

3

Víctor Pérez-Díaz
Juan Carlos Rodríguez

**JUVENTUD Y RIESGOS AL VOLANTE.
DISCUSIÓN GENERAL Y REFERENCIA
AL CASO ESPAÑOL**

Analistas Socio-Políticos, Gabinete de Estudios

Índice

1. Un problema grave
 2. Un problema, sobre todo, de varones
 3. Evolución de la siniestralidad
 4. Perspectivas de futuro
 5. Conclusiones
- Referencias y fuentes de datos

1. Un problema grave

En sociedades como la nuestra, la opinión pública y la clase política consideran los accidentes de tráfico como una lacra que se hace especialmente sangrante en los accidentes que sufren los jóvenes. No sólo su siniestralidad es mayor a la media de la población, sino que, dada la mentalidad utilitarista y cuantificadora de nuestro tiempo, el daño parece mayor en años de vida perdidos, años de vida saludable no vividos, coste sanitario o de seguros o riqueza dejada de producir. El sentimiento público sobre la cuestión se resume en la frase "mueren demasiados jóvenes en accidentes de tráfico" y sugiere la conveniencia de adoptar una variedad de políticas públicas para contrarrestar esta situación.

A la hora de imaginar estas políticas, la opinión pública y la clase política, que suele adaptarse a aquélla por lo general, parte de un conjunto de principios u orientaciones más o menos explícitas acerca de la causa y la responsabilidad de los accidentes de tráfico en general, y los de los jóvenes en particular, que cambian con el tiempo y el lugar. Estos cambios resultan de una multiplicidad de factores y, en parte, de un debate relativamente confuso que tiene lugar en muchos foros, en los periódicos, entre los expertos, en los tribunales de justicia y de arbitraje, las conversaciones privadas, y tantos otros. A veces, a la hora de atribuir causa y responsabilidad, la opinión centra su foco de atención en causas supuestamente objetivas como el estado de las carreteras o la calidad de las medidas de seguridad de los automóviles, otras, olvida estos factores y se fija en la responsabilidad de los propios accidentados, y en su conducta imprudente o temeraria. Es incluso posible, y por supuesto deseable, que, conforme se desarrolla la experiencia de las sociedades modernas con el automóvil, tenga lugar un proceso de deliberación reflexiva y de aprendizaje que equilibre el peso entre todos estos factores en la opinión.

Hoy día, parece que se tiende a dejar atrás algunos excesos interpretativos del pasado, como lo fueron el de hacer responsable de los accidentes a "la tecnología" (o, en otras palabras, a "la civilización del automóvil") o, por el contrario, el de criminalizar a las propias víctimas de los accidentes; aunque todavía quedan vestigios de estas actitudes en el

discurso de algunas comunidades sectarias dadas a buscar complots cósmicos (por utilizar las expresiones de Mary Douglas, 1994) por parte de las oligarquías de turno, o, alternativamente, en el de algunos virtuosos, o perfeccionistas, de la templanza ansiosos por identificar conductas desviadas y estigmatizar (sin matices) el *drinking-driving* de sus conciudadanos menos virtuosos (como nos recordó, hace ya algún tiempo, Joseph Gusfield, 1980).

Demos por supuesto que, en estos momentos, y con las oscilaciones lógicas en sociedades inestables y apresuradas como son las sociedades modernas occidentales, en tales sociedades (España, entre otras muchas) los principios sociales subyacentes a la búsqueda de políticas públicas en la materia tienden a propiciar cierto equilibrio en la atribución de causa y responsabilidad al estado de las carreteras, la cali-

dad de los coches, el marco institucional de incentivos y desincentivos (lo que incluye la calidad de las normas de tráfico, las sanciones y el aparato sancionador) y la conducta prudente o temeraria de los afectados.

A la hora de aplicar estos principios, nos encontramos con una cifra de siniestralidad que la sociedad actual considera inaceptable. De hecho, por centrarnos en España, en este país, con datos del año 2004, los accidentes de tráfico representaban la primera causa individual de fallecimiento entre los jóvenes de 15 a 29 años, con 33% del total de muertes, por encima de "otras enfermedades" (25%), "otros accidentes" (16%), los tumores (11%) y el suicidio (11%)¹. En el caso de los varones de esa edad, el porcentaje de muertes por accidente de tráfico (35%) es mayor que en las mujeres (26%) y alcanza máximos en los varones de 15 a 19 años (46% del total de muertes en esta edad).

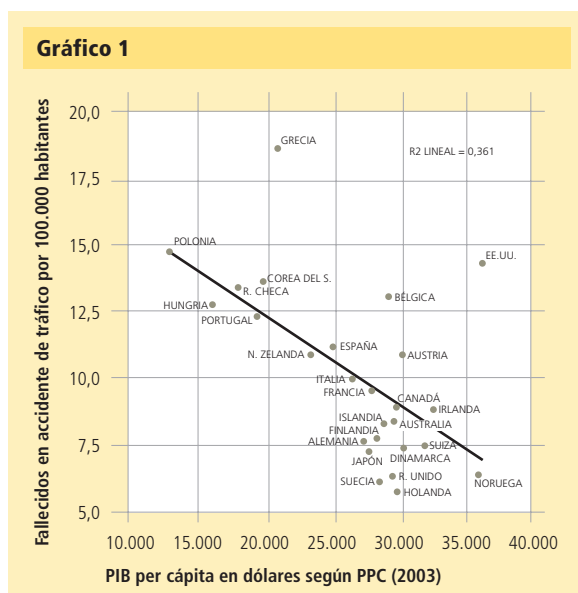
Cuadro 1. Países de la OCDE (1)
Fallecidos en accidentes de tráfico por 100.000 habitantes, año 2004 (o el más reciente)

	Total	0-14 años	15-24 años	25-64 años	65 o más	Ratio 15-24 / 25 a 64
Grecia	19,3	2,5	29,5	19,6	23,4	1,51
Polonia	15,0	3,6	16,0	16,4	19,2	0,98
EE.UU.	14,5	3,5	25,9	14,9	17,9	1,74
Corea del Sur	13,7	3,1	9,1	14,1	41,4	0,65
Eslovenia	13,7	3,1	20,5	14,2	16,0	1,44
República Checa	13,5	1,7	17,6	14,8	17,4	1,19
Bélgica	13,1	2,0	25,6	14,0	12,3	1,83
Hungría	12,8	2,4	11,7	15,5	13,7	0,75
Portugal	12,3	2,9	19,1	13,0	12,8	1,47
Luxemburgo	11,1	0,0	19,2	10,4	21,9	1,85
España	11,0	2,0	18,3	11,5	10,2	1,59
Austria	10,7	1,7	20,6	10,3	13,9	2,00
Nueva Zelanda	10,7	2,8	23,4	9,6	12,8	2,44
Italia	9,7	1,4	17,6	9,3	10,5	1,89
Francia	9,2	1,7	19,6	9,2	9,7	2,13
Canadá	8,5	1,7	16,0	8,0	11,8	2,00
Irlanda	8,4	1,9	14,6	8,1	12,0	1,80
Australia	7,9	2,0	15,3	7,7	9,8	1,99
Islandia	7,8	4,6	11,6	7,3	11,4	1,59
Finlandia	7,2	1,4	14,6	6,0	11,9	2,43
Alemania	7,1	1,3	15,9	6,4	8,1	2,48
Suiza	6,9	1,9	15,1	5,7	10,6	2,65
Dinamarca	6,8	2,0	13,0	6,4	9,9	2,03
Japón	6,7	1,3	7,6	5,0	14,5	1,52
Noruega	5,7	1,2	13,3	4,8	8,3	2,77
Reino Unido	5,6	1,4	12,0	5,3	6,2	2,26
Suecia	5,4	0,9	9,0	4,8	9,0	1,88
Holanda	5,0	1,2	9,9	4,2	8,8	2,36

1. Cálculos propios con los datos de la estadística de Defunciones según causa de muerte del INE.

(1) Salvo Eslovenia, que todavía no es miembro. Fuente: elaboración propia con datos de IRTAD.

La tasa de fallecidos jóvenes en España es de las más altas de la OCDE: ocupa el décimo lugar (de 29 países con datos), con 18,3 fallecidos por 100.000 habitantes de 15 a 24 años en 2004, muy lejos de los países con las tasas más bajas, entre 8 y 10 por 100.000 (Japón, Suecia, Corea del Sur, Holanda), pero también lejos de los países con más riesgo, con tasas del 26 por 100.000 en EEUU o Bélgica (cuadro 1). Pero no hay que olvidar que la tasa global de fallecidos para España es también de las más altas (la décima, con 11 por 100.000), y también lo es entre los “no jóvenes”, los de 25 a 64 años (la novena, con 11,5 por 100.000).



En general, grosso modo, a medida que aumenta la riqueza de los países, parece que cae su tasa de fallecidos en accidentes de tráfico en proporción de la población (gráfico 1). Sin embargo, la tendencia no es uniforme, y, en este sentido, llama la atención la relativa anomalía de la elevada siniestralidad de Estados Unidos, que se explica en buena medida por su elevada frecuencia de circulación automovilística. Por otra parte, si contextualizamos el problema atendiendo a las grandes áreas histórico-culturales, parece elocuente el contraste entre la baja siniestralidad de los países escandinavos, Suiza, el Reino Unido y Holanda, por ejemplo, con la siniestralidad más alta de España, Portugal, Bélgica, Italia y Grecia. Lo cual apunta a la importancia

o el peso de factores causales básicos que no son el de la riqueza en cuanto tal, tales como el de una infraestructura viaria que tiene que ver con riqueza pero también con el buen gobierno y con la presión de la sociedad civil (en su sentido restringido, como, por ejemplo, las asociaciones de consumidores o los movimientos cívicos [Nader, 1991], a favor del fomento de las medidas de seguridad en los automóviles), todo lo cual pone de relieve la importancia crucial de las instituciones y la cultura de las gentes.

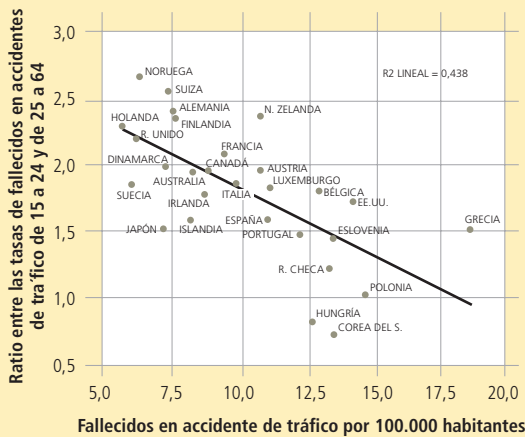
Yendo más allá de las tasas de la población en general y los jóvenes, cabe plantear las cosas en términos del riesgo extra que los segundos experimentan. Como se ve en el cuadro 1, con alguna excepción, la tasa de fallecidos de los jóvenes es siempre superior a la de la población en general, así como a la de la población de 24 a 65 años, aunque la diferencia no es siempre la misma. Podemos definir el riesgo extra de los jóvenes como la ratio entre la tasa de los de 15 a 24 años y la de los de 25 a 64². Con este nuevo indicador, llama la atención que el dato español (1,59) sea de los más bajos de los 28 países con datos recientes (cuadro 1). Tan sólo 9 países tienen un riesgo extra más bajo que el español, y algunos llegan a tenerlas por encima de 2,5 (Suiza y Noruega, por ejemplo). De todos modos, conviene no apresurarse con las felicitaciones. Parece que el riesgo extra de los jóvenes aumenta con la renta per cápita de los países³, o, al menos, los países de renta baja se distinguen porque su riesgo extra juvenil es inferior al de los de renta alta. Así que, si esta relación fuera cierta, ocuparíamos, más o menos, el lugar que nos correspondería según nuestra riqueza⁴. Lo cual no tiene ningún mérito especial.

2. Tomamos esta ratio y no la división entre la tasa de los jóvenes y la tasa global para evitar la influencia de la tasa de los jóvenes en la global y para que en ésta tampoco aparezcan las cohortes ancianas, cuya siniestralidad es incluso más alta que la de los jóvenes.

3. Para los 26 países de la OCDE con datos, el riesgo extra de los jóvenes y el PIB per cápita medido en PPC se relacionarían linealmente según la ecuación: Riesgo = $6,18 \times 10^{-5} \times \text{PIBpc} + 0,176$ y la fuerza de la relación la podemos observar en un R^2 de 0,52. Elaboración propia con datos de IRTAD (riesgo, 2004) y OCDE (PIB per cápita, 2003).

4. Nos correspondería, según la ecuación anterior, un riesgo extra de 1,72; con las estadísticas del IRTAD es de 1,59, muy parecido.

Gráfico 2



Lo paradójico es, como se muestra en el gráfico 2, que el riesgo extra de los jóvenes puede ser mayor cuanto menor sea la tasa general de fallecidos por accidente de tráfico. Si tomamos esos datos comparativos y estáticos como si mostrasen el dinamismo de las dos variables, entonces cabría formular la hipótesis de que la siniestralidad de los jóvenes quizá tenga una resistencia a bajar mayor que la del resto de la población. Como veremos, algo así puede decirse de España en los últimos 25 años (véase infra).

De esta manera, vemos que la tasa de fallecidos general y la de los jóvenes de los distintos países se mueven a la par, lo que sugiere que los remedios a este tipo de problemas tendrán un componente general, válido, probablemente, para todo tipo de conductores. Pero si el riesgo extra de los jóvenes se resiste a bajar más que el de los grupos de población con menor tasa de accidentes, entonces, habrá que pensar que a los remedios generales hay que añadir algunos pensados específicamente para los jóvenes. Conviene, además, comparar la siniestralidad juvenil no sólo con la de los “no jóvenes” (25 a 64 años) sino con la de los mayores de esa edad, que también es muy alta, cuya importancia habría que resaltar mucho más de lo que se hace.

2. Un problema, sobre todo, de varones jóvenes

Cuando nos referimos a la siniestralidad excesiva de los jóvenes, en realidad, estamos hablando, sobre todo, de un exceso por parte de los jóvenes varones, y no tanto de las mujeres. Volviendo al caso de España, en el año 2004, si la tasa de fallecidos por accidente de tráfico por 100.000 habitantes fue del 11,4 por 100.000, la de los varones fue de 17,8 y la de las mujeres de 5,2.

Cuadro 2. España, 2004
Tasas de mortalidad por accidentes de tráfico de vehículos de motor, por edad y sexo (en tanto por 100.000 habitantes)

	Ambos sexos	Varones	Mujeres
Todas las edades	11,4	17,8	5,2
Menores de 1 año	1,1	1,3	0,9
De 1 a 4	1,7	1,6	1,8
De 5 a 9	2,0	2,4	1,6
De 10 a 14	2,7	3,2	2,3
De 15 a 19	16,9	25,4	8,0
De 20 a 24	18,2	28,8	7,0
De 25 a 29	14,9	23,7	5,5
De 30 a 34	13,4	21,6	4,7
De 35 a 39	10,8	18,7	2,7
De 40 a 44	9,5	15,6	3,2
De 45 a 49	10,9	16,7	5,1
De 50 a 54	9,9	15,6	4,3
De 55 a 59	10,8	15,8	6,1
De 60 a 64	9,6	15,5	4,1
De 65 a 69	11,5	17,7	6,0
De 70 a 74	14,9	22,2	8,9
De 75 a 79	16,1	25,2	9,6
De 80 a 84	16,8	28,2	9,8
De 85 a 89	17,2	30,3	10,9
De 90 a 94	14,2	25,4	9,8
De 95 años y más	11,1	29,6	4,9

Fuente: INE, Defunciones según causa de muerte, 2004.

Las tasas de los varones jóvenes fueron mucho más altas: la de 15 a 19 años fue de 25,4, la de los de 20 a 24 fue de 28,8 y la de los de 25 a 29 de 23,7. Las tasas de las mujeres jóvenes en esas edades fueron mucho menores, e inferiores a la media global: 8,0, 7,0 y 5,5 por 100.000. Si se observa un cierto riesgo extra en las mujeres jóvenes en comparación con la media de las mujeres (5,2), pero es inferior al de los varones jóvenes en comparación con su media (17,8) (cuadro 2). El riesgo de los varones jóvenes multiplica, aproximada-

mente, por 1,5 el riesgo del conjunto de los varones, mientras que el riesgo extra de las mujeres jóvenes ronda el 1,3. Si lo calculamos sobre los tramos de edad con menos siniestralidad (de 35 a 64 años, aproximadamente), entonces, el riesgo extra de los jóvenes varones se sitúa cerca del 1,8 (y el de las jóvenes cerca de 1,6). Es decir, la tasa de jóvenes fallecidos en accidentes de tráfico no llega a duplicar, no ya la de la población total, sino la de los grupos con menos fallecidos.

En realidad, para que la estimación del riesgo extra de los jóvenes esté lo bastante ajustada, habría que tener en cuenta la cantidad de kilómetros que recorren, al menos, si estamos hablando de los fallecidos como conductores o como acompañantes en un vehículo. Desafortunadamente, no contamos con esos datos para España, aunque podemos efectuar un ajuste aproximado para las víctimas de accidente de coche o de moto, tal como las registra la Dirección General de Tráfico. Sabiendo el número de víctimas mortales, heridos graves o heridos leves por tramos de edad, y conociendo también una estimación del número de desplazamientos efectuados por las personas en esos tramos de edad, podemos calcular una tasa de víctimas por millón de desplazamientos⁵. Según este cálculo, el riesgo relativo de fallecer en un accidente de coche o moto de los jóvenes de 15 a 29 años de ambos sexos sería de 1,4 veces el riesgo medio, si bien ese riesgo aumentaría

hasta 1,6 y 1,7 en el caso de los heridos graves o leves (cuadro 3). Estas cifras no parecen muy distintas de las ya citadas para el riesgo de fallecimiento, calculadas sin tener en cuenta el número de desplazamientos.

Evidentemente, el riesgo extra de los jóvenes es mayor, y con frecuencia, bastante mayor (aunque conviene tener un sentido de las proporciones, y no olvidar la siniestralidad de los mayores). A veces el riesgo es, o puede llegar a ser, muy alto; por ejemplo, en una sociedad de muy alto nivel de renta como los Estados Unidos, se observa que, con datos y estimaciones para 1995, teniendo en cuenta los kilómetros recorridos, el riesgo de verse implicado en un accidente mortal de un varón de 16 a 19 años cuadruplicaba el de los varones en los tramos de edad menos proclives a un accidente (30 a 69 años), y el de los adolescentes de 16 años lo multiplicaba por 9 (Williams, 2003: 6), "excesos" bastante más elevados que los que pueden calcularse con los datos españoles mostrados más arriba.

La propensión a verse involucrado en accidentes de tráfico como conductor (y, en menor medida, como acompañante) podría entenderse a primera vista, en gran medida, como una especificación de una predisposición más general hacia el riesgo. Pero una disposición a aceptar un riesgo razonable es parte integrante de la condición humana, y la propensión al riesgo a la que nos referimos es no sólo una especificación sino además una especificación que la sociedad en cuestión caracteriza como excesiva o peligrosa.

5. Téngase en cuenta que no estamos teniendo en cuenta los desplazamientos no habituales, esto es, viajes largos, por vacaciones o similares.

Cuadro 3. España, 2003
Una aproximación al riesgo relativo de accidente de tráfico (como ocupante de coche o moto) por edades

Edad	Víctimas de accidente en coche o moto			Media semanal de desplazamientos, coche o moto, en millones (1)	Tasa por millón de desplazamientos			Riesgo relativo (tasa para cada edad / tasa total)		
	Muertos	Graves	Leves		Muertos	Graves	Leves	Muertos	Graves	Leves
0 a 14	112	686	3.924	21.221	5	32	185	0,30	0,36	0,44
15 a 29	1.702	9.697	48.604	68.530	25	142	709	1,40	1,60	1,68
30 a 39	847	4.388	21.333	60.516	14	73	353	0,79	0,82	0,83
40 a 49	616	2.685	12.593	46.842	13	57	269	0,74	0,65	0,64
50 a 64	556	2.467	10.892	35.707	16	69	305	0,88	0,78	0,72
65 o más	476	1.610	5.204	10.050	47	160	518	2,67	1,81	1,23
Total	4.309	21.533	102.550	242.866	18	89	422	1,00	1,00	1,00

(1) Se calcula multiplicando por 5 los desplazamientos en días laborables, por 2 los de fin de semana y sumando los dos productos.

Fuente: elaboración propia con datos de víctimas procedentes de la DGT, La seguridad vial en cifras. Informe completo 2003-2004, y de desplazamientos de la Encuesta de Movilidad de las personas residentes en España (2000), del Ministerio de Fomento.

Lo cierto es que la disposición al riesgo varía entre las personas, como varía la estructura de los riesgos que están dispuestos a afrontar. Hay personas más dispuestas a correr peligros, o perder dinero, en su caso, en aras de conseguir un bien ulterior que otras. Las hay dispuestas a iniciar una empresa; un riesgo que otras rehúsan porque se inclinan, más bien, por un trabajo relativamente asegurado, por ejemplo, en una administración estatal. Las hay decididas a pensar por su cuenta, y las hay más propicias a atenerse al juicio de los otros. Las hay de espíritu nómada, y de espíritu sedentario. En otras palabras, hay gentes más dispuestas a asumir los riesgos de salirse de su medio habitual, de una forma u otra; pudiendo ocurrir que personas poco dispuestas a arriesgarse en temas de trabajo, pensamiento o vida social, estén sin embargo muy dispuestas a tentar la suerte y los juegos de azar, y a involucrarse en conductas autodestructivas, de manera más o menos calculada (es decir, aplicando algún tipo de cálculo de probabilidades). Las hay, por ejemplo, dispuestas a correr el riesgo de contraer un cáncer de pulmón por fumar, y otras no; y las hay que están más o menos dispuestas, modulando consecuentemente su consumo de cigarrillos. De igual modo, las hay más dispuestas que otras a conducir con frecuencia, o a adoptar comportamientos al volante que pueden aumentar la probabilidad de accidente. Pero este ejemplo, para el caso que nos ocupa, crucial, de la conducta al volante de un automóvil nos recuerda que la aceptación de un riesgo no siempre se refiere sólo (ni tal vez principalmente) a la persona en cuestión, sino también a su prójimo. La disposición a comprometerse en una conducta que supone un riesgo no sólo para sí sino también, y muy significativamente, para los demás, varía también mucho en una población. De hecho, quienes corren riesgos al volante ponen en peligro no sólo a ellos mismos, sino a sus acompañantes y a otros conductores, y a los peatones.

En cualquier caso, la predisposición al riesgo no está distribuida aleatoriamente. Por lo pronto, hemos de recordar aquí dos líneas divisorias cruciales: la del sexo y la de la edad⁶. Está claro que los varones jóvenes están más predispuestos al riesgo excesivo. Algunos observadores especulan con la posibilidad de que quizá por evolución biológica, como adapta-

ción a un entorno ancestral en el que el varón que no se aplicaba en la competición por las mujeres no dejaba herencia genética, algo que ocurría mucho menos con las mujeres, los varones son más competitivos y están dispuestos a correr mayores riesgos que las mujeres. Otros, aplicando otro marco de referencia, sugieren que, bajo determinadas condiciones históricas, los varones, en especial los jóvenes, desarrollan una ansiedad patológica o una inseguridad existencial mayores que las mujeres, y ello les induce a una conducta autodestructiva y agresiva más frecuente y más intensa. El hecho es que la diferencia en la disposición al riesgo (a costa propia, pero también, significativamente, a costa de los demás) entre hombres y mujeres es algo que se comprueba en distintas culturas (modernas y premodernas) y, dentro de ellas, grosso modo, en las distintas cohortes de edad.

La evidencia de que los varones tienden a correr más riesgos es sustantiva y amplia. En España, por ejemplo, cuanto mayor es la tasa de accidentalidad de un sector de la economía, mayor es la presencia de varones⁷. Como hemos visto, los varones tienden a fallecer en accidente de tráfico con mayor frecuencia que las mujeres, y a sufrir los accidentes no mortales más graves⁸. La tasa de muerte violenta de los varones suele ser bastante más alta que la de las mujeres⁹, y la tasa de muerte a manos de una persona del mismo sexo es muchas veces más elevada en los varones que en las mujeres. El consumo de drogas suele ser bastante mayor en los varones. Los varones acuden menos al médico, una vez descontadas las dolencias efectivamente sufridas. También están sobrerrepresentados en la práctica de deportes de riesgo. Incluso, suelen asignar menos importancia que las mujeres a los riesgos para la salud que pueden representar determinados problemas medioambientales.

Los varones corren más riesgos y están más preocupados por su status en los grupos de varones de referencia (traba-

7. En España, con datos de 2004, esto se comprueba para subsectores con un mínimo de 200.000 empleados. Por ejemplo, el de la construcción, el más accidentado, con 16 accidentes laborales por cada 10.000 ocupados, era, también el más masculino (un 96% de trabajadores varones), mientras que otro sector importante, el del comercio al por menor, uno de los menos accidentados (1,9 por 10.000), era de los menos masculinos (39% de varones) (elaboración propia con la Estadística de Accidentes de Trabajo del Ministerio de Trabajo y la Encuesta de Población Activa del INE). Sobre este tema, véase Browne (2000).

8. Sobre las diferencias en la conducción de varones y mujeres véase, entre otros SIRC (2004) y Fundación RACC (2004).

9. En España, por ejemplo, en 2003, la tasa de muerte por homicidio por 100.000 habitantes fue de 1,53 para los varones, frente a 0,61 para las mujeres (según la estadística de Defunciones según causa de muerte del INE).

6. Seguimos aquí, salvo indicación en contrario, la argumentación, bastante completa, de Daly y Wilson (2001), hecha desde la perspectiva de la psicología evolucionista.

jo, amigos, chicos del barrio, etc.). En parte, sus comportamientos más arriesgados se pueden pretender explicar (en clave funcionalista) por haber sido útiles, en términos evolutivos, para la obtención de prestigio y ganancias materiales, pues el aceptar correr riesgos lo han debido de percibir sus pares como signo de confianza en uno mismo y de capacidad, lo cual habría hecho que los más arriesgados fueran percibidos como mejores líderes o aliados. De hecho, se ha comprobado experimentalmente que los varones valoran bastante más que las mujeres el que alguien de su propio sexo se muestre dispuesto a arriesgar su integridad física, aunque no se derive una ganancia evidente ni para el que se arriesga ni para una tercera persona, es decir, aunque se trate de un riesgo gratuito (Farthing, 2005).

No extrañaría, entonces, según esto, que los varones tiendan a correr más riesgos con un público presente. En un experimento, Daly y Wilson (2001: 10-11) comprobaron cómo los varones hacían apuestas financieras más arriesgadas cuando había público que cuando las hacían solos, algo que no se dio en las mujeres. Y es sabido que la presencia de sus pares hace que los varones jóvenes conduzcan más arriesgadamente, algo que se observa mucho menos en las mujeres. También lo es que, de nuevo para conductores jóvenes, la presencia de un progenitor o de un acompañante femenino de su edad provoca el efecto contrario, el de una conducción más prudente (Williams, 2003: 14).

La evidencia de que los varones jóvenes parecen “especializados” en la competición y la asunción de riesgos es, de nuevo, amplia y variada. Centrándonos en la demográfica y sociológica, hay algunos datos bastante claros.

Los fallecimientos por accidente de tráfico, otros accidentes, suicidio u homicidio, entre otros similares, suelen clasificarse como debidos a “causas externas”, que dependen más de la conducta del fallecido que los debidos a “causas internas”, tales como los tumores. Sobre todo en las edades más tempranas (infancia, adolescencia y juventud), el ser víctima de esas “causas externas” depende bastante de la distinta disposición al riesgo de los individuos. No tanto en las edades más avanzadas, en las que, por ejemplo, se dan muchos fallecimientos por caídas accidentales, fortuitas y de graves consecuencias debido al débil estado de salud de los ancianos. Si dejamos a los mayores fuera del análisis, está claro

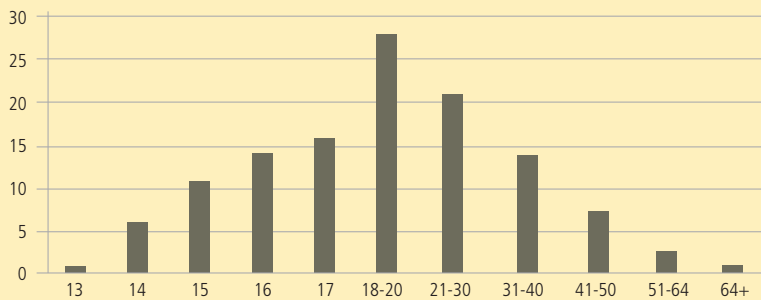
que la tasa de muertes por causas externas aumenta muchísimo desde el tramo de los 10-14 años hasta los de los 15-19 y 20-24, y no sólo para los accidentes de tráfico. Además, el aumento es mucho mayor en el caso de los varones, de manera que entre los 20 y los 34 años el riesgo relativo de los varones alcanza valores máximos¹⁰.

No sólo los varones jóvenes tienen las tasas de fallecimiento por homicidio mayores¹¹, sino que son esos varones jóvenes los que más tienden a cometer delitos, una actividad también bastante arriesgada. Aunque no contamos con datos desagregados por sexo y edad de detenidos por cometer delitos, sabiendo que la inmensa mayoría de los delitos los cometen los varones, podemos observar cómo cambia la tasa de detenidos por edades con datos españoles para 2005 (gráfico 3). La tasa de detenidos va subiendo rápidamente a partir de los 14 años, hasta llegar a un máximo de 27,7‰ en el tramo de los 18 a 20 años, para después ir bajando hasta los mínimos en las edades superiores. La población reclusa refleja esos riesgos relativos, aunque a edades algo más avanzadas: en 2004, un 5,18‰ de los varones de 21 a 25 años estaba recluso en una institución penitenciaria, algo que ocurría al 6,54‰ de los de 26 a 30 años, a un 5,24‰ de los de 31 a 40 y “sólo” un 1,96‰ de los de 41 a 60¹². Otras conductas, como el consumo de drogas (cannabis, cocaína, éxtasis...) o conductas sexuales de riesgo (por ejemplo, la multiplicidad de parejas sexuales) también tienen un protagonismo juvenil.

Cuadro 4. España, diciembre de 2003
Porcentaje de entrevistados que se considera una persona que hace todo lo posible por evitar riesgos

	%	N
Varones		
18 a 29	17	95
30 a 39	31	80
40 a 49	29	69
50 a 59	49	55
60 o más	62	92
Mujeres		
18 a 29	36	90
30 a 39	37	84
40 a 49	46	68
50 a 59	52	52
60 o más	74	120

Fuente: elaboración propia con datos de la encuesta ASP 03.038.

Gráfico 3. España, 2005. Tasa de detenidos por 1.000 habitantes, por edad

Fuente: elaboración propia con datos del Anuario estadístico del Ministerio del Interior 2005, y del Padrón Municipal a 1-1-2005 (INE).

Por último, no extraña que la percepción que tenemos de nosotros mismos como personas más o menos arriesgadas varíe por edad y sexo en consecuencia con las anteriores informaciones, tal como se ve en el cuadro 4. Sólo un 17% de los varones de 18 a 29 años se ve como una persona que hace todo lo posible por evitar riesgos, un porcentaje que, grosso modo, sube con la edad, hasta un máximo del 62% en los varones de 60 años o más. Y un porcentaje que suele ser algo mayor para las mujeres, sobre todo en las edades más jóvenes: se ve así el 36% de las mujeres de 18 a 29 años.

Según esto, la mayor siniestralidad de los jóvenes, especialmente de los varones, sería una manifestación de la mayor proclividad de esos jóvenes a desarrollar conductas de riesgo, y riesgo excesivo. En la medida que ello tenga un componente evolutivo, como sugieren Daly y Wilson (2001), será muy difícil de reducir el riesgo de accidentes extra de los más jóvenes. Probablemente, la edad en la que los varones humanos han tenido que desplegar sus mejores habilidades competitivas ha sido la de la juventud, alrededor del comienzo de su vida adulta. Como señalan Daly y Wilson (2001: 12), que la cima de su "competitividad" se dé enton-

ces, se debe, en parte, a una transformación en su posición social. Esa competitividad cae cuando se casan, pues tienen más que perder en una competición arriesgada, y cuando son padres, pues su implicación en el bienestar de sus hijos es muy importante para el futuro de éstos. Lo interesante es que esa predisposición a la competición no se mantiene constante, como en los machos de otras especies animales, sino que decae, lo que sugiere que el éxito competitivo "juvenil" tiene importantes consecuencias a largo plazo en términos de reputación y capacidad de influencia social.

Otros dos tipos de mecanismos de relieve para entender la proclividad al riesgo de los varones jóvenes son los siguientes. Por una parte, es posible que operen con "tasas de descuento" superiores a las de los adultos mayores, de modo que las recompensas actuales les parezcan enormes en comparación con las ganancias futuras. "Vivir el momento" sería el *motto* más apropiado para esos varones jóvenes. Normalmente, se ha explicado por la falta de autocontrol de los jóvenes, de previsión o de la capacidad para postponer las gratificaciones, y algunos han hablado de un "cerebro adolescente", que todavía no ha acabado de formarse. Pero si la característica de la mayor impulsividad de los jóvenes fuera una mala adaptación, seguramente (piensan los evolucionistas con una predisposición a la explicación funcional y al optimismo razonable) la habrían perdido en los millones de años de evolución animal y humana, tal como argumentan Daly y Wilson (2005), aunque estos autores reconocen que, como las investigaciones no han contrastado esta hipótesis, no tenemos buena evidencia que la sustente. Lo que

10. Si las muertes de varones por causas externas rondaban en 2003 el 6,9 por 100.000 en las edades de 1 a 14 años, en las de 15 a 19 sube a 42, y en la de 20 a 24 sube a 59. Y no es sólo producto de los accidentes de tráfico. Descontándolos, las tasas pasan del entorno del 3,6 por 100.000 para los niños de 1 a 14 años a 14 por 100.000 para los de 15 a 19 y 26 para los de 20 a 24. Elaboración propia con datos de la estadística de Defunciones según causa de muerte del INE y datos de población del Padrón municipal.

11. En 2003, rondaban las 2,4 por 100.000 varones en las edades de 25 a 39 años.

12. Tantos por mil: cálculos propios, con datos publicados por el INE. Las tasas de los varones eran una once veces superiores a las de las mujeres.

sugieren en todo caso es que la mayor temeridad de los jóvenes no es una anomalía, sino que puede tener sentido.

Por otra parte, la proclividad al riesgo puede acentuarse a medida que aumenta el deseo de los frutos del éxito o el temor de no pertenecer al grupo de referencia, o porque se considere como placentero el “subidón” de adrenalina que acompaña al peligro, o porque se infraestimen esos peligros o se sobreestime la capacidad de uno mismo para sortearlos, entre otros factores. Casi todos ellos se presentan con mayor intensidad en los varones jóvenes, y probablemente explican gran parte de los riesgos que asumen al volante, como veremos más adelante. En general, la “búsqueda de sensaciones” es mayor en los varones que en las mujeres, y disminuye con la edad.

La mayor predisposición al riesgo de los jóvenes, especialmente los varones, se traduce en conductas más arriesgadas al volante, a lo que hay que añadir la retroalimentación producida por su mayor predisposición a conductas arriesgadas (consumo de alcohol, de drogas) que pueden, a su vez, influir en un mayor riesgo en la conducción. Todo ello está ampliamente demostrado en la literatura sobre estos temas, tal como se recoge en una exhaustiva revisión de aquélla, efectuada por Rebecca Lancaster y Rachel Ward (2002). Resumimos aquí las principales averiguaciones¹³.

De los varones puede afirmarse lo siguiente, en general, controlando la cantidad de kilómetros recorridos por éstos y por las mujeres.

a) Los varones se ven implicados en más accidentes y en accidentes más graves, y sus tasas de fallecimiento son máximas, en comparación con las mujeres, en las edades más tempranas (de 16 a 24 años).

b) Tienen una mayor probabilidad de accidente debido a una violación de las normas de tráfico. En los casos en que la frecuencia relativa de accidentes ocasionados por un incumplimiento del accidentado es más alta en las mujeres, esos accidentes suelen ser menos severos que los de los varones. Los varones, además, tienen más accidentes de los que no impli-

can daños a terceros. Y aunque las mujeres se vean inmersas con más frecuencia en incidentes de aparcamiento y maniobra, el daño provocado por los varones en estos casos es algo mayor. A su vez, la probabilidad de accidente por incumplimiento se reduce mucho más rápidamente en el caso de las mujeres a medida que se tiene más experiencia.

c) Los varones incumplen las normas a una edad más temprana que las mujeres, y las incumplen el doble que éstas.

d) Los varones tienden a usar menos el cinturón de seguridad, lo cual, probablemente, redundará en una mayor gravedad de sus accidentes.

e) También constituyen la mayoría de los “conductores agresivos”, de los más arriesgados y de los que tienen más seguridad en la conducción.

f) Tradicionalmente, se ven más implicados en accidentes en los que interviene el consumo de alcohol, aunque en esto varones y mujeres se van aproximando.

Por su parte, de los conductores más jóvenes (generalmente, hablamos de varones), puede afirmarse lo siguiente, normalmente teniendo en cuenta la cantidad de kilómetros recorridos por los conductores (o acompañantes) de las distintas edades.

a) Se ven más implicados en accidentes que el resto de grupos de edad, si bien el riesgo máximo se sitúa más en los 18/19 años que a la altura de los 25.

b) Presentan los niveles más altos de incumplimiento de las normas de la circulación, lo cual es, a su vez, un significativo factor de riesgo de accidente.

c) Los conductores jóvenes muestran niveles más altos de “desviación social” que los mayores, lo cual es relevante pues dicha “desviación” es un factor independiente de incumplimiento de normas de tráfico, más allá de la edad. Esa “desviación” se manifiesta en diversos comportamientos en la conducción: incumplimiento de normas, conducir en estado de ebriedad, velocidad excesiva, conducir muy cerca del coche de delante, saltarse los semáforos y, en general, conductas de riesgo elevado. Lo interesante es que dicha

13. No citamos las fuentes originales de donde se extraen los hallazgos. En el texto de Lancaster y Ward están debidamente citadas.

“desviación” no parece asociada por sí misma con la tasa de accidentes, una vez descontados el número de incumplimientos de normas y la edad. Ello sugiere que pueda haber un cuarto factor, que algunos autores identifican con la mera propensión al riesgo y/o con la búsqueda de sensaciones intensas, los cuales, como hemos visto más arriba están claramente asociados con la edad joven.

d) Los conductores jóvenes, especialmente los menores de 20 años, suelen conducir a velocidades superiores a las de los conductores de mayor edad, tanto en el caso de varones como de mujeres. Sin embargo, a partir de los 20 años, se observa una reducción de la velocidad habitual en las mujeres hasta unos niveles que mantendrán a lo largo de su vida; dicha reducción también se da en los varones, pero bastante más tarde (en sus treinta), y no cae tanto como en las mujeres. Algo parecido puede decirse de los casos de velocidad excesiva.

e) Los jóvenes son los que con más probabilidad se ven implicados en accidentes relacionados con el alcohol o las drogas. Al parecer, el grupo de máximo riesgo en cuanto a la conducción bajo los efectos del alcohol estaría en los 21-24 años. Sobre la influencia del alcohol en la conducción de los jóvenes, las evidencias son algo contradictorias. Un estudio (de los resumidos aquí) concluye que el alcohol afecta menos a los jóvenes que a los mayores, pero otro afirma que, para las mismas concentraciones de alcohol en sangre, el riesgo de accidente es mayor para los jóvenes. En este sentido, otra averiguación merece ser reseñada. Otro estudio sugiere que la elevada tasa de accidentes de los jóvenes, en lo que toca al consumo de alcohol, puede deberse, no tanto a un comportamiento generalizado, sino a un subconjunto de los conductores jóvenes, que conduce peligrosamente y también consume alcohol. Si esto es así, podría tener notables consecuencias de política pública.

f) Los jóvenes son los que menos tienden a usar cinturón de seguridad, lo cual, probablemente, redundará en una mayor gravedad de sus accidentes.

g) Los jóvenes tienden a infraestimar el riesgo personal que corren y a sobreestimar sus habilidades conductoras. Lo primero se da, especialmente, en situaciones de tráfico en la que importan los reflejos o la habilidad para manejar el vehículo, tales como conducir a alta velocidad, conducir cerca

del vehículo de delante, curvas o adelantamientos. Y es reseñable que el riesgo percibido se mantenga constante en las mujeres a pesar de la edad, pero no en los varones, entre los que el riesgo percibido aumenta con la edad. Lo cual confirma, una vez más, la idea de los varones jóvenes como proclives al riesgo.

h) Lógicamente, los (varones) jóvenes son los que más revelan las características de la personalidad más asociadas a una predisposición favorable al riesgo, tal como se miden con “la escala de búsqueda de sensaciones”, en alguna o varias de sus cuatro dimensiones (búsqueda de aventura y emociones, búsqueda de experiencias, susceptibilidad al aburrimiento, y desinhibición). Una de las revisiones citadas en Lancaster y Ward (2002: 19) concluyó que los conductores más implicados en accidentes tenían menos control de su hostilidad y su ira, menor tolerancia con las situaciones de tensión, menor madurez, mayor hiperactividad y más dificultad con las figuras de autoridad, entre otros rasgos. Todos ellos se correlacionan con la edad, lo cual apuntaría a algunas de las razones por las que la tasa de accidentes de los jóvenes es mayor.

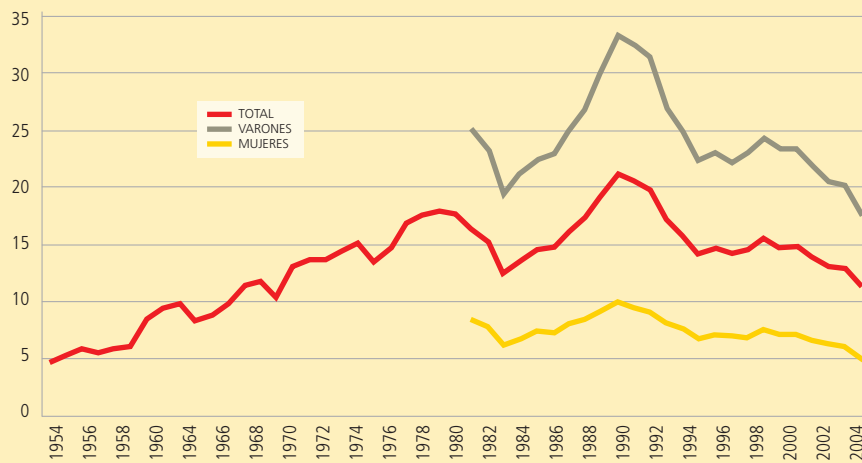
i) A pesar de la percepción que tienen los jóvenes de sí mismos, su pericia al volante es inferior a la de los conductores de mayor edad (no los ancianos, claro).

j) Por último, si son, además, conductores con poca experiencia, se convierten en el grupo de máximo riesgo. La tasa de accidentes disminuye con la edad en conductores del mismo nivel (años) de experiencia. A su vez, la tasa de accidentes de los conductores, también los jóvenes, disminuye con los años de experiencia. Sin embargo, la disminución es más clara en los conductores en la treintena que en los que rondan los 20 años.

3. Evolución de la siniestralidad

En términos generales, si el crecimiento económico va ligado a cierta estabilidad institucional de un orden de libertad que favorece el desarrollo de una convivencia pacífica, y salvo regresiones culturales que son siempre posibles pero que

Gráfico 4. España. Fallecidos por accidente de tráfico en tanto por 100.000 habitantes por sexo (1954-2004)



Fuente: elaboración propia con datos fallecidos procedentes de la estadística de defunciones según causa de muerte del INE; de población hasta 1980, de Carreras y Tafunell, coords. de población de 1981 en adelante de las estimaciones intercensales y el Padrón municipal, ambos del INE.

es poco probable que duren mucho tiempo, cabe esperar que la siniestralidad a la que nos referimos tienda a reducirse. Pero lo importante está en los detalles y las particularidades de cada caso, con sus alzas y bajas. En el caso particular de España, podemos construir una serie de fallecidos por accidente de tráfico en tanto por cien mil habitantes desde 1954 a 2004 (gráfico 4), la cual nos ofrece una perspectiva única para entender los factores más generales tras los aumentos y descensos de la siniestralidad.

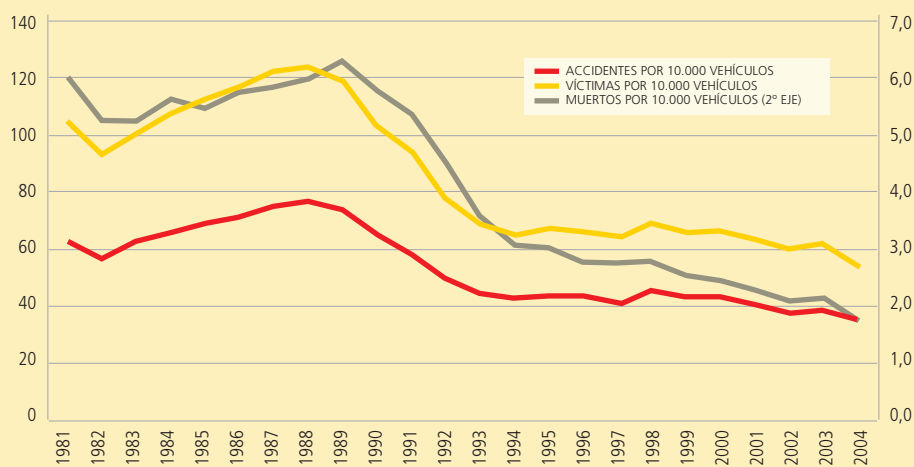
Da la impresión de que existe un periodo de aumento de dicha tasa que iría desde 1954 a 1989/90, con oscilaciones muy ligadas a la fase del ciclo económico. En conjunto, se habría pasado de unos 5 fallecidos en accidente de tráfico por 100.000 habitantes a más de 20, esto es, la tasa se habría cuadruplicado con creces. Dentro de este primer periodo se observarían tres fases. En la primera, de 1954 a 1978 se observa una tasa creciente, casi sin solución de continuidad: la economía española crece a un ritmo muy elevado y el poder adquisitivo de los españoles aumenta muchísimo, lo cual se refleja, entre otras cosas, en que cada vez más familias disponen de un utilitario, como se decía entonces, y cada vez más familias lo usan para sus desplazamientos. Lógicamente, cuantos más coches circulan, más accidentes hay, ceteris paribus. Ni siquiera la primera crisis del petróleo, que en España se hizo notar desde 1974, provoca un menor

uso del automóvil. En la segunda, de 1979 a 1982 se observa una caída importante en la tasa, probablemente debida a la tremenda crisis económica subsiguiente a la segunda crisis del petróleo, que deprime o estanca (sobre todo por el enorme aumento del paro) el poder adquisitivo de los españoles, lo cual se habría visto reflejado en un menor uso del coche y, por tanto, en menos accidentes.

En la tercera, la recuperación económica desde 1985 pone en marcha fuerzas parecidas a las del periodo de 1958 a 1978, lo cual se refleja en un gran incremento de la tasa de fallecidos.

En cambio, el segundo periodo, que comenzaría hacia 1990/91 estaría caracterizado por una tendencia general a la baja en la tasa de fallecidos, que se habría reducido a la mitad, pasando de los 21,2 en 1989 a los 11,3 de 2004, así como por una menor influencia del momento del ciclo económico. Es muy probable que la acusada caída de la tasa desde 1991 a 1994 tenga que ver con el estancamiento y, después, gran recesión económica que vivió España; sin embargo, es notable, por una parte, que el descenso se hubiera iniciado, suavemente en 1990. Y, por otra, hay que destacar que con la notable recuperación económica que se inicia a la altura de 1995/96 y que dura, grosso modo, con algún altibajo, hasta hoy, el repunte de la tasa de fallecidos haya sido mínimo, recuperándose muy rápido la senda decreciente.

Gráfico 5. España.
Varios indicadores de siniestralidad (1981-2004)



Fuente: elaboración propia con datos de la DGT, Series estadísticas sobre accidentes y víctimas I.

En ese mismo gráfico puede apreciarse que las variaciones, desde 1980 (no hay datos anteriores) son algo más acusadas en el caso de los varones, aunque la variación neta desde 1980 a 2004 es bastante similar: en varones se pasa de 24,9 a 17,5 (una caída del 30%); en mujeres, de 8,3 a 5,2 (una caída del 37%).

Con los indicadores que tienen en cuenta el tamaño del parque de vehículos se observan tendencias similares en el periodo 1980-2004, aunque las variaciones pueden ser algo distintas (gráfico 5). El número de accidentes con víctimas por 10.000 vehículos llega a un máximo de 77 en 1988, cae hasta casi la mitad (43) en 1994 y se mantiene a la baja después, hasta llegar al mínimo de 36 en 2004. El número de víctimas por 10.000 vehículos se comporta de manera paralela, pero en el número de muertos (según la DGT, no según el INE) por 10.000 vehículos cae proporcionalmente más entre 1988 y la actualidad: pasa de 5,9 a 1,8, esto es, una notable reducción del 70%. Lo último sugiere bien que los accidentes son cada vez menos graves, bien que las medidas de seguridad de los vehículos hacen que, a igualdad de "gravedad", el número de fallecidos es menor.

Quizá lo más interesante de la evolución histórica de la siniestralidad sea la probable reducción de la dependencia de aquélla respecto del ciclo económico desde el comienzo de

los noventa. A ello pueden haber contribuido algunos factores, que mencionamos hipotéticamente. Quizá hayan influido algunas regulaciones, o, más bien, la extensión de su cumplimiento. El uso del cinturón en asientos delanteros era obligatorio desde 1975, pero su uso inicial fue muy bajo, y sólo se generalizó (hasta porcentajes cercanos al 80% en carretera) en la segunda mitad de los noventa (Villalbí y Pérez, 2006: 82).

Pero eso sólo explicaría, si acaso, la tendencia a la caída en la tasa de fallecidos, no la de accidentes. Para entenderla, seguramente hay que acudir a razones como las siguientes. Por lo pronto, habría que mencionar la notable mejora de la red viaria que, aunque se había ido efectuando poco a poco, recibe un gran impulso, justamente, en los años noventa, sobre todo, por la extensión de la red de autopistas (y autopistas), mucho más seguras que otras carreteras. Las vías de gran capacidad (autopistas, autopistas, doble calzada) pasaron de representar en 1987 el 2,21% del total de kilómetros de la red de carreteras de titularidad estatal, comunitaria o provincial, al 4,41% en 1992, porcentaje que no ha dejado de crecer hasta hoy (2004: 7,53%)¹⁴. El tráfico por esas vías ha crecido todavía más deprisa: al poco de inaugurar las primeras autopistas, en 1990, el tráfico en vehículos-ki-

14. Elaboración propia con datos del Anuario del Ministerio de Fomento, varios años.

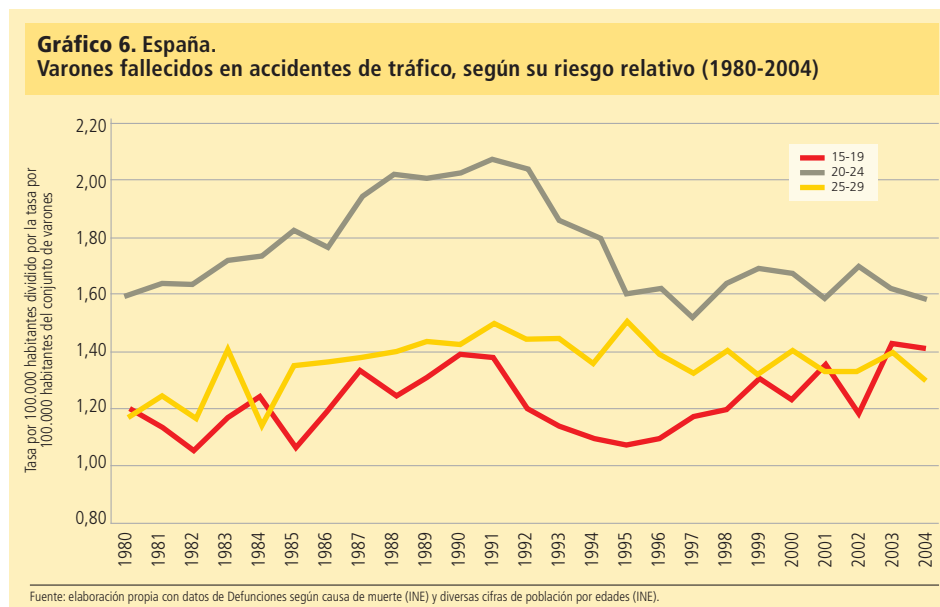
lómetro por estas vías representaba ya el 44% del total de la red de carreteras a cargo del Estado, y en pocos años, a la altura de 1999, ese porcentaje superó el 60%¹⁵. También ha debido de influir en la menor accidentalidad (y en la menor tasa de víctimas) las notables mejoras en la maniobrabilidad y la seguridad de los coches¹⁶, así como, quizá la renovación en el parque de vehículos que ha debido de producirse desde mediados de los noventa.

¿Qué podemos decir de esta evolución para los jóvenes? Con el primer indicador (muertos por 100.000 habitantes), esta vez diferenciando sexo y edad, podemos hacernos una idea de cuánto ha *divergido* la evolución de los jóvenes en comparación con la del conjunto de la población. En los gráficos 6 y 7 se muestra, para el periodo 1980-2004 el riesgo extra de fallecer en accidente de tráfico de varones y mujeres jóvenes, en distintos tramos de edad (15-19, 20-24 y 25-29) en comparación con el conjunto de la población. En el caso de los varones, se observa un cierto aumento del riesgo relativo de los de 15-19 años, cuya siniestralidad pasa de multiplicar por 1,22 la del total de varones en 1980 a un máximo de 1,39 en 1991, cayendo después hasta un míni-

mo de 1,08 en 1995, año a partir del cual el riesgo relativo sigue una tendencia al alza, situándose en 2004 en un nivel (1,42) superior al de 1980. También aumenta el riesgo relativo de los de 25 a 29, cuya siniestralidad es 1,18 veces la del total de varones en 1980, pasa a un primer máximo de 1,51 en 1991, para caer después suavemente, situándose en 2004, de todos modos, en un nivel (1,31) superior al de 1980. El riesgo relativo de los de 20 a 24, por el contrario, se mantiene en el conjunto del periodo, aunque sus fases son similares a las de los otros tramos de edad. Se pasa de un riesgo de 1,60 en 1980 a uno bastante alto de 2,08 en 1991 para caer, con cierta rapidez hasta un mínimo de 1,53 en 1997 y volver a subir, poco, hasta el 1,59 de 2004.

En el caso de las mujeres, las oscilaciones interanuales son mucho mayores, debido a que el número de fallecidas es relativamente bajo y a que, por tanto, cambia mucho más de un año a otro que el de varones. En los tres tramos de edad, al contrario que en el caso de los varones, se producen aumentos del riesgo relativo sobre el conjunto de las mujeres entre 1980 y 2004. En el tramo de 15 a 19 años, se pasa de 1,07 a 1,50, un aumento bastante notable. En el tramo de 20 a 24, se pasa de 1,09 a 1,31. Y en el tramo de 25 a 29, el aumento es también importante, pasándose de un riesgo inferior a la media de las mujeres, 0,74, a uno que la supera en un 3% (1,03).

15. Elaboración propia con datos del Anuario del Ministerio de Fomento, varios años.
16. Aunque no cabe descartar que la mayor sensación de seguridad pueda haber redundado en un aumento del umbral de riesgo medio que se está dispuesto a asumir. Sobre esto, véase Adams (1999).



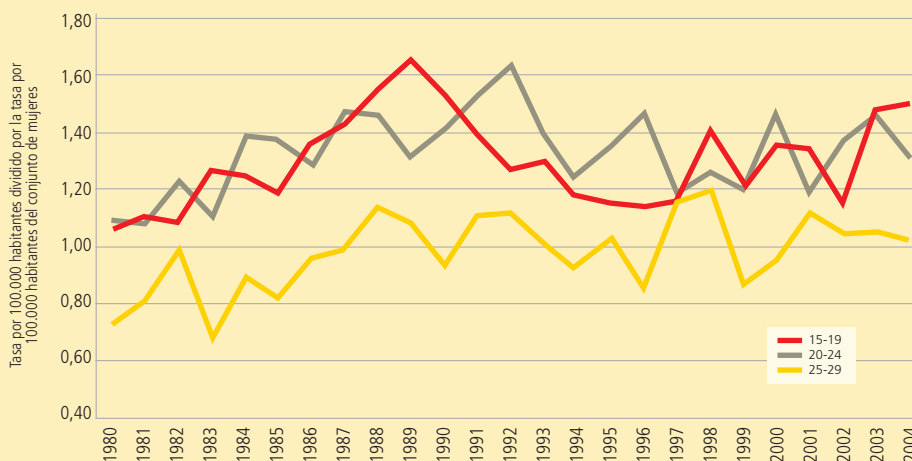
De todos modos, convendría tener en cuenta que es probable que en el conjunto del periodo, el número de kilómetros que anualmente recorren los jóvenes sea en 2004 bastante mayor que en 1980, como lo es para el conjunto de la población¹⁷. Basta con tener en cuenta el aumento del poder adquisitivo de los jóvenes en ese periodo para imaginar que el porcentaje de los que tiene coche ha debido de aumentar, así como ha debido de incrementarse el uso que se le da al vehículo. Si esto es así, como probablemente lo es, entonces, habría que preguntarse si ese incremento en el uso del coche ha crecido más que el del conjunto de la población para comprobar si el riesgo relativo de los jóvenes, grosso modo, ha aumentado o no. Desafortunadamente, no contamos con datos diacrónicos desagregados que nos permitan hacer el cálculo. A falta de esos datos, lo que está claro es que la reducción de la tasa de fallecidos en accidentes de tráfico operada en los jóvenes de ambos sexos ha sido inferior a la del conjunto de la población en los últimos 25 años. Esto último sería coherente con lo apuntado más arriba acerca de la resistencia a la baja de la siniestralidad de los jóvenes.

4. Perspectivas de futuro

Las perspectivas del futuro varían según los países en cuestión, especialmente a medio plazo. Tomando el caso español, una vez más, como objeto de referencia, si se mantuvieran en el futuro las tendencias de accidentalidad de la población en general y de los jóvenes, las previsiones para los segundos serían las siguientes. En el caso de los varones, como la tasa general de fallecidos va cayendo poco a poco (o quizá más rápido recientemente), cabe prever que lo siga haciendo la de los jóvenes, pues el riesgo relativo de éstos, grosso modo, permanece constante en el último lustro y medio. Si acaso, la reducción sería menor para los de 15 a 19 años, pues su riesgo relativo parece estar aumentando. En el caso de las mujeres jóvenes, puede decirse algo parecido. La tasa general de fallecidas cae suavemente desde 1991, y desde entonces el riesgo relativo de las jóvenes se ha mantenido bastante estable, por lo que la tasa de las jóvenes también tendería a caer suavemente. Ahora bien, esas tendencias no tienen por qué mantenerse, pues pueden variar significativamente los factores de riesgo específicos de los jóvenes. Concluimos este trabajo con unas consideraciones sobre estos posibles cambios.

17. Véanse al respecto las estimaciones contenidas en los anuarios del Ministerio de Fomento.

Gráfico 7. España.
Mujeres fallecidas en accidentes de tráfico, según su riesgo relativo (1980-2004)



Fuente: elaboración propia con datos de Defunciones según causa de muerte (INE) y diversas cifras de población por edades (INE).

FACTORES GENERALES

En la accidentalidad de los jóvenes operan los mismos factores que para el conjunto de la población. Gran parte de esos factores tendrán efectos positivos. Los coches que conduzcan los jóvenes en el futuro serán todavía más seguros que en el pasado, y no necesariamente más caros (relativamente) por ello.

En los últimos veinte años, la potencia media de los nuevos vehículos en el parque ha ido aumentando paulatinamente, aunque en los últimos cinco o seis años ese aumento se ha detenido o, incluso, se ha revertido¹⁸. En todo caso, los efectos de una mayor potencia son ambiguos. Por una parte, la mayor potencia permite acciones más rápidas en circunstancias habituales de la conducción, por ejemplo, en los adelantamientos, con la consiguiente reducción del tiempo en el que se incurre en determinados riesgos. También permite reaccionar mejor ante imprevistos de la conducción que requieran de rapidez en la respuesta. Por otra, sin embargo, la mayor potencia puede asociarse, particularmente en jóvenes, con una mayor inclinación a las velocidades excesivas, con el consiguiente aumento del riesgo. Y la mayor seguridad en la conducción habitual, de nuevo, puede disminuir la sensación de riesgo.

Asimismo, se seguirán beneficiando de una red viaria que, a veces rápidamente, otras no tanto, sigue modernizándose. De este modo, podrán efectuar cada vez más trayectos en vías de gran capacidad, las más seguras de todas. La tendencia de los últimos años es que sigue aumentando tanto el porcentaje de kilómetros que representan estas vías sobre el total de carreteras como, más que proporcionalmente, el porcentaje de los kilómetros efectivamente recorridos en ellas¹⁹. En la medida que el crecimiento de la economía española se mantenga a buen ritmo, cabe esperar que la inversión en este tipo de infraestructuras se mantenga o, incluso crezca, por lo que su efecto beneficioso se prolongará en el tiempo.

Los cambios en la regulación del tráfico, en principio, provocarán una caída de la accidentalidad y/o la tasa de víctimas, aunque no podemos saber todavía su cuantía. La obligatoriedad efectiva del cinturón ayudará, aunque todavía queda un mínimo trecho por recorrer en su uso universal, especialmente entre los jóvenes²⁰. Lo lógico es que la implantación del permiso por puntos, en la medida en que sea efectiva, es decir, en la medida en que consiga sancionarse una proporción notable de los comportamientos incorrectos y/o los conductores crean que su comportamiento incorrecto puede ser descubierto y sancionado, redunde en una mayor seguridad en la conducción.

ALGUNOS FACTORES ESPECÍFICOS DE LOS JÓVENES:

a) Aumento del poder adquisitivo

Un primer factor, en principio, favorecerá el incremento de la tasa de accidentes de los jóvenes (o la resistencia a que se reduzca). Se trata del aumento de su poder adquisitivo (o el de sus padres), lo cual lleva, ceteris paribus, a que el porcentaje de los que disponen de un coche aumente, y aumente el uso que se haga de él, y, por tanto, la tasa de accidentes por población.

Desde luego, los últimos diez años sugieren un aumento de ese poder adquisitivo, al menos si lo medimos indirectamente a partir de la tasa de ocupación de las personas jóvenes. En el caso de los varones, las tendencias sugieren, primero, una recuperación de las tasas de ocupación que tuvieron en la segunda mitad de los ochenta, y, en la actualidad, una elevación por encima de aquéllas (gráfico 8). Es más llamativo el caso de las mujeres jóvenes. No tanto en el tramo de 16 a 19 años, que se mantiene en tasas de ocupación muy bajas, cuanto en el de 20 a 24 y, especialmente, el de 25 a 29, tramos ambos en los que la tasa de ocupación femenina está creciendo a muy buen ritmo. En el último, si en 1987 la tasa era del 41%, en la actualidad se sitúa en el 68%. No

18. La DGT publica los datos del parque nacional de turismos por antigüedad y cilindrada, lo que nos permite calcular aproximadamente la cilindrada media para cada uno de los últimos veinte años asignando valores medios a los intervalos que considera la DGT. Si esa potencia media tenía un índice 100 en 1984, en 2004 lo tenía de 110,2, tras haber pasado por un máximo de 111,4 en el año 2000. Fuente: elaboración propia con datos del Anuario estadístico general 2004 de la DGT.

19. El porcentaje sobre el total de kilómetros de la red viaria sigue una línea recta ascendente desde 1994/1995, casi sin apartarse de ella. De prolongarse la tendencia hacia adelante, se pasaría de un porcentaje del 7,53% de 2004 a un 10% en menos de una década. Cálculos y estimaciones propias con datos del Anuario del Ministerio de Fomento.

20. Así lo sugiere la Encuesta sobre jóvenes y movilidad de la Fundación RACC: los encuestados jóvenes puntúan, como media, con un 9,33 (en una escala de 0 a 10) su uso del cinturón de seguridad.

extraña, entonces, que el riesgo extra de las mujeres jóvenes haya aumentado algo más que el de los varones jóvenes.

b) Alcohol y otras sustancias psicoactivas

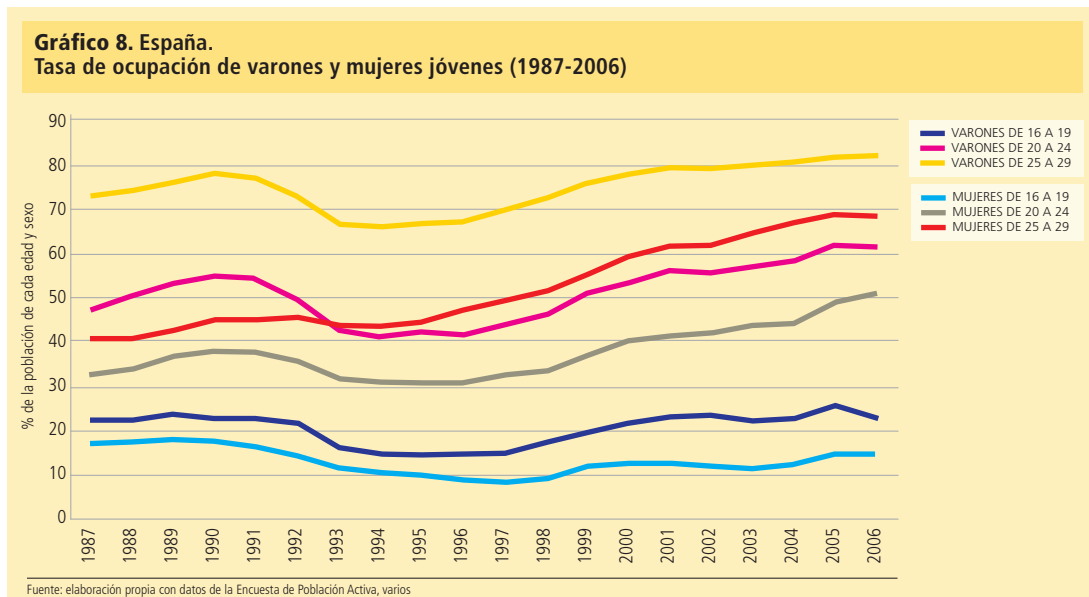
El comportamiento de un segundo factor, el del consumo de alcohol ligado a la conducción es difícil de prever. Si tomamos como indicio de la evolución del consumo de alcohol entre jóvenes, los datos de la encuesta a estudiantes de secundaria, da la impresión de que ese consumo habría caído desde 1994 a 2004 (cuadro 5), pues tanto en el caso de los chicos como las chicas, los porcentajes de los que lo han consumido en los últimos treinta días es menor en 2004 que en 1994. Lo que ocurre es que parece observarse un repunte en 2004 del que no podemos saber si indica una nueva fase al alza o es una mera oscilación. Esos datos sugieren que el consumo de alcohol iría a mantener su influencia en la accidentalidad de los jóvenes, no a aumentarla.

Caso distinto es el de otras sustancias psicoactivas, como el hachís o la cocaína. Es sabido que la conducción bajo los efectos de esas sustancias provoca una mayor accidentalidad. De nuevo, con la encuesta a estudiantes de secundaria, los datos muestran un progresivo e ininterrumpido aumento del consumo de cannabis y cocaína tanto para chicos como para chicas desde 1994 a 2004, aunque los

primeros se sitúan en niveles superiores. Por ejemplo, un 15,1% de los chicos había consumido cannabis en los 30 días anteriores a la encuesta en 1994; en 2004, el porcentaje casi era del doble, un 28,3% (los porcentajes respectivos para las chicas fueron de 9,8 y 22%). Por el contrario, el consumo de éxtasis parece estabilizado a la baja. Todos estos datos sugieren que el consumo de sustancias psicoactivas puede estar aumentando su influencia en la tasa de accidentes de los jóvenes.

Lo llamativo es que este aumento se ha producido a pesar de que los esfuerzos en prevención del gobierno central y las comunidades autónomas han aumentado bastante en la última década larga. En 1992, por ejemplo, los gastos en prevención, tal como los recoge la Memoria del Plan Nacional sobre Drogas, ascendían a 18,1 millones de euros de 2001; en el año 2003, dicha cifra se había duplicado con creces, hasta los 40,8²¹.

Más allá de la influencia en la tasa de accidentes, el mayor consumo de drogas puede ser un indicio de una creciente temeridad de los jóvenes españoles. Es decir, estaría más extendida la actitud de infravalorar los riesgos que podría encontrar un correlato, también, en la mayor asunción de riesgos al conducir. Quizá podríamos ver también el mayor consumo de drogas como un indicador de una creciente



Cuadro 5. España
Prevalencia de consumo de sustancias psicoactivas entre los escolares de secundaria de 14 a 18 años ("últimos 30 días")

	1994	1996	1998	2000	2002	2004
Hombres						
Alcohol	75,3	66,8	67,5	60,4	56,7	65,5
Cannabis	15,1	18,4	20,3	24,5	25,8	28,3
Éxtasis	2,9	2,8	1,9	3,8	2,1	1,9
Alucinógenos	3,6	3,8	2,6	2,6	1,8	2,3
Anfetaminas	2,9	3,2	2,7	2,5	2,5	2,7
Cocaína	1,4	2,1	3,2	3,4	3,7	5,1
Heroína	0,4	0,4	0,6	0,5	0,3	0,7
Mujeres						
Alcohol	74,9	66,7	68,5	59,9	55,4	65,7
Cannabis	9,8	13,2	14,5	16,9	19,6	22
Éxtasis	1,4	1,9	1,3	1,7	1,6	1
Alucinógenos	1,7	1,9	1,5	1,3	0,7	0,7
Anfetaminas	1,6	2	1,5	1,4	1,5	1
Cocaína	0,7	1,2	1,8	1,5	2,8	2,6
Heroína	0,1	0,1	0,2	0,1	0,2	0,1

Fuente: elaboración propia con datos de la Encuesta estatal sobre uso de drogas en enseñanzas secundarias, del Observatorio Español sobre Drogas.

"desviación social", lo cual vendría a constituir un síndrome una de cuyas manifestaciones es el incumplimiento de las normas de tráfico, una conducción más arriesgada y, por ende, una mayor tasa de accidentes.

c) Ocio y "presión de los pares"

Es sabido que la accidentalidad de los jóvenes está muy ligada a sus momentos de ocio. Su disfrute se ha ido asociando cada vez más con el uso del coche, debido, sobre todo, al mayor poder adquisitivo de los jóvenes, como hemos visto. La mezcla de ocio con el uso del automóvil puede ser explosiva, sobre todo porque el disfrute del ocio se produce en pandilla. Hemos visto más arriba cómo la presencia de otros varones jóvenes en el coche está asociada a una mayor tasa de accidentes de los varones jóvenes que conducen. Ello lleva a comportamientos más arriesgados, tales como conducir bajo los efectos del alcohol, a velocidades excesivas o sin la debida prudencia.

¿Cabe pensar que estos fenómenos estén cambiando? En principio, no, o no mucho. No cabe imaginar a corto plazo una caída del poder adquisitivo de los jóvenes que reduzca

sus salidas nocturnas y/o de fin de semana. Tampoco, a corto plazo, un cambio de relaciones familiares por el cual los padres pongan límites más estrictos a esos comportamientos. Y parece poco probable un retorno a pautas sexuales del pasado que pudieran estimular, indirectamente, la conducción responsable. Más arriba hemos visto cómo la presencia de un acompañante femenino hace que el varón conduzca responsablemente. Ello ha de deberse, normalmente, a la existencia de un vínculo afectivo relativamente sólido, quizá de noviazgo, entre ambos. En la actualidad, ese tipo de vínculos se producen más tarde, y los jóvenes varones pasan más años de su vida que antes en una situación de mínimo compromiso, caracterizada, además, por un mayor número de parejas sexuales que en el pasado (otro indicio de vida más arriesgada, por cierto). En los años venideros, las formas de diversión colectiva de adolescentes y jóvenes de más edad seguirán siendo parecidas, y, por tanto, lo será su relación con los accidentes de tráfico.

Dos cambios, sin embargo, pueden tener algún efecto contrario. Por una parte, las estadísticas más recientes muestran un cierto repunte del porcentaje de jóvenes emancipados²². Lo cual es un indicio de asunción de una mayor responsabilidad por la propia vida, y, normalmente, por la de la persona con quien se ha establecido un nuevo hogar. Por otra

21. Elaboración propia con datos del Plan Nacional sobre Drogas.

parte, como señaló hace tiempo la demógrafa Anna Cabré (1994), la brusca caída de la natalidad a mediados de los setenta ha tenido el curioso efecto de un notable superávit de varones en las cohortes que habrán de incorporarse a la vida adulta en este lustro y el siguiente. Una consecuencia probable de ese superávit es que los varones tiendan a asegurar cuanto antes la formación de parejas, ante la escasez de mujeres, lo cual se verá acompañado por una mayor disposición en aquéllos a establecer compromisos más sólidos, tales como el matrimonio. Ambas cosas, unidas al mayor “poder negociador” en las relaciones de pareja del que disfrutan las mujeres, estimularán comportamientos más responsables en los varones jóvenes, también, probablemente, en la conducción. El único problema es que el superávit de varones será un fenómeno coyuntural y que también puede “resolverse” con la “importación” de mujeres desde el extranjero, con lo que no está claro que vayan a darse los mayores incentivos a la responsabilidad.

d) Estructura familiar e incentivos a la responsabilidad

No es baladí el que los jóvenes varones se casen antes o después. Más arriba hemos visto cómo el matrimonio de los jóvenes está asociado a conductas de menos riesgo. En las últimas décadas, hemos asistido a un creciente retraso de la edad al primer matrimonio (y, cabe suponer, a la primera pareja de hecho), lo cual ha significado que los jóvenes han pasado cada vez más tiempo en una suerte de adolescencia prolongada, sin asumir en plenitud una buena parte de las responsabilidades de la vida adulta. El abandono por muchos jóvenes de las pautas tradicionales de cortejo también ha influido en comportamientos menos responsables. En principio, como hemos visto, no caben esperar cambios de calado en estos fenómenos.

Tampoco son baladíes la estructura de las familias de esos jóvenes o las relaciones que se den en su seno. Hemos visto cómo si el joven va acompañado de un adulto, normalmente uno de sus padres, el riesgo de accidentes es menor. Y algunas de las propuestas que se están haciendo en países

con accidentalidad alta, como Estados Unidos, van en la línea de la conducción juvenil supervisada por un adulto como primer paso en lo que denominan “*graduated licensing*”, que implica ir adquiriendo por fases, o grados, los derechos plenos de un conductor. Es difícil saber si el aprendizaje de la conducción se da en España con mucha o poca ayuda de los padres (generalmente, los varones), como quizá ocurría en el pasado. También es difícil saber si, en sus primeros meses de conducción, el joven suele conducir acompañado de alguno de sus progenitores.

Lo que sí cabe suponer es que las tendencias en la estructura familiar y en las relaciones familiares dificultan ese tipo de “ayudas”. El aumento en el número de familias monoparentales, generalmente encabezadas por mujeres, supondría que son más los progenitores que no tienen el tiempo o las energías suficientes para, además de sostener solos un hogar, ayudar a sus hijos dándoles clases de conducir. El aumento de los divorcios actuaría en el mismo sentido. Primero, cuantos más divorcios, más familias monoparentales. Segundo, cuantos más divorcios, más familias mixtas, en las que lo más habitual será que los hijos vivan con la madre nuevamente casada (aunque algo están cambiando las sentencias de los jueces en lo que toca a la custodia) y no con el padre. Tradicionalmente ha sido el padre el que, en su caso, ha ayudado con las clases de conducir, pero el padre está lejos, y el padrastro, por término medio, tendrá más dificultades de relación con su nuevo “hijo” que el padre natural de éste. Al contrario, la tentación de establecer pautas de autoridad que impliquen una menor intervención en los asuntos del menor o del mayor de edad no emancipado será todavía mayor en los padrastrós.

Más allá de esos cambios, en el seno de todas las familias, también las intactas, las pautas de relación han cambiado bastante en las últimas décadas. Los cambios han resultado, por lo general, en una autoridad paterna mucho más laxa y menos dispuesta a intervenir en los asuntos de los hijos, así como en una toma de decisiones mucho más negociada entre padres e hijos (Pérez-Díaz, Chuliá y Valiente, 2000). El ejemplo más evidente es el de las horas de llegada al hogar tras el ocio, que se han ido retrasando muchísimo.

Hasta hoy, esa autoridad más relajada y la toma de decisiones “negociadamente” no parece haber estimulado com-

22. Por ejemplo, las mujeres de 20 a 24 años habían llegado a unos mínimos de emancipación del 7,5% hacia 1997/99, pero su tasa se ha recuperado hasta el 17% de 2006, por encima de la de 1987, primer año de la serie. En el caso de los varones de la misma edad, el mínimo, del 3%, se produjo en 1998, mientras que en 2006 la tasa se sitúa cerca del 7/8%, el punto más alto en veinte años. Elaboración propia con datos de la Encuesta de Población Activa. Hay que tener en cuenta, en cualquier caso, que una parte de este repunte puede deberse a la mayor presencia de extranjeros en España.

portamientos más responsables o menos arriesgados en los jóvenes. Probablemente, porque dicha responsabilidad implica afrontar tanto las consecuencias beneficiosas como las perjudiciales, y en la familia española actual, la protección de los hijos es tal que tienen que asumir muy poco de las segundas.

e) ¿Un déficit educativo?

Si los factores causales básicos pueden ser un nivel de riqueza que supone, al tiempo, más y mejores automóviles y mejores carreteras, un marco institucional que desincentiva las conductas de riesgo excesivo e irresponsable, y una cultura, este estudio, aun habiendo hecho alusión a todos ellos, se ha centrado sobre todo en los dos últimos. Aun así, queda por enfatizar todavía más la importancia de esta última, es decir, las disposiciones morales del público (basadas en sus percepciones y sus valoraciones de la realidad), en particular de la juventud, y más en especial, de la juventud masculina. Hay que tener en cuenta que el espíritu de autoconservación tiene que ver con el nivel de autoestima, y las formas culturales que esta autoestima adopta. Un medio moral relativamente caótico no ayuda en este sentido. Quizá lo sea porque se han diluido las experiencias familiares de los adolescentes, y/o porque éstos se someten a influencias mediáticas de poco calado moral e intelectual, y/o porque han pasado por un sistema educativo mediocre, simplemente orientado a proveer a los alumnos de una cantidad de información útil para manejarse en la vida moderna, y/o porque están a medias inmersos en un espacio público en el que reina un grado importante de desconcierto y de cacofonía, y en el que no acaban de encontrar su sitio.

Todo esto, de ser así, puede provocar una reducción de su sentido de responsabilidad ante sí mismos y ante los demás, respeto de las reglas de convivencia, sentido del futuro y capacidad para postergar la gratificación de sus deseos del momento, y, en consecuencia, puede favorecer una tendencia a imitar modelos de autodestrucción y de destrucción ajena.

También puede ocurrir que procesos educativos de una calidad más alta reduzcan la tendencia a la incoherencia o la disonancia cognitiva de una juventud que, por una parte, quiere vivir en un medio seguro y familiar (no se va de casa, estudia sin excesiva aplicación, no acaba de entusiasmarse

por aprender idiomas, se arriesga poco en su vida profesional) y, por otra, quiere entretener una imagen de sí misma como audaz y novedosa. Al menos, una educación mejor puede ayudar a que los jóvenes se planteen esta incoherencia como un problema interesante. Al tiempo, una educación mejor puede hacerles sensibles a los aspectos contraproducentes que una conducta temeraria puede tener para mejorar sus probabilidades de éxito en el mercado de las conductas sexuales y los sentimientos afectivos, al menos a largo plazo.

En otras palabras, el desarrollo de un mundo con una mayor influencia de las mujeres puede civilizar a estos varones. De este modo, la irresponsabilidad temeraria de los varones puede verse contrarrestada por la responsabilidad mayor de las mujeres, y cabe esperar que, con el tiempo, éstas eduquen a sus arriesgados galanes en las artes de la conversación, la paciencia y el ingenio, y se repita así, a otra escala y bajo nuevas formas, un proceso de civilización análogo al que se observó, hasta cierto punto, en la Europa galante del siglo XVIII. El desarrollo de una cultura de la conversación no es ciertamente baladí, y en ese desarrollo la influencia femenina ha solido tener un peso decisivo (en el caso europeo, tanto en la edad moderna como en la edad media). Tanto si las mujeres son más numerosas (como lo son ya en el sistema educativo) como si lo son menos y utilizan el aumento de influencia que les da su relativa escasez para imponer sus criterios, es probable que ejerzan esa influencia para civilizar a los varones; salvo, naturalmente, que opten por asumir un papel subordinado, por razones religiosas o de otra índole.

5. Conclusiones

Concluimos este trabajo sugiriendo algunos criterios que podrían ser de utilidad en la discusión pública sobre el tema que nos ocupa.

Primero, habría que partir del reconocimiento de que es muy improbable que se reduzca el riesgo extra de accidente de tráfico que tienen los jóvenes, especialmente los varones jóvenes. Muy probablemente, están predispuestos naturalmente a un mayor riesgo en los distintos ámbitos de su vida. Que en todos los países desarrollados el riesgo juvenil de ac-

cidente sea mayor al de los adultos de 25 a 64 años abunda en este juicio. Este reconocimiento habría de dotar de mayor realismo a los objetivos de las políticas públicas.

Segundo, la siniestralidad de los jóvenes está muy asociada a la siniestralidad general de un país, lo cual sugiere que los jóvenes se benefician de las medidas que reducen la segunda, y que, por tanto, en la discusión sobre jóvenes no hay que descuidarlas.

Tercero, la reducción de la siniestralidad general suele ir acompañada de la reducción de la de los jóvenes, pero el riesgo extra que tienen éstos no tiene por qué caer. Al contrario, puede aumentar, sobre todo debido al aumento de su poder adquisitivo, lo cual les lleva, en última instancia a conducir más.

Cuarto, aunque no haya sido objeto de este estudio, conviene recordar que la influencia positiva de algunas políticas públicas en las conductas de riesgo de los jóvenes está poco acreditada, al menos en España; por ejemplo, la política de prevención del consumo de drogas, que ha ido aumentando, precisamente, a medida que los fondos para aquella aumentaban.

Quinto, quizá esa falta de efecto positivo, o, incluso, los efectos no deseados, puedan explicarse por que los mensajes se hayan transmitido desde un punto de vista, digamos, adulto (Harris, 1999), que no toma en consideración la experiencia y la perspectiva propias de adolescentes y jóvenes. Algunos mensajes pueden tener, incluso, efectos contraproducentes: las drogas son malas, te lo dice un adulto, ergo, son "lo prohibido", esto es, algo atractivo para un adolescente que quiere distinguirse de los niños y, en oposición, de los adultos. No sabemos si algo parecido puede aplicarse a las campañas que puedan dirigirse específicamente a los conductores jóvenes, o a los adolescentes futuros conductores, pero, al menos, cabe extraer la enseñanza de que los mensajes habrán de tener en cuenta los mecanismos específicos de la accidentalidad de los jóvenes. Un ejemplo obvio es el de la importancia del grupo de pares en el riesgo extra de los adolescentes. Otro es el hecho de que la búsqueda de sensaciones en jóvenes y adolescentes es, quizá por naturaleza, mayor que en los adultos.

Por último, hemos observado cómo la accidentalidad de los jóvenes se imbrica o se relaciona indirectamente con fenómenos de cambio social: en la vida de ocio de los jóvenes, en su vida familiar, en su vida económica y laboral, y en los procesos educativos. Tener en cuenta esa imbricación, de nuevo, dotará de mayor realismo a las políticas orientadas a reducir la accidentalidad de los jóvenes, tanto en los objetivos alcanzables como en la selección de los medios.

Referencias y fuentes de datos

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Adams, John. "Cars, cholera and cows. The management of risk and uncertainty", *Policy Analysis*, 335, 1999 (4 de marzo).
- Browne, Kingsley. *Trabajos distintos. Una aproximación evolucionista a las mujeres en el trabajo*. Barcelona: Crítica, 2000.
- Cabré, Anna. "Tensiones inminentes en los mercados matrimoniales", en Jordi Nadal, ed., *El mundo que viene*. Madrid: Alianza, pp. 37-62, 1994.
- Daly, Martin y Margo Wilson. "Risk-taking, intrasexual competition, and homicide", *Nebraska symposium on motivation*, 47: 1-36, 2001.
- Daly, Martin y Margo Wilson. "Carpe diem: adaptation and devaluing the future", *The quarterly review of Biology*, 80, 1 (marzo): 55-60, 2005.
- Douglas, Mary. *Risk and blame: essays in cultural theory*. Londres: Routledge, 1992.
- Farthing, G. William. "Attitudes toward heroic and nonheroic physical risk takers as mates and friends", *Evolution and human behavior*, 26: 171-185, 2005.
- Fundación RACC. *Encuesta RACC. Hombres y mujeres en la conducción*, 2004. Disponible en <http://www.racc.es/index.racc/mod.actualidad-Home/mem.FEst/relestudio.2108/relcategoria.92/chk.e4286d38cc68c7e1e929472ecb6e5ad7.html>.
- Fundación RACC. *Encuesta sobre jóvenes y movilidad. Resultados preliminares*, 2006.
- Gusfield, Joseph. *The culture of public problems: drinking-driving and the symbolic order*. Chicago: University of Chicago Press, 1980.
- Harris, Judith Rich. *El mito de la educación*. Barcelona: Grijalbo, 1999.
- Lancaster, Rebecca; y Rachel Ward. *The contribution of individual factors to driving behaviour: implications for managing work-related road safety*. Health and Safety Executive Books, 2002. Disponible en: <http://www.hse.gov.uk/research/rrpdf/rr020.pdf>
- Nader, Ralph. *Unsafe at any speed*. Nueva York: Knightsbridge, 1991.
- Pérez-Díaz, Víctor; Elisa Chuliá y Celia Valiente. *La familia española en el año 2000*. Madrid: Fundación Argenteria, 2001.
- Simpson, Herb. M. "The evolution and effectiveness of graduated licensing", *Journal of Safety Research*, 34: 25-34, 2003.
- SIRC (Social Issues Research Centre). *Sex differences in driving and insurance risk. An analysis of the social and psychological differences between men and women that are relevant to their driving behaviour*. Oxford: SIRC, 2004.
- Villalbí, Joan R. y Catherine Pérez. "Evaluación de políticas regulatorias: prevención de las lesiones por accidentes de tráfico", *Gaceta Sanitaria*, 20 (supl. 1): 79-87, 2006.
- Williams, Allan F. "Teenage drivers: patterns of risk", *Journal of safety research*, 34: 5-15, 2003.

FUENTES DE DATOS

ASP (Analistas Socio-Políticos). 2003. *Encuesta sobre el consumo de puros*. Encuesta ASP 03.038.

Carreras, Albert y Xavier Tafunell, coords. 2005. *Estadísticas históricas de España. Siglos XIX y XX*. Bilbao: Fundación BBVA.

DGT (Dirección General de Tráfico). *La seguridad vial en cifras. Informe completo 2003-2004*. 2005. Madrid: DGT. (Disponible en http://www.dgt.es/dgt_informa/investigaciones/informe_completo_2003_2004.pdf.)

DGT. Varios años. *Anuario estadístico general*.

DGT. Sin fecha. *Series estadísticas sobre accidentes y víctimas I*. Disponible en <http://www.dgt.es/estadisticas/documentos/anuarioaccidente2004.pdf>.

INE (Instituto Nacional de Estadística). Varios años. *Defunciones según la causa de muerte*.

INE. Varios años. *Estimaciones intercensales de población*.

INE. Varios años. *Encuesta de población activa*.

INE. Varios años. *Explotación estadística del Padrón*.

INE. Sin fecha. *Población reclusa*.

IRTAD (International Traffic Safety Data and Analysis Group). *IRTAD database. Selected risk values for the year 2004*. Disponible en <http://www.cemt.org/irtad/IRTADPUBLIC/we2.html>.

Ministerio de Fomento. Varios años. *Anuario*.

Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales. 2005. *Estadística de accidentes de trabajo. Año 2004*. Disponible en <http://www.mtas.es/estadisticas/EAT/eat04/index.htm>.

Ministerio de Fomento. Sin fecha. *Encuesta de movilidad de las personas residentes en España (MOVILIA 2000)*. Disponible en http://www.fomento.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/INFORMACION_MFOM/INFORMACION_ESTADISTICA/Publicaciones/movilia_2000/.

Ministerio del Interior. *Anuario estadístico del Ministerio del Interior 2005, 2006*. Disponible en <http://www.mir.es/MIR/Publicaciones/catalogo/anuarios/anuarios05/enlinea/portada.pdf>.

Observatorio Español sobre Drogas. Sin fecha. *Encuesta estatal sobre uso de drogas en enseñanzas secundarias*. Disponible en <http://www.pnsd.msc.es/Categoria2/observa/pdf/escolar2004.pdf>.

Plan Nacional sobre Drogas. Varios años. *Memorias*. Disponibles en <http://www.pnsd.msc.es/Categoria2/publica/publicaciones/home.htm>.