

REPRESENTACIONES SOCIALES DE LA MASCULINIDAD Y AGRESIVIDAD EN EL TRÁNSITO. LA IRA AL CONDUCIR EN ARGENTINA



Aldo Merlino

Universidad Siglo 21 – Córdoba - Argentina

Alejandra Martínez

CIECS-CONICET – Córdoba - Argentina

Gabriel Escanés

CIECS-CONICET – Córdoba - Argentina



Resumen

El presente artículo aborda la relación entre las representaciones sociales de ciertas normas de género masculinas y las prácticas que los varones desarrollan cuando conducen. En este trabajo entendemos que ciertas representaciones en torno a la demostración y legitimación de la masculinidad, puede tener relación con comportamientos tendientes al riesgo, la velocidad y cierta agresividad, que son desarrollados al volante por sujetos del sexo masculino y que resultan perjudiciales para el orden vehicular y la seguridad vial. Para ilustrar la discusión, nos referiremos a un trabajo de investigación reciente en el que se desarrolló un índice de ira al volante en el que se evidencia la tendencia masculina a conducir experimentando una mayor sensación de tensión y enojo que las mujeres.

Palabras-clave: Masculinidades. Normas de Género. Normas de Tránsito. Representaciones Sociales. Índice de Ira.

Introducción

El problema de los accidentes de tránsito y de las tasas de mortalidad y morbilidad derivados de ellos es, en el mundo y particularmente en Argentina, un problema que implica repensar permanentemente las estrategias a implementar para disminuir dichas tasas y para modificar los comportamientos involucrados (causales) en los accidentes.

En Argentina se pierden 170.000 años de vida potencialⁱ y 87.000 años de vida activa potencialⁱⁱ a causa de las muertes ocasionadas por el tránsito. Esto supone, además, un costo directo anual de más de 6 millones de dólares y, considerando los años de vida perdidos por discapacidad, un costo indirecto de más de 175 millones de dólares anuales.

Las estadísticas además señalan que en Argentina un 33% de los accidentes de tránsito son provocados por mujeres en tanto que el 67% restante tiene como protagonistas a varonesⁱⁱⁱ.

El presente artículo aborda la relación entre las representaciones sociales de ciertas normas de género masculinas y las prácticas que los varones desarrollan cuando conducen.

Una de las miradas posibles en relación a por qué las personas actúan como lo hacen en el tránsito vehicular es aquella que intenta explicar las prácticas de los conductores y conductoras según expectativas colectivas que están relacionadas con su género.

En este trabajo entendemos que ciertas representaciones en torno a la demostración y legitimación de la masculinidad, puede tener relación con comportamientos tendientes al riesgo, la velocidad y cierta agresividad, que son desarrollados al volante por sujetos del sexo masculino y que resultan perjudiciales para el orden vehicular y la seguridad vial.

Es preciso enfatizar que esta es una mirada posible y no la pretensión de explicar las causas de los problemas de tránsito en Argentina. Muchas otras variables inciden: la falta de control, el descrédito a los organismos gubernamentales, el desinterés por *el otro*, son elementos que influyen fuertemente en la situación crítica en la que se encuentra nuestro país.

Nos proponemos analizar el modo en que las regulaciones en relación al género orientan prácticas de los agentes sociales en direcciones que estos entienden como legítimas y válidas, y que pueden resultar riesgosas y potencialmente dañinas a su entorno social.

Para ilustrar la discusión, nos referiremos a un trabajo de investigación cuantitativa realizado en 2009 en varias provincias argentinas. Dicho estudio tuvo como uno de sus objetivos generales como se conducen las personas en el ámbito del tránsito vehicular en Argentina. Se aplicó el cuestionario a un total de 812 mujeres y varones conductores.

En el mencionado trabajo se desarrolló un *índice de ira al volante* en el que se evidencia la tendencia masculina a conducir experimentando una mayor sensación de tensión y enojo que las mujeres.

Definiendo las normas de género: ser varón o ser mujer^{iv}

Las normas de género son construcciones constitutivas de las relaciones sociales que se elaboran en función de las diferencias biológicas; son aquellos parámetros, regulaciones y valoraciones que son diferenciados y opuestos para varones y mujeres que marcan comportamientos que se consideran adecuados de acuerdo a la categoría sexual de cada persona. Las normas de género pueden entenderse como mandatos y prescripciones que delimitan comportamientos, formas de pensar, expectativas, espacios de posibles, etc.

Las representaciones de las normas de género, por su carácter relacional, se presentan como reales en forma de oposiciones basadas en lo masculino y lo femenino. Estas clasificaciones condicionan las percepciones de los agentes sociales sobre sí mismos y los otros, a partir de categorías que surgen como opuestas y complementarias (producción/reproducción, pasividad/actividad, etc.). Aquello que es percibido como “realidad objetiva”, es lo que los agentes sociales coinciden en interpretar como tal, y que se manifiesta a partir de unas representaciones legitimadas por aquellos que tienen la capacidad de imponer visiones del mundo (BOURDIEU, 2000). Estos sistemas de clasificación y enclasmiento, dado su carácter legítimo, se presentan como basados en lo real y se vuelven relativamente incuestionables. Como lo explica Bourdieu (2000, p. 42):

Cada agente tiene un conocimiento práctico, corporal de su posición en el espacio social, un *'sense of one's place'*, como plantea Goffman, un *sentido de su lugar* (actual y potencial) convertido en un *sentido de la ubicación* que rige su propia experiencia del lugar ocupado. Este lugar es definido absoluta y, sobre todo, relacionalmente, como puesto y como todos los comportamientos que se ha de seguir para mantenerlo (conservar el puesto) y mantenerse en él (quedarse en su lugar).

Las regulaciones para uno y otro sexo son internalizadas en el proceso de adquisición de la identidad de género. Este proceso comienza en el nacimiento a partir de una socialización diferencial, a través de la que se logra que los agentes sociales, desde sus primeros días de vida, adapten un comportamiento e identidad conforme a los modelos y a un conjunto de expectativas creadas por la sociedad para varones y mujeres. Estas normas se establecen de acuerdo a las diferentes culturas, pero existe un denominador común que es la división sexual del trabajo. Aún en las sociedades más igualitarias, el papel del género femenino está vinculado al área de la reproducción, no meramente en términos biológicos, sino que es la mujer quien usualmente se ocupa del cuidado de personas convalecientes, protección de la unidad familiar, socialización de la infancia, entre otras. A su vez, el varón desarrolla una identidad relacionada con el control de la naturaleza, la guerra, la ocupación de ámbitos públicos o el manejo de la técnica. Según Purificación Mayobre (2004, p. 1):

El sistema binario aplicado a los sexos y géneros da lugar a una jerarquía o asimetría, ya que al varón se le asocia con términos muy valorados por nuestra cultura como Razón/ Público/ Objetivo/ Iniciativa/ Independencia/ Autoridad/ Poder etc., en tanto que a la mujer se le asocia con términos menos estimados socialmente como Intuición/ Naturaleza/ Privado/ Subjetivo/ Pasividad/ Dependencia/ Subordinación/ Doméstico etc., es decir, que los varones ocupan el polo positivo, en tanto que las mujeres representan lo negativo.

La mujer es entonces ubicada no sólo en el polo de la reproducción (el trabajo doméstico no asalariado, el cuidado de niños, viejos y enfermos, etc.), sino también en el ámbito de la pasividad (la dependencia del varón para desarrollar ciertas prácticas en donde, por ejemplo, prima como cualidad la racionalidad). El varón, en cambio, se ubica en el rol productivo y en el polo de la actividad, siendo quien domina legítimamente los ámbitos de decisión y control, entre otros.

Las normas del género no siempre están explícitamente expresadas, sino que a menudo son transmitidas de manera implícita a través de los usos del lenguaje y otros símbolos (CONWAY, BOURQUE Y SCOTT, 1998). De esto resulta que uno y otro género desarrollen modos de percibir, producir y reproducir valoraciones éticas, cognitivas y estéticas características de su espacio social de influencia. Los esquemas del “inconsciente sexual”, como lo denomina Bourdieu (2000, p. 129), son estructuras internas muy específicas, construidas a través de la historia en un espacio social muy diferenciado y que se reproducen a través de aprendizajes que tienen relación con experiencias conectadas a estos espacios sociales.

Las representaciones de género se encuentran ampliamente difundidas y validadas, y tienen una duración significativa en tanto han regulado sistemas de relaciones específicos (sociales, laborales, familiares) a lo largo de la historia.

Antecedentes en el estudio de las masculinidades

No es infrecuente que los estudios de género sean considerados exclusivamente como trabajos sobre el feminismo y la historia de las mujeres. Para este trabajo, que se pregunta por la incorporación de normas de género en varones, resulta de central importancia rescatar algunos de los estudios y teorías que se han realizado en torno a la definición de lo masculino tanto en Latinoamérica como en el resto del mundo. En este apartado recorreremos algunas de las propuestas en torno al análisis de las masculinidades que han cobrado mayor importancia en occidente.

Michael Kimmel (1987) sostiene que la masculinidad se construye relacionamente y, como conjunto de significados cambiantes, se redefine en relación a un contexto y se *recibe* en un proceso no conciente en el marco de un orden social en el que los sentimientos, las prácticas y los cuerpos tienen un sexo definido socialmente. Asimismo, para Kimmel la virilidad es un producto cultural, no es consecuencia de la genitalidad sino que es un conjunto de definiciones históricas, construidas socialmente y por lo tanto cambiantes. La virilidad no

se gesta en la biología del varón y sube a la conciencia, sino que significa cosas diferentes según cada época.

Para demostrar su masculinidad, el varón se ve obligado a desarrollar acciones que se supone responden a “su naturaleza”. La acción, la fortaleza y la firmeza, son atributos asociados con lo masculino, y se oponen a la pasividad, la debilidad y la pusilanimidad, que son cualidades consideradas como tradicionalmente femeninas (VALCUENDE DEL RIO, Y BLANCO LOPEZ, 2002).

El ideal de masculinidad se convierte en un modelo social inalcanzable, en la medida en que los varones deben constantemente poner a prueba sus fuerzas para demostrar y reafirmar que poseen las capacidades que son requeridas para los sujetos nacidos con su sexo biológico y que no han sufrido la contaminación de lo femenino (VALCUENDE DEL RIO, Y BLANCO LOPEZ, 2002). El proceso de alcanzar la masculinidad dura toda la vida comenzando con la infancia, en la que se comienza a segregar a los niños varones del universo femenino (GUASCH ANDREU, 2002; VALCUENDE DEL RIO, Y BLANCO LOPEZ, 2002).

Según Bourdieu (2000), el “verdadero” hombre debe mantener constantemente una imagen defensiva para preservar un honor entendido como masculinidad, y que le sirve para reafirmarse ante las mujeres pero, fundamentalmente, ante los otros hombres. En este esfuerzo, hasta es posible que un varón, por preservar su imagen de “verdadero hombre” ponga en riesgo su integridad física realizando actividades que revistan cierto peligro (pelear, conducir arriesgadamente, participar de diversos “ritos de iniciación”, etc.).

En ese sentido, el *mito del héroe* (FIGUEROA PEREA, 2005) explica los motivos por los que los varones, en pro de legitimarse como tales, suelen exponerse intencionalmente a situaciones que llegan a poner en riesgo su propia vida. Montoya, refiriéndose específicamente a la realidad latinoamericana, establece cinco atributos que él entiende formarían parte de la masculinidad tal como es entendida: la heterosexualidad, el trabajo asalariado, la adultez, la agresividad y la capacidad de ejercer la violencia (en CÁCERES et. al., 2005).

En los esfuerzos por tomar distancia del universo de lo femenino, los varones sacrifican todo un conjunto de sentimientos e intensidad en las relaciones. Para Michael Kaufman y Harry Brod (1995), en el proceso de adquirir la masculinidad hegemónica, los varones llegan a censurar emociones, necesidades y posibilidades: la receptividad, el placer de cuidar a otros, la empatía y la compasión, que son entendidas como contrapuestas al poder masculino.

Estos sentimientos y acciones están asociados con características históricamente asignadas a las mujeres y, por tanto, amenazan una capacidad necesaria de autodominio que es precisa para acercarse al arquetipo de masculinidad deseado. Esto se debe a que, en general, a las mujeres se las vincula con la afectividad o la emoción, y a los varones con la racionalidad y más lejanos de lo afectivo. En esta misma dirección, Cáceres, Salazar, Rosasco y Fernández Dávila se expresan en torno a lo que significa en el mundo occidental el modelo hegemónico de la masculinidad, describiéndolo como aquel que “presenta los hombres como importantes, autosuficientes, competentes y poco emotivos, al tiempo que promueve el ideal del soldado guerrero que nunca se rinde, además del de conquistador que gana espacios públicos y es seductor con las mujeres.” (2005, p. 27)

Las expectativas depositadas diferenciadamente en varones y mujeres, su forma de percibir el mundo, su forma de comportarse, cuidar y “gestionar” el cuerpo, son regulaciones socialmente legitimadas (normas de género), que condicionan desde la primera infancia a los agentes sociales. En relación a la masculinidad, existen regulaciones de género bastante explícitas que están asociadas a un *deber ser* masculino. Según Valcuende del Río y Blanco López (2002, p. 104):

El niño, mientras sigue el mundo femenino, no es hombre; el hombre que mantenga relaciones sexuales con otros hombres es menos hombre; el hombre que no manda en la casa pierde los pantalones por sí, el hombre que deja de trabajar se aleja del modelo de masculinidad, como también se aleja el hombre que manifiesta sus sentimientos, el viejo que pierde la fuerza física.

Asimismo, “correrse” del tradicional rol productivo, o bien compartirlo con la mujer (y asumir tareas relativas al manejo del hogar para las que no ha sido educado) produce en el varón un importante conflicto. El hecho de desarrollar un papel más cercano al tradicionalmente femenino le dificulta establecer límites claros en relación a su identidad de género. Esta *crisis* no sólo está relacionada al vínculo con la mujer, sino también frente a los otros varones.

Durante toda la vida, la socialización masculina requiere del paso del varón por pruebas reiteradas de virilidad, una hombría que nunca se logra de forma definitiva y que es plausible de perderse (CÁCERES et al., 2005). Rafael Montesinos (2002, p. 84) sostiene que “el hombre tiene que negar lo que considera pasivo y representa a la mujer, tiene que comportarse como el fuerte, violento y protector, alejado y temeroso de que en él se vea algo de las características socialmente asignadas a las mujeres.”.

Según Raewyn Connell, no se puede hablar de una sola masculinidad sino de *masculinidades*. Aunque para la autora reconocer la diversidad entre masculinidades no es suficiente, sino que también es preciso reconocer las relaciones entre los diferentes tipos de masculinidad, como “relaciones de alianza, dominancia y afiliación” (2005, p. 37). Las diferentes expresiones de la masculinidad están relacionadas con condiciones objetivas específicas tales como la edad, la etnia, la clase social, entre otras.

Ruiz Ballesteros entiende que los esfuerzos del varón por mantener una posición dominante en la sociedad le ha generado grandes carencias. Se refiere al hombre como “verdugo y víctima” del sistema social del que es protagonista y sostiene que “el hombre absorbe del sistema gran parte de sus atributos y de su posición privilegiada, pero que al mismo tiempo se ve subsumido por el propio sistema, lo que genera vacíos relacionales, amén de carencias afectivas y personales muy importantes” (2002, p. 101).

En nuestras sociedades, el fundamento de las representaciones sobre las definiciones del género tiene una inclinación importante a asentarse en los cuerpos, en lo biológico, lo *anatómico* que es lo que tiende a volverse más indiscutible (BOURDIEU, 2000). Según lo que se nos inculca durante toda la vida, la biología tenderá a condicionar y naturalizar los modos en que nos desarrollamos y actuamos en tanto varones y mujeres. Según Sabuco I Cantó y Valcuende del Río, nuestras representaciones sobre el género, socialmente inculcadas y valorizadas, giran en torno a:

Dos cuerpos, dos géneros y una sola sexualidad dominante (sustentada también por condicionantes fisiológicos, genéticos, biológicos...) (...) Ambos cuerpos (y por tanto, ambos géneros) son diferentes y al mismo tiempo complementarios; ambos responden a un proyecto de unión (encaminado a la reproducción biológica y a la ‘cooperación’ social) que obliga a vincularse a dos seres ‘incompletos’, que no adquiere pleno sentido mientras no encuentren ‘lo que les falta’ en el otro, siguiendo los dictados de la heterorrealidad (BOURDIEU, 2000, p. 136).

Esta complementariedad se pone de manifiesto en diversas dimensiones del orden social. Así como en la división del trabajo el varón se ubica fundamentalmente en el polo de lo productivo, lo público, el progreso y la acción, a la mujer le corresponde el manejo del ámbito privado, lo afectivo y lo doméstico. Esta diferenciación se basó históricamente en la idea de que hombres y mujeres, desde sus diferentes roles, desarrollan prácticas que, en conjunto, son funcionales a un orden social ideal.

Las representaciones y definiciones de género no se fundamentan necesariamente en aspectos biológicos o anatómicos, aunque éstos no dejan de ser importantes (GARAIZABAL, 2002). Para Connell, en las culturas occidentales la sensación física de la masculinidad y de la

femineidad tiene una gran relevancia en relación a las interpretaciones culturales del género. Según la autora, “el género masculino es (entre otras cosas) un cierto sentimiento de la piel, ciertas formas musculares, ciertas posturas y modos de moverse, ciertas posibilidades en el sexo. La experiencia física es siempre central en los recuerdos de nuestras propias vidas y además en nuestra comprensión de quien y que somos” (2005, p. 52).

Las variaciones en la definición de la masculinidad dependerán, en buena medida, de las condiciones de origen de los sujetos, del formato que tomen la inculcación y vigilancia y, sobre todo, de las representaciones que giren en torno al modelo que sea considerado como el de “verdadero hombre”.

Los varones y el acto de conducir

A diferencia de lo que sucede con las mujeres, muchas de las representaciones sociales en torno a la definición de la masculinidad giran en torno a la posesión de habilidades para el manejo de máquinas. De hecho, desde sus primeros años, los juguetes más utilizados por la mayoría de los varones son autos, herramientas, balones y armas de todo tipo (MARTÍNEZ, 2010).

Las definiciones de la masculinidad se adquieren y se defienden, ya que en el caso de que un varón logre sentirse considerado un “verdadero hombre”, nada le asegura que esa situación no pueda modificarse a partir de alguna clase de prueba de hombría fallida. Según Montesinos, “las sociedades, y la cultura, envían permanentemente el individuo una serie de mensajes que se expresan a partir de formas de conducta cumplir en cada ámbito social en el que se desenvuelve, dando prueba de que, efectivamente, es un hombre” (2002, p. 108-109).

En Argentina, uno de los pasos hacia la adultez - fundamentalmente para los varones- y quizás uno de los eventos más definatorios para adquirir el título de legítima masculinidad (ser “hombre”), es aprender a manejar. Montarse en un automóvil y conducirlo parece representar para los hombres una suerte de prueba de virilidad, largamente esperada durante los años de la niñez y la adolescencia; una prueba que les permite acercarse a la libertad, a la independencia, al “afuera”; todos espacios reconocidos y ubicados tradicionalmente en el polo de *lo masculino*.

Si la independencia, el “afuera”, la libertad, son lugares masculinos buscados por ser valorados y estar legitimados socialmente, también lo es el ejercicio de la violencia. La agresividad no sólo se les permite a los varones desde la infancia, sino que en muchos casos se les estimula. A los niños se le enseña a defenderse, a pelear, conductas (o por lo menos

actitudes) que debe desarrollar para no ser considerado un “maricón”, es decir, para mantenerse alejado del universo de las niñas, de la indefensión y del temor.

La agresividad es entonces un capital típicamente considerado como masculino. El uso de la fuerza entre varones es una situación común que en ocasiones se produce como una suerte de entrenamiento, y en otras sirve para establecer quién tiene más poder físico sobre el otro o quien es más *macho*. Según Garriga Zucal los “juegos de manos” (2005, p.53) que practican los varones, no se desarrollan con la intención de lastimar o de ganar una competencia, sino que se realizan como una suerte de entrenamiento que permite a los varones incorporar ciertos capitales relativos al uso del cuerpo y al ejercicio de la violencia. Los varones así adquieren una suerte de capital corporal (WACQUANT, 2006) que resulta funcional para ubicarlos y mantenerlos en un espacio regulatorio legítimo, preservando su lugar en el eje que separa lo femenino de lo masculino.

En este marco de representaciones, el automóvil se transforma para muchos varones en un medio ideal para vehiculizar su agresividad; los ubica en una situación de poder, de control sobre la máquina, y directamente en competencia con otros hombres. Estar frente al volante pone la potencia, el tamaño, el valor monetario del propio auto en comparación con el de los demás (el tamaño del auto es y ha sido una broma común entre las tantas analogías que hay sobre los genitales masculinos) y le permite al varón conductor “probarse” y probar su máquina (el auto) en relación a las de los otros hombres. En los siguientes ejemplos pueden apreciarse diferentes modos en que los conductores afirman “medir fuerzas” desde el vehículo y a partir de prácticas conductivas específicas.

Los fragmentos presentados provienen de un trabajo de investigación cualitativa realizada por Aldo Merlino^v en la ciudad de Córdoba, Argentina, entre 2006 y 2009:

“(una debilidad de manejo) Cuando me dan un auto “picante” (que acelera), que se te pare alguien al lado y... no s..., que tengas que pisar (acelerar) el auto. Que al último yo ya no lo hacia (...) después de casado, con el Nacho (...) pasas a segundo plano muchísimas cosas, pero es una debilidad, esa. (competir en aceleradas)” (Pablo, 26 años)^{vi}.

“cuando uno va manejando, nota eso, como que la gente compite, la gente busca adelantarse, busca mostrar que el auto de ellos es más veloz, o que ellos son mejores conductores que el resto” (Gerardo, 44 años).

“¿Y SI TE ESTACIONÁS PARA QUE ALGUIEN SUBA O ESPERAR A ALGUIEN? Y si me putean (insultan), los puteo. No les doy bola (no les presta atención). O sea si me putean los puteo, nada más. No me interesa” (Pedro, 27 años).

Quién se anima más o quién acelera más, aparece como un juego cotidiano en el que los hombres buscan demostrar a sus pares automovilistas la legitimidad de su hombría. No estamos hablando aquí de los casos de sujetos que, en una calle citadina, compiten en un marco desregulado y tácito de entendimiento mutuo y silencioso en carreras improvisadas en un semáforo cualquiera. En esos casos, basta con pocas señales: acelerar el vehículo, mirar al otro de reojo, para que uno y otro “competidor” acuerden en pocos segundos el comienzo de una competencia que durará unos pocos metros, para medir quién puede más, quién se arriesga más, quién será el último en frenar.

Esos casos hasta serían más ilustrativos, pero no hace falta llegar a esos extremos; hablamos de los miles de zigzagueantes conductores que se adelantan por una u otra mano, que en vez de observar el semáforo propio miran el del carril contrario para identificar el segundo previo al cambio de luz para acelerar su auto y cruzar antes que el resto, que se acercan a centímetros del conductor que está adelante como gesto intimidatorio.

La demostración de la destreza en el manejo del vehículo, la valentía (que se manifiesta en acceder a correr los riesgos), la demostración de la potencia (del auto), son requerimientos sociales que históricamente se le han impuesto al varón y que se encarga de demostrar en su rol de conductor. Estas actitudes parecen ser mucho más frecuentes en las épocas de adolescencia y juventud, y tienden a moderarse en la medida en que pasan los años, o, por ejemplo, cuando la situación familiar del conductor cambia (sobre todo si hay presencia de niños en el automóvil).

Las actitudes agresivas al volante parecen intensificarse, sobre todo entre los más jóvenes, si los conductores varones se encuentran acompañados en el vehículo por otros hombres (MERLINO, 2009), en ese caso, es mayor la necesidad de demostrar su “valía” masculina.

Tantos atributos masculinos se han asociado con la conducción de vehículos que no resulta extraño que las mujeres sean vistas como intrusas, como estorbos para el orden de la conducción vehicular. Las mujeres, quienes no han sido socializadas como los varones en el mundo de las máquinas, son vistas como extrañas al automóvil (y éste a ellas), y este extrañamiento se traduce en la sospecha general (masculina y femenina) de que las mujeres no saben, o peor aún, que *no deberían* manejar.

Esta idea se puso de manifiesto en el trabajo de investigación citado anteriormente sobre el cumplimiento/incumplimiento de las normas de tránsito. Transcribimos a continuación algunos ejemplos expuestos en dicho estudio:

“la mujer no sé. He visto las cosas más insólitas... o sea, yo te digo en serio, de andar con gente en la moto y tener vidrios polarizados un auto, o sea que no ves quién maneja, y decir... ‘eso es una mujer’”... (Carlos, 24 años).

Las personas mayores y las mujeres no respetan el dinamismo digamos de un... del tránsito, por eh... quizás por miedo o por falta de experiencia. Van más despacio o frenan donde no tienen que frenar o doblan sin avisar, o sea como que no encajan con el sistema, con el tránsito en sí.” (Javier, 37 años).

En general no suele resultar extraño que una mujer diga que no sabe manejar un automóvil (muchas veces admiten no aprender por temor). Para ellas no es un hecho vergonzante no saber conducir, sin embargo, sí es visto como poco común que un hombre no sepa manejar. Mucho más raro aún es escuchar a algún varón diciendo que estar al volante le genera miedo o nerviosismo.

Una representación frecuente y lugar habitual para muchas bromas es que la mujer maneje o estacione (muy) mal, y sin embargo, y aunque no caben dudas de que muchos varones conducen imprudentemente o demostrando poca pericia, no resulta muy habitual que se bromea en ese sentido sobre la figura masculina. El auto y la conducción parecen ser, *naturalmente*, un tema de hombres.

Índice de ira al volante

Para ilustrar la discusión presentada en torno a las normas de género, en particular, las que señalan la masculinidad, mostramos a continuación algunos de los resultados obtenidos en un estudio que tuvo como uno de sus objetivos centrales analizar como se conducen las personas en el ámbito del tránsito vehicular en Argentina. Se trata de un trabajo de investigación cuantitativo, que profundiza la descripción de diversas actitudes y comportamientos de los conductores de diferentes tipos de vehículos.

En dicho estudio se realizó un total de 812 encuestas a mujeres y varones conductores de vehículos a motor, de las siguientes ciudades de Argentina (elegidas aleatoriamente): Ciudad de Buenos Aires, Córdoba, Rosario, Corrientes, Tucumán y Chubut. La edad de los encuestados abarca entre 18 y 70 años.

El criterio muestral aplicado fue probabilístico, aleatorio sistemático, con un error muestral del 4,3% y un intervalo de confianza del 95%.

A partir de las observaciones de conductas agresivas al volante, se analizó el grado de irritabilidad o índice de ira al conducir (IRA) que presentan los conductores argentinos. Este índice agrupa varias medidas sobre aspectos ligados a irascibilidad mientras se conduce. Entre ellos se identificó un conjunto de conductas: vociferar o insultar y /o hacer señas a los demás conductores, tocar bocina (claxon) para señalar a otro conductor algo que hace que

no nos gusta, hacer señas de luces a otros conductores para indicar que han hecho una maniobra incorrecta y pelearse, físicamente, con otra persona, por un problema de tránsito.

En base a la identificación de estas conductas, se les consultó a los encuestados si realizaban o no cada una de estas acciones. Las preguntas se encontraban redactadas de la siguiente manera:

Le voy a pedir que me diga si usted hace usualmente algunas de las cosas que le voy a mencionar:

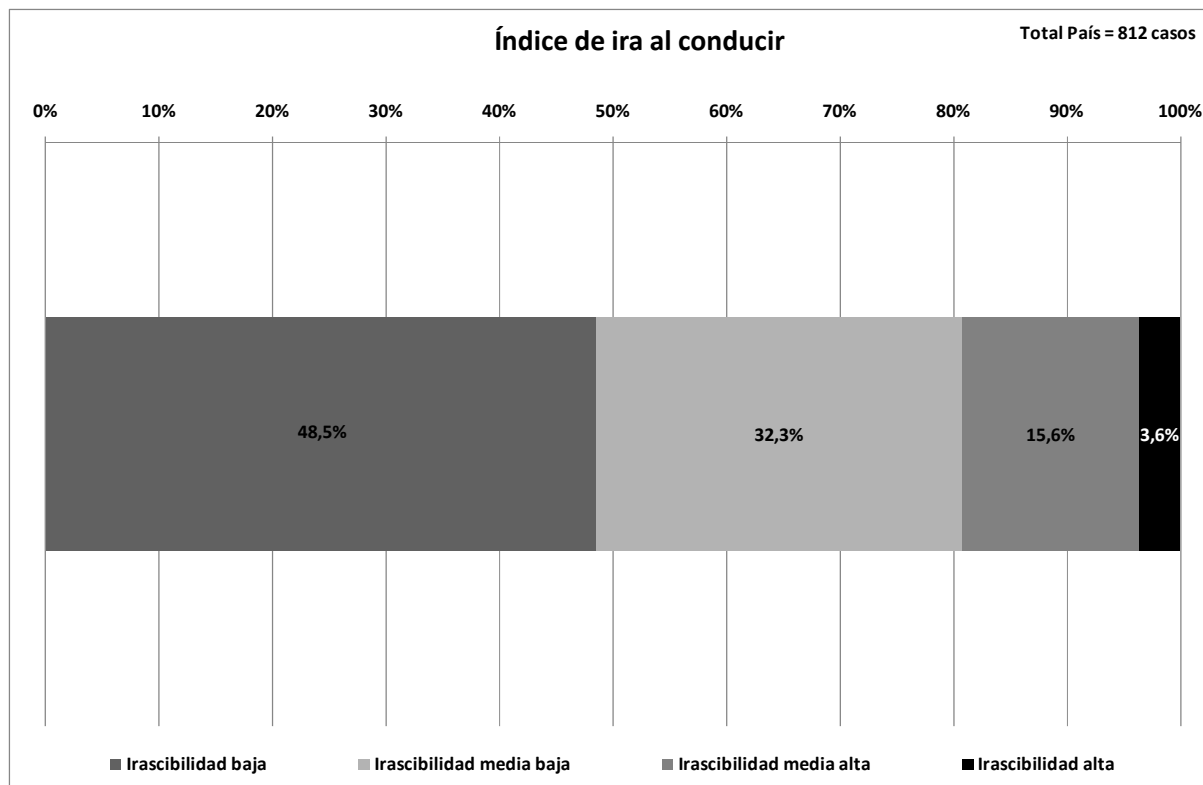
- a. Contestar con insultos o gestos cuando otro conductor lo insulta o le hace gestos.
- b. Hacer seña de luces, a alguien que está adelante y no conduce como nos parece adecuado.
- c. Tocar bocina para indicar algo a otro conductor.
- d. Pelearse, físicamente con otra persona por un problema de tránsito.

Las medidas combinadas (de ocurrencia o no) de todas estas posibles conductas de las personas indican cuan irascibles son al volante.

El índice de ira al conducir se define entonces como *una medida que indica el grado de irritabilidad que tiene la persona cuando maneja*. Para armar el índice se consideraron las siguientes ponderaciones, asignadas de acuerdo al grado de agresividad que cada conducta implica: *vociferar o insultar y /o hacer señas a los demás conductores* (x 0.2), sumado a *tocar bocina para señalar a otro conductor algo que hace que no nos gusta* (x 0.2), sumado a *hacer señas de luces a otros conductores para indicar una maniobra incorrecta* (x 0.1) y a *pelearse, físicamente, con otra persona, por un problema de tránsito* (x 0.5).

El resultado es una fórmula para medir la irascibilidad al volante, que se traduce del siguiente modo: $(a \times 0.2 + b \times 0.2 + c \times 0.1 + d \times 0.5) \times 10$

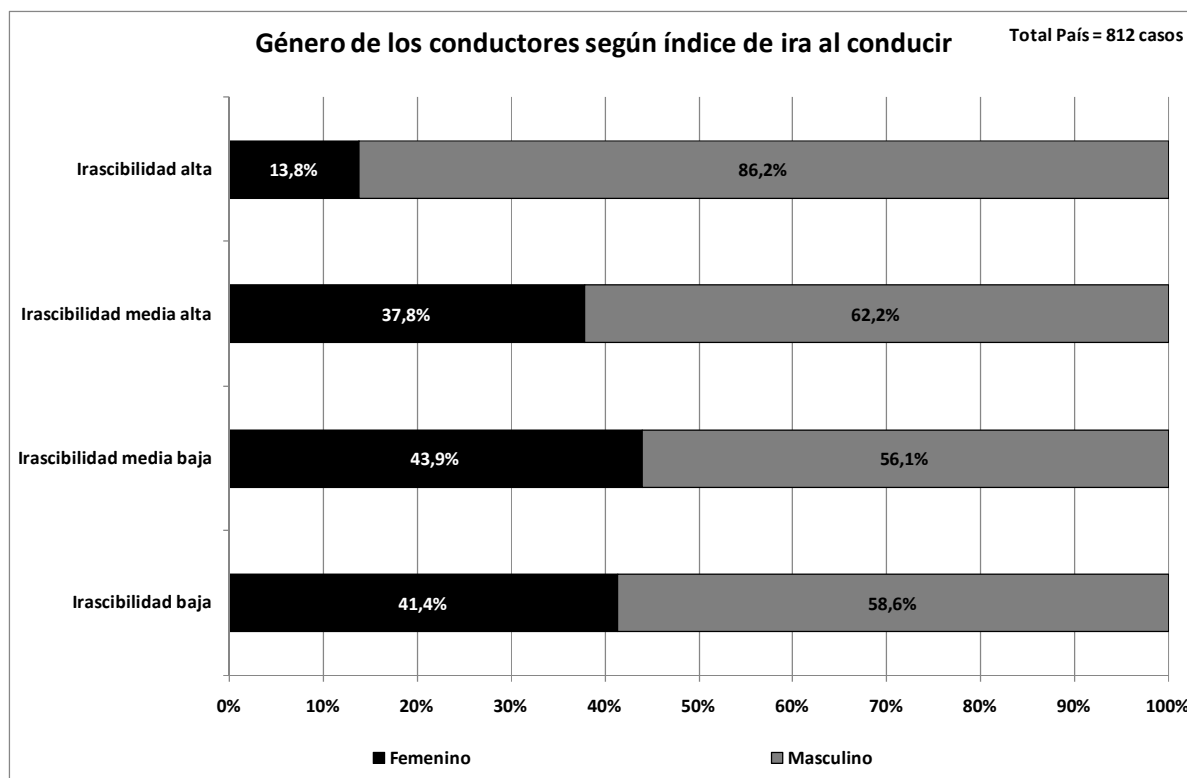
Los valores que se obtienen a partir de la aplicación de la fórmula indican el grado de irascibilidad al conducir: entre 0 y 2 puntos se considera *Irascibilidad Baja*. Entre 3 y 4 puntos, *Irascibilidad Media – Baja*. Entre 5 y 6 puntos (sin pelearse físicamente) un grado de *Irascibilidad Media – Alta* y entre 7 y 10 puntos, *Irascibilidad Alta*. El cuadro 1 muestra los porcentajes totales (todos los encuestados) que presentaron los distintos niveles de ira mencionados:



Cuadro 1: Índice de ira al conducir
Fuente: CITEC – Universidad Siglo 21.

En el gráfico anterior es posible observar que casi el 20% de la población de conductores argentinos tiene un grado de irascibilidad alto a medio alto, mientras que el 32,2% presenta una irascibilidad media baja. Estos índices muestran que el 52% de las personas presenta síntomas de algún grado de irritación (más baja o más alta) cuando conduce.

De todos los que presentan el grado de irascibilidad más elevado, la mayoría son varones y la minoría mujeres. En el gráfico que se muestra a continuación (Cuadro 2) es posible observar la diferencia entre uno y otro género en lo que respecta a la ira al conducir.



Cuadro 2: Género de las/os conductoras/es según índice de ira al conducir

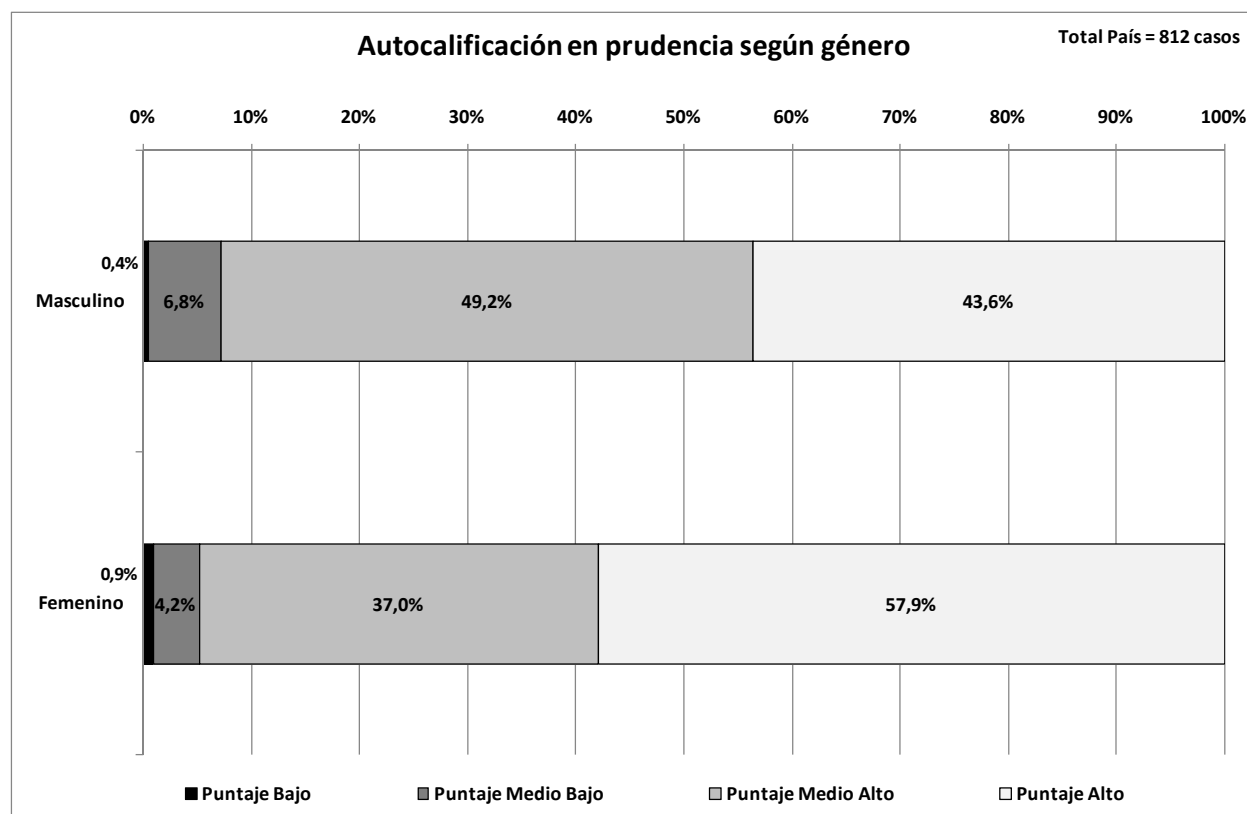
Fuente: CITEC – Universidad Siglo 21

En el Cuadro 2 es posible observar cómo la gran mayoría de los encuestados que manifestaron un índice de ira alta son de sexo masculino: en la categoría que agrupa las demostraciones de mayor ira al volante sólo el 13,8% está representado por mujeres, en tanto que el 86,2% restante son encuestados varones.

Esta preponderancia masculina en lo que refiere a manifestaciones de agresividad al conducir, se corresponde con lo discutido anteriormente respecto de las normas de género que vinculan lo masculino con la violencia, la competitividad con otros congéneres y la tendencia a ejercer la agresión públicamente. Una imagen masculina defensiva distancia a los varones de los ejes de la pasividad y la pusilanimidad, que han sido históricamente espacios destinados socialmente a las mujeres. Estos lugares femeninos considerados socialmente legítimos, no revisten para los varones un atributo positivo. Por el contrario, mostrarse conciliador en el tránsito puede resultar para los varones equivalente a feminizar la conducta al volante y, por lo tanto, poner en riesgo la imagen de *virilidad* que tan dificultoso resulta conseguir y mantener socialmente.

En el trabajo de investigación al que hacemos referencia, también se indagó sobre otras temáticas referidas a la autopercepción en el manejo de un vehículo. Vale la pena

recuperar otra de las medidas realizadas que comparan las respuestas entre varones y mujeres. En lo que refiere a la prudencia al conducir, las mujeres son las que se atribuyen un mayor puntaje que los varones. Véase el cuadro 3:



Cuadro 3: Autocalificación en prudencia según género

Fuente: CITEC – Universidad Siglo 21

En las regulaciones sobre el género la prudencia, como cualidad, está vinculada a la línea que vincula lo femenino con la pasividad (la emotividad, la cobardía, la debilidad, entre otras) y, por lo tanto, no resulta una cualidad masculina valiosa y socialmente reconocida. En el cuadro 3 puede observarse como sólo el 43,6% de los varones se reconocieron como muy prudentes en el tránsito en relación al 57,9% de las mujeres encuestadas.

Reflexiones finales

Las normas de género se aprenden desde los primeros años de la vida y continúan incorporándose y manifestándose en prácticas que se desarrollan en diferentes ámbitos sociales. Creemos que el tránsito vehicular es un espacio privilegiado para la expresión de determinadas normas vinculadas fundamentalmente al reconocimiento y la comprobación de la masculinidad. En función de ello, es posible interpretar, por lo menos desde este ángulo,

que los hombres tienden a desarrollar conductas de manejo más temerarias, más agresivas y, por tanto, menos respetuosas de las normas de tránsito, lo que redundaría en una mayor tasa de accidentes.

El acceso al recurso cultural se muestra como un aspecto de suma influencia en lo que respecta a la incorporación de normas de género relativamente cristalizadas, en el modelo históricamente aceptado que opone lo femenino y lo masculino (Martínez, 2010). Pero la inculcación de normas más o menos rígidas y adheridas a un modelo de virilidad tradicional no tiene que ver necesariamente con la clase social en la que se ha criado un agente, sino con los modelos de sexo/género que los padres y madres le han transmitido a lo largo de la vida.

Fundamentalmente la educación que un agente social recibe en el ámbito familiar, orienta las prácticas y guía los comportamientos que tendrán los sujetos en la convivencia social y urbana. Si una familia alienta a los niños varones a resolver diversas situaciones a través del ejercicio de la violencia física y verbal, a no demostrar su frustración a partir de la exhibición de emociones y a competir permanentemente con otros hombres, las probabilidades de que estos sujetos trasladen, en la adultez, ese modelo de conducta a otros ámbitos como el manejo de vehículos son elevadas.

Si en los ámbitos de crianza predomina el temor a la *contaminación* con rasgos del universo femenino (VALCUENDE DEL RIO et. al., 2002), los varones tienden a ser alentados para desarrollar actitudes y formas de comportamiento más basadas en normas masculinas tradicionales. En consecuencia, y para evitar acercarse a los espacios que identifican como menos valorados socialmente (los femeninos), los varones ejercitan la competencia, la ira y la agresividad en el manejo de vehículos y en otros ámbitos del espacio social. Estas prácticas tienen, como contrapartida a su valor simbólico, el resultado de exponer a los conductores a riesgos innecesarios y que ponen la vida propia y ajena en peligro.

**TITLE: SOCIAL REPRESENTATIONS OF MASCULINITY AND AGGRESSIVENESS
IN VEHICULAR TRANSIT. THE ANGER WHEN DRIVING IN ARGENTINA**

Abstract

This article tackles the relation between the social representations of certain masculine gender norms and the practices that men develop while driving. In this work we understand that some representations around the demonstration of masculinity could be related to behaviors that tend to risk, speed and certain aggressiveness, that are shown by men when they drive, and that are potentially harmful to vehicular order and vial security. To illustrate this discussion,

we refer to a recent research in which an index of anger was developed. That index show how there's a tendency among men to drive experiencing tension and anger, more than women.

Keywords: Masculinities. Gender Norms. Transit Norms. Social Representations. Index of Anger.

Referencias

BOURDIEU, Pierre. *La dominación masculina*. Barcelona: Anagrama, 2000.

_____. *Meditaciones pascalianas*. Barcelona: Anagrama, 1999.

BERTONCELLO, R.; GELDSTEIN R. *Aspectos demográficos y sociales de los accidentes de tránsito en áreas seleccionadas de la Argentina*. Buenos Aires, Ministerio de Salud y Ambiente de la Nación, 2007.

CÁCERES, C., et al. Ser hombre en el Perú. La infidelidad, la violencia y la homofobia en la experiencia masculina. In: PANTELIDES, E.; LOPEZ, E. (Comp.) *Varones Latinoamericanos – Estudios sobre sexualidad y reproducción*. Buenos Aires: Paidós, 2005, p.27 – 44.

CONNEL, Raewyn. *Masculinities*. Los Angeles: University of California Press, 2005.

CONWAY, J.; BOURQUE, S.; SCOTT, J. El concepto de género. In: NAVARRO M.; STIMPSON C. (comp.) *¿Qué son los estudios de mujeres?*. Buenos Aires: F.C.E, 1998, p. 167 – 178.

FERNANDEZ DE QUERO, Julián. *Hombres sin temor al cambio – una ética necesaria para un cambio en positivo*. Salamanca: Amaní, 2000.

FIGUEROA PEREA, Juan. Elementos para el estudio de la sexualidad y la salud de los varones integrantes de las fuerzas armadas. In: PANTELIDES, E.; LOPEZ E. (comp) *Varones Latinoamericanos – Estudios sobre sexualidad y reproducción*. Buenos Aires, Paidós, 2005, p. 47 – 73.

GARAIZÁBAL, Cristina. Masculinidades y feminismos. In: VALCUENDE DEL RIO, J. y BLANCO LOPEZ J., *Hombres – La construcción cultural de las masculinidades*. Madrid: Talasa, 2002, p. 187 – 204.

GARRIGA ZUCAL, José. Soy macho porque me la aguanto – Etnografía de las prácticas violentas y la conformación de identidades de género masculino. In: ALABARCES, P. et al., *Hinchadas*, Buenos Aires: Prometeo, 2005, p. 59 – 74.

GUASCH ANDREU, Óscar. Ancianos, guerreros, efebos y afeminados: tipos ideales de masculinidad. In: VALCUENDE DEL RIO, J.; BLANCO LOPEZ J. (comp.) *Hombres – La construcción cultural de las masculinidades*. Madrid: Talasa, 2002, p. 113 – 124.

KAUFFMAN, M. y BROD, H. *Theorizing masculinities*, Los Angeles: SAGE Thousand Oaks, 1994.

KIMMEL, Michael. *Changing men: new directions in research on men and masculinity*, Londres: SAGE, 1987.

MARTINEZ, Alejandra. *Normatividad y género*. La construcción discursiva de las definiciones de la masculinidad y la femineidad y su vinculación con las condiciones objetivas de existencia. 2010. 250 f. Tesis doctoral Universidad de Buenos Aires – CONICET, 2010.

MAYOBRE, Purificación. *La construcción de la identidad personal en una cultura de género*. 2004. Disponible en: www.creatividadfeminista.org/articulos/2004/sex04_purificacion.htm Consultado feb. 2005.

MERLINO, Aldo. *El discurso sobre la norma: Cogniciones y argumentación en el discurso sobre las normas de tránsito*. 200 f. Tesis doctoral de Semiótica, CEA (Centro de Estudios Avanzados, Universidad Nacional de Córdoba), 2009.

MONTESINOS, Rafael. *Las rutas de la masculinidad*, ensayos sobre el cambio cultural y el mundo moderno, Barcelona: Gedisa, 2002.

RUIZ BALLESTEROS, Esteban. El trabajo nos hará hombres. In: VALCUENDE DEL RIO, J.; BLANCO LOPEZ J. *Hombres – La construcción cultural de las masculinidades*. Madrid: Talasa, 2002, p. 100 – 110.

SABUCO I CANTÓ, A., VALCUENDE DEL RÍO, J. La “homosexualidad” como representación hiperbólica de la masculinidad. In: VALCUENDE DEL RIO, J.; BLANCO LOPEZ J. (comp.) *Hombres – La construcción cultural de las masculinidades*, Madrid: Talasa, 2002, p. 135 – 154.

VALCUENDE DEL RIO, J. y BLANCO LOPEZ J. *Hombres – La construcción cultural de las masculinidades*, Madrid: Talasa, 2002.

WACQUANT, Loïc. *Entre las cuerdas*. Cuadernos de un aprendiz de boxeador. Buenos Aires: Siglo 21 Editores, 2006.

Otras fuentes citadas:
Luchemos por la vida (www.luchemos.com.ar)

Recibido em: 24/02/2011.

Aceito em: 06/12/2011.

Sobre os autores: Aldo Merlino es Doctor en Semiótica por la Universidad Nacional de Córdoba, Master en sociosemiótica y Lic. en Psicología. Es director del área de investigación de la Universidad Siglo 21, Córdoba, Argentina. E-mail: merlinoaldo@gmail.com

Alejandra Martínez es Doctora en Ciencias Sociales por la Universidad de Buenos Aires, master en sociología y Lic. en publicidad. Es investigadora de CONICET y profesora en la Universidad Siglo 21 en Córdoba, Argentina. E-mail: martinezalej@hotmail.com

Gabriel Escanés es becario doctoral de Conicet y doctorando en Demografía en la Universidad Nacional de Córdoba. Actualmente se desempeña como profesor en la Universidad Siglo 21, Córdoba. E-mail: martineza@uesiglo21.edu.ar

ⁱ Se trata de un indicador que mide el total de años que el conjunto de individuos fallecidos en una población ha dejado de vivir. Se basa en el cálculo de la diferencia entre la edad al fallecer del individuo y una edad que se espera que debería haber vivido. Si bien esta edad puede fijarse en distintos niveles, en este trabajo se estableció en ochenta años, supuesto que normalmente se utiliza como edad máxima en otros indicadores. Bertoncello R.; Geldstein R. Aspectos demográficos y sociales de los accidentes de tránsito en áreas seleccionadas de la Argentina, Ministerio de Salud y Ambiente de la Nación: Buenos Aires, 2007

ⁱⁱ Se trata de un indicador que combina el potencial de años de vida perdidos con las tasas de participación en la actividad económica de la población.

ⁱⁱⁱ Fuente: Luchemos por la vida www.luchemos.com.ar

^{iv} Las definiciones de las normas de género y la masculinidad fueron trabajadas anteriormente en MARTINEZ Alejandra (2010) Normatividad y género. La construcción discursiva de las definiciones de la masculinidad y la femineidad y su vinculación con las condiciones objetivas de existencia, Tesis doctoral Universidad de Buenos Aires – CONICET, Buenos Aires, 2010

^v Uno de los objetivos centrales del mencionado trabajo fue indagar cuales son los argumentos (modelos argumentales) que los/las conductores/ras presentan al momento de explicar la forma en que conducen y la situación del tráfico vehicular en Argentina. MERLINO Aldo (2009) El discurso sobre la norma: Cogniciones y argumentación en el discurso sobre las normas de tránsito. Córdoba: Tesis doctoral de Semiótica, CEA (Centro de Estudios Avanzados, UNC), Córdoba

^{vi} Las voces de los entrevistados se reproducen textualmente entre comillas y en itálica. La voz del/a entrevistador/a en mayúsculas y las aclaraciones sobre términos específicos, entre paréntesis y en letra normal.