

# SINIESTRALIDAD VIAL Y MASCULINIDAD

Beatriz Moral Ledesma,

FARAPI S.L., Consultora de Antropología social

([www.farapi.com](http://www.farapi.com))

Esta ponencia se basa en un estudio realizado para la Dirección de Suelo y Transportes del departamento de ordenación territorial de la Diputación de Gipuzkoa que llevó por título “Siniestralidad vial y masculinidad”.

El objetivo de este estudio fue intentar dilucidar uno de los factores socioculturales que inciden en la conducción temeraria: la relación entre masculinidad y actitudes de riesgo. En este sentido pretendemos entender las razones que explicarían el mayor nivel de siniestralidad vial en los jóvenes varones.

Para la realización de este estudio nos hemos basado en dos aspectos, fundamentalmente:

- en los datos estadístico, que nos indican muy claramente la mayor incidencia de accidentalidad entre los varones (especialmente entre los jóvenes).
- los estudios de masculinidad, que nos permiten analizar la relación entre riesgo y masculinidad.

Tratándose de un estudio 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 esta ponencia se expone. 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, ya que, al ser considerado un comportamiento “natural” en los hombres no nos llama tanto la atención. Es este modelo el que aquí vamos a analizar. Además, si bien no todos los varones son conductores temerarios, sí es cierto que la gran mayoría de conductores temerarios son varones, razón suficiente para llevarnos a plantearnos algunas preguntas al respecto.

## Algunos datos estadísticos

En estos gráficos presentamos algunos datos referentes a la accidentalidad de mujeres y hombres en carretera (columna de la izquierda) y en ciudad (columna de la izquierda). Los datos están ponderados con el total de número de carnés de mujeres y hombres respectivamente y

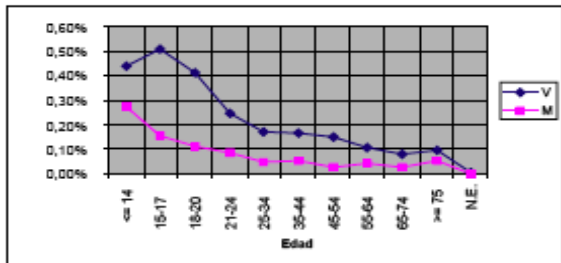


Gráfico 8: conductores-as de ciclomotor implicados-as en accidentes de tráfico con víctimas en carretera, distribuidos por sexo, datos ponderados sobre el total de carnés de cada sexo y edad, 2003 (elaboración propia a partir de estadísticas de la DGT).

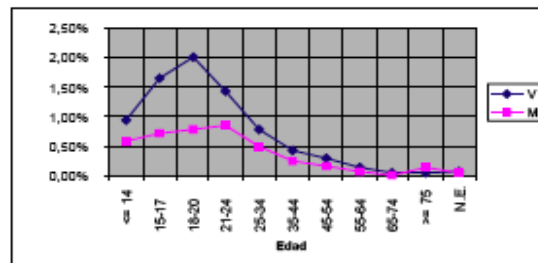


Gráfico 14: conductores-as de ciclomotor implicados-as en accidentes de tráfico con víctimas en ciudad, distribuidos por sexo, datos ponderados sobre el total de carnés de cada sexo y edad, 2003 (elaboración propia a partir de estadísticas de la DGT).

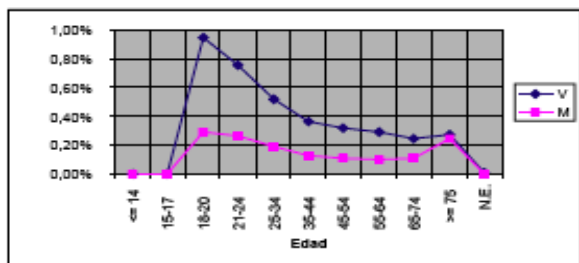


Gráfico 12: conductores-as de turismo implicados-as en accidentes de tráfico con víctimas en carretera, distribuidos por sexo, datos ponderados sobre el total de carnés de cada sexo y edad, 2003 (elaboración propia a partir de estadísticas de la DGT).

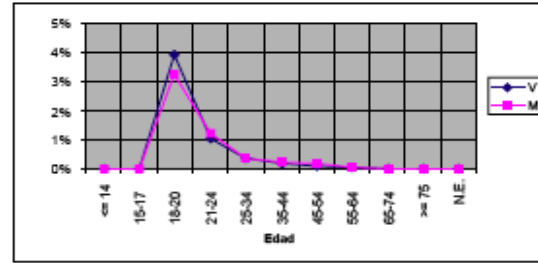


Gráfico 16: conductores-as de motocicleta implicados-as en accidentes de tráfico con víctimas en ciudad, distribuidos por sexo, datos ponderados sobre el total de carnés de cada sexo y edad, 2003 (elaboración propia a partir de estadísticas de la DGT).

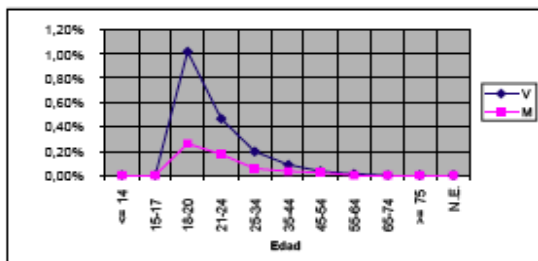


Gráfico 10: conductores-as de motocicleta implicados-as en accidentes de tráfico con víctimas en carretera, distribuidos por sexo, datos ponderados sobre el total de carnés de cada sexo y edad, 2003 (elaboración propia a partir de estadísticas de la DGT).

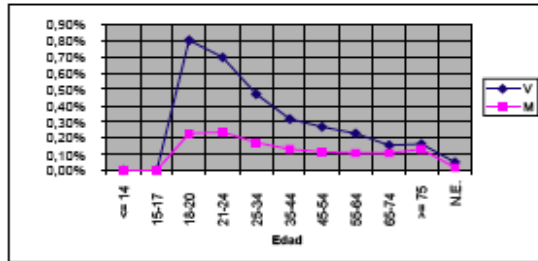


Gráfico 18: conductores-as de turismo implicados-as en accidentes de tráfico con víctimas en ciudad, distribuidos por sexo, datos ponderados sobre el total de carnés de cada sexo y edad, 2003 (elaboración propia a partir de estadísticas de la DGT).

corresponden al año 2003.

Se aprecia claramente en todos los casos, excepto en el de conductores-as de motocicleta en ciudad, que entre los varones el porcentaje es mucho mayor, de manera muy particular entre los jóvenes. Hay que tener en cuenta que los hombres conducen más kilómetros de media que las mujeres, si bien este dato no anula totalmente las proporciones aquí indicadas, ya que de otro modo la diferencia sería constante en todas las edades. El pico que se visualiza en todos los casos de los varones jóvenes correspondería al perfil de varón que analizamos en esta ponencia.

## 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). 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.

Nuestro planteamiento dista considerablemente de esta premisa. 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. 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. Además, si los hombres jóvenes estuvieran biológicamente predispuestos a la agresión, cabría preguntarse por qué la mayoría de los conductores no mueren en la carretera.

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:

- 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.
- 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 determinar.
- 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) (ver Grosz, 1994; y Fausto-Sterling, 2000).
- 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 alerta<sup>1</sup>).

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.

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).

## ***Masculinidades***

Durante las últimas décadas los estudios de género y, en particular, los estudios sobre masculinidades han avanzado considerablemente, realizando aportaciones inestimables a la comprensión tanto de la estructura social, como de las relaciones de género y las identidades de género (pilar fundamental de la personalidad).

Para este estudio nos basamos en una serie de elementos que se pueden considerar de consenso generalizado dentro de los estudios de masculinidades y que nos proporcionan una claves elementales para comprender el eterno proceso de la construcción de la identidad masculina<sup>2</sup>. No nos vamos a extender en ello, aunque sí señalaremos estas claves de manera muy resumida:

- No hay un modelo de masculinidad, hay varios. Existe, sin embargo una masculinidad hegemónica (ejemplar, popularmente aceptada)

---

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

2 Nos basamos en Breines, Connell, y Eide, [2000]; Connell [1995]; Conway-Long [1994]; Kaufman [1994]; Kimmel (1994); Welzer-Lang [2000]

- La identidad masculina se crea y recrea en torno a actos físicos corporales (como la resistencia al dolor desde la infancia, procesos de “endurecimiento”, gestos, actitudes corporales, actividades físicas, etc.)
- Ser hombre equivale a tener poder, la masculinidad se convierte así en una *performance* de la dominación.
- La violencia es a menudo el signo de virilidad más evidente y , sobre todo, más accesible. La violencia se asocia con conceptos como riesgo, peligro y desafío.
- Ser hombre es, esencialmente, no ser como una una mujer. Es decir, se define más por lo que no hay que ser que por lo que hay que ser (los hombres que no muestran signos de virilidad son asimilados a las mujeres o sus equivalentes simbólicos: los homosexuales.)
- La identidad masculina necesita de continuas demostraciones. Necesitan la aprobación de otros hombres y eso requiere un continuo examen, realizar hazañas, correr peligros (lo que Marqués denomina “terrorismo de pandilla” [1997]; un ejemplo cinematográfico: “Revelde sin causa”).

Dicho esto, pasamos a analizar la relación entre la virilidad y el riesgo, abordando el tema desde la perspectiva de la salud.

### ***Masculinidades, salud y riesgo***

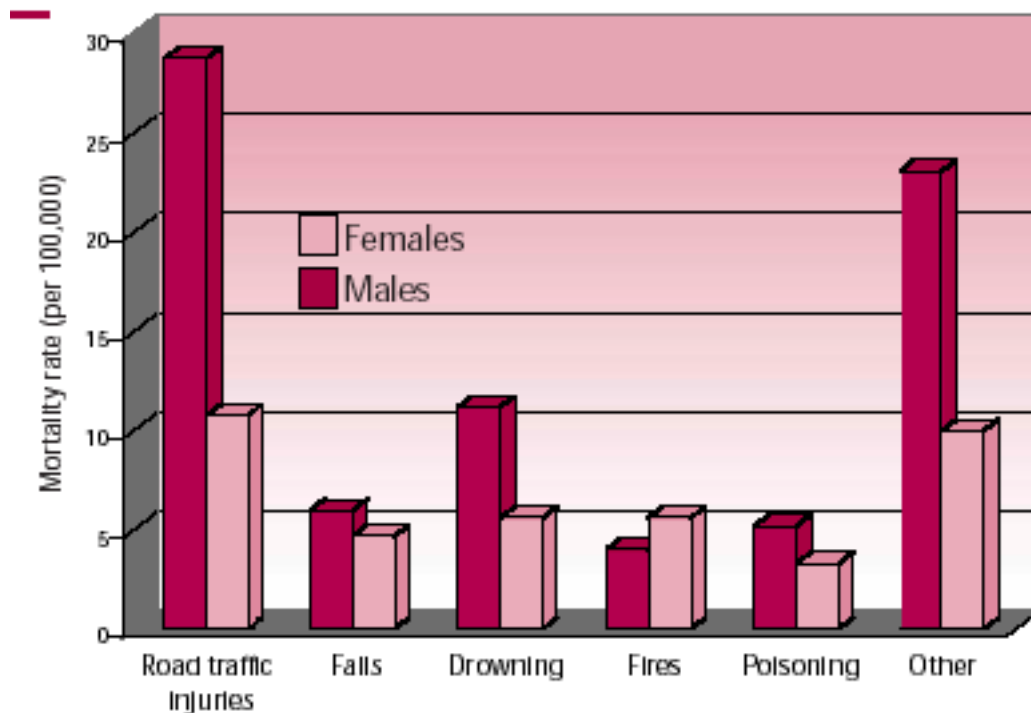
En la construcción y exhibición de la identidad masculina el riesgo juega un papel muy importante.

**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**.

Existen muchas maneras de abordar este tema y uno de ellas es hacerlo desde la salud. Los comportamientos de riesgo son, ante todo, un problema que concierne a la salud (tanto propia como ajena) y que responden a una determinada manera de entender la salud (en particular) y el cuerpo (en general). No es por ello de extrañar que la OMS se haya interesado por un alarmante mayor nivel de siniestralidad en los hombres (no sólo en la carretera) y que afirme en uno de sus informes que “la masculinidad puede ser dañina para la salud”.

La Organización Mundial de la Salud (**OMS**) se ha preocupado, efectivamente, por esta cuestión.

**Según esta organización, la mortalidad relacionada con lesiones no intencionadas es siempre mayor en varones que en mujeres** (ver gráfica 1), y en el caso específico de los **accidentes de tráfico, los varones casi triplican a las mujeres (2'7)**. 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.



Gráfica 1: mortalidad global por lesiones no intencionadas (fuente: OMS [1999] Injury. A leading cause of the global burden of disease, Ginebra, OMS).

Sin duda, muchos comportamientos de riesgo tienen que ver con una manera concreta de concebir el cuerpo: a mayor conciencia de vulnerabilidad menor disposición a correr riesgos físicos y mayor a cuidarse, y viceversa. 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, algo que, según nuestra interpretación, tiene que ver con una manera de concebir el cuerpo masculino como invulnerable (el cuerpo masculino es así o *tiene que ser así*). Esto es algo que queda reflejado no únicamente en la actitud de muchos hombres, sino en toda la organización social, con ello queremos decir que no se trata de responsabilizar a los hombres de este estado de las cosas.<sup>3</sup>

Podemos entender la siniestralidad vial como consecuencia de uno de estos hábitos y conductas consideradas perjudiciales para la salud (y, en el caso que nos ocupa, también para la salud propia como ajena: los jóvenes varones mueren en carretera más que las mujeres jóvenes, pero matan aún en una mayor proporción; Connell: 1995): la conducción temeraria.

En lo que se refiere a las diferentes prácticas y actitudes con respecto a la salud por parte de

<sup>3</sup> 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, entre otras.

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

La identidad de género se construye y reconstruye a través de diferentes prácticas, actividades o maneras en las que éstas se realizan, entre las que podemos incluir desde la manera de vestir hasta prácticas sexuales, pasando por los gestos, la elección de una carrera profesional o el desarrollo de ciertos gustos. Ser hombre o mujer se relaciona con unas maneras u otras, así oímos decir a menudo que tal hombre “no es un hombre” o tal mujer “no es una mujer”, porque está realizando actividades o las realiza de una manera que no son “propias a su sexo”. La salud es uno de los ámbitos donde se recrea la identidad de género, así Courtenay considera que “las prácticas relacionadas con la salud son una manera de construir el género”<sup>4</sup>

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, siendo una de las diferencias principales que los hombres ponen su salud en riesgo en un porcentaje mucho mayor que las mujeres (Courtenay, 2000: 1.836). Los riesgos para la salud asociados con “ser hombre” están relacionados con actitudes y contextos en los que se trata de demostrar que se tiene poder y autoridad: es, efectivamente, la búsqueda de estas señas de poder lo que lleva a muchos hombres a enfrenta riesgos, en gran medida, innecesarios.

Este tipo de actitudes está relacionado con el desarrollo de una concepción del cuerpo masculino como invulnerable, algo que se refuerza a través de prácticas continuas que conllevan la negación de las necesidades, del dolor, de la vulnerabilidad propia de un cuerpo humano y de reforzar la apariencia de ser fuerte y robusto (Courtenay, 2000: 1.389). A través de estos comportamientos y prácticas se consolidan 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). En este sentido, la masculinidad se define a menudo contra toda conducta y creencia que podamos considerar saludable (Courtenay, 2000: 1.389), ya que toda noción de cuidado y necesidad quedan descartadas.

Aceptar o buscar situaciones de riesgo es una de estas actitudes poco saludables y que sirven

---

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

para reforzar la idea de invulnerabilidad masculina, entre otras. 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. A esta circunstancia debemos añadir que a menudo estas actitudes de riesgo están sancionadas socialmente. Este refuerzo social es un factor clave en el mantenimiento de las conductas de riesgo, de manera específica en la carretera, y muy especialmente cuando el refuerzo procede de otros hombres.

Otro aspecto problemático es que las creencias que promueven conductas y hábitos saludables están construidas y asociadas a formas de feminidad. 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, ya que ser hombre equivale, sobre todo, a no ser como una mujer (o como cualquiera de sus equivalentes simbólicos: niños y homosexuales). En lo que aquí nos interesa, la conducción prudente, podría considerarse como una de esas conductas positivas que muchos hombres evitan por considerarlas feminizantes. Los jóvenes responden al imperativo de constituirse como no femeninos “y uno de los medios culturales para ello es su actitud en la carretera”<sup>5</sup>.

Dejando de lado que esta afirmación refleje o no la realidad (que las mujeres realmente conduzcan más prudentemente que los hombres), lo cierto es que la idea de que conducir con prudencia es un tipo de conducción femenina puede generar rechazo entre muchos hombres. De las entrevistas realizadas para el trabajo de campo de este estudio, se desprende que la prudencia en la carretera se interpreta a menudo como “excesiva” cuando procede de las mujeres y se argumenta que este exceso de prudencia es la razón de su torpe conducción. Del mismo modo vemos que en la conducción femenina se identifica a menudo la prudencia con el miedo o la torpeza.

Tal y como decíamos anteriormente, los hombres utilizan diferentes recursos para crear y recrear su identidad masculina. El problema que nos presentan la violencia y el dominio físico es que son recursos muy accesibles, al igual que rechazar comportamientos saludables (aceptando riesgos innecesarios y demostrando audacia) y a diferencia de otros símbolos de poder más inaccesibles, como puede ser la riqueza, una carrera profesional u otras marcas de status. El riesgo (al igual que la violencia) no se evita (como sería lógico pensar<sup>6</sup>), sino que se busca precisamente por ser un recurso muy válido para refrendar la virilidad, siendo, además, muy accesible y de resultados “asegurados”: desafortunadamente, parecen que aún caben pocas dudas respecto a la virilidad de un hombre que es capaz de arriesgar su vida. El carácter arriesgado es precisamente lo que hace

---

5 R. Connell en una entrevista que nos concedió para este trabajo.

6 Si nos sirviéramos de argumentos evolucionistas, sería legítimo defender que la supervivencia es un instinto que está por encima de todo lo demás, pero en este caso, parece que la virilidad está por encima de conservar la vida.



que ciertas actividades sean tan atractivas para muchos hombres: la conducción temeraria se presenta como un recurso accesible para demostrar dureza, fortaleza, valentía, control, potencia, etc...

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 Javier Roca, técnico del Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial, entrevistado para este estudio, 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”.

De lo dicho hasta ahora hemos de retener dos aspectos: 1) que 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, al considerar que su virilidad está cuestionada (Courtenay, 2000: 1.390); y 2) que la carretera es uno de los escenarios en los que se ponen en escena y en juego los comportamientos que sirven a muchos hombres para refrendar la vigencia de su identidad masculina, a saber, comportamientos de riesgo. A continuación analizaremos algunas características del mundo de la carretera que hace de él un escenario ideal para estas demostraciones.

### ***Coches, motos y hombres***

Coches y motos representan un punto de confluencia importante, ya que aglutinan aspectos muy definitorios de la virilidad: tecnología, riesgo, agresividad, exhibicionismo, etc... Se trata de factores que participan de la construcción de las definiciones de identidad de género, en el caso de la identidad masculina en positivo y en el de la femenina en negativo, como era de esperar.

En lo que a la relación entre tecnología y género se refiere, Judith 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 y opuesta 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 (que es, precisamente lo que alimenta el tópico de la mujer como mala conductora).

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, llegando a ser la pericia técnica y mecánica una manera de medir la masculinidad.

El mundo de la carretera o del volante se define, precisamente, por las máquinas que lo habitan, los coches y las motos, máquinas que, al igual que otras, sirven para poner en escena esta relación desigual de las identidades de género con la tecnología. Las mujeres quedan excluidas de la carretera por su relación negativa con las máquinas, con la tecnología, la cual se construye como un espacio esencialmente masculino.

Esta asociación entre máquinas y hombres se refleja en las opciones de consumo de los jóvenes del Estado español. Según Félix Ortega (1993), los objetos de consumo preferentes 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).

El reconocimiento de los otros (especialmente de otros hombres) es esencial para validar la virilidad, lo cual implica una buena dosis de exhibicionismo, como hemos mencionado. 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. La carretera representa, en este sentido, un escenario ideal, además de ser algo muy accesible. Pero ¿de qué es escenario la carretera?

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, status y poder. Esta esfera simbólica está relacionada con el individualismo, el heroísmo y la agresividad” (Espada, s.d.: 9). Efectivamente, la carretera es un lugar absolutamente idóneo donde poder escenificar valores asociados, de un modo u otro, a la agresividad y el riesgo. Aspecto que queda perfectamente complementado por la capacidad del coche o la moto para representar otros valores relacionados con el poder y, en definitiva, con el modelo hegemónico de masculinidad: prestigio, potencia, fuerza, individualismo, y un largo etcétera de sobra conocido y explotado por

las agencias de publicidad.

La publicidad de coches y motos construye y alimenta una mitología muy poderosa basada en esa confluencia de factores que refuerzan un modelo concreto de hombre. Es importante prestar 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.

### ***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, una manera de ejercitar el control, algo que tiene notables implicaciones en la construcción o mantenimiento de una identidad, especialmente de la masculina.

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). Sin duda, el riesgo es un factor importante en la consolidación y recreación de la identidad masculina, identidad que requiere de continuas demostraciones tanto para con uno mismo como para con los demás hombres.

Según Luis Bonino (destacado experto en masculinidades y entrevistado para este trabajo), debemos tener en cuenta que los hombres jóvenes se encuentran en esa permanente necesidad de demostrar que son hombres, ante sí mismos y antes los demás. Consideramos, al igual que Bonino, que la conducción temeraria se podría considerar como un 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". Esta valoración, generalmente asociada a procesos de endurecimiento, resulta indispensable para sentir que uno se ha "convertido" en hombre. Uno de los problemas adicionales a los que nos enfrentamos es que una sola prueba superada no es suficiente, sino que *permanecer* dentro de la categoría de "hombre" requiere de reiteradas pruebas, puesto que cualquier muestra de "debilidad" anularía todo lo conseguido hasta el momento.

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 ejerce 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 podrían deberse a una mala percepción *de sus propias capacidades*, es decir, a considerarlas superiores a lo que realmente son, defecto que, como nos insinúa Courtenay, es más propio de los varones por una autopercepción que sobrevalora la invulnerabilidad del cuerpo masculino.

## **Malas compañías**

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.

Así, conducir solo o en compañía de otros compañeros también condiciona el estilo de conducción. Cuando los jóvenes conducen en compañía de otros jóvenes, puede potenciar todos sus aspectos imprudentes, porque están demostrando lo hábiles y audaces que son al volante.

Según Roca, "conducir con el grupo de amigos se relaciona con más distracciones y más conductas temerarias (tales como 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.

Existen, de hecho, numerosos estudios sobre la incidencia de la compañía en la accidentalidad entre jóvenes. Los resultados que arroja un estudio realizado en EE. UU. (Williams, 2001) así lo confirman. En él se recogen los porcentajes de mortalidad de conductores dependiendo de la compañía en el vehículo e indican 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 (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 podría 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.

Aquí nos parece conveniente recuperar un concepto acuñado por Josep Vicent Marqués: el terrorismo de pandilla. Se refiere a la presión que ejercen muchos varones sobre sus iguales para empujarlos a realizar actos que pueden resultar dañinos y/o vejatorios para sí mismos y/o para terceras personas con el fin de demostrar su virilidad y así poder incorporarse o permanecer en el grupo de hombres. Este “terrorismo” tiene también su reflejo en las carreteras, en las conductas extremas y temerarias que muestran muchos hombres.

## ***Epílogo***

Esta ponencia no pretende ser una simple crítica al estilo de conducción de los jóvenes varones, sino más bien una llamada de atención en dos sentidos. Por un lado, consideramos imprescindible que se tenga en cuenta la variable género dentro de los estudios de siniestralidad, ya que nos desvela una información de gran valía a la hora de entender a la realidad a la que nos enfrentamos, algo esencial a la hora de tomar medidas preventivas. Hemos tenido muchos problemas a la hora de encontrar datos desagregados por sexo, datos que nos hubieran permitido una mayor exactitud en nuestro trabajo. Por otro lado, esta ponencia pretende ser una llamada de atención hacia la actitud de nuestra sociedad para con nuestros jóvenes varones y la manera en la que educamos y socializamos a nuestros niños, empujándolos a buscar el peligro, animándolos a anesthesiarse contra el dolor, a demostrar invulnerabilidad, control y fortaleza. En este sentido, la presencia de una mayoría de hombres en actos violentos de todo tipo debería llevarnos a una

sería reflexión en torno a cómo los socializamos.

Uno de los problemas al que nos enfrentamos al tratar este tema es que se trata de un fenómeno invisibilizado por dos razones: porque estamos acostumbrados a que sea así y, por lo tanto, no somos capaces de percibirlo (son hombres mayoritariamente quienes sufren muertes violentas en todos los contextos y nos parece natural); y a que la violencia sea considerada como parte de la conducta natural y esperada de los hombres.

De hecho, nos parece tan normal que sean los hombres quienes mueran que seguiremos gritando en caso de peligro: "las mujeres y los niños primero".

## **BIBLIOGRAFÍA**

Bordo, S. (1999). *The Male Body. A new look at men in public and in private*, Nueva York, Farrar, Strons and Giroux.

Breines, I.; Connell, R.; y Eide, I. (2000). *Male roles, masculinity and violence. A culture of peace perspective*, Par's, UNESCO.

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.

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 l'nea: <<http://www.elsevier.com/locate/soscimed/>>].

Espada Calpe, J. M. (n.d.). *Hombres, motos y riesgo: androcentrismo y sexismo en el mundo de las motos*, [recurso en l'nea: <<http://www.telefonía.net/web2/sword/>>].

Fausto-Sterling, A. (2000). *Sexing the body. Gender Politics and the construction of sexuality*, Nueva York, Basic Books.

Giddens, A. (1995). *Modernidad e identidad del yo. El yo en la sociedad en la Época contemporánea*, Península, Barcelona.

- Grosz, E. (1994). *Volatile bodies: Towards a corporeal feminism*, Bloomington (Indiana), University Press.
- 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.
- 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.
- OMS (1999) *Injury. A leading cause of the global burden of disease*, Ginebra, OMS
- 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.
- 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.
- 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. <http://www.highwaysafety.org>