la seguridad vial desde un enfoque de género

debates y desafíos

Presentación

El presente documento incluye materiales que en su totalidad fueron elaborados por un equipo predominantemente joven, femenino, e involucrado en la temática de la seguridad vial por su participación en la Asociación Civil Compromiso Vial por Úrsula y Carla de la ciudad de Rosario.

El artículo con el que comenzamos, aborda la problemática de la violencia vial como un malestar de la cultura, y plantea los primeros interrogantes sobre su relación con la cuestión de género.

Seguidamente incluimos un desarrollo in extenso en torno a la perspectiva de género. Nos interesa especialmente, develar las representaciones sociales vigentes sobre las mujeres y sobre lo femenino, entendiendo que es punto de partida de un proceso de empoderamiento, sin dudas ya abierto, pero aún insuficiente.

Se presenta también una aproximación en torno a la figura de Penélope Glamour, la cual nos permitió abordar la seguridad vial y el género en el espacio público. Es nuestra idea que pueda operar como disparador para dinámicas de trabajo en aulas y talleres, donde se pretenda reflexionar sobre ambos aspectos y continuar interpelándonos sobre la temática.

El núcleo central de esta publicación, lo constituye el informe estadístico que hemos realizado. Intentamos un acercamiento cuantitativo a la investigación sobre el espacio vial y el género, el cual no registra antecedentes en la ciudad. Aunque lo entendemos iniciático, y como comienzo de nuevas investigaciones, creemos que es un aporte importante en el diagnóstico del estado de situación y en revelar algunos “puntos críticos”.

En este sentido, la información que se pone a disposición puede ser utilizada para planificar y fundamentar intervenciones/ acciones orientadas a abordar dichos puntos críticos. Asimismo, los datos recabados exceden lo aquí publicado, y es nuestro compromiso continuar produciendo conocimiento y brindar la información disponible a quienes así lo requieran.

Posteriormente, incorporamos el relato del encuentro - taller sobre género y seguridad vial que desarrollamos en Rosario en el marco de este subproyecto. El mismo constituye un registro de una primera experiencia con docentes de una escuela de la ciudad, donde se trabajó en torno a su rol en la construcción y deconstrucción de modos de estar "entre nosotros" y "con otros".

Por último, se presenta un artículo en el que se sostiene que el género es un factor de riesgo significativo en el espacio vial. En este sentido, entendemos que dicho señalamiento, tiene como consecuencia directa repensar nuevas maneras de circular por la ciudad, y – especialmente- ocuparse de los jóvenes varones que son aquellos que tienen conductas más riesgosas, con serias implicancias en su propia vida y en la de los demás.

En definitiva, con estos textos en su diversidad y en conjunto, nos interesa plantear interrogantes, incorporar la perspectiva de género al abordaje de la seguridad vial y brindar herramientas para su problematización.

::Cecilia de Michele
Rosario, diciembre 2011

Indice

Presentación 2

Violencia Vial:
¿El nuevo malestar en la cultura? 5

De las diferencias al empoderamiento:
reflexiones en torno a la perspectiva de género 7

Un auto, una historia,
Penélope Glamour... 16

Informe Estadístico:
Seguridad Vial y Género en Rosario 19

Un encuentro, un taller, una experiencia 29

El factor género vs. el factor de riesgo 34

De qué hablamos? 38

Marco Institucional 39

Staff 40

Contacto 41

Violencia Vial:
¿El nuevo malestar en la cultura?

La necesidad de comenzar a estudiar la seguridad vial desde el enfoque de género surge del convencimiento que estas dos temáticas no se encuentran aisladas, inconexas o separadas, sino que están íntimamente relacionadas y entramadas. En consecuencia, con esta publicación tratamos de aproximarnos a esta problemática para poder, desde ese lugar, desnaturalizar algunas cuestiones y así implicarnos en ella.

Para comenzar, es preciso definir a la violencia vial como aquello que se origina en el no cumplimiento de las normas de tránsito, y tiene como efecto la puesta en riesgo de la vida propia y ajena.

El género, por su parte -y tal como se plantea en extensión en el artículo subsiguiente-, se relaciona con construcciones culturales y no biológicas. Son las representaciones, ideas, el imaginario social y colectivo que una sociedad determinada y en un tiempo dado, atribuyen al hombre y la mujer. No tiene que ver con características biológicas ya que de ese modo se tendería a naturalizar lo ya existente, por el contrario, está en relación con las construcciones identitarias en base a los roles que cada sexo asume en la sociedad.

¿Por qué, entonces, plantear la cuestión de lo vial desde una perspectiva de género? Creemos que el espacio vial resulta susceptible de someter a esta reflexión, por ser uno de los tantos que se encuentran masculinizados en nuestra sociedad. En este sentido, lo entendemos atravesado por el pleno ejercicio de una dominación - de la coacción de una fuerza sobre otra-, que hoy se plasma en este escenario como en distintos momentos de

El género se relaciona con construcciones culturales y no biológicas. Son las representaciones, ideas, el imaginario social y colectivo que una sociedad determinada y en un tiempo dado, atribuyen al hombre y la mujer.

la historia se manifestó en otros. Lo que sucede es que a este nuevo espacio, se le suma la cualidad –para nada menor- de ser un espacio público, por lo cual nos interpela a todos/as como ciudadanos/as y nos convoca e invita a la reflexión.

> El espacio vial es uno de los tantos que se encuentran masculinizados en nuestra sociedad, ya que se encuentra atravesado por el pleno ejercicio de una dominación - de la coacción de una fuerza sobre otra-, que se plasma en este escenario como en distintos momentos de la historia se manifestó en otros.

La dominación que el sexo masculino ha ejercido sobre la mujer se remonta a las épocas del patriarcado. Si bien este tipo de violencia simbólica fue siendo superada a partir del rol cada vez mas protagónico que la mujer fue desarrollando en la sociedad, aún quedan restos, secuelas. Actualmente, se refleja –por ejemplo- en las representaciones sociales que rodean a la mujer cuando se la figura al volante.

Lo primero que aparecen son los prejuicios acerca de que "la mujer no puede manejar" –como si los hombres poseyesen una aptitud o condición natural para hacerlo- o que "tendría que volver a la cocina de donde nunca debió haber salido".

Sin embargo, a partir de esta investigación que hemos realizado, pudimos rastrear que los hombres tienen conductas más riesgosas si consideramos las cinco grandes intervenciones que nos recomienda la OMS: velocidad, alcohol, uso de cinturones, cascos y visibilidad.

> Quienes más se exponen a sí mismos y a los demás a los riesgos son en su mayoría hombres, ya que infringen estas medidas de seguridad en mayor cantidad que las mujeres. Las mujeres tienen una inclinación a evitar el riesgo, y por ello manejan a menor velocidad, son menos temerarias y agresivas.

De este modo, si tenemos en cuenta que el uso de cinturón y el casco son los que más previenen los siniestros viales – mal llamados accidentes de tránsito-[1], podemos inferir que quienes más se exponen a sí mismos y a los demás a los riesgos, son en su mayoría hombres, ya que infringen estas medidas de seguridad en mayor cantidad que las mujeres (aún cuando se tiene en cuenta que son más los hombres que manejan).

Las mujeres tienen, por otra parte, una inclinación a evitar el riesgo, y por ello manejan a menor velocidad. Al ser más respetuosas de las velocidades máximas permitidas son menos temerarias y agresivas, y cometen menos infracciones. Por ende, son menos propensas a poner en riesgo su propia vida y la de los demás.

1 El término "siniestro vial" ha reemplazado al de "accidente de tránsito" luego de una larga lucha que han llevado adelante los familiares de víctimas viales que participan del Comité consultivo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV). Un accidente es todo aquello que no se puede prevenir; por el contrario, el 90% de los siniestros viales se deben a fallas humanas.

No tratamos aquí de hacer un estudio feminista acerca de esta problemática, ya que como plantea Élisabeth Badinter, "luchar contra el imperium masculino es una necesidad, pero la deconstrucción de la masculinidad en vistas al alineamiento bajo la feminidad tradicional es un error, si no una falta. Cambiar al hombre no es aniquilarlo. Uno es el otro a condición de que persistan Uno y Otro".[2]

Entendemos que la violencia vial es uno de los malestares de esta cultura posmoderna, la nuestra, y eso se ve reflejado en los altos índices de mortalidad y morbilidad que hacen que esta problemática sea considerada una pandemia.

Comenzar por identificar esta problemática como un malestar, y asumir nuestro compromiso con ella como ciudadanos –como hombres y mujeres-, hará posible modificar nuestras conductas –como automovilistas, ciclistas, motociclistas, peatones-, para mejorar nuestro espacio vial y lograr un real giro.

Se trata, en este sentido, de poder reconocer las diferencias para poder generar espacios de participación ciudadana equitativa entre los géneros, y así construir un espacio público más seguro para todos.

:: Ps. María Pía Lesgart
pialesgart@hotmail.com

2 Badinter, Élisabeth; "Hombres/Mujeres. Cómo salir del camino equivocado"; Fondo de cultura Económica de Argentina S.A.; 2003.

De las diferencias al empoderamiento.
Reflexiones en torno a la perspectiva de género

Pensar la diferencia en el ámbito político y cultural es un desafío filosófico, académico y fundamentalmente existencial. Este desafío nos convoca a hacernos la pregunta de cómo ver al otro y cómo interpretar su modo distinto de ser y estar.

Nos estamos refiriendo aquí a la posibilidad de cuestionar y redefinir los modos de representación social, y atreverse a modificar ciertos imaginarios sociales que parecieran ubicar a cada uno en su respectivo "pozo", en su sitio, en el sitio que no interpela y no busca más allá del espacio - territorio - que le fue asignado. Asumir este desafío nos permitirá inventar, desde potencias deseantes, formas cada vez más libres de amar, de trabajar, de estar y de pensar.

Ahora bien, veremos que este horizonte es muy ambicioso y que el otro, ocupa siempre, o casi siempre, el lugar de una alteridad que amenaza. Tal como sostiene Ana María Fernández, el "otro", siempre extranjería, diferencia, complemento, suplemento, es decir, "mujeres, homosexuales, clases, etnias, religiones, culturas y países no hegemónicos, han sido considerados, a lo largo de los siglos, como anomalía.

Nos estamos refiriendo aquí a la posibilidad de cuestionar y redefinir los modos de representación social, y atreverse a modificar ciertos imaginarios sociales que parecieran ubicar a cada uno en su respectivo "pozo", en su sitio, en el sitio que no interpela y no busca más allá del espacio - territorio - que le fue asignado.

Desde esta perspectiva la diferencia es pensada como algo negativo. En el mismo movimiento en que se distingue la diferencia, se instituye la desigualdad. No se trata de la mera diferencia,

sino de diferencias desigualadas."[1] Hablar de diferencias desigualadas supone pensar que **la construcción de una diferencia se produce dentro de dispositivos de poder, de género, de clase o de etnia.**

Nos interesa profundizar en este breve artículo sobre uno de los dispositivos de poder mencionados: el de género el cual, tal como sostiene Joan Scott, **es una manera primaria de significar las relaciones de poder**, es un campo primario en el cual, o a través del cual, se articula el poder. De este modo, el género parece haber sido una manera recurrente y persistente de expresar el poder en occidente.[2]

El género es una forma de señalar las **construcciones culturales**, la creación social de ideas sobre roles apropiados de la mujer y del hombre. Es una manera de referirse a los orígenes exclusivamente sociales de las identidades subjetivas del hombre y de la mujer. Así, desde este punto de vista, el género es una categoría social que se impone sobre un cuerpo sexuado. [3]

Las relaciones de género son relaciones hegemónicas, producto de luchas y de resistencias, de tensiones, violencia, ficciones y represiones.

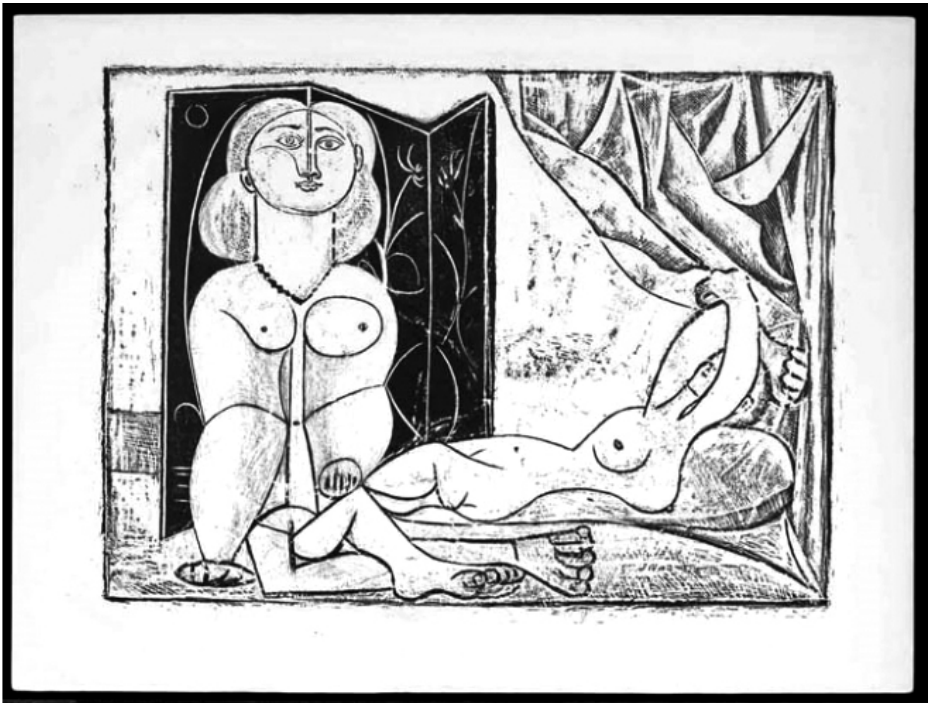
Esta perspectiva nos permite avanzar sobre nuestra idea de reflexionar en torno a aquel mandato social que pareciera asignar a cada sujeto un lugar determinado en la sociedad, un mandato que, incluso, no aparece como social sino como biológico.

Tomar la noción de género como una construcción cultural, y

1 Fernandez, Ana María, Desigualados, nota publicada en el diario Pagina 12, 24/12/2009, Bs. As., Argentina.

2 Joan Scott, El género una categoría útil para el análisis histórico, en De mujer a género. Teoría, interpretación y práctica feminista en las ciencias sociales, Centro Editor de America Latina, Bs. As., 1993. (p. 37)

3 Joan Scott, Ob. Cit. (p. 22)



no biológica, será nuestro punto de partida.

Dentro de la categoría de género podemos identificar cuatro elementos que la constituyen y sobre los cuales se producen diversas articulaciones. Nos referimos a los símbolos, los conceptos normativos, las instituciones sociales y la identidad subjetiva.

Los **conceptos normativos** son aquellos que definen las interpretaciones de los significados de los símbolos, que intentan limitar y contener sus posibilidades metafóricas. Estos conceptos se expresan en oposiciones binarias, afirmando categóricamente el significado de lo femenino y lo masculino.[4] Es así como la posición que se hace hegemónica es definida como la única posible.

De este modo, las jerarquías, los valores, las representaciones sociales, laborales y estéticas sobre el género son producto de un particular que logró, mediante un proceso histórico, volverse

4 Idem

hegemónico.[5] Es decir que toda jerarquía es producto de luchas de poder ancladas en contingencias históricas, no de disposiciones biológicas, como se intenta imponer en el caso de las relaciones de género.

Esto nos permite reconocer que las relaciones de género son relaciones hegemónicas, producto de luchas y de resistencias, de tensiones, violencia, ficciones y represiones.

Las **instituciones sociales**, es otro de los elementos señalados por Scott para el análisis en torno a la categoría de género. Este aspecto se refiere a la necesidad de disrumpir la noción de estaticidad de las relaciones genéricas, así como también señala la necesidad de descubrir la naturaleza del proceso represivo que condujo a la idea de una permanencia atemporal de las representaciones genéricas binarias.[6]

La importancia del género en este debate es fundamental, ya que el proceso de simbolización de la diferencia sexual se traduce en desigualdad de poder.

Por su parte, **los símbolos**, o el mundo de lo simbólico, hacen referencia a la construcción imaginaria de representaciones sociales ancladas en la historia. Para Marta Lamas, las representaciones sociales, son construcciones simbólicas que otorgan atribuciones a la conducta objetiva y subjetiva de las personas. Es así como el ámbito social, más que un territorio físico, es un espacio simbólico definido por la imaginación y determinante en la construcción de la autoimagen de cada persona. [7]

5 Nos referimos a la noción de relación hegemónica propuesta por E. Laclau. La cual es comprendida como "una relación mediante la cual un elemento particular asume la tarea imposible de representación universal". LACLAU, E., Deconstrucción, Pragmatismo y Hegemonía, Agora, Cuadernos de estudios Políticos, Nº6, Bs. As., 1997, pp. 79.

6 Scott, Joan, Ob. Cit., (p. 36)

7 Lamas, Marta, Cuerpo, diferencia sexual y género, México, Taurus, 2002, (p.101)

La importancia del género en este debate es fundamental, ya que el proceso de simbolización de la diferencia sexual se traduce en desigualdad de poder.

Es la diferencia sexual la que tiene cierta persistencia fundante, es la fuente de de nuestra imagen del mundo. El cuerpo es la primera evidencia incontrovertible de la diferencia humana.[8] De esta manera, las representaciones sociales sobre el género son de fundamental importancia porque tienen implicancias en el campo profesional, en el mercado de trabajo, en la educación, en la política.

> Será necesario transformar los relatos y retroceder en la historia, buscando rasgos de una cultura - de un hacer y de un estar, de un trabajar y de un crear- propios de las mujeres inscriptos en la historia silenciada.

Estamos haciendo referencia a los estereotipos de género que predominan acerca de las mujeres, sobre todo en relación a las ocupaciones y al empleo del tiempo libre. Dentro de estos estereotipos se suscita el reemplazo deliberado del espacio doméstico por el espacio privado - íntimo. A su vez estos estereotipos determinan que la mujer estará más abocada a tareas de cuidado o enseñanza, y más alejada a lugares de poder o de decisión institucional.

Las representaciones sociales sobre género son construcciones simbólicas que logran instalar atribuciones a la conducta de las mujeres.

Tales representaciones sociales no son a-históricas sino que son producto de un proceso socio – histórico, lo cual hace posible apelar a la posibilidad de creación e invención de la propia subjetividad y así como también de los múltiples dispositivos de la acción colectiva.

8 Idem.

En este sentido, sostenemos que la perspectiva de género implica una subversión del orden existente, ya que la misma intenta cuestionar las representaciones establecidas, privilegiando los procesos históricos por sobre los órdenes establecidos derivados de la biología. El potencial de esta perspectiva radica en que proporciona a las diferencias un estatuto positivo y cuestiona el objetivo de unanimidad y homogeneidad social. La diferencia es interpretada como condición de la posibilidad de ser, como parte constitutiva de toda identidad.

Finalmente diremos que, frente a un escenario social y político atravesado cada vez más por el multiculturalismo y por la necesidad de lograr pertenencias identitarias más fuertes, la perspectiva de género se encuentra ante dos grandes desafíos.

Por un lado deconstruir las representaciones sociales sobre las mujeres. Lo que implica apuntar a aquellos estereotipos de género que mencionamos anteriormente y que se plasman en forma de afirmaciones o negaciones, en términos de lo correcto o lo que escapa a los márgenes de lo "deseable femenino".

Esto supone desterrar las formas jerárquicas en las que se desenvuelven las relaciones de género, tanto en las estructuras de poder social y político, como también en las redes intergeneracionales. **Para lo que será necesario transformar los relatos y retroceder en la historia, buscando rasgos de una cultura - de un hacer y de un estar, de un trabajar y de un crear- propios de las mujeres inscriptos en la historia silenciada.**

Y, por otro lado, otro gran desafío es el del empoderamiento de las mujeres como agentes sociales, lo cual trasciende los límites de la ciudadanía clásica y apela a nuevas formas de ser ciudadan@s. Porque el género puja por ello y porque el mundo, los conjuntos sociales, necesitan de nuevas formas de sociabilidad y de mecanismos de poder que atiendan a los rasgos del multiculturalismo y del pluralismo.

Creemos profundamente que los recorridos realizados desde la perspectiva de género tendrán mucho que brindar en estos emprendimientos. El género tiene especial relevancia ya que, tal como Marta Lamas afirma, "la cultura marca a los seres humanos con el género y el género marca la percepción de todo lo demás: lo social, lo político, lo religioso, lo cotidiano". [9]

:: **María Florencia Bottazzi**
florenciabottazzi@hotmail.com

9 Lamas, Marta, Ob. Cit. (p.103).

Un auto, una historia, Penélope Glamour...

Muchos de los lectores recordarán la afamada serie televisiva de fines de la década del sesenta "Los autos locos", donde un grupo de coches de carrera compiten entre sí, intentando sus pilotos obtener el título de "El piloto más loco del mundo".

El coche número 5 llamado "Compact Pussycat" (gatito compacto) era conducido por la bella Penélope Glamour, representando este auto, el estereotipo femenino, al estar pintado de rosa y equipado con accesorios de belleza. Este personaje, con sus pestañas increíblemente largas, su cola de caballo rubia y su coqueto traje rosa combina ingenuidad e indefensión, valentía y desparpajo.

Penélope representa el prototipo tradicional de la "damisela en apuros" ya que, en situaciones de peligro, al grito de "Socorro, Socorro" los otros corredores, en especial Pedro Bello, un risueño personaje, acuden en su ayuda. Antes de comenzar cada carrera Penélope, haciendo honor a su nombre, lanza una ráfaga de perfume en su cuello y luego arranca su glamoroso vehículo.

> En el imaginario social aparece fuertemente arraigada aquella visión que sostiene el despliegue del hombre en el espacio público como un espacio propio de él; y el repliegue de la mujer sobre el espacio privado, vinculado a lo doméstico, como un espacio propio de ella.

Este entrañable personaje nos invita a reflexionar acerca de cómo fue ganando su lugar la mujer dentro del espacio vial, hasta entonces monopolizado por el género masculino. Toda una revolución, si pensamos que en la década del 60 las mujeres al volante seguían siendo meras excepciones.

Si nos permitimos hacer un poco de historia, en Argentina en la década mencionada, llegaron al país desde Suecia dos corredoras llamadas Ewy Rosqvist y Úrsula Wirth para participar del Premio Estándar de Automovilismo. Era la primera vez que muje-

res participaban del gran premio, marcando un hito en la historia del automovilismo. Tuvieron un gran desempeño, alcanzando los puestos más altos en las competencias. Esto dio un fuerte empuje para que las mujeres argentinas se lanzaran masivamente a manejar. Estas corredoras representaron el estilo de mujer que incursionaba en terreno masculino, conservando fuertemente su cuidado por los detalles femeninos al estilo Penélope Glamour en la ficción.

Si reflexionamos acerca de la sociedad de hoy, el interrogante que se nos plantea es si realmente existe una equidad de género cuando hablamos del espacio vial. No hay que dejar de lado que este espacio es compartido por todos los que se desplazan por la ciudad, tanto peatones, como conductores de vehículos particulares, bicicletas, motos, colectivos, taxis. Desde nuestra posición creemos que si bien se ha avanzado bastante en la cuestión, el espacio vial, en lo que respecta a la conducción particularmente y al rol de conducir, sigue estando altamente masculinizado.

Consideramos que se reedita, de este modo, la división tradicional entre espacio público y espacio privado. En el imaginario social aparece fuertemente arraigada aquella visión que sostiene el despliegue del hombre en el espacio público como un espacio propio de él; y el repliegue de la mujer sobre el espacio privado, vinculado a lo doméstico, como un espacio propio de ella. A esto

se le agrega una variable fundamental que entra en juego, y es que en este espacio vial público dominado por el género masculino, muchos hombres demuestran y confirman su virilidad. Es importante considerar además, que el género masculino ocupa la mayoría de los puestos de trabajo vinculados con el conducir, aquellos que manejan taxis, remises, camiones, inclusive los corredores de autos. De esto se desprende la idea de que aún hoy hay terrenos donde las mujeres todavía no logran instalarse completamente.

Otra de las cuestiones que se desprenden de la historia de Penélope es permitirnos reflexionar acerca de la mirada del género masculino hacia la mujer. ¿Es Penélope el prototipo del género femenino al volante? ¿Cómo influye la mirada del hombre en la construcción de este modelo? ¿Y cómo influye la mirada de las propias mujeres? Si nos guiamos por los dichos de algunos hombres o inclusive de algunas mujeres, un tanto machistas, "Cuando tienen el semáforo en rojo, para lo único que usan ese espejito es para pintarse los labios, son un desastre" podemos pensar que es así.

Sin embargo, consideramos que es necesario cuestionar estas representaciones sociales que operan como construcciones simbólicas atribuyendo ciertas conductas a las mujeres. En este sentido, retomo las palabras de Ana Falú[1] quien manifiesta: "No tiene sexo el conducir, lo que se ha "sexuado" son algunas concepciones sociales, que estereotipan este tipo de cuestiones, esto es lo que necesitamos de-construir". [2]

:: Ps. Corina Mattía
corinamattia@hotmail.com

1 Directora Regional Brasil y el Cono Sur del Fondo de Naciones Unidas para las Mujeres –UNIFEM.

2 Extraído del artículo: "Inseguridad Vial en la Argentina: Las mujeres se dejan llevar". Autora: Santoro, Sonia. Editorial: Centro de Competencia en Comunicación para América Latina. Bogotá. Año 2009.

Informe Estadístico: Seguridad Vial y Género en Rosario

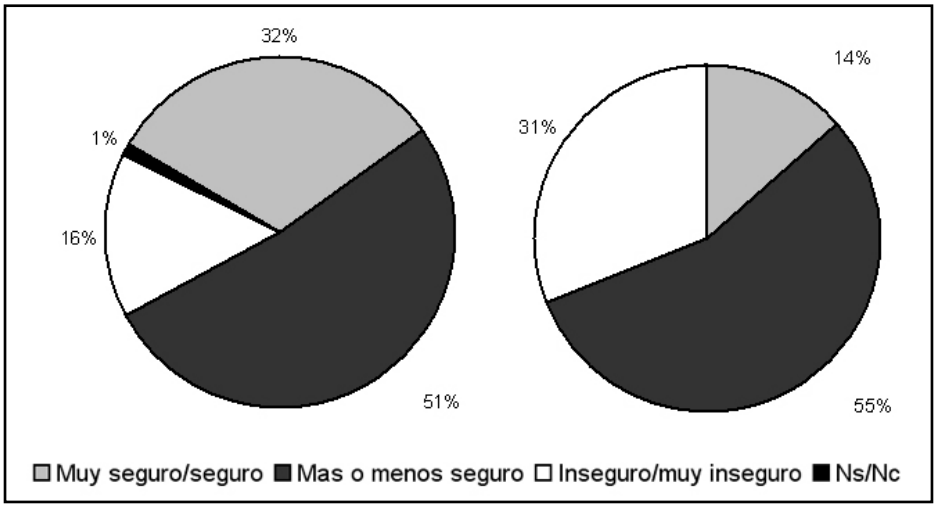
Para conocer las percepciones, actitudes y conocimiento sobre el espacio vial de las y los ciudadanos de Rosario desde un enfoque de género, se realizó una investigación de tipo cuantitativa. El presente documento recoge la información más importante, y pretende ser un precedente de nuevas y más profundas indagaciones.

Seguridad Vial Urbana

Más de la mitad de la población relevada, tanto hombres como mujeres, asume sentirse más o menos segura cuando se desplaza por la ciudad.

A la vez, si se observa con detenimiento, se encuentra que las mujeres que se sienten inseguras o muy inseguras duplican a los hombres. Mientras que los varones que se sienten seguros o muy seguros al transitar las calles son más del doble que las mujeres. De aquí que podamos sostener, que son ellas quienes sienten al espacio vial como más riesgoso.

Sensación de seguridad vial según sexo (en porcentaje)



La encuesta incluyó diecinueve preguntas.
Se aplicó durante la semana del 21 al 25 de noviembre de 2011 en lugares estratégicos de la ciudad tales como:

- Plaza Sarmiento (zona centro)
- Una escuela de nivel secundario (zona centro)
- Una EEMPA (zona oeste)
- Tribunales Provinciales (zona centro)
- Ciudad Universitaria Rosario (zona sur)
- Dirección de Juventudes Municipalidad de Rosario (zona centro).

Se realizaron 200 encuestas, mediante un muestreo por cuotas según criterios de sexo y edad del Censo 2010

En relación a los medios de transporte utilizados por los encuestados, casi el 80% manifestó utilizar el servicio de colectivo urbano, y poco más del 60% sostuvo que también se moviliza en automóvil particular.

En este sentido, cabe destacar que los resultados demuestran que la mayoría de las personas no transitan por la ciudad en un único medio de transporte, lo cual afirma la idea que en el espacio vial no hay roles fijos, vale decir: algunas veces somos usuarios del transporte público, otras peatones y en otras ocasiones somos conductores de nuestro propio vehículo.

En general, no existen diferencias significativas entre los medios de transporte utilizados por hombres y mujeres. La excepción la presentan los motociclistas, que son en un 80% del sexo masculino.

Porcentaje de encuestados
que utilizan los distintos medios de transporte

	Porcentaje
Colectivo urbano	78,9
A pie	75,9
Taxi / Remis	69,4
Automóvil particular	62,3
Colectivo interurbano	28,1
Bicicleta	27,6
Moto	15,6
Otro	7,5

Ahora bien, cuando indagamos entre los usuarios de los distintos medios de locomoción si se sienten seguros en ellos, **es en el automóvil particular donde las personas se sienten más seguras** (más del 87%), lo cual explica que entre todos los encuestados más del 40% lo señale como el predilecto.

Luego del automóvil particular, en el orden de preferencias de los ciudadanos, figura circular a pie y en colectivo urbano (cerca de un 13% cada uno), mientras que andar en taxi/remis y en bicicleta cuentan con un aproximadamente un 11% de ciudadanos que los elegirían para movilizarse.

La preferencia por un medio de transporte determinado, no supone necesariamente su utilización, ya que limitaciones económicos y condicionamientos como las distancias que debamos recorrer, requieren que a veces nos movamos en un medio de locomoción distinto al preferido.

En efecto, si contrastamos los datos entre medio de transporte

Las siete preguntas que nos permitieron testear el nivel de conocimientos son

- Mano en la que tienen prioridad los rodados (moto, auto, bicicleta, camión, colectivo)
- ¿Cuantos pasajeros pueden viajar en una moto?
- ¿Cuáles de los pasajeros de una moto tienen obligación de llevar casco puesto?
- ¿Cuál es la velocidad permitida para la circulación de vehículos en las avenidas?
- ¿Cuál es la velocidad permitida para la circulación de vehículos en las calles?
- ¿Cuál es el nivel seguro de alcohol en sangre para un conductor?
- ¿La misma cantidad de alcohol ingerido nos afecta a todos por igual?

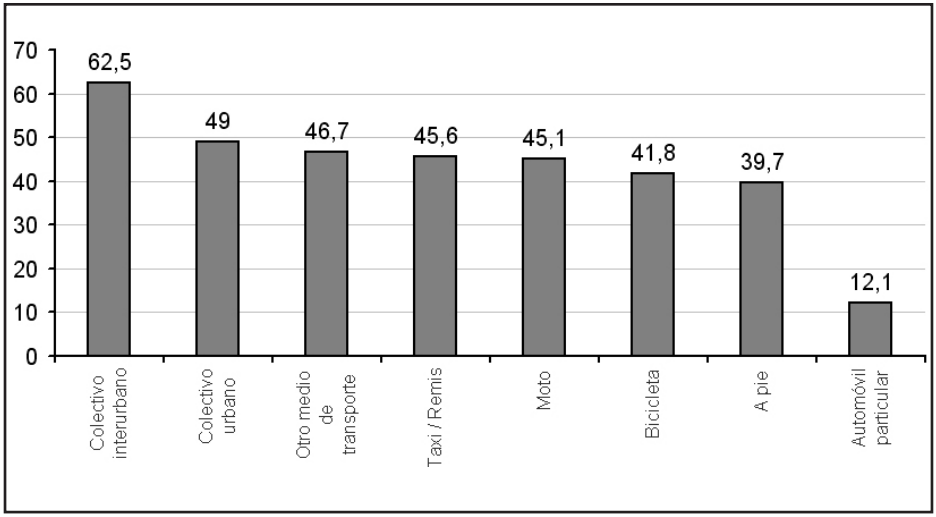
utilizado y medio de transporte preferido, encontramos son más aquellos que efectivamente se movilizan en auto, que quienes lo prefieren utilizar.

Este aspecto, demuestra que la posesión del automóvil particular continúa siendo un deseo extendido entre nosotros, pero que entre quienes se movilizan en automóvil, éste no resulta del todo satisfactorio.

De la misma manera, es mayor la cantidad de usuarios de motos que aquellos que lo prefieren como medio de movilidad, lo cual demuestra que muchos de los motociclistas optarían por otro tipo de vehículo.

Si observamos cómo se sienten los usuarios en cada medio transporte, encontramos que en el que mayor cantidad de ciudadanos se sienten inseguros es el colectivo interurbano (62,5%).

Usuarios de los diferentes medios de transporte
que no se sienten seguros al desplazarse (en porcentaje



Dentro de los usuarios de transporte urbano de pasajeros, son los estudiantes universitarios y secundarios quienes más los utilizan, con cerca de un 37% cada uno de estos grupos.

De la totalidad de los ciudadanos encuestados, el 71,5% considera que la tarifa de transporte urbano de pasajeros es accesible para los miembros de su familia. Asimismo, si tenemos en cuenta los usuarios que efectivamente utilizan este servicio, esta consideración alcanza el 68, 8%.

Conocimientos teóricos viales

Para conocer el nivel de conocimientos viales de los ciudadanos, la encuesta incluyó un conjunto básico de preguntas - test. En los resultados se observa que en total hubo un 78,1% de respuestas correctas, contra sólo 21,9% de respuestas incorrectas. Esto permite afirmar que, **en general, el nivel de conocimientos de la ciudadanía es aceptable.**

La respuesta que presentó menos margen de error fue la referida a la obligación de utilizar casco en todos los pasajeros de una moto (94% correctas).

Por otra parte, la pregunta que alcanzó el menor porcentaje de respuestas correctas fue la referida a si la misma cantidad de alcohol ingerida nos afecta a todos por igual, con cerca de un 40% de errores, lo cual advierte sobre la necesidad de educar y comunicar en relación al consumo de alcohol y sus efectos.

En cuanto a la relación entre conocimiento teórico vial y género, se observó que el 14,5% de las mujeres presentaron un nivel muy alto de conocimiento (totalidad de respuestas correctas), mientras que los hombres sólo un 8,2% supo contestar bien todas las preguntas.

En general, el nivel de conocimientos teóricos es adecuado, pero mientras la mayoría de los hombres tuvieron cinco o cuatro respuestas correctas, la mayoría de las mujeres tuvieron seis o siete respuestas correctas.

Esto permite afirmar que, entre las mujeres, el nivel de conocimiento teórico vial es superior.

Nivel de conocimientos teóricos viales

		Femenino	Masculino
Nivel de conocimiento	**Cantidad de respuestas correctas**	**%**	**%**
Alto	7 ó 6	47,6	42,3
Bueno	5 ó 4	44,7	47,4
Bajo	3 ó 2	7,8	9,3
Nulo	1 ó 0	0,0	1,0

- Menos de la mitad de los hombres encuestados asumieron usar el cinturón de seguridad siempre (45% sobre el total de varones)
- La mayoría de las mujeres relevadas, dijeron usarlo solo en asientos delanteros o cuando viajan por ruta (60% sobre el total de mujeres)
- Más del 65% de quienes no usan nunca el cinturón de seguridad, son hombres

Comportamientos viales

El 58% de los encuestados afirma cruzar la calle cuando no pasan vehículos, mientras que solo el 41% alude hacerlo sólo cuando el semáforo se lo indica. Aunque no se registran diferencias significativas entre los sexos en este sentido, la mayoría de quienes sostienen que respetan la señal de paso siendo peatones son mujeres (56%).

Considerando las conductas de autocuidado, se indagó sobre el uso del cinturón y sobre la actitud al bajar del transporte público. En este sentido, se recabó la siguiente información: del total de los ciudadanos encuestados, más del 50% de ellos, al descender del transporte urbano de pasajeros sube a la acera y busca la senda peatonal para cruzar la calle. Al igual que en la categoría anteriormente mencionada, las diferencias según sexo no resultan llamativas, aunque **la tendencia a respetar las normas de tránsito sigue siendo mayor en las mujeres.**

En lo que respecta al uso del cinturón de seguridad, el 38% de la población relevada dijo usarlo siempre, y solo un 7,5% asumió no usarlo nunca.

Respuestas a la pregunta
"¿Usás el cinturón de seguridad?" (en %)

	Porcentaje
Sí, siempre	38
Sí, pero solo en asientos delanteros	39
Sí, pero sólo en viajes por ruta	15,5
No uso nunca	7,5

En lo que atañe al uso del celular, el 82,5% de las mujeres encuestadas consideran peligroso viajar con alguien que lo utiliza mientras conduce un vehículo, mientras que entre los varones el 72,1% de los encuestados respondió de este modo.

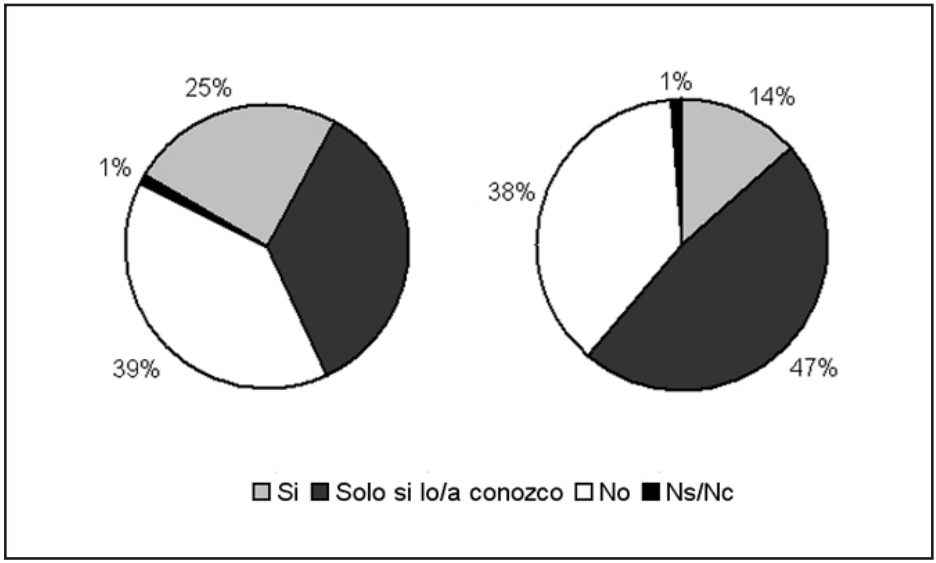
Entre quienes no consideran peligroso movilizarse en un auto en el que el conductor habla por celular, más del 75% son hombres.

Un 16% de la población relevada, considera peligroso el uso del celular según quien sea el conductor, existiendo un peso relativamente similar entre ambos sexos (aunque son levemente mayoritarios los hombres). Esta idea de hacer depender la peligrosidad en el sujeto más que en la conducta, esconde el supuesto de que hay quienes pueden conducir mientras usan el celular y hay quienes no pueden hacerlo, **velando la realidad comprobada de que lo riesgoso es la conducta**, y no factores como el sexo, la edad, o el grado de responsabilidad o irresponsabilidad que podemos atribuir a la persona.

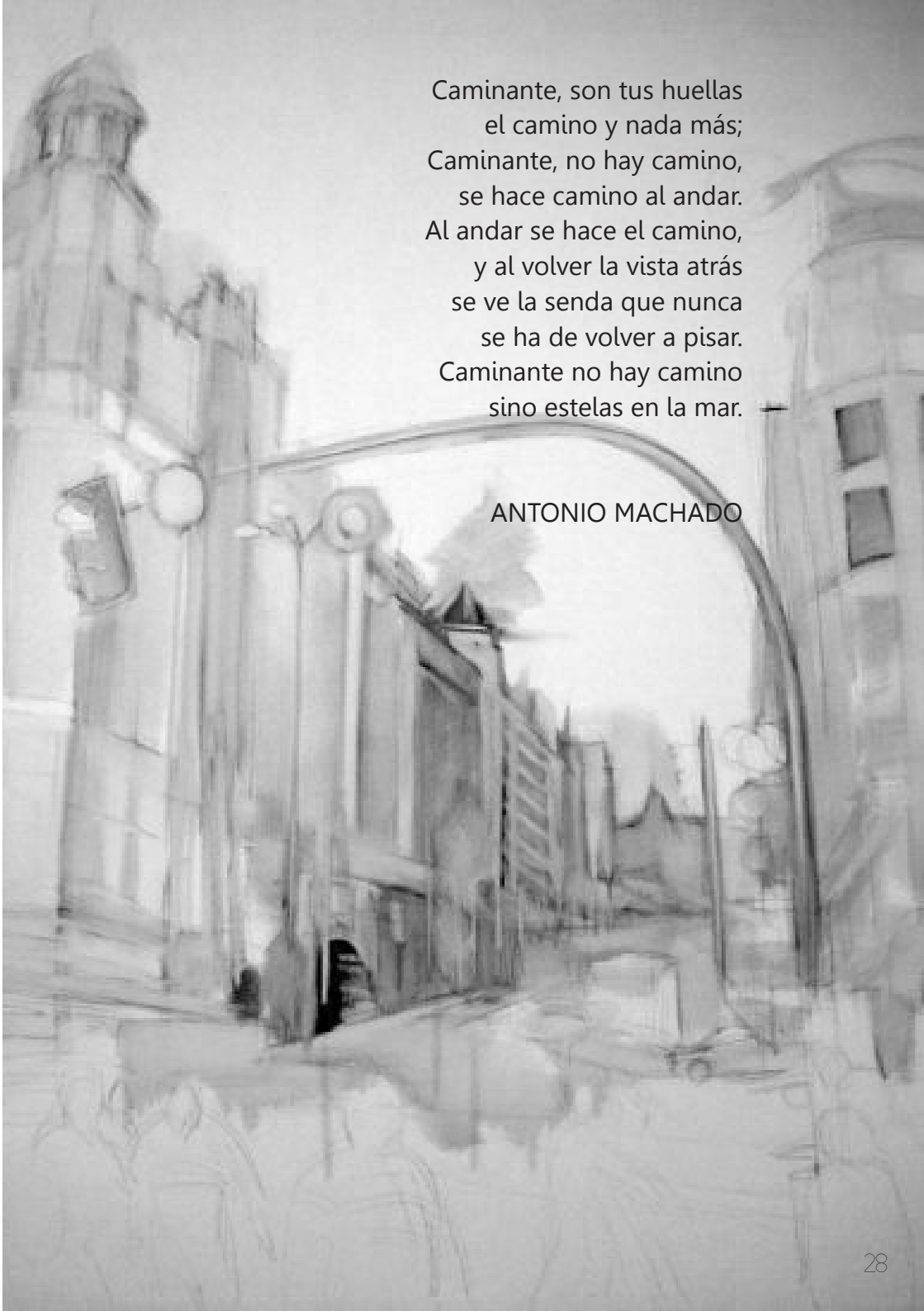
En este sentido, respecto a las conductas que tienen que ver con el uso de alcohol al conducir, se les preguntó a los encuestados si aceptarían que una persona que bebe habitualmente, habiendo ingerido una botella de cerveza, los lleve a su casa. Del total de los encuestados, la respuesta que mayor porcentaje obtuvo (41,5%) fue la de aceptar la propuesta solo si se trataba de una persona conocida.

En relación a los géneros, los porcentajes de mujeres y hombres que no aceptarían la propuesta son similares. La diferencia radica en que la respuesta más mencionada (más del 45%) entre las mujeres no fue el "no", sino el "solo si lo conozco". Por otra parte, si consideramos aquellas personas que respondieron afirmativamente sin tener en cuenta si conocían o no a quien manejaba, el porcentaje de los hombres que dijo que aceptaría la propuesta fue de cerca del 25%, contra poco más del 13% de las mujeres que también lo harían.

¿Aceptarías que una persona que bebe habitualmente, habiendo ingerido una botella de cerveza, te lleve a tu casa?



Respecto del conocimiento teórico vial sobre el nivel seguro de alcohol en sangre, se observó que del total de los encuestados el porcentaje de respuestas correctas fue de más de un 70%. No obstante entre ellos, solo menos del 40% no subiría a un vehiculo cuyo conductor bebió, poco más del 15% subiría de cualquier modo, y más del 45% de los encuestados subiría solo si conoce al conductor, aunque el mismo haya ingerido alcohol.



Caminante, son tus huellas
el camino y nada más;
Caminante, no hay camino,
se hace camino al andar.
Al andar se hace el camino,
y al volver la vista atrás
se ve la senda que nunca
se ha de volver a pisar.
Caminante no hay camino
sino estelas en la mar.

ANTONIO MACHADO

Un encuentro, un taller, una experiencia

Un encuentro

Realizamos el primer encuentro - taller sobre género y seguridad vial con docentes / formadores de la Escuela de Enseñanza Media Nº 1318 "de la comunidad Eva Perón".

Dicha institución se encuentra ubicada en los márgenes de la ciudad, en un barrio relativamente nuevo (la escuela tiene cerca de quince años en el lugar) surgido de los planes de políticas de urbanización de la Municipalidad de Rosario.

- Dónde? Escuela de Enseñanza Media Nº 1318 "De la comunidad Eva Perón", Rosario, Santa Fe
- Cuándo? viernes 2 de diciembre, 2011.
- Quiénes? 40 docentes

La convocatoria se realizó a través de volantes y afiches. Asimismo se acercó una invitación general en una plenaria docente en donde la Asociación presentó su propuesta de taller.

Participaron del taller docentes entre 28 y 50 años de edad, mayoritariamente mujeres, que en general, asisten a su lugar de trabajo en autos propios o remises, y en menor medida, en colectivos u otros medios de transporte.

Los participantes del taller trabajan diariamente con una población escolar numerosa, proveniente de hogares pobres en donde muchos de los alumnos conviven y están expuestos a situaciones sociales difíciles, principalmente aquellas referidas al trabajo infantil y el maltrato o la violencia doméstica y de género. En su mayoría, las familias de los niñas y niñas que asisten a la escuela, son obreros de la construcción, trabajadores de fábricas,

Preguntas que dispararon el plenario

- ¿Quiénes ocupan el espacio vial?
- ¿Tod@s disponemos de las mismas posibilidades para ocupar el espacio vial?
- ¿Qué sucede con el espacio público y el espacio privado en relación al género?
- ¿Nos comportamos de la misma manera hombres y mujeres?
- La violencia vial fue tomando relevancia en los últimos años, ya sea desde el debate político como así también desde la cuestión legislativa, ¿por qué creemos que esto es así?
- ¿Por qué decidimos hablar de siniestro y no de accidentes?

cartoneros, cuentapropistas o desocupados. Esta realidad compleja emergió en el espacio de taller, ocupando un lugar preponderante en las discusiones colectivas y en los posicionamientos de los docentes.

Un taller

La metodología de trabajo propuesta estuvo atravesada por una lógica participativa, donde intentamos partir de las experiencias para luego poder compartir algunas nociones significativas en torno a: educación vial, género, prevención, y, sobre todo, cómo influye la cuestión del género en la espacio vial.

Comenzamos con una breve presentación del proyecto y de la Asociación Civil Compromiso Vial, así como de los contenidos del taller y de los participantes. Luego, trabajamos en pequeños grupos a partir de interrogantes: ¿qué medios de transporte utilizamos habitualmente?, ¿cómo aprendimos a manejarnos en el espacio vial?, ¿cómo se puede describir la relación entre el

hombre y la mujer en el comportamiento vial?. Seguidamente, elegimos algunas frases que escuchamos habitualmente en la vía pública cuando se produce algún incidente y compartimos en un plenario lo desarrollado en los grupos.

Luego de un refrigerio con jugos y facturas, realizamos una presentación teórica sobre la perspectiva de género. Asimismo, y siempre desde este enfoque, se trabajó sobre los conceptos de compromiso social, transmisión, educación, escolaridad, capital cultural, representaciones sociales, derechos y obligaciones, cuidado y protección del "otro".

Una vez desarrollado el acercamiento teórico, reflexionamos en torno al lugar de la escuela en la educación vial y a la relevancia del rol de los docentes. En este sentido, las reflexiones que surgieron se relacionaron con al aporte que puede realizar la escuela como institución socializadora, haciendo referencia al grado de responsabilidad como adultos, pero también como agentes representantes del Estado (ya que pertenecen a una escuela pública). La mirada se enfocó sobre las prácticas escolares que refuerzan las diferencias entre los géneros, sobreponiendo la valoración del varón sobre la mujer.

Discutimos, entonces, sobre qué hace la escuela como trasmisora - no sólo de conocimientos, sino también de valores y costumbres-, y cómo a veces el discurso adulto y docente reproduce las desigualdades en relación al género y al espacio público.

Una experiencia

Partiendo del principio básico de la escuela como alfabetizadora en letras y números, pero -sobre todo- como trasmisora de herencias sociales que hacen a la vida colectiva, creemos que los objetivos del taller fueron alcanzados. Los docentes pudieron problematizar la responsabilidad que les cabe como adultos y socializadores, vinculando su labor con la construcción y deconstrucción de modos de estar "entre nosotros" y "con otros".

Entre las conclusiones de los participantes del taller se señaló la necesidad de poder abordar el tema género en las clases áulicas. Se reconoció que los prejuicios están presentes habitualmente entre nosotros, y que el espacio vial es un espacio muchas veces violento y discriminador.

La experiencia fue muy positiva y, en consecuencia, se pensó en organizar un próximo encuentro para trabajar con otras instituciones las problemáticas de género y seguridad vial. A la vez que se reflexionó sobre la necesidad de promover un espacio desde el cual se puedan tratar estos contenidos de manera transversal en las planificaciones curriculares.

El factor género vs. el factor de riesgo

Cómo pensar la seguridad vial desde un enfoque de género? A partir de esta pregunta nos planteamos diferentes ejes desde los cuales ir construyendo una respuesta fundamentada que nos permita desarraigar algunos de los prejuicios que sólo asientan en el sentido común – que, como bien dice el refrán, es el menos común de los sentidos-. De este modo, nos resulta interesante abordar la percepción del riesgo vial desde una visión de género.

En lo relativo a la conducción, podemos empezar señalando que el acto de conducir no es puramente individual, sino que afecta a terceros. No se trata simplemente de aprender ciertas técnicas de conducción, o memorizar las señales de tránsito, sino de entender las consecuencias de todo tipo que implica el manejo de un vehículo.[1]

> El factor de género es un factor de riesgo significativo en lo que respecta a seguridad vial, entonces ¿cómo construir nuevas maneras de andar por el espacio público?

Un riesgo es cualquier situación o cosa plausible de provocarnos daño. Estudios realizados por la OMS indican que, a nivel mundial, los siniestros viales son la principal causa de muerte en el grupo de 10 a 24 años. Cada año mueren unos 400.000 jóvenes menores de 25 años en las carreteras de todo el mundo: un promedio de 1049 al día. La mayoría de esas muertes se producen en países de ingresos bajos y medianos, y entre los usuarios más vulnerables de la red vial se encuentran los peatones, los ciclis-

1 Ruestes, Xavier: "Estudio de la problemática de los jóvenes y la seguridad vial". Primer Congrés Internacional JOVENTUT I SOCIETAT. Joventud I risc. uncs relacions ineludibles? Girona, 18-20 de juny de 2009. Disponible en http://www.udg.edu/Portals/3/JoventutSocietat/pdfs/seminari_7.pdf

tas, los motociclistas y los usuarios del transporte público.[2]

Vemos de esta manera que la seguridad vial está íntimamente relacionada con los factores de riesgo. Estos pueden ser evitables (velocidad muy elevada, consumo de alcohol) o inevitables (por ejemplo los debidos a factores ambientales).

Las estadísticas también demuestran que la principal causa de los siniestros se debe al factor humano (90%), y no, como se suele pensar muchas veces, al mal estado de las calles o carreteras, o problemas técnicos del vehículo. Este tipo de variables, tienen un peso menor en comparación con el factor humano. En consecuencia, nos encontramos con que 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, distracciones (uso del celular). **Todos ellos evitables.**

La seguridad vial está íntimamente relacionada con los factores de riesgo. Estos pueden ser evitables (velocidad muy elevada, consumo de alcohol) o inevitables (por ejemplo los debidos a factores ambientales)

Por otra parte, es evidente la estrecha relación entre seguridad vial y jóvenes, es decir la influencia del factor edad, ya que los mismos al encontrarse en un período de "maduración" - tanto física como emocional- adoptan con gran frecuencia conductas de riesgo. Principalmente éstas se originan en la búsqueda de nuevas sensaciones, la transgresión de la norma y la presencia de ciertos valores que imperan en los modelos sociales actuales, en los que se promueve la idea de vivir el instante, de una forma muy intensa y sin temerle a nada. Esta situación resulta más alarmante si consideramos que el consumo de sustancias psicoactivas (alcohol, drogas, etc.) es muy frecuente hoy en día.

2 OMS ¿Por qué hay tantos jóvenes implicados en accidentes de tránsito? Preguntas y respuestas en línea, 12 de noviembre de 2009. Disponible en http://www.who.int/features/qa/59/es/index.html

Todo esto implica que los jóvenes no midan las consecuencias de la mayoría de sus actos, rigiéndose por la filosofía del "no pasa nada".

Y es aquí que llegamos al punto que nos interesa: **hay otro factor a considerar y es el género.** Los jóvenes varones sufren más siniestros mortales que las mujeres. Incluso si se tiene en cuenta el hecho de que conducen más que éstas, tienen una probabilidad tres veces mayor que las mujeres de morir o sufrir traumatismos en rutas o calles.

Diversas investigaciones ponen de manifiesto que los hombres tienen una mayor tendencia a asumir riesgos y buscar nuevas sensaciones, lo que los lleva a menudo a incurrir en comportamientos antirreglamentarios como superar los límites de velocidad, conducir en forma temeraria o no llevar abrochado el cinturón de seguridad. A veces, sobreestiman sus capacidades de conducción y son más susceptibles a la influencia de los amigos.[3]

De hecho, en la encuesta que realizamos durante el mes de noviembre de 2011 en la ciudad de Rosario (incluida en esta publicación), observamos que, en cuanto a ciertas actitudes en el

3 Ídem nota N°1.

espacio vial, mientras el 24% de los hombres encuestados respondieron que aceptarían que los lleve en auto una persona luego de haber bebido una botella de cerveza, sólo el 13% de las mujeres (casi la mitad) respondió afirmativamente. Asimismo al bajar de un colectivo, el 52% de las mujeres encuestadas suben a la acera y cruzan por la senda peatonal, contra un 46% de hombres que adoptan este comportamiento. Respecto del uso del celular, el 85% de las mujeres encuestadas lo consideran peligroso, mientras que el porcentaje respecto de los hombres es 72%.

¿Es entonces posible sostener que las mujeres al volante son peligrosas? ¿Con qué fundamentos? ¿Qué podemos hacer frente a esto? Los datos expuestos nos confirman que **el factor de género es un factor de riesgo** significativo en lo que respecta a seguridad vial, entonces ¿cómo construir nuevas maneras de andar por el espacio público? Reflexionar sobre las construcciones culturales de la masculinidad, así como cuestionar los prejuicios hacia las mujeres (derivados de los roles asignados socialmente y su histórica exclusión del espacio vial), parecen un buen punto de partida para comenzar a develar un espacio vial masculinizado.

:: Gala Gallo
gala77@hotmail.com

De qué hablamos?

Marco Institucional

El subproyecto "Por una pedagogía vial con igualdad social y de género" es ejecutado por la Fundación Mujeres en Igualdad (MEI) en forma conjunta con Madres del Dolor y la Asociación Civil Compromiso Vial por Ursula Notz y Carla Alfaro, y se enmarca en el Proyecto de Seguridad Vial de la Agencia Nacional de Seguridad Vial financiado por el Banco Mundial.

En este contexto surge esta publicación, la cual registra los resultados de una primera aproximación a la cuestión de la seguridad vial desde un enfoque de género.

Desde la Asociación Civil Compromiso Vial por Ursula Notz y Carla Alfaro creemos que la seguridad vial es una responsabilidad colectiva. A través de este documento intentamos, humildemente, plantear algunas ideas para que puedan ser problematizadas por decisores políticos, docentes, organizaciones comunitarias, trabajadores de los medios de comunicación y la ciudadanía en general.

Todos somos transeúntes de nuestra ciudad, y nadie está exento de la cuestión de género, por lo cual se trata de preguntarnos por nuestras conductas, develar estereotipos e interrogarnos a nosotros mismos. Sólo así lograremos un espacio vial más seguro y una sociedad más equitativa.

La "Asociación Civil Compromiso Vial por Úrsula y Carla" está integrada por un grupo de personas que luchan para que la movilidad urbana y en las rutas, no sea solo un camino de ida. En el año 2005 un siniestro vial se llevó la vida de Úrsula Notz y dejó con secuelas gravísimas a Carla Alfaro. A partir de ese momento se trabaja por cambiar la situación vial y que este caso sirva de ejemplo para que cada vez menos personas tengan que transitar este terrible sentimiento.

Staff

Mónica Gangemi
Dirección Ejecutiva
monicagangemi@hotmail.com

Cecilia de Michele
Coordinación General
cdemichele@hotmail.com

Equipo de proyecto

Ma. Florencia Bottazzi
Gala Gallo
Ma. Pia Lesgart
Corina Mattía
Stella Rojas

Sebastián N. Ortega
Procesamiento de datos

Melina Perren
Diseño
meliperren@gmail.com

Vanesa Haberkorn
Administración y Secretaría

Agradecemos especialmente
a Facundo Villegas por su colaboración

Contacto

www.compromisovial.org.ar

info@compromisovial.org.ar

/compromisovial

156 441 763

COMPROMISO VIAL POR
ursulanotz
carlaalfaro
asociación civil

El subproyecto “Por una pedagogía vial con igualdad social y de género” es ejecutado por la Fundación Mujeres en Igualdad (MEI) en forma conjunta con Madres del Dolor y la Asociación Civil Compromiso Vial por Ursula Notz y Carla Alfaro, y se enmarca en el Proyecto de Seguridad Vial de la Agencia Nacional de Seguridad Vial financiado por el Banco Mundial.

En este contexto surge esta publicación, la cual registra los resultados de una primera aproximación a la cuestión de la seguridad vial desde un enfoque de género.

Este documento incluye materiales que en su totalidad fueron elaborados por un equipo predominantemente joven, femenino, e involucrado en la temática de la seguridad vial por su participación en la Asociación Civil Compromiso Vial por Úrsula y Carla de la ciudad de Rosario.

COMPROMISO VIAL POR ursula notz carla alfaro asociación civil

m.e.i. fundación mujeres en igualdad

Agencia Nacional de Seguridad Vial
Ministerio del Interior

Banco Mundial