

# Machismo ao volante

## Ademais do carné por puntos, hai outras formas de evitar os accidentes de tráfico

Pilar López Díez

Rebelión

### Unha análise sobre as condutas dos automobilistas, desde unha perspectiva de xénero

A información do xornal é importante porque, a tres columnas, vai no centro da páxina, aínda que sexa par, acompañada dunha foto, tamén a tres columnas. O titular é moi emotivo: "Os tristes aniversarios de Alina" e capta inmediatamente a atención, o subtítulo explícanos porqué: "Unha das falecidas no accidente da M-607 de Madrid cumpría 27 anos o día do sinistro"; o día de Ano Novo, ademais.

É unha noticia de interese humano que desenvolve a simple noticia do día anterior na que se informaba de que un coche, conducido por un mozo romanés que parece que quixo cambiar o sentido da marcha, produciu unha colisión cun Mercedes que se incorporaba á vía e, como consecuencia, tres acodes perderon a vida. A fatalidade do accidente deixa claramente ao descuberto que o condutor fixo unha manobra indebida e prohibida que causou non só a súa morte, senón tamén a da muller que lle acompañaba, a súa esposa, e a dunha filla da muller, de catro anos. Ao día seguinte o pai e un do tres irmáns da muller declaraban: "Non sabemos que pasou. Adelin (o condutor, de 20 anos) era moi novo, tiña moi pouca experiencia co coche..."

Esta noticia é similar a outras moitas nas que un home causa un accidente que supón a morte da muller que lle acompaña no coche e ás veces, doutros familiares. Non é habitual que nos artigos de opinión se analice, desde a perspectiva de xénero, este tipo de accidentes nada fortuítos; todo o contrario, son absolutamente predicibles e tamén previsibles: como o daquel mozo menor de idade que non tiña carné e a súa nai, que lle acompañaba e morreu no accidente, deixáralle conducir o seu coche. Hai meses o humorista Forges denunciaba no mesmo periódico, nunha das súas viñetas, o problema dos numerosísimos accidentes laborais que se producen diariamente e causan centos de mortos ao longo do ano. Sen quitar a responsabilidade ás condicións de traballo, a denuncia do humorista, con todo, engadía o machismo como causa dos accidentes laborais. Nos artigos de opinión e nos debates na televisión ou a radio sobre as causas dos accidentes de tráfico non é habitual que os que interveñen enfoquen o machismo como unha das causas deste problema. E con todo, esta variable é un ingrediente que está presente en moitas prácticas sociais, non só como motor principal da violencia de xénero.

É preciso dar a coñecer e denunciar estes comportamentos de risco dalgúns homes cando se poñen ao volante. Seguramente é moi difícil convencelos do perigoso que é para a súa vida e a da súa familia a ideoloxía que sustentan sobre a súa suposta superioridade e capacidade ao volante. Da mesma forma que tamén é difícil aceptar a responsabilidade das mulleres en deixar xeralmente en mans do home o coche no que van viaxar. Moi poucas mulleres esixen pórse elas

ao volante por múltiples razóns, o máis determinante é a oposición do home a deixar conducir á muller cando viaxa en familia. Esta é unha manifestación máis da ideoloxía da supremacía masculina. Moitos homes non permiten que o coche que habitualmente conducen sexa utilizado nunha viaxe familiar pola muller; aducen xeralmente que ela non ten experiencia; é lóxico, nunca permiten, mesmo lles prohiben tocar o seu coche; por tanto, se hai determinadas circunstancias que lles incapacitan para levar o coche familiar, sempre, aínda que a familia enteira corra perigo, o home vai seguir conducindo aínda que bebese, teña soño ou calquera outra circunstancia.

As razóns do poder masculino son comprensibles pero, polo seu gran risco, inadmisibles; cren que son os que conducen ben; o mito, unha vez máis, funciona perfectamente; é mito todo aquilo que se cre, de forma natural, que é verdade, aínda que sexa unha verdade elaborada que parece normal porque sempre foi así. Os homes son quen primeiro conduciron todo tipo de vehículos; hoxe, en pleno século XXI seguen crendo, con esa suposta superioridade que tantas desgrazas trae consigo, que son mellores condutores que as mulleres. Os datos estatísticos, con todo, quíttalles a razón e xa se coñecen: As compañías de seguros son as que mellor saben que, estatisticamente, unha muller causa menos accidentes que un home (en Europa, de cada cinco retiradas do carné de conducir, catro son a homes), por iso as súas cotas do seguro son máis baratas que as dos homes; pero a maioría rexeitará este argumento. Por definición, e porque si, serán eles os que collan o volante do coche: do seu propio e do que non o é.

Pregunten nunha reunión de mozas novas se teñen coche; moitas delas diranlles que si; pregúntenlles despois se teñen parella masculina, moitas delas contestarán afirmativamente; pregúntelles seguidamente quen conduce cando viaxan no seu coche: unha gran maioría diranlles que eles. Cando lles pregunten porqué se o coche é seu deixan que eles o conduzan ouvirán todo tipo de razóns, ningunha razoable: porque eles teñen máis experiencia (non sería así se desde o primeiro día fosen elas as que conducisen o seu propio coche, tamén cando van acompañadas); porque eles non viaxan se non son eles os que conducen, e porque a elas, ao final, dálles igual. Calquera destas razóns pon de manifesto as relacións desiguais que existen, aínda hoxe, entre mulleres e homes e a benevolencia coa que as mulleres valoran as condutas de risco que lles poden afectar tamén a elas, dado que, moitas mulleres tiveron algunha vez na vida a experiencia de viaxar cun condutor home que puxo en perigo a súa vida con manobras inadecuadas, velocidade excesiva, ou excesiva confianza en si mesmo, nas condicións atmosféricas ou nas da estrada; condutas temerarias ancoradas en comportamentos machistas, cando menos inconscientes, sen que nin sequera, moitas veces, a ela se lle permitise protestar (situación que ela acata, non vaia a ser que se enfade máis e termine estrellando o coche contra unha mediana).

O tipo de home que non permite que a muller que lle acompaña conduza está instalado en todas as idades, en todos os niveis de formación, en todas as razas, de calquera orixe e clase social. Estes comportamentos poderían empezar a modificarse se, habitualmente, os medios de comunicación informasen os accidentes e condutas temerarias con datos desagregados por sexo -como só fixeron ao comezo da entrada en vigor do carné por puntos, en xullo pasado-, como esixen as leis; sería moito máis fácil que a sociedade se concienciase sobre a conveniencia, tamén, de que homes e mulleres compartan a responsabilidade á hora de conducir o coche familiar. Xeralmente, só cando o comportamento inadecuado e perigoso é dunha condutora dan a coñecer o sexo da persoa; mentres que os comportamentos habituais perigosos dos homes escóndense tras o xenérico masculino que distribúe equitativamente a responsabilidade entre mulleres e homes: "Os controis de alcoholemia "cazan" cada día en España a 235 condutores ebrios".

A sociedade ten dereito a saber se son homes ou mulleres esas 235 persoas que poñen en perigo a súa vida e a de quen lles rodean. Unha das preguntas que se lle fixo ao asturiano que ía a 260 quilómetros por hora, no xuízo no que se lle condenou por exceso de velocidade, foi se pedira autorización ao pasaxeiro que lle acompañaba para alcanzar esa velocidade. O procesado contestou que non, e o xuíz determinou que non só puxera en perigo a súa vida senón tamén a do seu acompañante, e condenoulle. Seguramente esa información chegou a moi poucas mulleres; sería a forma de entender que tamén como pasaxeiros do coche familiar no que viaxan teñen dereitos que deben esixir.

Pilar López Díez é experta en comunicación e xénero

Fonte: lafogata.org