

INSEGURIDAD VIAL EN **ARGENTINA**

LAS MUJERES SE DEJAN LLEVAR

Los accidentes de tránsito son la primera causa de muerte en varones jóvenes en Argentina. Las medidas de los gobiernos de turno para contrarrestar este problema que se lleva 8000 vidas por año, no dan resultados. Frente a una circulación monopolizada por los varones, violenta y ostentosa, para muchas mujeres conducir un auto sigue siendo una especie de tabú. En esta crónica, los detalles e infidencias sobre un fenómeno que parece lejos de revertirse.

SONIA Santoro

soniasantoro@artemisanoticias.com.ar

Periodista, Lic. en comunicación (UBA) con un diplomado en género y comunicación (Instituto José Martí, Cuba). Es fundadora y Directora Ejecutiva de la Asociación Civil Artemisa Comunicación y su portal informativo Artemisa Noticias. Es fundadora de PAR (Periodistas de Argentina en Red, por una comunicación no sexista). Dicta cursos y conferencias de periodismo con perspectiva de género, para periodistas y comunicadores/as. Escribe artículos y libros y edita materiales sobre esta temática (¡y otras!).

Primera

El año pasado tuve que renovar el registro de conducir. Hay que tomar una clase de una hora y luego pasar por una serie de exámenes. A la clase todo el mundo llega corriendo (¿será que quienes manejamos siempre estamos con apuro?). Una señora con voz gangosa es la encargada de dictarla. Tiene tics de maestra ciruela: “hasta que no se callen no empezamos”. Pasa un video sobre reglas de manejo. Detrás de la puerta, se asoman cabezas desesperadas que no quieren perder la clase y su turno para el registro. Hace calor y se siente cierta molestia en el aire. Quienes tenemos registro hace tiempo, no queremos escuchar lo que creemos que sabemos. Ella dice:

-Los accidentes son la primera causa de muerte en nuestro país ¿saben por qué?

Se levanta un murmullo: “Es que no hay control”, “las rutas son un desastre”, “los peatones...”. A dos asientos de mí, un señor de grandes proporciones empieza a criticar la corrupción policial a la hora de cobrar multas y se despacha también contra el funcionariado municipal, provincial, nacional, hasta que alguien lo calla, como si fuera el alumno preguntón que hace que nos quedemos después de hora.

Ya en el final, como si el timbre del recreo nos llamara, la puerta se abre y salimos corriendo. ¡A hacer el trámite! Me hacen un examen de vista que consiste en identificar una letra; y un examen corporal que dura cinco segundos: “¿Tomás alguna medicación?” No. “¿Tenés alguna enfermedad?” No. “Levantá el brazo derecho”. Levanto. Miro sorprendida cómo me entrega el papel firmado para que siga el trámite. Media hora más tarde estoy afuera.

A los dos meses, me llega una multa por exceso de velocidad en la avenida Roca, Lugano, ciudad de Buenos Aires, en la zona y el día en que saqué el registro. Me justifico diciendo que no se puede ir despacio en una zona descampada, es peligroso. Busco convencerme –después de todo no manejo una Ferrari– como aquellos que se dicen que manejan bien y que cualquier día son tapa de los diarios.

Los titulares no descansan. 16 de enero: “Corrientes: murieron 3 jóvenes en un accidente y se cree que fue una picada”. 29 de enero: “Dos jóvenes porteños murieron al volcar su auto en una ruta de Neuquén”. 2 de febrero: “En Brasil se quejan de cómo manejan los argentinos”. 3 de febrero: “El 82 % excedió la velocidad máxima en la Autovía 2”. En verano, con la salida a las rutas argentinas de miles de autos que buscan disfrutar de sus vacaciones, el problema de la inseguridad vial se hace más evidente: mueren unas 8000 personas por año, según datos de la organización Luchemos por la vida. Esto se traduce en 22 personas muertas por día y unas 120 mil heridas por año. No hay datos oficiales sobre este punto, lo que también es un síntoma. En la televisión gustan pasar autos chocados que parecen haber perdido la batalla contra un gigante que los estrujara como a un trapo de piso. Así quedan, hechos un puñado de fierros. Pero nada cambia.

Otro dato, ¿curiosamente? quienes más mueren por accidentes son los varones. En Argentina, como en el resto del mundo, los varones jóvenes tienen una probabilidad tres veces mayor que las mujeres de morir o sufrir traumatismos en rutas o calles. El 24 por ciento de las muertes producidas entre 1992 y 2002 son de varones entre 15 y 29 años, según la investigación publicada en *Aspectos demográficos y sociales de los accidentes de tránsito en áreas seleccionadas de la Argentina*, coordinada por Rosa N. Geldstein y Rodolfo Bertonecello. El mismo estudio dice que mientras que en promedio los varones están internados casi cinco días por lesiones, las mujeres no llegan a cuatro. Lo que significa que los varones no solo sufren más lesiones sino que son de mayor gravedad. ¿Qué tiene que ver el género en todo esto? ¿Si manejaran más mujeres habría menos accidentes? ¿O el problema es en sí mismo el uso masivo del automóvil? Tengo mis dudas.

En enero, la presidenta Cristina Fernández presentó el “Plan canje”, en el que proponía dar créditos para comprar autos a los varones y para electrodomésticos a las mujeres, porque según dijo, eran las demandas que había recibido. Es que los autos siguen siendo cosa de hombres, aunque haya millones de mujeres que manejan en el país. Y lo seguirán siendo mientras no haya políticas públicas que planteen modificar estos estereotipos.

Segunda

Nací en el campo, donde manejar es una cuestión de supervivencia. Intenté aprender desde chica, en las calles de tierra, a fuerza de soportar los gritos de mi papá ante un movimiento poco prudente. Lo hice definitivamente cuando me compré mi propio auto, un fitito (Fiat 600) rojo con el que daba vueltas manzana hasta sacarme el miedo. Tuve un solo choque grave en mi trayectoria automovilista y estoy orgullosa de mi destreza al volante.

Hoy, con dos hijos, y aunque viva en la ciudad, me parece inconcebible la vida sin auto. Será por eso que me sorprenden aún los comentarios de las mujeres que tienen auto en su casa pero no lo manejan porque es del marido, porque si le hacen algo qué les van a decir, o simplemente porque nunca se animaron.

Cuando una está embarazada ve embarazadas por todos lados. Tal vez porque agudicé mis sentidos encuentro tantas mujeres que no pueden manejar. Periodistas, amas de casa, licenciadas en sistemas, madres de compañeritos de colegio de mi hijo, conocidas de conocidas, tías, mujeres de todas las edades y colores –aunque eso sí, de clase media–, tienen dificultades con el manejo. No son todas las mujeres, está claro, pero que las hay las hay.

La Pista de Aprendizaje de la escuela de conducción y tránsito del Automóvil Club Argentino está en pleno Parque Tres de Febrero, el pulmón verde más grande

de la ciudad capital de la república. Allí entre gran variedad de palmeras, ficus, robles y todo tipo de árboles nativos, se dibujan rutas de manejo, con sus cartelitos indicadores muy prolijos (“inicio de clase práctica”, “simulador de manejo vehicular”) y decenas de autos amarillos, todos iguales, que avanzan casi en cámara lenta por sus callecitas sinuosas. El paisaje bucólico contrasta con lo que cualquier conductor/a puede encontrar en las calles de la ciudad. Allí espera Martín, 17 años, para tomar su clase. Sentado en un banquito de plaza, cuenta que fue su padre quien lo mandó. Y lo que tiene de bueno de ir a aprender es que puede rendir el tan temido examen práctico para el registro ahí mismo. Es la hora. Aparece un instructor:

-Martín...vamos –y allí parten los dos. Quienes más asisten a los cursos son jóvenes varones, los que recién empiezan, y mujeres de todas las edades, y estados civiles, aunque el de viuda se repite bastante. No es difícil imaginar por qué las mujeres esperan ese estado civil para lanzarse.

¿Puede ser que algunas mujeres tengan más problemas simplemente porque el auto es de los hombres? Es posible. Las desigualdades entre los géneros todavía están muy presentes en la sociedad, y el poder sigue estando en manos de los hombres; lo que significa que su modo de ver el mundo se cuele en todos los poros del tejido social, los usos y costumbres.

Recuerdo el caso de Delia Zanlungo, ex directora y creadora de la Dirección de Políticas de Género del Municipio de Morón, que renunció a su puesto a los meses de haber tenido a su hijo, porque no podía conciliar sus horarios laborales, sumados a las largas horas de viaje que le demandaba trasladarse cada día, en tren y en colectivo, hasta ese partido a 30 kilómetros de su casa. La decisión fue difícil y trató de evitarla. Hasta se compró un auto, que hoy sigue durmiendo en un garaje porque no hubo clase de manejo que pudiera con ella:

-La primera vez bajé transpirada, temblando, fue una sensación terrible. Yo siempre tuve mucho miedo de manejar, mi fantasía era atropellar a una persona e ir presa.

Sentada en un café en Acoyte y Rivadavia, pleno centro porteño, relata entre risas nerviosas su relación con el manejo. Recuerda su insistencia aún con ocho meses de embarazo para lograr poder dominar el automóvil. Como psicóloga busca el por qué: “no soy mujer que no maneje cosas en la vida, manejo mi economía, manejé un área”.

A su lado, Clara Attardo, 31 años, Coordinadora del *Proyecto ciudad segura y equitativa para las mujeres*, de Morón, tampoco pudo llegar todavía al registro. “En el curso me sentí muy mal: el auto tenía una farola arriba que daba vueltas y anunciaba que alguien estaba aprendiendo a manejar. Pero lo peor era que el señor que me enseñaba me miraba las piernas... tenía como 80 años, era español y me decía ‘usted sabe que los españoles tenemos el pene más grande que el resto de los hombres’”,

dice riendo, ahora que lo tiene bien lejos. Eso fue hace más de tres años y no volvió a tocar el auto. “Lo usa mi pareja y ahora él me lleva”, risas nuevamente.

-Es más cómodo –digo.

-Sí, en mi caso hay una situación de comodidad.

Suena el celular de Zanlungo. Es su marido, de un momento a otro, cuenta, la pasa a buscar.

¿Por qué muchas mujeres, aún aquellas independientes, siguen dependiendo de otros para sus traslados? Geldstein, socióloga y Magister en Estudios Sociales de la Población, 63 años y modales respetuosos, dice que “seguramente no es lo mismo para mujeres educadas a mediados del siglo XX que para mujeres socializadas a fines de ese siglo. A las mujeres de mi generación muchas veces los padres nos decían de entrada que no servíamos para manejar o que, aunque aprendiéramos, jamás nos iban a prestar el auto... que sí les prestaban a nuestros hermanos varones. Pero ni siquiera en mi generación somos todas iguales!! Yo manejo desde hace casi 40 años y he viajado, sola, manejando distancias de miles de kilómetros, pero tengo amigas que se sienten mal si tienen que ir solas al cine”. Ana Falú, Directora Regional Brasil y el Cono Sur del Fondo de Naciones Unidas para las Mujeres (UNIFEM), mujer fuerte, física y políticamente, lo ve desde la perspectiva de género: “El atavismo del dominio masculino de las máquinas, hace que las mujeres teman más a las máquinas, sean estas autos o computadoras, ¿temen el reproche? ¿temen arruinarlas y confirmar que no saben hacerlo?, no sé bien qué temen, o tememos, pero esto no niega lo expertas que muchas demuestran serlo rompiendo así estereotipos”.

Tercera

La historia del automóvil pronto tentó a las mujeres. En los años '20, en Buenos Aires, manejar un auto era escandaloso para ellas y privilegio al que sólo accedían las jóvenes europeizadas de la clase alta. “Claro que desde el auto de Ford, el que instaló y popularizó a la máquina como vehículo individual de transporte, los hombres fueron quienes mayoritariamente las han conducido; es más, por varias décadas casi exclusivamente”, recuerda Falú.

Las mujeres seguían siendo excepciones al volante en la década del 60, cuando llegaron al país desde Suecia dos coquetas corredoras llamadas Ewy Rosqvist y Ursula Wirth. Venían a participar del Premio Estándar de Automovilismo, relata Liliana Morelli en el libro *Mujeres deportistas*. Era la primera vez que mujeres participaban del gran premio, y eran dos entre 285. Las expresiones de duda en torno a ellas no tardaron en llegar y tampoco en desaparecer, cuando empezaron a ganar etapa por etapa, hasta completar la sexta, luego de 4421 kilómetros de caminos de ripio, peligrosas curvas y zonas de altura. Después de cada carrera, sacaban su maquillaje de una valijita, se retocaban la cara y pedían que algún señor las acompañe a la peluquería, ya que

no concebían estar despeinadas. Salieron primeras, aventajando al segundo por más de tres horas. “¡Creo que fue un golpe para el machismo argentino!”, reconoce el corredor Juan Manuel Bordeau. Según Morelli, ayudaron a que las mujeres argentinas se lanzaran masivamente a manejar. Probablemente este modelo de mujeres que hacían cosas de hombres pero seguían cuidando hasta el extremo esos detalles tan “femeninos” al estilo Penélope Glamour –la corredora del dibujito *Los autos locos* que no arranca sin lanzarse una ráfaga de perfume sobre el cuello–, fuera más fácil de digerir, por ejemplo, que uno donde las corredoras hubieran sido poco gráciles, descuidadas y masculinas.

Hoy ¿hemos avanzado? Estamos bien lejos de Arabia Saudita, donde las mujeres no pueden conducir a riesgo de ser llevadas a la cárcel o hasta amputadas. Pero en los medios, el atraso es palpable: en las publicidades de autos, como en los años ‘20, las mujeres siguen siendo adornos para vender el vehículo a los hombres. En el Google local, escribiendo “mujeres al volante”, aparecen gran número de videos chistosos sobre la mujer que chocó una casilla de pago en el estacionamiento, la que no puso el freno de mano y se le fue el auto a la banquina o hasta al agua (“mujer al volante, peligro andante”, se repite al infinito).

Esta idea de que las mujeres manejan mal parece convivir con otra que dice que son más cuidadosas cuando están sobre ruedas que los hombres. Según Luchemos por la Vida, las mujeres son más seguras: un estudio realizado en base a la observación de 5412 autos en abril de 2002, en la Ciudad de Buenos Aires, mostró que las mujeres usan el cinturón de seguridad más que los hombres y que violan menos el semáforo en rojo. En la misma línea, según más de 5000 hechos graves relevados por el Centro de Experimentación en Seguridad Vial (CESVI Argentina) la participación de las mujeres en los accidentes con muertos o lesionados graves es de 3,2 por ciento. Si se cruzan estos datos con la cantidad de mujeres y de varones que manejan, aseguran, se desprende que los accidentes graves son protagonizados por varones en un 76,5 por ciento de los casos. Sin embargo, la percepción de algunas personas, como podemos leer en los comentarios a una nota sobre el tema, en la versión on line publicada por el diario Río Negro el 25 de junio, no ha cambiado (“Omar: No soy machista... a la mañana salen sin mirarse en el espejo y sin pintarse y lo hacen en primera fila con un semáforo en rojo...”); y las de otras, sigue reducida al binomio hombre malo–mujer buena (“Hetitor: Tienen mucha razón, las mujeres si bien hacen boludeces al volante no generan peligro... los varones son todos unos energúmenos imbéciles conduciendo siempre haciéndose los meteoro picadores tuning super veloces ases del volante y acá paso yo porque la tengo más grande...”).

Este tipo de noticias abordan el tema como si genéticamente hombres y mujeres nacióramos dotados de manera distinta para el volante. Las especialistas lo refutan. “Creo que hay mujeres, así como hay hombres, con más condiciones para conducir que otras u otros. No tiene sexo el conducir, lo que se ha “sexuado” son algunas

concepciones sociales, que estereotipan este tipo de cuestiones, esto es lo que necesitamos de-construir”, dice Falú.

Geldstein, quien entre 2004 y 2008 dirigió dos estudios sobre aspectos socioculturales y demográficos de los accidentes de tránsito en Argentina, dice que “no se puede generalizar.... Algunas de las mujeres que entrevistamos –no todas y en general más las mujeres maduras que las más jóvenes– dicen ser más cautas y respetar más la propia vida y la vida del prójimo que los varones; ellas en general tienen un discurso más ético y son más reflexivas. Pero, obviamente, nosotros las entrevistamos, no las seguimos por la calle para ver cómo manejan realmente”.

Martha Alonso, presidenta de Mujeres Arquitectas e Ingenieras (AMAI), es una mujer delgada, menuda y de nariz afilada, como sus ideas. Desde su departamento, que mira al Río de la Plata desde un piso 16 de Plaza San Martín, se ve la historia de la ciudad de Buenos Aires contada en ladrillos: edificios emblemáticos como el antiguo rascacielos Kavanagh, que por muchos años fue el más alto de Sud América y que ahora parece encogido frente a las nuevas torres que se alzan sobre el río, empeñadas en acaparar la vista para unos pocos. Junto al Gobierno de la ciudad, AMAI, desarrolló la encuesta “Una mirada de género sobre aspectos urbanos de la Ciudad de Buenos Aires” realizada sobre 400 mujeres de diferentes franjas etáreas y socioeconómicas, en abril de 2002. Entre otras cuestiones, analizaron allí el uso de los medios de transporte que hacían las mujeres y detectaron que el más consumido es el colectivo. El 60 por ciento usa el transporte público para trasladarse por la ciudad; menos del 10 por ciento va a trabajar en auto. En cuanto a la necesidad de tomar medidas para mejorar el transporte, el 74,9 por ciento de las mujeres propuso ampliar la red de subtes.

-O sea que el auto todavía es cosa de hombres...

-Absolutamente. No importa que seamos millones de mujeres que manejamos desde los 14 años. Las mujeres caminamos el barrio: para hacer las compras, buscar a los chicos, o por gusto. Los hombres transitan en auto la ciudad y conocen el mundo.

Además, hicimos una encuesta sobre el manejo de vehículos en las autopistas. Reveló que el 86 por ciento de los que entran manejando por los peajes, son varones; el acompañante también es varón y no tienen más de dos personas por vehículo. Nadie comparte. El criterio es: ‘qué voy a hacer cuando regrese, tengo que esperar a que mi vecino... trabajo hasta las seis de la tarde...’. Creo que la cultura del automóvil ha sido... la apertura de la velocidad ha sido perversa.

Cuarta

Volviendo a los datos, según la Organización Mundial de la Salud, por año mueren 1.200.000 personas en el mundo por traumatismos por colisiones de tránsito. En

Argentina, los accidentes automovilísticos son la primera causa de muerte entre personas jóvenes.

Alguien me dice que el problema no es de género sino es el auto en sí mismo (“No digo que esté mal que las mujeres manejen. Es como decir todavía hay menos mujeres militares, ¿para que querés más, para tirar cohetes?”).

En esta línea, el pensador Ivan Illich planteó la teoría de la “contra-productividad paradójica”, es decir, cada vez que se compran más autos, hay más parque automotor, y se tarda más en llegar al trabajo. Para el filósofo vienés Andre Gorz: “El automóvil ofrece el ejemplo contradictorio de un objeto de lujo que ha resultado desvalorizado por su propia difusión. Pero esta devaluación práctica no ha acarreado su devaluación ideológica: el mito del placer y de la ventaja del coche persiste aun cuando, si se generalizaran los transportes públicos, quedaría demostrada su aplastante superioridad”. Morajela: “las aglomeraciones humanas han acabado esparciéndose en innumerables arrabales autopísticos porque era la única forma de evitar la congestión de los centros de habitación. (...). Para hacer sitio al coche han multiplicado las distancias: se vive lejos del lugar de trabajo, lejos de la escuela, lejos del supermercado –lo que exigirá un segundo coche para que ‘el ama de casa’ pueda hacer las compras y llevar los niños a la escuela. ¿Salidas? Ni hablar del asunto”.

Ya lo decía Ezequiel Martínez Estrada en *La cabeza de Goliath*, un ensayo situado en los años 30, los porteños “se distinguen entre sí por la marca de los coches como antes por el pelo de los caballos”; “aun el hombre de cultura, puesto en el volante, se convierte en un ser grosero en quien se ve aflorar un obscuro fondo de encono y plebeyez”.

Lo que estos autores cuestionan es la idea misma del auto como objeto de consumo y de ostentación. Un modelo que se inicia con el invento de la máquina de vapor en 1780, que dio lugar al capitalismo, en el que el dinero empieza a ser el regulador de las relaciones entre la gente y la velocidad aparece como un valor fundamental: *time is money* es la frase del momento. Es en este contexto que nacen las ciudades como las conocemos hoy, espacios pensados para los autos, con avenidas y, más tarde, largas autopistas.

La ciudad medieval, por el contrario, era intransitable para cualquier vehículo, sus callecitas laberínticas eran hechas a la medida de las personas.

Sin embargo, el género está presente también aquí. Cuando nacen las ciudades modernas, algo que en Buenos Aires ocurrió a principios del siglo pasado, quienes ocupaban el espacio público eran los hombres, mientras las mujeres estaban confinadas al ámbito privado, a la familia. Eran los hombres quienes ganaban dinero, tomaban decisiones, participaban en política. Para las mujeres no había reservado más que los asuntos de la casa; eran tratadas como menores, no tenían derecho al voto ni a voz en ningún sitio. No es de extrañar entonces que quienes diseñaron las ciudades no las hayan tenido en cuenta, ni a sus necesidades o su perspectiva de vida. Lo que primó fue el modelo de ciudad productiva centrada en el hombre (varón) blanco como

referente. “Podríamos hacer un paralelismo en el poder ejercido por los hombres y su dominación, así como la subordinación a las cuales se sometió a las mujeres por el solo hecho de serlo. Las mujeres no conducían autos, se dejaban llevar”, recuerda Falú.

A lo largo de los años, el modelo que desde sus inicios excluía a las mujeres, se fue acentuando. En Argentina, la historia de la destrucción del ferrocarril ayuda a entender el proceso. En el país llegó a haber más de 50 mil kilómetros de vías. Pero en 1958, con la presidencia de Arturo Frondizi se firmó un pacto con Estados Unidos a partir del cual desembarcaron en el país concesiones petroleras, de camiones y automóviles. Se eliminó el tranvía, el trolebus y parte del ferrocarril. A partir de allí, y durante las subsiguientes dictaduras militares, el ferrocarril se redujo a un 80 por ciento. Hasta que en la década del 90, durante el gobierno de Carlos Menem, se suspendieron más trenes interurbanos y de provincias. Con la privatización de las empresas de aviación, se eliminaron rutas aéreas y toda la carga pasó al transporte automotor, beneficiando a quienes construyen rutas y autos.

Mientras tanto, las mujeres, si bien ganaban espacio en la calle, seguían ausentes de toda política sobre el uso del espacio público. La imagen de Menem manejando una Ferrari en exceso de velocidad por las rutas argentinas es todo un símbolo de la época.

Quinta

Llevo a mi hijo a la escuela en auto. En la radio, un programa de Fm propone esta consigna a sus oyentes: “contá para qué cosas sos inútil”. El disparador es una noticia de una coreana que rindió más de 700 veces el examen para poder obtener la licencia de conducir.

Tardo media hora en recorrer veinte cuadras. Estamos atascados entre una maraña de colectivos y aún así el auto de atrás me hace seña con las luces, para que me adelante ¿Por dónde?! Maldigo haber salido con auto (¡cuanta razón tenía Gorz!). La ciudad se ha vuelto intransitable, como las grandes urbes donde no hay medidas de fondo que pongan freno a la circulación de los autos. Y por aquí andan muchos. El centro urbano que forman la ciudad y el conurbano bonaerense concentra el **33,5 por ciento de la población total** del país, con 11.460.575 habitantes, según datos del Censo oficial del 2001; y entran a la ciudad 1.200.000 autos por día.

“Cuando vos no conseguís, a partir de los gobiernos, resolver el tema del transporte, es que no tenés conciencia de que tenés que ponerle un límite a la política del automóvil. Esto te lo dice cualquier urbanista de izquierda, de derecha...”, dice Martha Alonso, tajante.

Alonso amaba los autos. Maneja desde los 13 años y es una mujer con los suficientes años como para pedir a esta cronista que evite nombrarlos. Como su padre se negaba a enseñarle, le pagó a un instructor. Así ella pudo abrazar cada vez más de cerca su sueño de conducir una Ferrari. Era muy buena conductora y cuando los hombres le

gritaban en la calle, los seguía con el auto. Era una manera de reivindicar su lucha como mujer. Tarde se dio cuenta que no valía de nada copiar lo que ellos hacían. “Deberíamos haber entendido desde antes que los grandes problemas ambientales estaban producidos por esta cultura del hombre”, dice. Desde hace unos años sin embargo, no sólo se deshizo de su auto sino que se le desató una “fobia espeluznante” a los automóviles y los daños que producen. ¿Está pensando en que es posible eliminar los autos? No, es una utopía, pero hay alternativas, dice.

En el municipio de Morón ya hay una propuesta para promover una circulación menos violenta, porque para este modelo único todo lo que no cubre cierta velocidad o cierto ritmo queda fuera de sistema. Y además, como parte del mismo concepto, buscan abrir el acceso de las mujeres al manejo a partir de sensibilizar a los instructores para dar vuelta las situaciones de maltrato o acoso que viven ellas cuando intentan aprender.

Así, la cuestión de si la seguridad vial es un problema del auto en sí mismo o un problema de género queda zanjada. Son las dos cosas al mismo tiempo, ya que el auto encarna al hombre como patrón y medida de todas las cosas. Lo que está en juego más que cómo manejan hombres y mujeres son paradigmas diferentes de pensar las ciudades, la vida, la calle. Algunos (hombres o mujeres, da lo mismo) pretenden seguir reafirmando los privilegios actuales y otros cuestionan el modelo hegemónico de urbanismo en el que vivimos desde hace cientos de años, en Argentina, como en el resto de Occidente. Por el momento, van ganando los primeros.