REPRESENTACIONES SOCIALES: MUJERES AL VOLANTE ¿PELIGRO CONSTANTE?

Social representations: women to drive, does constant danger?

Anna María Fernández Poncela

Anna María Fernández Poncela

Doctora en Antropología social por la Universidad de Barcelona. Investigadora y docente de la Universidad Autónoma Metropolitana/Xochimilco, México DF. Algunos libros: (2012) La violencia del lenguaje o el lenguaje que violenta. Equidad de género y lenguaje. México: ITACA/UAM. (2009) *La investigación social: caminos, recursos, acercamientos y consejos*. México: Trillas/UAM. (2005) *Canción infantil: discurso y mensajes.* Barcelona: Anthropos. (2005) *Infancia, adolescencia y política*. México: IEDF/Miguel Ángel Porrúa. (2003) *Cultura política juvenil en el umbral del milenio*. México: IMJ/SEP/IFE. (2003) *La política, la sociedad y las mujeres*. México: INMUJERES/UAM, etc. Temas de investigación: participación y cultura política; cultura popular.

E-mail: fpam1721@correo.xoc.uam.mx

Resumen

Este texto presenta las imágenes y opiniones de la población de la ciudad de México sobre las mujeres y hombres que manejan. Se trata de ver estereotipos y prejuicios en esta comparación y las representaciones sociales en torno al tema. Esto se hace a través de una encuesta a la ciudadanía y de entrevistas a personas profesionales.

Palabras claves: representación social, género, manejar, México DF, estereotipos.

Abstract:
This text is about the opinions and representations of the inhabitants in Mexico City on women and men drivers. It is about stereotypes and prejudices in gender comparison. Methodologically, the investigation is carried on using opinion polls to citizenship and interviews some professional people.

Keywords: *Social Representation, Gender, Drive, Mexico DF, Stereotypes.*

Introducción, intención y metodología

> Serge Moscovici presenta el siguiente texto en su obra sobre representaciones sociales *El psicoanálisis, su imagen y su público* en el año 1961: "Un señor que va a consultar al psicoanalista le dice: "Doctor, sufro de espantosos complejos de inferioridad. Delante de mi director me siento así y así…", etcétera. Al cabo de varias semanas, el psicoanalista da este diagnóstico: "Señor, usted no tiene ningún complejo, usted simplemente es "inferior"" (1979:245). Aquí queremos transcribir también un chiste sobre el tema que nos ocupa en estas páginas: "El estacionamiento de la mujer: Después de estacionar su coche una mujer le pregunta a su marido que está a su lado: -Mi vida, ¿Quedé muy separada de la banqueta? El marido le contesta: -¿De cuál de las dos cariño?".

Dos cuestiones para iniciar sobre la intención y objetivos de este trabajo y en torno a la metodología seguida para su elaboración. Se parte de la inquietud de analizar y reflexionar en torno a la vida cotidiana, esto es, el diario acontecer como objeto de estudio y sobre esto, el pensamiento, sentimiento y comportamiento interpersonal y social, y lo que dentro de la teoría de las representaciones sociales se denomina sentido común, aterrizando en el tema que nos ocupa. Esto es, comprender la dimensión social, comunicativa y simbólica del pensar, sentir y actuar de los grupos sociales, sus significaciones, procesos y relaciones, su entendimiento y comportamiento. Otra inquietud es sobre el binomio tradición-modernidad, o mejor dicho, reproducción y cambio; esto principalmente en el sentido de si la representación social tradicional en torno a las mujeres al volante ha tenido o tiene transformaciones, o por el contrario se reproduce inercialmente.

El objetivo de este trabajo es recabar, analizar y mostrar algunas representaciones sociales sobre las mujeres al volante en la ciudad de México y en nuestros días. La hipótesis que nos guía es que existe una percepción social sobre el tema, fincada en opiniones e imágenes que conducen a estereotipos y prejuicios, que a su vez desembocan en ciertas actitudes desfavorables a la representación social del manejo de las mujeres.

Con objeto de probar o refutar dicha hipótesis nos centramos en opiniones e imágenes y, hasta donde fue posible, en representaciones sociales sobre este sujeto y objeto de estudio a través de una encuesta a la ciudadanía capitalina en general realizada a tal efecto, así como entrevistas aplicadas a personas implicadas en el tema. También se

Iberofórum. *Revista de Ciencias Sociales de la Universidad Iberoamericana.*
Año VII, No. 14. Julio-Diciembre de 2012. Anna María Fernández Poncela.
pp. 1-34. ISSN: 2007-0675.
Universidad Iberoamericana A.C., Ciudad de México. www.uia/iberoforum

persigue describir, comprender y explicar la representación en cuestión, a modo de documento social sobre algunas preocupaciones más amplias en la actualidad.

Se emplearon el método cuantitativo y cualitativo, a través de una encuesta a la población en general y de entrevistas con informantes específicos por su experiencia profesional sobre el tema: policías de tránsito en activo, personal de las empresas aseguradoras de autos, instructores de las escuelas de manejo y funcionarios en cargos de responsabilidad en la SETRAVI[1], todo ello en la primavera del año 2011 en la ciudad de México. La encuesta fue aplicada en lugares centrales de la ciudad, tiene muestra no probabilística, se preguntó a una parte de la población según cuotas por sexo y edad[2]. Es preciso, añadir también que aquí sólo se analiza e interpreta una parte reducida de la encueta y las entrevistas, como extracto de una investigación más amplia.

Conceptos, enfoques y teorías: identidad de género y representaciones sociales

[1] Las entrevistas se aplicaron a los cargos de la SETRAVI (Secretaría de Transportes y Vialidad del DF): al Lic. José Jesús Carreón, Subdirector de Capacitación y Expedición de Licencias y al Director Técnico de la SETRAVI, Noé Figueroa. Respecto al personal de las aseguradoras, se hizo a Jessica Güizar Auxiliar Administrativa de Gerencia Seguros Atlas y a Salvador Álvarez Agente de Seguros, Seguros Inbursa ING. Sobre los profesores de manejo, se entrevistó a Francisco Gutiérrez de la AMA (Agencia Mexicana Automovilística) Ejecutivo de Manejo Defensivo e Instructor de Manejo Básico, así como a Víctor Hugo Farías Ejecutivo de Manejo Defensivo, Grupo Financiero Inbursa e Instructor de Manejo Básico. Asimismo se aplicaron entrevistas a dos agentes de tránsito, Alberto Navarro, Oficial de Tránsito de la Secretaría de Seguridad Pública del DF, Subsecretaría de Control de Tránsito, y a Gerardo Salas con la misma adscripción. Agradezco a Sandra Huerta por su trabajo en las mismas.

[2] El tamaño de la muestra fue de 200 personas, 50% hombres y 50% mujeres, y 20% de cada grupo de edad: de 18 a 29 años, de 30 a 39, de 40 a 49, de 50 a 59 y de 60 y más años. En cuanto al nivel de ingreso, 84% de la muestra dijo que medio, mientras 7.5% dijo que alto y 8.5% que bajo. Respecto a la escolaridad, 1.5% primaria, 5% secundaria, 32% bachillerato y 61.5% con estudios universitarios. El ingreso y nivel de escolaridad que pueden considerarse elevados para la ciudad de México tienen que ver con una pregunta inicial de filtro para la aplicación del cuestionario que es si tiene o maneja auto. Sobre el trabajo, 35.5% señaló que se ocupaba en el sector privado, 23% por cuenta propia, 18% en el público, 7.5% jubilados, 6% hogar, 6% estudiante y 4% desempleado. Las ocupaciones fueron muchas y diversas por lo que no las traemos a estas páginas. El lugar de nacimiento: 81.5% afirmó que en el DF, 7% en el Estado de México y 11.5% en otros lugares de la República y se señalaron casi todos los estados de la misma. Otro interrogante es sobre si tiene auto propio o no, y 80% afirmó que sí, mientras 20% que no. A la pregunta en torno a si manejaba auto prestado o por motivo de trabajo 28.5% contestaron de forma afirmativa y 71.5% negativa. Observamos que se traslapan algunas cifras, sin embargo, esto se debe a que se da el caso de tener auto propio y manejarlo al mismo tiempo que se conducen también autos relacionados con el trabajo o de familiares. Agradezco a Jesia García y a Juan Carlos Velasco su colaboración en la encuesta.

> En el pensamiento occidental lo masculino y lo femenino a menudo se representan como una dicotomía y se utilizan como una metáfora para dar a entender un contraste, una oposición o una complementariedad. ¿Qué hacemos con las diferencias entre los sexos? ¿Qué significan? ¿Por qué hay tantas? ¿Por qué hay tan pocas? (Hare-Mustin y Marecek, 1994:15-6).

Hoy "El viejo contrato entre hombres y mujeres, que dividía las tareas productivas y reproductivas entre los sexos, ya que no es válido" (Subirats, 1996:163). Hay, pues, que buscar "reequilibrios que sólo pueden encontrarse en lo que se ha llamado "un nuevo contrato entre hombres y mujeres", es decir, en un replanteamiento de la distribución del trabajo socialmente necesario" (ibídem: 167). Sin embargo, aquí creemos que esto no sólo debe reflejarse en cuestiones políticas o de políticas públicas, en legislaciones y prácticas sociales, también es preciso profundizar en las representaciones sociales, observar y criticar constructiva o negativamente nuestras formas de pensar, de percibir, de ver al otro y a la otra; nuestra construcción de imágenes mentales, de valoración y enjuiciamiento en su caso (Fernández Poncela, 2012). Básicamente es lo que se pretende en estas páginas.

Género brevemente es la construcción social de la diferencia sexual en el sentido de diferenciar lo biológico –el sexo- de lo cultural en un contexto espacio temporal dado. Se trata del:

> Conjunto de prácticas, creencias, representaciones y prescripciones sociales que surgen entre los integrantes de un grupo humano en función de una simbolización de la diferencia anatómica de hombres y mujeres. Por esta clasificación cultural se definen no sólo la división del trabajo, las prácticas rituales y el ejercicio del poder, sino que se atribuyen características exclusivas a uno u otro sexo en materia de moral, psicología y afectividad. La cultura marca a los sexos con el género y el género marca la percepción de todo lo demás: lo social, lo político, lo religioso, lo cotidiano (Lamas, 2000:4).

Es un elemento constitutivo de las relaciones sociales basadas en la diferencia sexual –símbolos culturales, doctrinas sociales, nociones políticas, referentes institucionales y organizaciones, identidad subjetiva- y es también una forma de relaciones significantes de poder (Scott, 1996).

En cuanto a la identidad de género, y también de manera resumida puede considerarse que, es un fenómeno social, histórico, dinámico y multicausal, que conlleva la construcción-acción del género en una serie de roles y estereotipos, patrones, cogniciones, evaluaciones, comportamientos y rasgos de personalidad, entre otras cosas;

en fin, una serie de significados compartidos interiorizados a través de roles y estructurados en función de mantener el orden social establecido (García-Leiva, 2005).

Respecto a las representaciones sociales se afirma que:

> […] son entidades casi intangibles. Circulan, se cruzan y se cristalizan sin cesar en nuestro universo cotidiano a través de una palabra, un gesto, un encuentro. La mayor parte de las relaciones sociales estrechas, de los objetos producidos o consumidos, de las comunicaciones intercambiadas están impregnadas de ellas. Sabemos que corresponden, por una parte, a la sustancia simbólica que entra en su elaboración y, por otra, a la práctica que produce dicha sustancia, así como la ciencia o los mitos corresponden a una práctica científica y mítica (Moscovici, 1979:27).

Mucho se ha reflexionado, escrito y estudiado en torno a las representaciones sociales, aquí tomamos dicha teoría de forma flexible y como herramienta de análisis general, dada la complejidad de la misma, utilizando algunos de sus conceptos y características aplicadas a nuestro caso de estudio. Las representaciones sociales son, básicamente, una forma de organización psicológica, de conocimiento social y de comunicación interpersonal. Pero una forma que no sólo reproduce, sino que produce, esto es, en un movimiento bidireccional o cíclico entre sujeto y objeto en el acto de conocimiento y comunicación, concepto y percepción son intercambiables (Moscovici, 1979; Jodelet, 2008); son producto y proceso a la vez (Ibáñez, 1988).

> Concierne a la manera en que nosotros, sujetos sociales aprendemos los acontecimientos de la vida diaria, las características de nuestro medio ambiente, las informaciones que en él circulan, a las personas de nuestro entorno próximo o lejano. En pocas palabras, el conocimiento "espontáneo", "ingenuo", que tanto interesa en la actualidad a las ciencias sociales, ese que habitualmente se denomina conocimiento del sentido común, o bien pensamiento natural, por oposición al conocimiento científico. Este conocimiento se constituye a partir de las experiencias, pero también de las informaciones, conocimientos, y modelos de pensamiento que recibimos y transmitimos a través de la tradición, la educación y la comunicación social. De este modo, este conocimiento es, en muchos aspectos, un conocimiento socialmente elaborado y compartido. Bajo sus múltiples aspectos intenta dominar esencialmente nuestro entorno, comprender y explicar los hechos e ideas que pueblan nuestro universo de vida o que surgen en él, actuar sobre y con otras personas, situarnos respecto a ellas, responder las preguntas que nos plantea el mundo, saber lo que significan los descubrimientos de la ciencia y el devenir histórico para la conducta de nuestra vida, etc. En otros términos, se trata de un conocimiento práctico (Jodelet, 2008:473).

Más en concreto se trata de sistemas cognitivos en los que hay creencias, valores, normas, informaciones, nociones, imágenes, metáforas, opiniones, estereotipos y actitudes positivas o negativas, con principios interpretativos y orientadores de percepciones, valoraciones y prácticas y que configuran una suerte de conciencia

Iberofórum. *Revista de Ciencias Sociales de la Universidad Iberoamericana.*
Año VII, No. 14. Julio-Diciembre de 2012. Anna María Fernández Poncela.
pp. 1-34. ISSN: 2007-0675.
Universidad Iberoamericana A.C., Ciudad de México. www.uia/iberoforum

colectiva que apunta las formas de ser, estar y actuar en el mundo, intersubjetivamente e intergrupalmente, interactuando con los otros y las otras, los modos de comprender, orientarse y comportarse (Rodríguez Salazar, 2001; Araya Umaña, 2002; Jodelet, 2008).

> En una propuesta para repensar las representaciones sociales y sus procesos, Billing *et al.* (1988) y Billing (1991) ofrecen una imagen abierta de las representaciones que afirman que éstas están montadas en argumentaciones que afirman y niegan, justifican y critican. Son entendidas como construcciones susceptibles de deliberación interna y externa en las que sus suscriptores encuentran sus aliados y sus opositores. De este modo, se destaca el carácter reflexivo, deliberativo y crítico del pensamiento de sentido común. Las representaciones sociales, entonces, no sólo son asunto de pensamiento práctico –como parecen sugerir muchos teóricos de las representaciones-, sino también del pensamiento discursivo y deliberativo (Rodríguez Salazar, 2001:55-6).

Y también tener en cuenta que las representaciones sociales no sólo son parte de consenso, acuerdo, también de conflictos y luchas simbólicas (Rodríguez Salazar, 2001), cuestiones éstas no siempre tenidas suficientemente en cuenta. Así las representaciones pueden ser consideradas además de inspiradoras de las prácticas cotidianas, también elaboraciones reflexivas de situaciones y actitudes o conductas que pueden dar lugar a la transformación. "Entender las representaciones como saberes prácticos y reflexivos permite entender el cambio en la significación cotidiana y, a la vez, pone de manifiesto la compleja gramática de las mismas" (Rodríguez Salazar, 2001:62).

En cuanto a percepciones, imágenes y opiniones, las primeras son un proceso cognitivo de la conciencia sobre sensaciones del mundo físico y del mundo social, su reconocimiento, interpretación y significación, constituyen representaciones parciales de la realidad, ya que se construyen con base en la experiencia pero también sobre modelos ideológicos (Vargas Melagarejo, 1994). Las segundas son "sensaciones mentales" que evocan y recuerdan, un proceso de construcción mental de un objeto y reproducción pasiva del exterior en el interior, memorias del pasado, impresiones en el cerebro, una pantalla selectiva del exterior (Moscovici, 1979; Ibáñez 1988; Araya Umaña, 2002). Mientras que las opiniones constituyen momentos de formación de estereotipos o actitudes que se encaminan hacia la acción, tomas de posición que informan de la reacción de la persona sobre un objeto desde fuera, lo que un colectivo social piensa y expresa, el juicio de un objeto, y anuncia la preparación de una futura acción (Moscovici, 1979).

Tanto unas como otras forman parte del campo de las representaciones sociales, esto es, cómo los sujetos piensan el objeto, como interpretan lo que saben o la información que tienen, lo construyen o utilizan, lo comunican, crean o transforman, y lo que luego derivará en las actitudes. De hecho, sin entrar en la polémica de las diferencias entre éstas y las representaciones sociales –sobre lo que habría mucho que decir-, la mayoría de autores/as señalan que ésta estriba mayormente en que los conceptos afines anteriores son reflejos o respuestas del mundo externo, mientras que en las representaciones sociales no hay corte entre el universo exterior y el universo del individuo o grupo, entre sujeto-objeto, estímulo-respuesta. Se dice que opinión e imagen no tienen en cuenta vinculaciones ni apertura, consideran a los grupos en forma estática, mientras que las representaciones sociales son conjuntos dinámicos, producen comportamientos y relaciones con el medio, una acción que modifica a ambos y no reproducción de comportamientos o relaciones, ni reacción a estímulo exterior. No son "opiniones sobre" o "imágenes de", se trata de "teorías" de las "ciencias colectivas", destinadas a interpretar y construir lo real, trascienden opiniones, imágenes y actitudes, constituyéndose en teorías que descubren y ordenan la realidad, sistemas de valores, ideas y prácticas, que establecen un orden que orienta en el mundo y pretende dominarlo, y posibilitan comunicación e intercambio social (Farr, 2004).

Además imágenes y opiniones pueden estar estereotipadas e incluso prejuiciadas o estigmatizadas (Goffman, 2003), lo que desencadena la discriminación, tan importante a tener en cuenta desde el campo de los estudios de género. Los estereotipos son ideas o imágenes mentales simplificadas, creencias generalizadas sobre atributos hacia un grupo, culturalmente aprendidos y compartidos, pueden ser positivos, negativos o neutros. Tienen la función de simplificar el entendimiento, a veces son descriptivos y contienen un fondo de verdad, en otras ocasiones sin dejar de reconocer lo anterior, son inexactos, falsos, rígidos o simplemente exagerados (Allport, 1968; Huici, 1996; Lippmann, 2003). En concreto los estereotipos de género son caracterizaciones diferenciales adjudicadas a partir del sexo, imágenes, opiniones y valoraciones hacia el mismo, algunas productos de la observación o la experiencia a modo de simplificación de la percepción, muchas construidas desde la tradición socio histórica y cultural con sesgos de marcado carácter negativo en este caso (Fernández Poncela, 2011). Por su parte los prejuicios son juicios

previos y evaluaciones despectivas, incluso con sentimiento hostil, ahora sí siempre de carácter negativo y en principio sin fundamento (Allport, 1968; Casas Castañé, 1999). Acompañan usualmente a las imágenes y opiniones estereotipadas –mentales y cognitivas- coloreándolas –emocionalmente de forma devaluatoria-, y conducen o conforman actitudes marcadamente negativas y orientan y justifican comportamientos hostiles, como decimos, y como en el caso que nos ocupa a la discriminación por razones de género (Fernández Poncela, 2011).

En este punto y para aclarar, según la teoría de las representaciones sociales éstas tienen tres dimensiones. La primera es la información, el conocimiento del tema, qué se piensa o se sabe sobre el mismo, cuantitativa y cualitativamente hablando, y de dónde se obtiene dicho conocimiento, esto es, sus fuentes. La segunda es el campo semántico –sobre el que vamos a ahondar de forma práctica en estas páginas- que está formado por imágenes y opiniones, como decíamos, modos sociales, juicios, creencias, vivencias, valores, etc., se trata de cómo se interpreta el objeto, la manera en que el sujeto piensa al objeto, lo construye y lo comunica, la crea o transforma, en definitiva lo utiliza. Y la tercera es la actitud que es la reacción emocional, básicamente favorable o desfavorable, que indica qué se hace y cómo se actúa, dinamiza y regula la acción (Moscovici, 1979; Araya Umaña, 2002; Rodríguez Salazar, 2009).

Con objeto de finalizar este apartado, unir la parte más teórica con la práctica y relacionar representaciones sociales con género diremos que: "[…] un terreno particularmente fértil para estudiar la temática de las RS son las concepciones y relaciones de género, ya que están atravesadas por una cultura milenaria de relaciones de poder. Desde el punto de vista aplicado, el estudio de las RS es de fundamental importancia en los procesos de concientización colectiva" (Araya Umaña, 2001:160). Y añadimos

> Un rasgo constante en las RS de género es que ellas vehiculizan un saber, una construcción social de las categorías de sexo destinadas a mantener relaciones de supremacía y de dominación de parte de un sexo que suele ser masculino…Las RS sobre la feminidad y la masculinidad funcionan todo el tiempo en la vida cotidiana permitiendo no sólo la comunicación y la actuación en el mundo de las mujeres y de los hombres, sino también el enjuiciamiento y la calificación de esa actuación…Al ser las RS pensamiento constituyente y pensamiento constituido –o dicho de otra manera, al ser proceso y producto a la vez-, las RS del género afectan su construcción subjetiva y, a su vez, la representación afecta su construcción social (Araya Umaña, 2001:170, 171, 172).

> Los prejuicios raciales o sociales, por ejemplo, nunca se hallan aislados, se recortan sobre un fondo de sistemas, de razonamiento de lenguajes, que corresponde a la naturaleza biológica y social del hombre, a sus relaciones con el mundo. Estos sistemas son constantemente removidos, comunicados entre las generaciones y las clases, y los que son objeto de estos prejuicios se hallan más o menos constreñidos a entrar en el molde preparado y conformarse en él (Moscovici, 1979:33).

Ahora nos centramos en el estudio de caso a través de la mencionada encuesta, y para empezar decir que se observa ya una diferencia de género desde un principio en cuanto a quién enseñó a manejar a la persona y a qué edad aconteció tal cosa. En la mayoría de la población consultada 34.5% fue el padre -18% en el caso de ellos y 16.5% de ellas-, en segundo lugar 10.5% en el caso de los hombres encuestados dijeron "yo solo", mientras que para las mujeres 13% fue la pareja. En cuanto a la edad, la mitad de la muestra 50.5% aprendió entre los 8 y 17 años de edad, y algo menos de la mitad 42.5% entre los 18 y 29 años, sin embargo, fueron 73 hombres frente a 28 mujeres en números absolutos quienes apuntaron hacia la primera etapa etaria, y al contrario 61 mujeres ante 24 hombres quienes señalaron la segunda. Así las cosas, las mujeres parece que aprenden a manejar en mayor número a mayor edad que los hombres, y por otra parte, si bien para ambos géneros el padre es quien principalmente colabora en ello, para las mujeres también la pareja tiene un peso –lo que se correlaciona con la edad más avanzada en el aprendizaje-, mientras que entre la población masculina se hace evidente cierta autonomía sobre el tema al decir que ellos solos fueron quienes aprendieron, en segundo lugar. Esto es, se parte de una diferencia inicial que no se desea enjuiciar, únicamente exponer y subrayar.

Adentrándonos en este caso hay que señalar también que si bien no se interrogó sobre la información que se tiene sobre el tema, su origen y configuración, es posible afirmar que ésta procede de las vivencias cotidianas. Lo que saben y piensan las personas, hombres y mujeres interrogadas en la encuesta y en las entrevistas, lo conocen a través de su vida y experiencia, si bien y seguramente en ocasiones influenciados en cierta medida por los medios de comunicación, los dichos y chistes o en conversaciones con familiares o amigos. Ya en específico para las y los entrevistados informantes de calidad se trata de un conocimiento especializado, han estudiado, se han ilustrado sobre el tema, en el sentido que están más cercanos y/o son profesionales en la materia por lo que su información puede ser considerada más próxima a la experiencia doblemente, que la de

Iberofórum. *Revista de Ciencias Sociales de la Universidad Iberoamericana.*
Año VII, No. 14. Julio-Diciembre de 2012. Anna María Fernández Poncela.
pp. 1-34. ISSN: 2007-0675.
Universidad Iberoamericana A.C., Ciudad de México. www.uia/iberoforum

la ciudadanía en general donde seguramente se filtran más los modelos ideológicos y culturales hegemónicos sobre la vivencia de primera mano.

Sobre las actitudes y como se irá viendo a través de percepciones, imágenes y opiniones que describiremos a continuación, hay un sesgo hacia una actitud que podría ser calificada de desfavorable como primera reacción emocional y como orientación evaluativa y de comportamiento, misma que se finca en estereotipos y prejuicios, pero sobre esto volveremos en otro momento.

Cómo manejan hombres y mujeres

Iniciando con el análisis de los interrogantes de la encuesta, nos centramos en las percepciones, imágenes y opiniones de cómo se maneja un auto, en específico cómo conducen mujeres y hombres. Esto es, dentro de la teoría de las representaciones sociales estamos en el campo de la representación. A la pregunta concreta sobre si los hombres manejan mejor que las mujeres la respuesta fue que igual (41%) y en segundo lugar que sí (36%), y al cuestionamiento inverso si las mujeres manejan mejor que los hombres la respuesta fue que igual (41.5%) y que no (41%). Para la primera cuestión más hombres que mujeres -26 ante 10%- respondieron de manera afirmativa, mientras que más mujeres dieron una contestación negativa -18 frente a 5%-, lo mismo que quienes opinan que igual -22 y 19% respectivamente-. En cuanto al segundo interrogante, más mujeres afirmaron que las mujeres manejan mejor -13 ante 4.5% de hombres-, mientras más hombres lo negaron -27.5 frente a 13.5% de mujeres- y también más mujeres consideran que ambos sexos manejan igual -23.5 y 18% en este caso-.[3]

Anotar aquí que este rasgo o sesgo inicial de género que se observa reflejado en una percepción, imagen y opinión del grupo de mujeres más positivo a su interior como grupo, y lo propio con el grupo genérico masculino se observó a lo largo de toda la encuesta y para diferentes preguntas de la misma. Se trata de algo que tiene que ver con una mirada y un discurso que muestra la diferencia de imágenes y opiniones entre hombres y mujeres como grupos y como géneros. El género entendido como la configuración social de la diferencia sexual (Lamas, 2000). Una construcción de identidades genéricas como se señaló en su momento, y que para este caso tiene que ver

[3] En este punto no se observaron diferencias generacionales por lo que no traemos datos al respecto.

como representación social con las funciones identitaria, de orientación y justificatoria de las representaciones (Abric, 1994; Sandoval cit. Araya Umaña, 20012). Sobre la función identitaria parece obvio que hay una construcción y exposición de una identidad gratificante como grupo y quizás cierta sobrevaloración genérica, en la comparación intergrupal social realizada. Referente a la función de orientación la representación social genérica sobre el tema de manejar conduce a ideas, comportamientos y prácticas determinadas que en este caso se revelan y observan a través de las opiniones e imágenes de cómo maneja cada género desde la propia palabra y mirada, y que aquí estamos viendo. Cada grupo o género hace su propia representación y la del otro, creando expectativas y seleccionando la información percibida, interpretando y guiando las conductas al respecto. En cuanto a la función justificadora, se observa a lo largo de todas las respuestas a las diversas preguntas de la encuesta –aunque aquí sólo traemos algunas-, la persistencia y auto refuerzo de las posiciones como género, mostrando diferencias intergenéricas, posturas y comportamientos distintos, y por supuesto, los estereotipos y prejuicios sobre los que más adelante volveremos. Estos últimos en principio tanto auto estereotipos –lo que un grupo piensa de sí- como hetero estereotipos –adjudicados a otro grupo-, que llevan como decimos al prejuicio y discriminación del otro o de la otra, y en especial de esta última.

Sobre este tema del sesgo de género se puede explicar según la identidad social y la autocategorización grupal. Se considera que existe una tendencia favorable a los propios miembros del grupo, una necesidad de identidad social positiva para diferenciarse también positivamente de otros grupos (Tajfel, 1984). Se piensa y actúa muchas veces desde la identidad común y sobre la base de reforzarla, si bien ya las maneras de conducirse dependen del contexto y de la interpretación de la identidad, la autocategorización proporciona normas al grupo adecuadas según la percepción de las y los miembros de aquél y son las creencias compartidas (Reicher, 1996). En esta investigación esto es aplicable tanto para el género masculino como para el femenino, su construcción social e identidad grupal, y la construcción de la identidad genérica propia, solidaria y sobrevalorada, configura a su vez representaciones sociales a través de percepciones, imágenes y opiniones más o menos estereotipadas, positivas dentro de cada

género, y en ocasiones negativas hacia el otro como iremos viendo a lo largo de estas páginas.

Hombres y mujeres manejan igual pero diferente…

CUADRO n°1
¿Los hombres manejan mejor que las mujeres?

CUADRO n°2
¿Las mujeres manejan mejor que los hombres?

	HOMBRES	MUJERES	TOTAL %	HOMBRES	MUJERES	TOTAL %
SÍ	26	10	36	4.5	13	17.5
NO	5	18	23	27.5	13.5	41
IGUAL	19	22	41	18	23.5	41.5

Fuente: elaboración propia con base en la propia encuesta y sobre datos cuantitativos.

Estas preguntas tenían una parte cualitativa, ya que a continuación de la respuesta cuantitativa y cerrada se invitaba a expresar el porqué de la opinión vertida de forma cualitativa y abierta, ante la imposibilidad de transcribir todos los testimonios recabados traemos un análisis resumido de los mismos. Esta parte es vital para conocer la representación social que se tiene sobre el tema y para dar sentido a números y porcentajes.

¿Los hombres manejan igual que las mujeres?

Primero revisamos las explicaciones dadas a la pregunta de si los hombres manejan mejor que las mujeres y según quienes dijeron que hombres y mujeres manejan igual. Por ejemplo, los hombres que afirman que los hombres manejan igual que las mujeres, presentan sus puntos de vista, que podemos resumir en la posición de algunos jóvenes en el sentido de "todos cometemos los mismos errores", a modo de generalización, algo que iguala, por supuesto en lo negativo, pero y también desdibuja lo concreto. Si bien alguno que otro añade lo de la misma capacidad o precaución, en un sentido algo más positivo del asunto. Incluso un hombre de 30 años apunta que "igual" es "la respuesta políticamente correcta". Los hombres encuestados de mayor edad en varias ocasiones nombran "en estos tiempos" o "ahora igual" –insinuando que las cosas han cambiado o que antes no era así-. El caso es que con sus excepciones la similitud es también negativa. Eso sí, uno que otro habla de la personalidad, el ambiente o la educación vial como

Iberofórum. *Revista de Ciencias Sociales de la Universidad Iberoamericana.*
Año VII, No. 14. Julio-Diciembre de 2012. Anna María Fernández Poncela.
pp. 1-34. ISSN: 2007-0675.
Universidad Iberoamericana A.C., Ciudad de México. www.uia/iberoforum

determinantes del manejar un automóvil más allá del sexo. Aquí, en general, la opinión de igualdad va en un sentido negativo y éste se incrementa con la edad.

La población femenina con esta opinión es más numerosa y sobre todo algo más extensa y explícita al responder este interrogante. Coinciden con los hombres en el que todo el mundo comete "los mismos errores". Sin embargo, ponen más énfasis en mencionar los términos de la comparación entre sujetos, "hombres y mujeres" más allá del "todos". Un discurso con cierto tono más de igualdad en lo positivo y negativo, al nombrar defectos y habilidades. También en alguna oportunidad precisan que "no depende del género", y en varias enfatizan y determinan que tiene que ver con la educación y especialmente "falta mayor educación vial y corresponsabilidad con el otro" como apunta una señora de 45 años. Eso sí, la voz de una joven de 21 reclama o se defiende de que "nos acusan de ser distraídas pero ambos sexos lo somos". Nótese como se trata de una opinión y discurso con cierto grado de conciencia en la equidad, que seguramente va más allá del tema que aquí se aborda. Inquietud que se señaló desde un inicio, tomar el tema como documento de cuestiones sociales más amplias.

Ahora nos centramos en los hombres y las mujeres que dijeron que sí que los hombres manejan mejor que las mujeres. Sobre el tema los hombres se explayaron en justificar el sí, en el que los hombres manejan mejor que las mujeres. Se centraron en y se dedicaron a enumerar las características según las cuales se argumenta y sostiene su respuesta, dichas características en muchas ocasiones iban acompañadas con el adverbio de cantidad "más", comparando a veces de manera explícita, aunque la mayoría de las ocasiones implícitamente, con las mujeres. Así ellos, se consideran más pacientes, calmados, hábiles, con pericia, capaces, precavidos, cuidadosos, atentos, enfocados, responsables, coordinados, rápidos, instintivos, accesibles, con reflejos, respetuosos de las leyes y en general muy aptos. En dos o tres ocasiones mencionaron también sus capacidades o habilidades en el sentido inverso de ser "menos distraídos" o que ellas tienen "menos perspectivas y reflejos" o "hacen mil cosas a la vez". Otra cuestión a mencionar es que varias veces se enuncia una oración incluyendo una gama amplia de estas características positivas. Un hombre de 30 años dijo: "mayor capacidad de dimensionar espacios y velocidades". Un señor de 53 se expresó afirmando que "simplemente sabemos hacerlo mejor". Hay eso sí quien además argumenta que son más

años de experiencia o están más habituados a los autos, como algo a tenerse en cuenta, y como otras informaciones y datos reunidos para esta investigación nos demuestran. Un señor de 42 legitima su respuesta con base en su propia experiencia, que reiterará en otra pregunta más adelante: "he tenido más choques con mujeres que con hombres", claro que no aclara quién es el responsable, pero es fácil adivinar la respuesta. En este punto parece importante observar cómo se despliegan una serie de opiniones estereotipadas como parte de la representación social sobre el tema. Estereotipos positivos sobre la caracterización masculina que afirma que los hombres manejan mejor que las mujeres. Podríamos decir que el discurso estereotipado y prejuicioso hacia el género femenino sobre el tema inunda ambos sexos. Eso sí, la explicación femenina no se fundamenta tanto en la superioridad de un sexo sobre otro atribuida a una serie de características genéricas como los hombres apuntan, más bien se trata del reconocimiento de una mayor experiencia por parte de ellos. En el discurso masculino se comprueba directamente la función justificadora de la representación social que anteriormente describimos.

La población femenina que sustenta esta postura es mucho menor. Coinciden, no obstante y en general con las características apuntadas por los propios hombres. Además subrayan en varias ocasiones, como decíamos, lo de que ellos "tienen más experiencia". Añaden que esto es así por cuestiones importantes, tales como que "conocen más el auto", o incluso mencionan "el gusto en conducir". Y es que como dice una mujer de 36 años "nacieron para manejar", idea que más adelante complementará con la oración contraria hacia las mujeres.

Pasamos a revisar las expresiones de hombres y mujeres que negaron que los hombres manejen mejor que las mujeres. En primer lugar son pocos los hombres que se atreven a ofrecer una respuesta negativa y conceder que los hombres no son mejores o igual manejando que las mujeres. Los que lo hacen califican o descalifican a los hombres como agresivos, ofensivos, atrabancados (agresivos) y peleoneros al volante. Un hombre de 54 años de edad dice textualmente: "son más irresponsables por aparentar lo que no son, machismo", eso sí en tercera persona y no incluyéndose en modo alguno en la oración. Aquí aparecen otra vez auto estereotipos, pero en este caso negativos hacia ellos.

Por otro lado varias son las mujeres que no concuerdan con la idea del manejo mejor por parte de la población masculina. Dos son básicamente los sentidos de sus

Iberofórum. *Revista de Ciencias Sociales de la Universidad Iberoamericana.*
Año VII, No. 14. Julio-Diciembre de 2012. Anna María Fernández Poncela.
pp. 1-34. ISSN: 2007-0675.
Universidad Iberoamericana A.C., Ciudad de México. www.uia/iberoforum

respuestas. Hay quienes lo niegan considerando que hay de todo, que manejan igual, que hay buenos y malos conductores y conductoras y que no depende del sexo, que todos están mal o está condicionado esto por la práctica o educación de cada persona en particular, como se dijo con anterioridad. Por otra parte, están aquellas posiciones que se centran en desacreditar a los hombres al volante, directamente caracterizando su manera de conducir de manera negativa los hetero estereotipos: son menos cuidadosos y precavidos, más imprudentes e inconscientes, son agresivos, les gusta la velocidad y correr mucho, además de ser unos irresponsables por todo lo anterior –en sincronía con los hombres que así opinaron sobre su propio género-. Una señora de 64 años añade, medio implicándose en el asunto: "si ven a una mujer manejando no les gusta, algo les pasa pero quieren que te quites". Opiniones estereotipadas negativas, entre la vigencia y la tradición cultural.

¿Las mujeres manejan mejor que los hombres?

Seguimos con la revisión de testimonios en este caso al segundo interrogante en cuestión y su explicación del porqué de quienes consideran que las mujeres manejan igual que los hombres. La población masculina que dice que las mujeres manejan igual que los hombres, justifica y argumenta de forma idéntica o muy similar que cuando dijeron que los hombres manejaban igual que las mujeres. Esto es, se trata en definitiva de la misma población y posición y prácticamente respondieron con el mismo fraseo, por lo que no merece más comentarios a los ya expuestos en su momento y con anterioridad. Algo más de mujeres que de hombres apuntaron que las mujeres manejan igual que los hombres, y puede afirmarse lo mismo que en la pregunta y respuesta anterior ya mencionadas. De hecho, la duplicación de los interrogantes obedece a una especie de control cruzado en el cuestionario con objeto de comparar y asegurar tendencias en la respuesta más allá de los tópicos y de la co-construcción de la opinión a través de la pregunta, esto es, su posible influencia.

En segundo lugar y con empate técnico con el igual está la respuesta no, las mujeres no manejan mejor que los hombres, eso sí muchos más hombres se apuntaron en este sentido. Aquí sí interesan las percepciones, imágenes y opiniones, ya que en principio quienes respondieron que no, que las mujeres no manejan mejor que los hombres, habían

Iberofórum. *Revista de Ciencias Sociales de la Universidad Iberoamericana.*
Año VII, No. 14. Julio-Diciembre de 2012. Anna María Fernández Poncela.
pp. 1-34. ISSN: 2007-0675.
Universidad Iberoamericana A.C., Ciudad de México. www.uia/iberoforum

contestado que sí que los hombres manejan mejor que las mujeres en el interrogante anterior, por lo que merecen revisarse los argumentos en este caso. Los hombres que dijeron no, señalaron una serie de aspectos negativos en cuanto al manejo de las mujeres: histeria, se alteran, nerviosas, miedo, lentas, despistadas, descuidadas, imprudentes, no se fijan ni concentran, tienen menos capacidades y habilidades, son menos precavidas y con menos enfoque, además no respetan el reglamento. Pero por encima de todas ellas la distracción –por todo y con todo- fue la característica más nombrada. También añaden que no tienen sentido del espacio y de las dimensiones y no miden las distancias. Y hay quien afirma, como el hombre de 32 años, que "siempre esperan condescendencia" o el de 47 en el mismo sentido de "siempre quieren tener preferencia". Se trata de opiniones estereotipadas negativamente, cuando no prejuiciadas, una percepción de la realidad construida como venimos diciendo en estas páginas, seguramente por vivencias, y también por la tradición cultural sobre el tema.

Menos mujeres estuvieron de acuerdo con el no. Eso sí, fue interesante la crítica a su propio sexo y en ocasiones expresada aquí sí a modo de autocrítica incluyéndose en el uso del plural en la respuesta y explicación proporcionada, entre confesiones, reconocimiento y honestidad –cuestión ésta que no se dio entre los hombres-. En general reiteran una y otra vez, o incluso podríamos afirmar que reconocen, que son más distraídas –como los hombres también señalaron-, más nerviosas y menos hábiles, entre otras cosas mencionadas. Aunque hay quien dice que depende de cada hombre y mujer, su educación y práctica. Lo cual es cierto, no se puede generalizar, pero el hacerlo es parte de nuestra cognición. Eso sí, hay quien explicita, como una mujer de 31 años, que "no saben estacionarse, ni dar bien las vueltas, pero manejan con más precaución", en el sentido seguramente que sí que no manejan mejor pero que también tienen otras cualidades positivas en dicha actividad. Una joven de 26 expone hasta como han sido socializadas en la inseguridad: "creo que somos más inseguras, se nos ha enseñado hasta en comerciales que ellos lo hacen mejor" –la mencionada influencia de los medios en la información y conocimiento sobre las representaciones sociales-. Y es que como una mujer de 36 años de edad remarca coordinada y complementándose con la respuesta a la pregunta anterior ya expuesta: "no nacieron para manejar". La función de identidad, orientación y justificación ya mencionadas aquí aparecen más que claras y la mayor

autocrítica, honestidad, conciencia y ecuanimidad por parte de algunos sectores de la población femenina consultada.

Finalmente sobre los hombres y mujeres que afirman que las mujeres manejan mejor que los hombres, hay muy pocos hombres que corroboran la frase. El ser cuidadosas y responsables es lo que sobresale con objeto de legitimar su postura. Eso sí, más mujeres suscribieron dicha respuesta, coincidiendo con los hombres con los que compartieron opinión al pensar y creer que las mujeres resultan ser más cuidadosas, precavidas y responsables en general. También ampliaron y afinaron más las respuestas que las de ellos al considerar que son más conscientes, tranquilas y calmadas –ahí sí en plena contradicción con algunas opiniones masculinas sobre el tema dadas en otras ocasiones-. Además de que no manejan tan rápido o les da miedo chocar, eso sí, tienen "más cuidado con los otros" como dijo una mujer de 41 años y otra de 34 positivando su propia habilidad "tenemos más habilidad para estar atentas de muchas cosas" –cuestión ésta criticada y autocriticada en otros momentos de la encuesta por mujeres y especialmente juzgada por hombres-.

Con esta información cuantitativa y cualitativa se obtiene un panorama de las representaciones sociales de hombres y mujeres al volante en la ciudad de México y sobre quién maneja mejor y el porqué. Ahora ahondamos sobre el tema al detallar los errores de cada sexo al manejar.

Errar es de humanos, de hombres y mujeres, pero…

Otro interrogante de la encuesta y en este caso abierto desde un principio fue *¿cuáles son los errores más comunes que realizan las mujeres al manejar?* Y su contraparte *¿cuáles son los errores más comunes que realizan los hombres al manejar?* De nuevo traemos una selección de extractos testimoniales debido a la cantidad de información recabada y ofrecemos un cuadro resumen de las respuestas.

Los errores de las mujeres

Según los hombres, los errores más importantes y usuales de las mujeres cuando manejan son los que tienen que ver con ir distraídas básicamente –cuestión que apareció en preguntas anteriores pero que aquí se subraya-. Frases o expresiones tales como "se

Iberofórum. *Revista de Ciencias Sociales de la Universidad Iberoamericana.*
Año VII, No. 14. Julio-Diciembre de 2012. Anna María Fernández Poncela.
pp. 1-34. ISSN: 2007-0675.
Universidad Iberoamericana A.C., Ciudad de México. www.uia/iberoforum

distraen fácilmente", "mucho" y "con todo" son respuestas comunes y numerosas que da la población masculina al respecto. El irse maquillando o comunicándose por el celular son los problemas mayormente detectados por los hombres a las mujeres de forma más común y reiterada. También señalan el ir hablando con otras personas en el vehículo o pendientes de los niños, y hacer otras cosas o incluso varias cosas a la vez. Otras cuestiones son el no saber estacionarse, o no saber incorporarse a una vialidad o cambiar de carril, además de no percibir distancias, no calcular, dar vueltas imprevistas, frenar bruscamente, no poner la direccional o detenerse a media calle. Así, los hombres las perciben o ven inseguras, nerviosas, con falta de práctica, pericia y decisión, lentas y poco hábiles. Un error que también fue muy mencionado es la acusación de no espejear, que en más de una ocasión dio lugar incluso para la broma y el chiste: "no espejear y se avientan al "viva México"" dijo un señor de 50 años y otro de la misma edad ironizó: "no voltean a los espejos y los utilizan de vanidad, no de vialidad"; "no usan espejos sólo se maquillan en el auto, y voltearse a ver el asiento trasero" afirma un hombre de 44. Un resumen nos lo muestran de forma directa dos hombres, uno de 44 y el otro de 67 años, que así se expresan sobre el tema: "distraerse, hablar por el celular, irse maquillando y no espejear", "hacer varias cosas al manejar: maquillarse, regañar a los hijos, etc.", por citar sólo un par de ejemplos.

En cuanto a los principales errores de las mujeres desde las propias mujeres, coinciden en varias cosas con los mencionados por los hombres, principalmente en el ser distraídas por cualquier motivo, añaden, de forma fácil, mucho y con todo, para ser precisas como ellas mismas describen y confiesan. También el irse maquillando o el teléfono celular, son otros dos errores importantes que ya los hombres marcaron. Otra cuestión que señalan es el estar nerviosas, el voltearse, ir platicando, ir haciendo otras cosas o varias a la vez como una mujer de 38 años confiesa incluyéndose: "queremos hacer muchas cosas, maquillaje, celular, hijos", y otra de 61 resume poniéndose afuera: "se llegan a distraer con varias cosas, como el celular, el maquillaje, compañía, etc.". Y es que apunta una de 32: "maquillarse, ver al bebé, ir por el carril equivocado y ocupar doble lugar en los estacionamientos". También parecen estar de acuerdo con la población masculina encuestada en el sentido de que no espejean, aunque en menor medida que ellos, y sin ironía de por medio. Otros errores son no usar direccionales, no fijarse al

Iberofórum. *Revista de Ciencias Sociales de la Universidad Iberoamericana.*
Año VII, No. 14. Julio-Diciembre de 2012. Anna María Fernández Poncela.
pp. 1-34. ISSN: 2007-0675.
Universidad Iberoamericana A.C., Ciudad de México. www.uia/iberoforum

cambiar de carril, no ser respetuosas con los otros y con los peatones, además de los diversos problemas que parecen tener a la hora de estacionarse, y que también parecen reconocer. Curioso e importante para remarcar es el elevado grado de autocrítica y el responsabilizarse de los errores cometidos y reconocidos por parte de la ciudadanía femenina, lo cual demuestra cierto nivel de autoconciencia.

Los errores de los hombres

Los errores de los hombres al manejar, según los hombres. Aclarar que en esta pregunta como en la anterior con relación a las mujeres no hubo una previa que preguntara si consideraban si había o no errores, esto es, se dio por supuesto que había y así se potenció indirectamente que se centraran en el sí y pensaran en los mismos. No obstante, para el caso de los hombres, un hombre dijo "no tienen" y una mujer "creo que ninguno" a diferencia de las mujeres donde no hubo dicha observación, minoritaria y anecdótica si se quiere pero que ilustra una forma de pensar en todo caso.

Varios fueron los errores expuestos para los hombres y desde los hombres, sin embargo, sobresalen por ser los más nombrados, en primer lugar el exceso de velocidad, el uso del teléfono celular y el manejar ebrios, así como ser agresivos y discutir o pelear con otros conductores. Luego también se mencionó el pasarse los altos y no respetar las señales de tránsito, el querer ganar el paso y no guardar las distancias, entre otras cosas. Cuestiones éstas últimas como las anteriores relacionadas con imprudencias, el ser arriesgados, desafiantes, cierto exceso de confianza o el ser directamente, como alguien dijo, alocados. E incluso, el distraerse con las mujeres, como varios mencionaron. Remarcar un par de citas interesantes por amplificar errores y ser contundentes en gravedad, un hombre de 32 y otro de 66 años comentan: "oportunistas, groseros, vienen jugando, sacándose los mocos, manejan con celular en la mano y farolean en arrancones", "hablar por el celular, distraerse con el estéreo, no usar cinturón de seguridad y tomar bebidas alcohólicas". Aquí nuevamente se observa reconocimiento de los errores.

La mirada de las mujeres y su versión coincide en varios aspectos con la masculina sobre el tema. En especial señalan en primer lugar el ir rápidos o a altas velocidades y en segundo el ir hablado o mandando mensajes o contestar el celular. También mencionan el ir tomados o el abuso de alcohol. Son agresivos y además van peleándose con otros

Iberofórum. *Revista de Ciencias Sociales de la Universidad Iberoamericana.*
Año VII, No. 14. Julio-Diciembre de 2012. Anna María Fernández Poncela.
pp. 1-34. ISSN: 2007-0675.
Universidad Iberoamericana A.C., Ciudad de México. www.uia/iberoforum

autos, tratan de rebasar, avientan el coche y se le cierran a otros, esto es, son desesperados e imprudentes, así como groseros y prepotentes, no ceden el paso, son irrespetuosos y descorteses. Dos o tres señalaron lo de que se distraen por ir viendo mujeres. Una de 45 años enfatizó el cambio que percibe en la población masculina al ir manejando, "se transforman al volante, son groseros y más los hombres que mientan la madre". Y algo para remarcar, fueron varias las expresiones en el sentido que no respetan las reglas ni las señales ni a los demás, esto es, son irrespetuosos a la vez que irresponsables.

Así las cosas y llegados a este punto, en este tema de los principales errores de hombres y mujeres al volante, desde la perspectiva masculina y femenina, se antoja concretizar un poco más. Se tiene en cuenta que la pregunta fue totalmente abierta y de carácter cualitativo, pero no se puede evitar enumerar y cuantificar, o por lo menos apuntar algunas claras tendencias de opinión, en especial de los errores más numerosos por un lado, y de otro las coincidencias entre los sexos. Éstas en el sentido de errores comunes para hombres y mujeres, pero y sobre todo ver como algunos errores son percibidos tanto por el otro sexo como por el propio sexo que en principio lo genera o actúa.

	CUADRO n°3 *Errores hombres*	CUADRO n°4 *Errores mujeres*
SEGÚN HOMBRES	1-Exceso velocidad 2-Uso del celular 3-Estado de ebriedad 4-Agresivos 5-Pelearse con otros	1-Maquillarse 2-Distraídas 3-Uso celular 4-No espejear 5-Hacer varias cosas a la vez
SEGÚN MUJERES	1-Exceso velocidad 2-Uso celular 3-Estado de ebriedad 4-No respetar reglas ni señales 5-Pelearse con otros 6-Agresivos	1-Distraídas 2-Maquillarse 3-Usar celular 4-No espejear 5-Nerviosas 6-Estacionar 7-Hacer varias cosas a la vez

Fuente: elaboración propia con base en encuesta propia y datos cualitativos.

Grosso modo podemos afirmar que el error que es muy importante, por grave y por común, y que además comparten ambos sexos es el uso del teléfono celular mientras manejan. Coinciden los sexos en otros errores, pero menos numéricamente o de forma no muy significativa. Luego según sexo los errores principales para los hombres son el exceso de velocidad, el manejar ebrios, el pelearse con otros y el ser agresivos. Para las mujeres los errores más importantes son ser distraídas, ir maquillándose, hacer varias cosas a la vez y no espejear. Hay que distinguir que entre los errores mencionados hay cosas que podríamos decir que son del ser, esto es como son: ellas dicen que distraídas, ellos que agresivos. Y hay cuestiones que tienen que ver o son el estar o el hacer, esto es, usar el celular ambos sexos, el exceso de bebida[4] y velocidad en ellos, el irse maquillando y haciendo otras cosas para ellas[5]. Dejamos apuntada esta reflexión que no vamos a profundizar en estas páginas pero que pareció interesante mencionar. Otra distinción que precisa ser nombrada es la tendencia a simple vista de cómo los errores de los hombres son más bien por exceso y los de las mujeres por defecto. Cuestión ésta que puede tener que ver con la construcción de la identidad y roles de género activo, pasiva (Jayme y Sau, 1996), o la interpretación del modelo cultural sobre el tema, pero y que por motivos de espacio tampoco podemos desarrollar en este momento.

Los errores de hombres y mujeres tienen que ver con actitudes y también con estereotipos y los prejuicios en su caso, pero no dejan de ser una descripción discursiva de la realidad, que más allá de percepciones, imágenes y opiniones conforman la representación social de cómo se maneja en la ciudad de México, de cómo hombres y mujeres lo hacen. Así el sumar o complementar las narraciones en torno a la consideración de los errores a las perspectivas de quien maneja mejor se obtiene un panorama más amplio de esta representación, la cual presenta un marcado carácter negativo hacia la población femenina, sin embargo, tal vez no tan profundo como cabría esperar, ni tan sesgado genéricamente hablando. Y esto último en dos sentidos. Por un lado, si bien un porcentaje importante de la población considera que las mujeres manejan peor que los

[4] Solo añadir un comentario de un funcionario de la SETRAVI del DF, el cual dijo que en la actualidad en la ciudad 35% de los remitidos al Torito por el alcoholímetro son mujeres, lo cual indica el aumento de la ingestión de éste entre la población femenina que maneja.

[5] Sobre lo del ser y el hacer, puede traducirse en que unos errores son considerados entre naturales y poco menos que inevitables y otros podrían llegar a corregirse con el cumplimiento de legislaciones y reglamentos específicos.

hombres, el porcentaje que piensa que manejan igual es también importante. Lo mismo en cuanto a errores, se apuntan los del otro sexo, pero y también se señalan los del propio grupo genérico. Así las cosas es posible afirmar que se comprueba la hipótesis inicial, pero se matiza y relativiza también en cierto modo.

Otra cuestión a remarcar, ésta no prevista o buscada inicialmente. Se comprobó que los estereotipos y prejuicios hacia el otro género son más numerosos cuando la pregunta implica directa y explícitamente comparación y competencia. Mientras que hay mayor reconocimiento de los propios errores cuando se interroga sólo a un género en particular y de manera introspectiva. Y es que según se pregunta se responde o lo que es lo mismo quien busca encuentra. Esto es también parte de la representación social, ya que la pregunta colabora con la respuesta y aquí parece más que claro. El interrogante influye, o sería más correcto decir co-construye la respuesta. Si se insinúa que alguien maneja mejor ya hay un sesgo, como cuando se interroga sobre los errores al dar indirectamente por supuesto que los hay. Por lo que en el primer caso los estereotipos y prejuicios tuvieron aparentemente más peso ante el contraste, y hacia el otro género con mayor fuerza; y en el segundo caso apareció un mayor grado de reconocimiento hacia el propio género, no sólo al mirar el otro.

La opinión especializada expresada en entrevistas

> El carácter más evidente del pensamiento natural puede ser llamado en forma paradójica: el formalismo espontáneo. La existencia y el empleo de un stock de clisés, de juicios y de expresiones que traducen la confianza en las fórmulas consagradas, o simplemente la impregnación del lenguaje y de la reflexión, contrastan a menudo con la disposición que es propia del individuo. Las expresiones dominantes, autoritarias, favorecen las reducciones, la precipitación explosiva, y convergen en esas proposiciones aproximativas en las que sólo puede extraerse el sentido si se revisan todos sus términos (Moscovici, 1979:181).

¿Quién maneja mejor?

Seguimos con el estudio ahora adentrándonos en las y los informantes de calidad, personas expertas en el tema por su profesión y ocupación. Una de las preguntas, de hecho la primera, que se realiza en las entrevistas gira en torno al mismo tema de la encuesta y el fraseo exacto fue "*en su opinión y según su experiencia o conocimiento del tema ¿Los hombres manejan mejor que las mujeres o es a la inversa?"* y luego se solicitaba el *porqué* de su respuesta. Las explicaciones fueron variadas, desde lo políticamente

Iberofórum. *Revista de Ciencias Sociales de la Universidad Iberoamericana.*
Año VII, No. 14. Julio-Diciembre de 2012. Anna María Fernández Poncela.
pp. 1-34. ISSN: 2007-0675.
Universidad Iberoamericana A.C., Ciudad de México. www.uia/iberoforum

correcto y muy abstracto como que no querían comprometerse en la respuesta dada, hasta el decir que los hombres manejaban mejor, entre otras cosas "por su experiencia mayor", o que eran las mujeres, "por el cuidado que ponían al hacerlo", pasando por aquello de que más que del sexo depende de la persona en concreto y otras características, como la edad, y capacidades personales de cada quien, con expresión ecuánime sobre el asunto. Mencionar que en este sector de población la ecuanimidad relativa fue una constante, y es que la información y conocimiento, así como la experiencia desde un encuadre especializado, resultó en una mirada y concepción mucho menos estereotipadas y prejuiciadas que en el común de la población, más comprensiva y menos argumentativa (Morin, 1989, 2007).

De nuevo, y por razones de espacio, únicamente transcribimos una parte seleccionada de los testimonios recabados. Por ejemplo, los funcionarios del gobierno capitalino con cargos en la Secretaría de Transportes dijeron: "Es un dato impreciso, no hay fuentes en donde consultar; sería muy ligero de mi parte dar una respuesta porque no tengo certeza en el tema" o "Ninguno de los dos. Porque hay hombres y mujeres que manejan bien y hombres y mujeres que manejan pésimo, es más ni siquiera se puede decir que sepan manejar". Las personas agentes de seguros señalaron: "Los hombres" y "porque son más aventados, les da menos miedo tener un auto tan cerca, les gusta más" o "No depende de ser hombre o mujer para conducir bien, es más no podemos decir que unos manejen mejor que otros" y esto es así "porque existen hombres y mujeres que también manejan pésimo y no por ello vamos a preguntar quién de los dos maneja peor". Los instructores de manejo en las escuelas oficiales apuntan: "No podemos entablar un rango o un parámetro. Esto depende de cada persona. En la experiencia de mi trabajo, vi que cuando la mujer es menor de edad, aprende a manejar más rápido que un hombre"[6], "Depende de cada persona y de sus habilidades para conducir; no todos tenemos las mismas habilidades, por lo que no todos conducimos de la misma manera", o "Las mujeres. Son más cuidadosas las mujeres, aunque tienen su lado oscuro". Sobre el mismo tema los policías opinan: "los hombres manejan mejor. Porque las mujeres se distraen y pierden el control de su vehículo", además de que "no sé, creo que los hombres, porque lo han hecho por más tiempo". Como se observa un rosario de opiniones diversas sobre

[6] Sobre el tema ya apuntamos la mayor edad en que las mujeres aprenden a conducir.

Iberofórum. *Revista de Ciencias Sociales de la Universidad Iberoamericana.*
Año VII, No. 14. Julio-Diciembre de 2012. Anna María Fernández Poncela.
pp. 1-34. ISSN: 2007-0675.
Universidad Iberoamericana A.C., Ciudad de México. www.uia/iberoforum

el tema que reflejan y construyen en su caso un universo de interpretaciones y significaciones. Eso sí, repetimos, parecen más ecuánimes en cuanto a opinión en general y menos estereotipadas que las recabadas en la encuesta a la ciudadanía abierta. Y esto es así porque tienen presente el contexto, las experiencias de cada sexo, el despliegue de habilidades diferentes para ambos géneros, no sólo lo negativo, y la educación vial de cada persona en particular.

En la encuesta hay un interrogante sobre los errores de hombres y mujeres a la hora de manejar. A las personas profesionales y conocedoras del tema no se les formuló así la pregunta, más bien y seguidamente a su opinión de quién manejaba mejor se pregunta por los problemas y habilidades, tanto para los hombres como para las mujeres. Veamos cuáles fueron las respuestas.

¿Cuáles son los problemas más comunes que tienen las mujeres al manejar?

Cargos de la SETRAVI: "Creo que nosotros los varones somos quienes las hostigamos; las vemos al volante y tomamos distancia. Tú sabes, el clásico "tenía que ser mujer". Pero no tengo parámetros para manifestar otras dificultades que experimenten las mujeres". "La distracción con sus objetos, celular, maquillaje, etc.". Los agentes de aseguradoras opinan: "los nervios". "Los mismos que los hombres, pero creo que además, los hombres que van manejando son un problema para las conductoras porque no son cuidadosos con ellas, incluso pueden ser más agresivos e impertinentes con las féminas al volante". Instructores de manejo: "que son nerviosas. Inician el curso de manejo, muy temerosas, muy dóciles. Pero cuando aprenden, son más desesperadas que el hombre. A la mujer lo que le afecta es que son más nerviosas". "creo son dos, se distraen más fácilmente y su nerviosismo". Oficiales de tránsito: "El miedo al volante, a chocar su vehículo. Les falta experiencia". "A lo mejor que los hombres y otras mujeres manejen mal, a la ofensiva o muy agresivos".

En resumen y según la versión experta aquí reunida, los problemas de las mujeres al manejar son el miedo y los nervios –según instructores y policías de tránsito-, su distracción, y el hostigamiento de que son objeto a veces por los hombres –según funcionarios y las aseguradoras-. En este punto el problema, o su origen, se ha trasladado a los hombres que las hostigan. Hay un reconocimiento de los problemas más allá o por

Iberofórum. *Revista de Ciencias Sociales de la Universidad Iberoamericana.*
Año VII, No. 14. Julio-Diciembre de 2012. Anna María Fernández Poncela.
pp. 1-34. ISSN: 2007-0675.
Universidad Iberoamericana A.C., Ciudad de México. www.uia/iberoforum

encima del estereotipo y prejuicio existente, así como, una mirada menos discriminatoria y más comprensiva, aparentemente.

¿Cuáles son los problemas más comunes que tienen los hombres al manejar?

Cargos SETRAVI: "El estrés, problemas, presión del trabajo, el entorno, es decir, el ambiente de hostilidad. Todo esto se traduce en agresividad de los hombres al volante y dificulta a los demás conductores que tratan de ser responsables y conocen las reglas de tránsito". "Falta de pericia y de habilidades". Oficiales de tránsito: "Que los demás conductores lo hacen mal". "Que al toparse con malos conductores, tiene que comportarse como ellos". Agentes de aseguradoras: "el alcohol". "Creo que la presión de llegar pronto a tu casa hace que te sientas frustrado o impotente al no avanzar a la velocidad que desearíamos". Instructores de manejo: "nerviosismo, porque en algunas ocasiones recibieron algún tipo de instrucción y regaños". "Exceso de confianza, exhibicionismo".

De nuevo, y según el oficio del interlocutor en cuestión que filtra su mirada, trasladan la responsabilidad al otro o al contexto. Así y en concreto los problemas de los hombres a la hora de manejar son los otros conductores, su exceso de confianza o exhibicionismo, el estrés y el cansancio, la falta de pericia y el alcohol. También en este caso la explicación parece más descriptiva que valorativa, y con matices de entendimiento. Se confirma el peso que el conocimiento –una de las tres dimensiones de la representación, además del campo y la actitud (Moscovici, 1979)- tiene a la hora de la construcción de una representación social y a su vez de su interpretación.

¿Cuáles son las habilidades de las mujeres al manejar?

En cuanto a las habilidades femeninas y según los funcionarios públicos con cargos en la SETRAVI: "Las mismas que los hombres". "Creo que son mejores al manejar, en general, las mujeres son mejores". Agentes de aseguradoras: "A veces los hombres sienten que manejamos lento, pero creo que los hacemos con mayor precaución". "La precaución, las mujeres conducimos con mayor precaución que los hombres, somos más cautelosas". "La precaución, amabilidad, respeto, consideración. La atención que ponen las mujeres a la hora de conducir, es sin duda un factor importante para evitar y disminuir riesgos. Cuando los hombres conducen, la mayoría de los que he asegurado, siento como que les vale, que

Iberofórum. *Revista de Ciencias Sociales de la Universidad Iberoamericana.*
Año VII, No. 14. Julio-Diciembre de 2012. Anna María Fernández Poncela.
pp. 1-34. ISSN: 2007-0675.
Universidad Iberoamericana A.C., Ciudad de México. www.uia/iberoforum

les da lo mismo chocar o no". Instructores de manejo: "En algunas ocasiones, su propia naturaleza, les facilita manejar, es decir, llevan el control del volante, clutch, espejos, velocidad; es decir, tienen habilidades innatas". "Tienen un manejo más tranquilo. En mi experiencia, hay algunas que manejan precioso; en cambio, hay otras que manejan horrible". Oficiales de tránsito: "Creo que ponen más atención, son más cuidadosas". "Tienen más habilidades para manejar, van viendo el volante, los pedales, velocidades, pero depende de cada quién".

Si bien "depende de cada quién" como dijo el oficial, podemos decir en general y respecto a las habilidades femeninas, éstas pasan al parecer porque son más cuidadosas y precavidas, más lentas y tranquilas, además de amables y respetuosas. Se observa un reconocimiento de las habilidades femeninas a partir de las declaraciones y testimonios de las y los informantes de calidad y expertos en la materia.

¿Cuáles las habilidades de los hombres al manejar?

Cargos SETRAVI: "las mismas que las mujeres". "La práctica al volante. Ellos tienen más tiempo frente al volante". Instructores de manejo: "tienen cierto tipo de experiencia al manejar, tienen iniciativa propia y en algunas ocasiones ya recibieron una instrucción anterior de cómo manejar". "Es algo similar que las mujeres, depende de las personas". Agentes de aseguradoras: "lo hacen con mayor seguridad". "Tienen más pericia para conducir, porque hasta donde sé, los hombres tienen mejor percepción de las distancias, la profundidad y miden mejor las distancias de los objetos". Oficiales de tránsito: "tienen más práctica, pero para algunos de ellos eso no los hace mejores". "los hombres miden mejor las distancias y son más seguros al volante".

En cuanto a las habilidades masculinas son básicamente la experiencia y la seguridad, además de la pericia en cuanto a medir distancias y su mejor percepción sobre el asunto. En esto último es importante decirlo, más allá de una imagen estereotipada se trata de un asunto más objetivo, medible y estudiado, o en todo caso un estereotipo descriptivo. Lo que destaca en estos testimonios es una mirada y un discurso sobre algunas habilidades desde cierta distancia que si no objetiva del todo, sí parece respetuosa para ambos sexos.

Sobre este apartado, como ya se dejó claro desde un inicio, se trata de informantes con estudios y con profesiones relacionados y especializadas con el tema de conducir coches. Por lo que cuentan con conocimiento teórico y amplia experiencia directa y práctica en el ejercicio de su ocupación en la cotidianeidad. Por lo cual este mayor grado de información de primera mano y con base en sus conocimientos y vivencias seguramente redunda en la actitud más ecuánime, conocedora, reconocedora y de respeto en general, menos sesgada y prejuiciosa y más fiel, si es que así se puede decir, a la realidad sobre la que se crea, recrea y dialoga la representación social. Así en la configuración de las representaciones sociales cuando la información es mayor y mejor redunda en un campo menos estereotipado y en una actitud (Moscovici, 1979) más favorable o quizás es más adecuado decir ecuánime.

Conclusiones, complejidad, incertidumbre y diversidad

> Las fórmulas convencionales facilitan la comunicación o ahorran, a falta de información o de deseo de explicación, el esfuerzo necesario para la integración de las nociones en un conjunto coherente […] Así, pensamiento y comunicación se desarrollan de una manera económica. La economía es producto del hecho de que las palabras pertenecen al lenguaje aceptado por el grupo y a sus connotaciones convencionales […] las formulaciones estereotipadas son un factor de presión en la medida en que la estabilidad y la presencia de los modelos lingüísticos, correspondiendo a una representación del sujeto, de su medio, le impiden acordar suficiente atención a las alternativas que se asocian a toda proposición (Moscovici, 1979:182).

Hasta aquí la mirada y el discurso social desde el conocimiento del sentido común de la ciudadanía y de las y los expertos sobre el cómo manejan hombres y mujeres en la ciudad de México y en nuestros días. Una representación social que muestra diversidad y complejidad (Morin, 2007). Desde un nivel de conocimiento e información (Moscovici, 1979), en unos más que en otros como se señaló. Por ejemplo, entre las y los informantes claves éste presenta mayor cantidad y calidad, y de ello se deriva una percepción, imágenes y opiniones más descriptivas, respetuosas y en ocasiones ecuánimes. Y hay un aparentemente mayor desconocimiento o conocimiento más empírico y espontáneo para el común de la población que se expresa más con miradas y términos estereotipados, y

Iberofórum. *Revista de Ciencias Sociales de la Universidad Iberoamericana.*
Año VII, No. 14. Julio-Diciembre de 2012. Anna María Fernández Poncela.
pp. 1-34. ISSN: 2007-0675.
Universidad Iberoamericana A.C., Ciudad de México. www.uia/iberoforum

una actitud desfavorable al manejo de las mujeres y más favorable en actitudes y positiva en cuanto al sentido de los estereotipos al manejo por parte de la población masculina, lo cual es signo del peso de la tradición y del imaginario cultural sobre la población. Y en relación a las representaciones se construyen desde la experiencia pero y también sobre y con las creencias y valores existentes en una sociedad. Esto vale para el común de la ciudadanía, si bien luego se aprecian las diferencias y sesgos genéricos a la hora de observar el campo de esta representación social y las actitudes que provoca. La identidad de género y a veces la edad contribuyen en distinta medida a la percepción y representación social.

Sin embargo, dicho esto y pese a lo cual, si bien se prueba la hipótesis inicial sobre una percepción bañada de prejuicios y estereotipos y una actitud por ello desfavorable en cuanto a cómo manejan las mujeres, hay que, no obstante, precisar algunas cuestiones. En primer lugar, dicha aprobación está matizada por la opinión cualificada de las/os expertos entrevistados, más ecuánime y moderada como ya se expuso. Así también, con los números y porcentajes de la encuesta a población abierta, si bien la aprueban en parte, la relativizan también de cierta manera, pues todo hay que decirlo: un importante sector de la ciudadanía consultada afirma que manejan igual y este porcentaje es similar a quienes consideran que un sexo maneja mejor que el otro.

Añadir que en esta ocasión y como ha ido quedando claro a lo largo del análisis e interpretación realizados se trata de una representación social asociada a la identidad de género y a cierto conflicto intergenérico –emocional, cultural, social y político- que creemos va más allá de la temática abordada y la envuelve. La representación de cómo manejan las mujeres, siempre en comparación con los hombres, se construye desde una posición social de grupo y una identidad genérica, entre otras cosas; y sobre la misma influyen además roles –papeles sociales asignados a cada género- y estereotipos –imágenes mentales negativas-, cuando no prejuicios –valoraciones desfavorables y peyorativas-. En todo caso parece claro que estas representaciones se asientan y edifican, como decimos, sobre las diferencias y desencuentros intergenéricos, en el conflicto y la perspectiva de cada género sobre el otro. Las representaciones sociales en este caso reflejan y construyen dicho conflicto, cuando no lo inducen o justifican, desde una percepción y actitud estereotipada desfavorable y despreciativa o despectiva hacia las

mujeres, una información y comunicación quizás distorsionada, que retroalimenta el conflicto mismo, lo recrea toda vez que lo crea, lo construye y reconstruye, y por ello también podría llegar a deconstruirlo, desactivarlo o aminorarlo en un momento dado, una suerte de *resemantización* (Butler, 2009).

Además la primera pregunta fue formulada ya como parte de la representación social al establecerla en términos de contrastación, influyendo y co-construyendo la respuesta y a su vez la misma representación social. Por otra parte, pero en este mismo sentido, en el interrogante de los errores, también rondan los estereotipos en imágenes y opiniones sobre los mismos cuando, por ejemplo, ellas tienen errores por defecto y ellos por exceso en la división genérica de características culturales y según la apreciación de las mismas –activos, pasivas (Jayme y Sau, 1996)-, si bien hay un autorreconocimiento de los propios errores. Es posible ver como al ser un interrogante sin contraste intergenérico en su formulación directa, se realiza cierta introspección y se obtiene una respuesta con un más elevado nivel de autocrítica y auto reconocimiento genérico.

Eso sí, hay que remarcar algo que aparece a lo largo de todo este trabajo, y es el mencionado sesgo de género, ya que cada género parece sobrevalorar y positivar las características del suyo y desvalorizar y caracterizar negativamente al otro, todo esto en concordancia con la función identitaria de la representación social (Tajfel, 1994; Reicher, 1996). Pero hay más, dentro de este contexto general, es preciso subrayar que los hombres argumentan más en contra de las mujeres –y más los hombres de edades mayores-, mientras que las mujeres parecen tener o mostrar unos mensajes con mayor grado de honestidad y conciencia, autocrítica y reconocimiento, en general un discurso más responsable y ecuánime. El cual quizás sea posible pensar, pero llega también más allá del tema en cuestión que aquí nos ocupa. En todo caso, y sin poder comprobar fehacientemente la última afirmación realizada, sí deseamos apuntar el conflicto intergenérico sobre el tema de manejar como un documento social que muestra las preocupaciones y problemáticas sociales más allá del tema tratado, y que se inserta en una realidad más amplia como estamos reiterando.

La manera de manejar de las mujeres, o mejor dicho su representación social, es imagen y significado al mismo tiempo. En esta representación se observan los roles (Moscovici cit. Rodríguez Salazar, 2007), el cómo se convencionalizan los objetos,

Iberofórum. *Revista de Ciencias Sociales de la Universidad Iberoamericana.*
Año VII, No. 14. Julio-Diciembre de 2012. Anna María Fernández Poncela.
pp. 1-34. ISSN: 2007-0675.
Universidad Iberoamericana A.C., Ciudad de México. www.uia/iberoforum

dándoles forma y estableciendo modos de compartirlos por grupos sociales. Y también el ser prescriptivas, o sea la imposición de las representaciones como una suerte de irresistible fuerza cuando la tradición direcciona el pensamiento. De alguna manera o en alguna medida, y más allá del reflejo real de la experiencia de cómo manejan las mujeres pues los estereotipos aunque deformados en cuanto a rigidez y generalización tienen también un fondo de verdad que sólo intenta informar, advertir de la forma más económica posible, como se dijo; también podemos observar la proyección de los temores de los hombres hacia las mujeres. De ahí los dichos, insultos y chistes que sobre el tema se generan y circulan como forma de expresión de la representación social (Fernández Poncela, 2012). Esto es, en la sociedad antaño dominada por hombres, los roles y la división de trabajos y tareas parecía clara, por lo que hoy por hoy, cuando ya no hay tales diferencias ni mucho menos certidumbre sobre las mismas, se hace necesario perpetuar ciertos discursos y miradas que justifiquen y reiteren, intenten o reconstruyan en su caso, el control social a través de la función identitaria de las representaciones, que mediante la sobrevaloración de un grupo y el desprecio hacia el otro, comparativamente hablando, conformando una autoimagen gratificante del propio género. Por otra parte, bien pudiera identificarse con los miedos masculinos hacia las mujeres (Lipovestky, 2000) que se expresan con el ataque y la descalificación que conlleva en parte la representación social estudiada. En todo caso también aparece la función orientadora y justificadora de la representación (Abric, 1994), en el sentido de crear expectativas de comportamientos y prácticas de cómo es cada sexo manejando, toda vez que éstas constituyen un filtro sobre la información recibida de la realidad. Y en este sentido el discurso legitimador de posturas y actitudes de cada género sobre el otro refuerzan los estereotipos y prejuicios y colaboran en este caso, como en otros, al mantenimiento de la discriminación de género.

Sobre este estudio concreto la representación social que se tiene de las mujeres se puede hablar que es del tipo hegemónico, aunque también con rasgos emancipatorios y polémicos (Rodríguez Salazar, 2008). Esto es así, ya que por un lado se observa la fuerza uniforme y coercitiva, hegemónica de la representación social de las mujeres al volante, con y desde la mirada tradicional y conservadora existente sobre el tema, misma que nos

ha inspirado en el título de este artículo[7]. Pero y también es preciso reconocer que la representación social tiene rasgos emancipatorios, esto es, circulan miradas más flexibles fruto del mayor conocimiento de ciertos sectores como en el caso de las y los expertos consultados y que ofrecieron su testimonio. Y también puede decirse que se trata de un tipo de representación polémica en el sentido que muestra aceptación y resistencia, es un producto y proceso (Ibáñez, 1988) de las conflictivas relaciones intergenéricas de la sociedad actual fuera ya de las fronteras del tema en cuestión. En este mismo sentido es posible afirmar que según la organización y estructura de la representación (Abric, 1994), la ciudadanía en general presenta más apego al núcleo del sistema central, generador y unificador de la representación, que organiza y da coherencia y se resiste al cambio. Mientras que algunos subgrupos femeninos de la ciudadanía y sobre todo los informantes clave muestran una mayor modulación personal, más flexibilidad en general, permitiendo y concibiendo información y prácticas diferentes. Coincidiendo esto más con las características dadas al sistema periférico situado entre el núcleo y la situación concreta sobre la cual se elabora la representación.

Así concluimos remarcando la importancia del estudio de la vida cotidiana y de las representaciones sociales del sentido común, así como del dar la voz a los grupos y personas con objeto de obtener un acercamiento más real de la realidad, entendiendo a ésta como una construcción (Berger y Luckman, 1986). Además señalar que sobre el binomio reproducción y cambio, podría decirse que en el tema estudiado los estereotipos y prejuicios no han sido tan extensos e intensos como inicialmente al formular la hipótesis se pensaba, por lo que podría ser que las opiniones y miradas ciudadanas se estuvieran transformando y diversificando, en especial insistimos las del género femenino.

> Para cerrar recurrimos de nuevo a los chistes, Moscovici en su obra sobre el psicoanálisis cuenta: “Una mujer le dijo al psicoanalista que le confiaba que no se peleaba nunca con su marido. -”Qué raro, ustedes no deben de estar hechos el uno para el otro”” (1979:244). Aquí traemos un relato chistoso sobre el tema que nos ha ocupado a lo largo de estas páginas: “En la orilla de la carretera, el policía ve venir un coche que avanza a velocidad de peatón. Se sube en su patrulla y va en pos del infractor. Cuando se acerca ve que hay cinco ancianas dentro, con los ojos bien abiertos y pálidos como fantasmas. La señora que va al volante, visiblemente confundida, le reprocha al agente: -"Oficial, no lo entiendo. Yo iba conduciendo exactamente a la velocidad permitida". -"Caramba, señora, conducir a una velocidad mucho más baja que el límite también puede ser peligroso". -

[7] Que contribuye a la reproducción de cierta mirada tradicional mientras al mismo tiempo se burla de la misma (Berger 1999), además de intentar atrapar el interés para su lectura.

Iberofórum. *Revista de Ciencias Sociales de la Universidad Iberoamericana.*
Año VII, No. 14. Julio-Diciembre de 2012. Anna María Fernández Poncela.
pp. 1-34. ISSN: 2007-0675.
Universidad Iberoamericana A.C., Ciudad de México. www.uia/iberoforum

"¡Pero, oficial, yo iba exactamente a la velocidad permitida: 22 kilómetros por hora!". Tratando de contener la risa, el policía le explica que 22 no es el límite de velocidad sino el número de la carretera. Un poco avergonzada, la dama sonríe y le agradece al policía haberla sacado de su error. -"Pero antes de dejarla ir, señora, dígame si todas están bien. Sus compañeras parecen estar muy asustadas y no han dicho palabra". Restándole importancia al hecho, de inmediato, la señora responde: -"No se preocupe, pronto estarán bien: ¡Es que acabamos de salir de la carretera 190!"".

Bibliografía

Abric, J.P. (2004), *Prácticas sociales y representaciones*. México, Ediciones Coyoacán.

Allport, G. (1968), *La naturaleza del prejuicio*. Buenos Aires, Eudeba.

Araya Umaña, S. (2001), "Cambian los discursos: ¿Cambios en las prácticas?" en *La Ventana*, n°14, UdG.

Berger, P. y J. Luckmann (1986), *La construcción social de la realidad*. Buenos Aires, Amorrortu.

Berger, P. (1999), *La risa redentora. La dimensión cómica de la experiencia Humana*. Barcelona, Kairós.

Butler, J. (2009), *Lenguaje, poder e identidad.* Madrid, Síntesis.

Casas Castañé, M. (1999), "Cambio de actitudes en contextos interculturales en Barcelona: actividades lúdicas y modificación de prejuicios" *Scripta Nova*, 44 (www.ub.edu/geocrit/sn-44.htm) [13 de abril de 2011).

Farr, R.M. (2008), "Las representaciones sociales" en Moscovici, Serge *Psicología social II*. México, Paidós.

Fernández Poncela, A. M. (2011), "Prejuicios y estereotipos. Refranes, chistes y acertijos, reproductores y transgresores" en *Revista de Antropología Experimental*, n°11, Universidad de Jaén.

(2012), *La violencia del lenguaje o el lenguaje que violenta. Equidad de género y lenguaje.* México, ÍTACA/UAM.

García-Leiva, P. (2005), "Identidad de género: modelos explicativos" en *Escritos de Psicología*, n°7, Universidad de Málaga.

Hare-Mustin, R. T. y J. Marecek (1990), "Marcar la diferencia" en Hare-Mustin, Rachel T. y Jeanne Marecek *Marcar la diferencia. Psicología y construcción de los sexos.* Barcelona, Herder.

Huici, C. (1996), "Estereotipos" en Morales, F.J. y Huici, C. (Coords.) *Psicología social*. Madrid, McGraw-Hill.

Ibáñez Gracia, T. (1988), "Representaciones sociales teoría y método" en Ibáñez Gracia, Tomás (Coord.) *Ideologías de la vida cotidiana*. Barcelona, Sendai.

Jayme, M. y V. Sau (1996), *Psicología diferencial del sexo y del género*. Barcelona, Icària.

Jodelet, D. (2008), "La representación social: fenómenos, concepto y teoría" en Moscovici, Serge *Psicología social II*. México, Paidós.

Lamas, M. (2000), "Diferencias de sexo, género y diferencia sexual" en *Cuicuilco*, n°18, enero-abril, ENAH, México.

Lipovetzky, G. (1999), *La tercera mujer*. Barcelona, Anagrama.

Lippmann, W. (2003), *La Opinión pública*. Madrid, Lagre.

Morin, E. (1999), *El método. Conocimiento del conocimiento*. Madrid Cátedra.

(2007), *Introducción al pensamiento complejo*. Barcelona, Gedisa.

Moscovici, S. (1979), *El psicoanálisis, su imagen y su público*. Buenos Aires, Huemul.

Tajfel, H. (1984), *Grupos humanos y categorías sociales*. Barcelona, Herder.

Reicher, S. (1996), "The Battle of Westminster": Developing the social identity model of crowd behavior in order to explain the initiation and development of collective conflict" in *European Journal of Social Psychology*, 26, United Kingdom.
Rodríguez Salazar, T. (2001), *Las razones del matrimonio. Representaciones, relatos de vida y sociedad*. Guadalajara, UdG.

Scott, J. W. (1996), "El género: una categoría útil para el análisis histórico" en Lamas, Marta (Comp.) *El género: la construcción cultural de la diferencia sexual.* México, PUEG/Miguel Ángel Porrúa.

Subirats, M. (1996), *Con diferencia. Las mujeres frente al reto de la autonomía*. Barcelona, Icaria/Antrazyt.

Vargas Melgarejo, L. M. (1994), "Sobre el concepto de percepción" en *Alteridades*, n°8, UAM/I, México.