

Consumir alcohol y ponerse al volante

ADRIANA SÁNCHEZ

En Costa Rica mucho se ha discutido respecto del comportamiento vial de los conductores. Esa discusión ha supuesto un mayor énfasis en aspectos tales como los conductores borrachos al volante, la velocidad con que se conduce y los castigos a los infractores. En este contexto, el presente artículo busca brindar algunas líneas de análisis respecto de las creencias de los conductores costarricenses en torno al consumo de alcohol al conducir. Se propone algunas medidas para mejorar la calidad de la seguridad vial y promover el bienestar colectivo.

En la decisión de consumir alcohol al conducir intervienen factores como una inadecuada valoración de los riesgos, la socialización masculina en el marco de una sociedad patriarcal, individualista, consumista y capitalista, un modelo de reflexión moral que pone como principio la no intervención por encima del bienestar colectivo, así como la producción y retroalimentación social de esta conducta. La socialización masculina y los atributos de éxito en el marco de la sociedad capitalista, entre otras cosas, postulan como cuasi-requisitos la posesión de un automóvil, la valoración del riesgo temerario y la conducta misma de consumo de alcohol. En muchos casos, la conducta de consumo de alcohol al conducir es transmitida mediante el modelaje de padres a hijos; verbigracia de lo anterior, algunos jóvenes entrevistados afirman que cuando cuestionaban a sus padres dichas conductas éstos se defendían bajo el argumento de su poderío y capacidad.

En esta sociedad de consumo, tanto las campañas publicitarias de bebidas alcohólicas como las de autos se basan en la explotación de la imagen femenina con las características estéticas impuestas por el modelo predominante de belleza. La utilización de su imagen en algunas de estas campañas es presentada como objeto sexual – comercial – pasivo (Pilsen – rubias). Esto aunado a la exteriorización de un ideal de masculinidad dominante-agresiva (“Toyota Hilux ¡no lo maneje, maltrátelo!”), contribuye a configurar cierto tipo de subjetividades ancladas al uso y dominio del automóvil y a generar ciertas expectativas por lo general irreales¹ en las relaciones de pareja. En el sistema capitalista, estrategias financieras como el crédito para la compra de autos hacen este “sueño” posible para una cantidad importante de personas. Un aspecto a resaltar es que un 75% de las licencias de conducir en Costa Rica corresponden de hombres.

La sociedad promueve el consumo de alcohol, el cual potencia la percepción de grandeza en algunas de las fases de su consumo. Ante la pregunta de ¿por qué cree que tanta gente toma guaro cuando sabe que tiene que manejar? un conductor entrevistado respondió lo siguiente: “porque la gente cree que es capaz de hacerlo. Además, mentira que un día que salgan cinco amigos y salga tomado el amigo de un bar, los otros cuatro le van a decir ‘ah no, no me voy con vos’ ¡No! Los cuatro se vuelven a montar con él y lo reafirman. Entonces el problema no es solo del conductor sino que el problema es de todos. Desde el que conduce hasta los amigos alcahuetas”.

Ahora bien, respecto de la inadecuada valoración de los riesgos, un conductor entrevistado, a quien se le pregunta: ¿por qué prefiere ir en carro que a pie cuando sabe que va a tomar licor en exceso?, responde: “porque es más seguro para uno irse en carro.... Uno borrachillo va saliendo y si va con la billetera uno dice ‘voy en carro porque si no me asaltan o puedo caer por ahí’”. En este sentido, es claro que resulta más influyente la voluntad de evitar ser asaltado, y la defensa de la *libertad de movimiento*, que el temor a morir a causa de un siniestro, de sufrir heridas o de causárselas a un tercero. Si bien es cierto que existen más posibilidades estadísticas de sufrir un asalto que de sufrir un accidente vial, el índice de muerte por homicidio culposo en Costa Rica casi duplica la tasa de muerte por homicidio doloso, y la mayoría de los homicidios dolosos no son por asalto, pero sí el 90% de los homicidios culposos son a causa de siniestros viales. Ante la pregunta de ¿qué alternativa se le puede proporcionar a la población? un entrevistado responde: “otros medios de transporte, en el que uno pueda andar de un

La autora, psicóloga, es investigadora y docente en la Universidad de Costa Rica.

¹ El automóvil es utilizado por algunos en situaciones de flirteo de forma semejante a como el pavorreal luce su plumaje para atraer a la hembra. Muchos hombres manifiestan que desde que tienen *x* o *y* automóvil ha aumentado el número y frecuencia de encuentros sexuales con personas desconocidas. Es claro que para estas personas no existe un verdadero cuestionamiento sobre el impacto que juega el automóvil sobre el aumento en la seguridad que tienen de sí mismos y la vinculación de este factor con dichos encuentros.

lado a otro seguro, y que sean económicos. Como decir, buses o metros, a todas horas, pero cuidados en una población donde uno pueda andar en la noche y caminando de un lado a otro. Porque sin seguridad ciudadana no se puede pedir a la gente que deje el carro en la casa y se devuelva a las 12 de la noche o una de la mañana a pie a la casa”².

Dado que una de las razones principales de la mal llamada “cultura del guaro en Costa Rica” es la falta de alternativas de recreación a todas horas y particularmente en horario nocturno, una forma idónea para disminuir el consumo de alcohol radicaría en incentivar la apertura de espacios de recreación nocturna distintos a los bares: conciertos públicos en espacios abiertos, la creación de áreas públicas como bulevares con cafés y otros establecimientos, el incentivo del uso de parques y zonas de disfrute comunitario de uso gratuito y libre. Dichos espacios son fundamentales tanto para promover formas alternativas de interacción social como para ir modificando la cultura popular anclada en el consumo de alcohol como medio privilegiado de socialización. Estas medidas podrían ser implementadas por los gobiernos municipales, que a su vez podrían recaudar fondos de dichas actividades para promover el desarrollo integral comunitario. Mientras las acciones se limiten a combatir el consumo de alcohol psicopatologizándolo, y se siga incentivando esta forma de recreación como prácticamente la única alternativa desde la adolescencia, poco se puede hacer para reducir el riesgo que conforman la diada de consumo de alcohol y volante.

A manera de síntesis: se debe incentivar el uso de medios de transporte público. ¿Qué quiere decir esto? Una de las principales motivaciones para el uso excesivo del automóvil particular, además del individualismo (“cojo el carro y me voy cuando me dé la gana”), es la percepción generalizada de la inseguridad ciudadana. Las medidas para mejorar la percepción sobre seguridad ciudadana pasan por cierto proceso de “peatonización”, pues a mayor cantidad de personas circulando a todas horas mayor percepción de seguridad en las personas y, concomitantemente, mayor reducción del riesgo real de ser asaltado, aspecto que eventualmente redundaría en un mejoramiento de la seguridad vial, pues a menor número de vehículos circulando menor riesgo de sufrir un accidente.

Referencias bibliográficas

Ortiz, M. 2007. *Manifestaciones de violencia en el tránsito. Un análisis sobre percepciones y representaciones sociales realizado en el área metropolitana de San José*. Tesis de maestría no publicada, Universidad Estatal a Distancia. San José.



Joaquín Salazar

² El problema de la percepción de la inseguridad ciudadana es diferencial por género. Muchas mujeres prefieren dejar el auto en la casa en la noche en parte por el temor a sufrir un bajonazo (Ortiz 2007).