en el tránsito.

Correr riesgos de diferente índole es una manera de expresar y reproducir estereotipos en el caso del espacio vial, donde el varón está asociado a la conducción riesgosa. Es así entonces como la siniestralidad vial es una consecuencia, en gran parte, de hábitos y conductas que consideramos “naturales” y que no lo son.



La desigualdad de género como factor de riesgo

Con los estereotipos, lo primero que aparece son los prejuicios acerca de que “la mujer no debería manejar”, como si los varones tuvieran una condición natural para hacerlo.

La Ley Nacional de Tránsito 24.449 no hace discriminación alguna sobre quienes deben cumplirla y quienes no. La ley de tránsito debemos cumplirla todos y todas. Sin embargo, en la realidad que vivimos en el espacio público, existen personas que conducen según lo que podríamos llamar “la ley de calle”. La línea divisoria sobre quienes cumplen la ley de tránsito o actúan según la ley de la calle parecería estar determinada por el género.

Esa ley de la calle, que no se condice con la ley de tránsito, está validada por la misma violencia del entorno en donde hay que tomar decisiones para “sobrevivir”. Entonces, las prácticas respetuosas de la ley de tránsito de unos pocos son vistas como un excesivo apego a las normas y se interpretan como manejar mal. La percepción de que es preciso entender los códigos de la calle y adquirir los hábitos de manejo que permitan desempeñarse según ellos, son en realidad códigos masculinos asociados a una conducción caracterizada por el riesgo, la competencia, el pragmatismo o la destreza.

Cabe aclarar que estos estereotipos son construcciones sociales y culturales que les vienen dadas a los varones, al igual que otras construcciones culturales a las mujeres, y que naturalizamos y que debemos aspirar a deconstruir para alejarlos de estos prejuicios.

Cuántas veces escuchamos:

- *“Me está agrediendo porque sabe que soy mujer y no me voy a bajar a pelear a las piñas”*
- *“Me mira como diciendo “no pasas” y me cruza el auto. Si fuera un varón no estaría haciendo lo mismo”*
- *“Las mujeres son más prudentes y el varón es más temerario por naturaleza”*
- *“Las mujeres a veces por cuidarse mucho demoran un poco el tránsito”*
- *“La mujer manejando es mucho más lenta, por precaución. Tiene miedo a equivocarse y que le griten “Anda a lavar los platos””*
- *“Las mujeres manejan agarraditas y atentas. Yo, en cambio, manejo como varón”*

Estos estereotipos estigmatizan a las mujeres como “lentas” y “temerosas”, como si las mujeres manejaran de acuerdo a las normas de tránsito porque tienen “miedo” de la violencia y agresividad que supone la ley de la calle. Este pensamiento justifica la violencia porque, en el espacio dominado por la competencia, la rapidez y la virilidad, no se puede tolerar a los lentos.

Esto significa que el “buen conducir” para los varones no tiene en cuenta el factor de riesgo ni tampoco el cumplimiento de las normas de tránsito. Todo lo que esté por fuera de esa forma de ver la conducción es “afeminado”, inaceptable y molesta



la fluidez del espacio vial. Y aquello que molesta es porque no está en el sitio que le corresponde, ya que no cumple las condiciones necesarias para participar tal y como se supone que hay que hacerlo.

La conclusión del estereotipo masculino de conducir es que el volante no es el lugar apropiado para una mujer. En este sentido, hay dos observaciones interesantes:

- La tendencia a que conduzca el varón aún si se moviliza junto a una mujer que sabe conducir.
- Los varones ocupan la mayoría de los puestos de trabajo vinculados con el conducir, aquellos que manejan taxis, remises, camiones, colectivos o corredores de autos.

A estas observaciones se le agrega una variable fundamental: el refuerzo social. Es generalmente aceptado que el espacio vial público, dominado por el género masculino, es donde muchos varones deben demostrar y confirmar su virilidad, lo que les permite adoptar actitudes de riesgo en la calle sin reflexionar acerca de la gravedad de sus acciones. Muchos conductores, al contar los supuestos “actos heroicos” que han realizado al volante, obtienen un reconocimiento social que los incentiva a mantener conductas riesgosas.

Con esto no queremos decir que todos los varones conduzcan de manera temeraria, sino que todo lo que sea alejarse de ese ideal masculino, como conductas prudentes o el cuidado de la vida, a los varones les supone un alejamiento de ese estereotipo masculino que deben cumplir.

La prudencia, el respeto y la no violencia como norma

Estudios realizados por la Organización Mundial de la Salud (OMS) indican que, a nivel mundial, los siniestros viales son la principal causa de muerte en personas de 10 a 24 años. Según la misma organización, cada año mueren unas 400.000 personas menores de 25 años en las rutas y calles de todo el mundo: un promedio de 1.049 personas al día. Incluso si se tiene en cuenta el hecho de que conducen más varones que mujeres, ellos tienen una probabilidad tres veces mayor que las mujeres de morir o sufrir traumatismos en rutas o calles.

Las estadísticas también demuestran que la principal causa de los siniestros se debe al factor humano y no, como se suele pensar muchas veces, al mal estado de las calles o a problemas técnicos del vehículo.

Según la OMS, los principales factores de riesgo son: exceso de velocidad, conducción bajo los efectos del alcohol, omisión del uso del casco y del cinturón de seguridad y distracciones (uso del celular), todos ellos, evitables.

En nuestro país, los varones tienen el 70% de las licencias de conducir y las mujeres el 30% restante. Veamos si esta proporción se mantiene en determinados indicadores:

1. Los varones son el 85% de los fallecidos en siniestros viales, y las mujeres el 15%, cifra dentro de la cual un importante porcentaje corresponde a acompañantes, es decir que no manejaban al momento del hecho.
2. Según los datos de controles de alcoholemia de todo el país, de cada 100 conductores varones testeados, 5 arrojan resultado positivo. En las mujeres la tasa baja a 0.7% (menos de 1 cada 100 controladas).



3. La falta de uso de cinturón de seguridad y el exceso de velocidad son infracciones mayormente cometidas por varones.

Los varones tienen una mayor tendencia, dados los estereotipos a los que responden, a comportarse fuera de la ley de tránsito, a consumir alcohol antes de manejar, a superar los límites de velocidad, a no llevar abrochado el cinturón de seguridad ni el casco, a parecer indiferentes al dolor y las lesiones y, por ende, a poner en riesgo su vida y la de los demás.

Las mujeres tienen, por otra parte, una inclinación a evitar el riesgo, a manejar a menor velocidad y a usar correctamente los elementos de seguridad. No por una característica “natural” y biológica de cuidado o por miedo. sino porque respetan las normas de tránsito, no responden al mismo estereotipo que el varón y porque no se enfrentan a ellos de manera violenta. Al ser más respetuosas de las velocidades máximas permitidas son menos temerarias y cometen menos infracciones. Por ende, son menos propensas a poner en riesgo su propia vida y la de los demás.

Lamentablemente, las competencias callejeras informales, como las “picadas” también juegan un papel a considerar, por la cantidad de siniestros viales que generan y porque, generalmente, tienen como protagonistas a los varones. La competencia es una manera de relacionarse entre iguales en el escenario vial y, por lo tanto, la importancia de demostrar que se es más que los demás varones a través de la velocidad es moneda corriente. Muchas veces, quienes participan de estas competencias sobreestiman sus capacidades de conducción.

La seguridad vial es una responsabilidad colectiva

Todas estas reflexiones nos confirman que la cuestión de género en el espacio público vial es un factor de riesgo significativo en lo que respecta a seguridad vial. Entonces ¿cómo construir nuevas maneras de conducirnos por el espacio público? Como ciudadanos y ciudadanas, podemos tomar las siguientes acciones como puntos de partida:

- ***Reflexionar sobre las construcciones culturales*** y sociales de la masculinidad y cuestionar los prejuicios hacia las mujeres.
- Pensar cuál es el papel del género, la discriminación y las actitudes violentas - verbales y físicas- en el riesgo vial y como queremos ***transmitírsele a las nuevas generaciones***.
- ***Identificar esta problemática como real, y asumir nuestro compromiso*** con ella como ciudadanos y ciudadanas, para modificar nuestras conductas como automovilistas, ciclistas, motociclistas o peatones.
- ***Reconocer las diferencias*** para poder generar espacios de participación ciudadana diversos y equitativos entre los géneros, y así construir un espacio público más seguro.
- ***Cumplir y hacer cumplir la Ley de tránsito*** y aprehender que “la ley de la calle” es una construcción social basada en la desigualdad. Respetar las normas de tránsito no es algo “femenino” o “cosa de mujeres”, es una obligación de todos y todas, para no poner en riesgo nuestra vida y la de quienes nos rodean.



- **No participar con nuestras acciones o verbalmente del reconocimiento social** que incentiva a los varones a mantener conductas riesgosas.

Todos somos transeúntes de nuestras comunidades y es nuestra responsabilidad como ciudadanos y ciudadanas preguntarnos por nuestras conductas, derribar estereotipos e interrogarnos. Sólo así lograremos un espacio vial más seguro y una sociedad más equitativa.

Bibliografía y fuentes

GELDSTEIN, Rosa N.; LEO, Pablo Francisco Di and MARGARIDO, Silvina Ramos. Género, violencia y riesgo en el tránsito: la dominación masculina en los discursos de automovilistas de la ciudad de Buenos Aires. 2011, vol.21, n.2 pp.695-720.

Asociación Civil Compromiso Vial por Úrsula Notz y Carla Alfaro. La Seguridad Vial desde un Enfoque de Género. Debates y Desafíos, 2011. compromisovial.org.ar
Perspectiva género y seguridad vial Murgibe, consultoría de Igualdad. Gobierno Vasco.