

VIOLENCIA VIAL, ¿UNA CUESTIÓN DE GÉNERO?

Montserrat Crespín Perales
(Facultad de Filosofía, Universidad de Barcelona)
m.crespin@ub.edu

Página | 1

Agradecimientos

Inicio mi intervención dando las gracias a la Asociación para la Prevención de Accidentes de Tránsito (P(A)T) y a su directora, la Sra. Yolanda Domènech, por invitarme a participar en este III Coloquio de Movilidad y Género. Hago extensivo el agradecimiento al resto de ponentes que hablan en representación de nuestras instituciones –la Direcció General per a l’Erradicació de les Violències Masclistes del Departament d’Igualtat i Feminismes de la Generalitat de Catalunya, el Ayuntamiento de Barcelona y el Servei Català de Trànsit–, así como al Institut Opinòmetre por revelar con datos y análisis la realidad sobre las violencias con y en el vehículo privado.

1/ Percepción de “violencia” y de “impunidad” en el espacio vial y vital

El coloquio nos invita a reflexionar sobre la movilidad, considerando si respecto a nuestros modos de desplazarnos hay diferencias entre hombres y mujeres y, si es así, en qué situaciones tales diferencias se traducen en desigualdades socialmente significativas.

Tras leer el estudio impulsado por P(A)T, la “Encuesta de violencias con (y en) vehículos privados” (2023), desarrollado por Alicia Coduras para el Institut Opinòmetre, quisiera detenerme a reflexionar sobre algunas de las variables que maneja el estudio y que me han llamado la atención como “percepción de violencia”, “grados de miedo”, “intimidación” y “agresividad”, pues pienso que son las que permiten reflexionar sobre si la violencia vial es o no una cuestión de género.

No puede dejar a nadie indiferente que el estudio subraye que la sensación de incomodidad o tensión, de tener que estar siempre en alerta, vigilantes, constituya una parte de nuestro habitar el espacio público y, en particular, el de

las ciudades. Cabe preguntarse por los motivos y, para empezar, interrogarse acerca de qué es lo que se fragua en el intersticio que se produce entre lo privado y lo público “con” y “en” los vehículos privados.

Los vehículos privados alojan un espacio personal y reservado que, a su vez, solamente tiene razón de ser circulando en el espacio compartido. Esta inherente tensión entre el espacio privado del vehículo y el público –las calles, las carreteras, las autopistas y autovías– en el que se circula no es sino reflejo de la actitud de cautela de los ciudadanos frente a los otros con los que comparte la urbe.

En *Confianza y temor en la ciudad. Vivir con extranjeros* (2006), Zygmunt Bauman (1917-2017) describía la ciudad como espacio de miedos y esperanzas. En cierto modo, las ciudades simbolizan el espacio de incertidumbre individual y, a su vez, ese lugar no es sino el emplazamiento propio en el que compartimos vida con otros. El pasaje en el que los extraños nos encontramos. Participamos y modelamos ese espacio vial, y vital, en el que se transparentan las desigualdades sociales y, en lo que aquí atañe, la incivilidad vial que es permeable a las asimetrías sexuales y de género.

A mi juicio, dicha incivilidad se beneficia de una engañosa impunidad inducida por el supuesto amparo que ofrece el interior del vehículo privado como si este fuera el coto libre para actuar o reaccionar airadamente frente a lo que circunda y a los otros que circulan alrededor. Es, por supuesto, una falsa sensación, pero alentada por saberse a resguardo en la interioridad del vehículo, en un espacio privado que alienta exentar la sociabilidad. El envés de este fenómeno es lo que la economista y urbanista Florida di Ciommo define como “la impunidad de la calle, el espacio donde se puede hacer cualquier cosa” (citada en Delgado, 2022, p. 44).

Me atrevo incluso a formular una hipótesis, abierta a investigarse en profundidad y contrastarse preguntando por si es el caso que la “violencia vial”

sigue patrones análogos a la “violencia doméstica”. Esto en el sentido en el cual el conductor inflige daños físicos o psicológicos desde, con o en, el interior del coche y a sus mandos, igual que lo hace parapetado en las paredes de su hogar, creyéndose inmune al sostener la creencia falsa en que, en uno y otro caso, está protegido por la inviolabilidad de un espacio que considera libre de interferencias. Quien se sostenga ilusoriamente en ese espejismo de impunidad olvida que todos los espacios están atravesados por las normas, no solamente las que se desprenden de derechos y obligaciones legales, sino por las de carácter ético. La movilidad no es neutra, como ha señalado Anna Pintó (INFOTRANSIT, 2023, s/p), pues advertimos comportamientos diferenciados entre hombres y mujeres que, con frecuencia, se derivan de prejuicios y sesgos que atañen al sistema sexo-genérico.

2/ Mitos y sesgos: el arquetipo de la “mala conductora”

El mito por excelencia de la mirada prejuiciosa y sesgada es el de la “mala conductora”. Sencillamente, se puede definir como la atribución de ciertas cualidades y actitudes negativas a la conducción de las mujeres. La expresión “mujer tenías que ser” que se ha asociado a la situación en la cual se produce una desavenencia o un roce entre un conductor y una conductora, sintetiza de qué manera el lenguaje, que se mueve cómodamente con frases hechas y lugares comunes, verbaliza la leyenda sobre las pocas aptitudes de las mujeres al volante.

Al respecto, explica Alicia Delgado (2023) que las actitudes sexistas al volante son una realidad ineludible. También son una realidad incontrovertible los hechos que, tozudos, demuestran que la siniestralidad es menor cuando la mujer está al volante. Para muestra, solamente hace falta recordar la práctica, a la que puso freno una directriz del año 2012 de la Comisión Europea, de algunas aseguradoras que ofrecían primas de seguros de coche de cuantía más baja a las mujeres que a los hombres. Y, sin embargo, si parece constatable con datos que ellas son buenas conductoras, son también ellas las que más perciben el miedo y

las que viven situaciones de intimidación –insultos, gestos desagradables, gritos, etc. (Coduras-OPTINOMETRE, 2023).

En este punto, parece razonable sostener que las leyendas sobre la ineptitud de las mujeres al volante no tienen que ver, necesariamente, con la falta de información ni con la falta de estudios a disposición de la ciudadanía en los que se demuestra lo insostenible de dicha opinión. Por ello, además de disponer de datos e información, y difundirlos entre la ciudadanía, un modo de atajar o de desmontar los sesgos y prejuicios pasa por conocer cuáles son las creencias que han ido laminando el poso de los estereotipos de género que, lógicamente, se manifiestan en las actitudes y comportamientos viales.

Como afirman Muyang Li & Zhifan Luo, “la experiencia de las conductoras refleja la posición social de las mujeres” (2020, p. 776) que se evidencia en forma de prohibiciones –como la que hasta 2018 prohibía a las mujeres de Arabia Saudí conducir–, en leyes que mantienen restricciones legales al acceso de las mujeres a empleos en el sector del transporte– (Schulz y Ashvili, 2018, s/p), o a través de la aparente benevolencia de prácticas que estas mismas autoras conceptualizan como “tutela patriarcal” (*patriarchal care*). La “tutela patriarcal”, o el “paternalismo patriarcal”, es claro al mirar a la inclusión de plazas de aparcamiento extragrandes y señalizadas en color rosa, como sucede en Corea del Sur y China, o a los párquines reservados a mujeres en Alemania y también en nuestro país (v. Iglesias, 2016, s/p; Fuentes, 2023, s/p). Aseguran las autoras que estamos frente a un fenómeno intercultural que reluce

Cuando las mujeres ingresan en dominios públicos previamente dominados por los hombres, [dando lugar a que] pued(a)n surgir estereotipos basados en roles de género convencionales, a veces bajo la máscara de la tutela patriarcal (*patriarchal care*). Esta atención adicional a las mujeres, ocasionalmente suponiendo que son menos competentes que los hombres, puede reflejarse en el folclore, las políticas públicas y la cobertura de los medios (Li y Luo, 2020, p. 777).

La “tutela patriarcal”, y el sexismo y la estereotipia que frecuentemente la sostiene, no solo se deja ver en el marcaje, la simbología, la coloración rosa o la segmentación del mercado palpable en el diseño de vehículos diferentes para hombres y mujeres. En otro sentido, la imagen que desprende el espejo social de las experiencias de las mujeres conductoras también nos dice mucho de qué es aquello frente a lo que se quiere proteger a las mujeres y a lo que tienen miedo. En el caso de las plazas de aparcamiento y la ubicación de estas plazas especiales que se sitúan en lugares más iluminados o con mayor vigilancia, las mujeres temen ser víctimas de una agresión sexual que se filtra en cómo nosotras aprendemos a evitar frecuentar determinadas áreas. Esta última cuestión es de esencial importancia, pues no se puede pasar por alto la conexión entre la sexualidad y los automóviles, que, como escribiera J. G. Ballard (1930-2009), se muestra como una “metáfora total” de las sociedades (2006, p. 7).

Averiguar los motivos de la violencia vial en sus múltiples formas sexogenéricas requiere de un serio análisis genealógico y en particular de indagar cuáles han sido los mecanismos de sedimentación de esas atribuciones esencialistas que la profesora de filosofía y novelista estadounidense, Nancy Barr Mavity (1890-1959), conceptuaba hace un siglo como “hábitos de pensamiento” (*habits of thought*). Escribía respecto a la interpretación apriorística de las destrezas de hombres y mujeres en el manejo de los vehículos lo siguiente:

¿Existe realmente alguna especie llamada “mujer conductora”, o la observación directa mostrará diferencias individuales de temperamento que expliquen todas las variedades? ¿Cuánto tienen que ver con esto los hábitos de pensamiento –hábitos transferidos al motor desde otros campos? Cuando las conductoras eran comparativamente pocas, probablemente eran más asustadizas que los hombres. A pesar de su dominio del intrincado mecanismo de la máquina de coser y de su capacidad para reparar las tuberías domésticas con una horquilla y un gancho para botones, se les repitió muchas veces que eran inferiores en capacidad mecánica. Si un hombre no era [diestro en la] mecánica, esto se debía a algo accidental en su temperamento; si una mujer mostraba la misma carencia, se trataba de una característica sexual. A las mujeres se les ha inculcado su inferioridad y la han creído (Mavity, 1927, p. 31).

Indudablemente, no existe tal “especie” ni, por lo tanto, a lugar a aglutinar a todas las mujeres en el molde de la “mujer conductora”. Y, así, sin duda, tiene razón Berger (1986, p. 262), recuperando a Mavity, cuando afirma que los “hábitos de pensamiento” que ella señalaba tenían mucho que ver con la esclerotización a lo largo del tiempo del estereotipo en torno a las mujeres conductoras fijada en la reacción social masculina a la libertad de movimientos que los automóviles facilitaban a las mujeres. Entonces, y, en muchos contextos sociales, todavía ahora, se traducía en el reproche a aquellas mujeres que se desmarcaban de unas infundadas atribuciones y características “connaturales” a su feminidad, en especial, su siempre lábil y ambivalente emocionalidad. La emotividad en las mujeres tan pronto se puede usar como una atribución positiva al servicio y acorde a destinarlas a sus tareas dentro de la distribución sexual del trabajo, esto es, la maternidad y los cuidados, como valorarse negativamente, pues se les achaca la falta de control emotivo y, por tanto, de la supuesta “imperturbabilidad” masculina al volante.

Por otro lado, y esta no es cuestión menor, los “hábitos de pensamiento” han sido inculcados socioculturalmente y, como se ha podido constatar en estudios recientes, siguen operando en muchas mujeres que, antes de aprender a conducir, y a causa de la inculcación sociocultural de “inseguridades”, que, por ser mujeres, tienen “innatamente” menos destreza para la conducción que los hombres.

Como han demostrado Nancy L. Wayne y Gregory A. Miller (2018), análogamente a cómo se ha corroborado que la “falta de confianza” es un factor que interviene en la infrarrepresentación de jóvenes estudiantes en los campos STEM (ciencia, tecnología, ingeniería y matemáticas), sucede lo mismo al mirar hacia su desconfianza en las habilidades para la conducción. Así, si las mujeres tienden a subestimar las puntuaciones que obtendrán en los exámenes de las ramas científicas, y los hombres a sobrestimar las suyas, en el estudio que se ha

fijado en la conducción, el llamado “enigma confianza-competencia” se extiende. En definitiva, han verificado que “las mujeres tienen menos confianza en sus habilidades de conducción que los hombres, pero tienen la misma calificación de habilidades de conducción.” (Wayne y Miller, 2018, s/p). También en el campo de la educación vial es importante pensar en cómo revertir esa apriorística falta de autoestima en las capacidades de las mujeres.

3/ Nota final

En resumen, para atajar la circularidad en la que atrapan los mitos y los sesgos, es necesario, para empezar, seguir realizando estudios en profundidad, poniendo en común y discutiendo, como se hace en este coloquio, las variables a considerar al constatar diferencias en los patrones de movilidad, prioridades y violencias. Asimismo, será tarea de la teoría feminista ayudar a desvelar el fondo del asunto en las políticas o estrategias propias de la “tutela patriarcal” para no confundir la reiteración del sexismo y la estereotipia con la benevolencia, pues las razones se enraízan en temores bien fundados, como lo es ser víctima de agresiones verbales o de tipo sexual, así como en el engranaje que se produce entre la reacción misógina y los hábitos de pensamiento que la acompañan.

Referencias

- BALLARD, J.G. ([1973] 2012), *Crash*, Barcelona: Rba.
- BAUMAN, Zygmunt (2006), *Confianza y Temor en la ciudad. Vivir con extranjeros*, Barcelona: Arcadia.
- BERGER, Michael L. (1986), Women drivers!: The emergence of folklore and stereotypic opinions concerning feminine automotive behavior, *Women's Studies International Forum*, 9(3), pp. 257-263. Doi: [https://doi.org/10.1016/0277-5395\(86\)90061-0](https://doi.org/10.1016/0277-5395(86)90061-0).
- CODURAS, Alicia, Institut Opinòmetre (2023, octubre), *Encuesta PAT de violencias con (y en) vehículos privados*.
- DELGADO, Alicia (2022), “‘Mujer tenías que ser’. Actitudes sexistas al volante”, *Tráfico y seguridad vial*, n. 264, diciembre, pp. 42.45. <https://revista.dgt.es/revista/num264/mobile/index.html#p=44>
- FUENTES, Victoria (2023, 4 julio), “Aparcamientos reservados a mujeres: una medida que nació en Alemania en los 90 como antídoto a la inseguridad”, *Motorpasión*. <https://www.motorpasion.com/otros/aparcamientos-reservados-a-mujeres-medida-que-nacio-alemania-90-como-antidoto-a-inseguridad>
- IGLESIAS, Denis (2016, 6 junio), “Plazas de parking 'extragrandes' y rosas para mujeres en China”, *Expansión*.

<https://www.expansion.com/empresas/motor/2016/06/06/5755adf0e5fdeadb4c8b45d2.html>

INFOTRÀNSIT (2023, 12 enero), "¿La 'masculinidad dominante', tras las conductas de riesgo en la carretera?". <https://infotransit.blog.gencat.cat/2023/01/12/la-masculinidad-dominante-tras-las-conductas-de-riesgo-en-la-carretera/>

LI, Muyang, y LUO, Zhifan (2020), The 'bad women drivers' myth: the overrepresentation of female drivers and gender bias in China's media, *Information, Communication & Society*, 23:5, pp. 776-793. DOI: 10.1080/1369118X.2020.1713843

MAVITY, Nancy Barr (1927, April), "The Woman at the Wheel: Being the Automotive Experience of Nancy Barr Mavity", *Sunset Magazine*, pp. 30-31 y p. 62.

SCHULZ, Katrin, y KURSHITALSVILI, Nato (2018, 12 junio), "¿Las mujeres trabajan detrás del volante? No en todas partes ... aún", *Voces. Banco Mundial*. <https://blogs.worldbank.org/es/voices/mujeres-que-trabajan-detras-del-volante-no-en-todas-partes-aun>

WAYNE, Nancy L., y MILLER Gregory A. (2018), Impact of gender, organized athletics, and video gaming on driving skills in novice drivers, *PLoS One*, 13(1):e0190885. <https://journals.plos.org/plosone/article?id=10.1371/journal.pone.0190885>