

# CONDUCCION Y HABITOS ALCOHOLICOS (\*)

AMANDO DE MIGUEL

Catedrático de Sociología  
de la Universidad Complutense de Madrid

**C**ONTAMOS con investigaciones por separado sobre los modos de conducción de los automovilistas españoles, sobre los correlatos de los accidentes y también sobre los hábitos de bebida de la población. Falta un análisis, sobre la relación entre esos tres tipos de datos. Fundamentalmente, aquí, se trata de explicar las circunstancias en el modo de conducir que acompañan a los que beben alcohol en la carretera frente a los que se abstienen de beber alcohol en esa situación. El hecho de tomar bebidas alcohólicas en la carretera ¿es lo suficientemente general como para que se produzca al azar o caracteriza a cierto tipo de conductores? ¿Son esos bebedores los más propensos a los accidentes? ¿Se distinguen por una conducción más peligrosa? ¿Qué actitudes manifiestan al respecto?

Una dificultad inicial para un estudio de este tipo es que los conductores tienden a evadirse de las preguntas que se refieren a los accidentes o a la ingesta de alcohol. Es lógico que sobre ambos aspectos todos queramos dar la imagen más favorable de nosotros mismos, incluso en la situación de una encuesta anónima como la que aquí se planteaba. Para superar ese escollo diseñamos la muestra de tal manera que el conductor se sintiera próximo a la doble circunstancia de conducir y de beber algo. Según eso, el diseño de la muestra se realiza del siguiente modo.

Los equipos de entrevistadores se sitúan en seis puntos estratégicos de las carreteras nacionales, a una distancia razonable de Madrid para que puedan entrevistar a conductores de distintas provincias. Por definición se excluyen a los extranjeros.

Los puntos indicados son Aranda de Duero, Alcolea del Pinar, Tarancón, Ocaña, Talavera y Villacastrín. En principio asignábamos 250 entrevistas que había que intentar en cada punto. La cuota se consiguió sobradamente en todos los casos, excepto en Talavera. La realización de las entrevistas coincidió casualmente con la apertura de la variante de Talavera, lo que provocó en esos días una baja notable en el tráfico que antes se paraba en aquel lugar. Por esa razón los entrevistadores no pudieron completar la cuota de Talavera, pero en conjunto ese fallo se compensa con la esmerada realización de las entrevistas y el cumplimiento de los objetivos en los otros puntos. Las series de resultados no acusan diferencias significativas, y mucho menos sistemáticas, entre las entrevistas de uno y otro punto. Esto demuestra que los sujetos entrevistados se pueden considerar sustituibles, a salvo, naturalmente, de sus características biográficas y de opinión, que éstas sí las vamos a tener en cuenta.

Los entrevistadores operan en los establecimientos hosteleros de carretera de los puntos indicados y acceden a los conductores que se han parado a tomar algo. La situación resulta bastante relajada, sin eliminar el factor sorpresa, lo que facilita la entrevista, en principio dificultosa por la índole de las cuestiones que se plantean (la discutida legitimidad de confesar los accidentes, las prácticas de conducción peligrosa o los hábitos de bebida). Cada entrevistador va provisto de una plantilla de cuotas para que puedan seleccionar conductores de los dos sexos y de distintas edades, de vehículos comerciales y de turismo, en bloques horarios de mañana, tarde y noche.

Las entrevistas se concentran en los mismos días —una semana antes de las fechas navideñas de 1989— para que pueda haber una referencia temporal común. Se trata de unas fechas invernales, previas a las vacaciones, en las que no abunda mucho el tráfico de ocio.

De acuerdo con las anteriores especificaciones se han realizado 1.381 entrevistas de carretera, una cifra que se acerca a la prevista si se tiene en cuenta el porcentaje usual de rechazos y exclusiones. Se han eliminado algunas entrevistas defectuosas por distintos motivos, fundamentalmente porque, debido a la índole de la consulta, había entrevistas que se contestaban en broma

o con manifiesta mendacidad. El rechazo de las entrevistas o las eliminadas por las razones dichas se produce más bien en personas de cierta edad y con un nivel bajo de instrucción.

La muestra básica de carretera se completa con 309 entrevistas en Madrid y 198 en Valladolid en un domingo por la mañana, también en la situación de personas que conducen habitualmente, que están tomando algo en un bar en una zona de esparcimiento, pero que ese día no utilizan el coche para salir a la carretera. De esta manera cuasi experimental podemos dibujar un perfil bastante preciso de los hábitos y actitudes de los modos de conducción.

Se comprenderá que procedamos aquí con ciertas cautelas. Primero, algunas preguntas sobre el particular actuaban como un necesario "colchón" introductorio para que el entrevistado no se percatara del todo de nuestro propósito final de indagar sus hábitos alcohólicos. Segundo, en este capítulo como en los otros, tenemos que aceptar de buena fe lo que el conductor nos dice de sí mismo, con todos los sesgos que ello supone (y que pueden llegar a superar el error estadístico de muestreo). Se trata, pues, de una percepción de su conducta al volante, que naturalmente puede venir sesgada, de modo intencional o no. Justamente nuestro análisis nos sirve para adelantar la sospecha en algún caso de qué tipo de individuos son los que exageran o desvirtúan las respuestas.

## CONDUCTORES SENSATOS

Es lógico suponer que, conforme avanza la edad, los conductores se van haciendo más sensatos. Así, por ejemplo, aunque el valor de las frecuencias pueda admitir un cierto grado de exageración, lo interesante es que **las personas de más edad son más proclives a realizar la práctica de "comprobar el aceite del coche antes de salir para un viaje"**.

### Carretera y ciudad

Comprueban el aceite (%):

	Varones	Mujeres
Jóvenes .....	74	52
Maduros .....	78	71
Talludos .....	82	90
Mayores .....	85	100

La edad es un factor que ejerce más fuerza sobre las mujeres. De tal manera que los varones de menos edad son más sensatos que las mujeres por lo que respecta a esta cautela. A

partir de los cuarenta y cinco años se invierte la tendencia: las (pocas) mujeres conductoras de cierta edad son más precavidas.

Algo parecido se podría concluir con el dato de la revisión mecánica del coche antes de emprender un viaje, hay que suponer que largo. Esta práctica es más común en las mujeres, pero si consideramos el grupo de conductores jóvenes se muestra más frecuente en los varones (48 %) que en las mujeres (34 %).

Como es lógico suponer, los conductores de los vehículos comerciales señalan en mayor proporción esta práctica de comprobar el aceite antes de salir de viaje, aunque las diferencias tampoco sean abultadas (89 y 75 por 100 para los vehículos comerciales y turismos) y distan bastante del ideal del 100 por 100. Hay que suponer aquí un pequeño correctivo, cual es el que los coches más modernos y de mayor cilindrada no precisan tanto este requisito precautorio.

El hecho de revisar el aceite antes de un viaje es una práctica que se da más en los varones que en las mujeres con las especificaciones anotadas. Ahora bien, lo significativo es que, en los dos sexos y en las dos situaciones de ciudad y carretera, **la revisión del aceite es mucho más frecuente en los conductores de turismos más dispuestos a utilizar el cinturón de seguridad.** Tendremos que volver sobre esta interesante relación, que aquí sólo vamos a esbozar.

**Sólo turismos**

Revisan el aceite antes de un viaje (%):

Se ponen el cinturón de seguridad	Ciudad		Carretera	
	Varones	Mujeres	Varones	Mujeres
Al arrancar el coche	82	76	78	75
Sólo en carretera ..	70	58	77	69
Nunca .....	63	45	63	42

Aunque el avance de la edad conforma, como es lógico, un conductor más sensato, hay una conducta relajante que es típica de los conductores jóvenes, y más aún en el caso de las mujeres. Nos referimos al hábito de escuchar música mientras se conduce, en el supuesto de un viaje en carretera. Era una de esas preguntas de "colchón" a la cual no pensábamos dar mayor significación y, en efecto, no la tiene, dado lo general que es esa práctica. Con todo, anotemos los valores extremos: un 88 por 100 para las mujeres jóvenes y un 60 por 100 para los varones "mayores". La prueba de que se trata de un hábito general es el poco margen que existe según el tipo de vehículo: 81 por 100

en los vehículos comerciales, 77 por 100 en los turismos. Se establece una pequeña diferencia a favor de los vehículos con un kilometraje alto. Así, los "camioneros" que hacen más de 50.000 kilómetros al año escuchan la radio en un 84 por 100 de los casos.

Dentro del amplio grupo de los vehículos que no son furgonetas ni camiones, la potencia condiciona bastante el hábito de escuchar la radio.

**Sólo carretera**

Escuchan música (%):

Baja potencia.....	63
Potencia media .....	77
Gran potencia .....	79
Lujo .....	80

Un hábito de conducir en carretera particularmente estresante es el de "ajustarse a un horario de llegada". Sólo dicen aferrarse a él uno de cada cinco conductores, sin variaciones apreciables por sexo y edad. Tampoco parece subir mucho —como se podría esperar— en los vehículos comerciales: un 28 por 100, frente a un 17 por 100 de los turismos.

Dentro de los turismos **esta conducta obsesiva de "ajustarse a un horario de llegada" se eleva espectacularmente en la minoría de conductores que no se ponen nunca el cinturón de seguridad.** La relación se mantiene para los dos sexos y para las entrevistas en ciudad y carretera, es decir, tenemos que considerarla con una alta significación.

**Sólo turismos**

Se ajustan a una hora de llegada (%):

Se ponen el cinturón de seguridad	Ciudad		Carretera	
	Varones	Mujeres	Varones	Mujeres
Al arrancar el coche	17	21	14	10
Sólo en carretera ..	18	16	19	10
Nunca .....	39	36	22	50

En seguida veremos con detalle este rasgo de utilizar o no el cinturón de seguridad en los turismos. Adelantemos tan sólo que los conductores que precinden del cinturón de seguridad no son precisamente los más seguros, sino, paradójicamente, los más arriesgados, los que ejecutan una conducción más tensa. Volveremos una y otra vez sobre este dato, matizándolo todo lo que sea conveniente, porque es uno de los hallazgos más sorprendentes y preocupantes (si hemos de hacer algún juicio de valor) de este estudio.

Otro indicio —éste más frecuente— de conducta estresante es el hábito de "procurar parar lo menos posible" en los viajes por carretera. Un 59 por 100 del total de la muestra se adscribe a esa pauta, una marca que puede ser considerada como peligrosa, sobre todo si pensamos en la situación de congestión de muchas carreteras nacionales. La edad no explica las variaciones en esta práctica, pero sí el sexo. En todos los grupos de edad son **los varones los que conducen con más prisas**, quizá porque en ellos es más frecuente el propósito de conducir como parte de sus tareas profesionales.

En la situación más realista de la entrevista en carretera, la proporción media de ese indicador de "procurar parar lo menos posible" asciende al 61 por 100 y difiere un poco si comparamos el nivel de los vehículos comerciales (65 %) y los turismos (59 %). La diferencia es escasa. Por tanto, no es sólo el conducir como trabajo lo que determina esa conducta. Quizá el indicador no sea muy válido, ya que el hecho de parar lo menos posible tiene mucho que ver con diversas circunstancias del viaje: duración, situación atmosférica, planteamiento específico del viaje, estado de la carretera, etc.

Una manifestación más clara de conducción estresante es la de "ir calculando la media que va haciendo el coche" en un viaje por carretera, un dispositivo que incorporan de fábrica algunos coches para conductores refinados. Esta práctica dicen seguirla el 43 por 100 de los conductores. Lo preocupante no es tanto el nivel tan alto para el conjunto, sino que en este caso el máximo se da en los conductores varones "mayores" (59 %), quizá porque son los que disfrutan de los mejores coches ("con ordenador a bordo", como señala la publicidad de alguno de ellos).

En la circunstancia más realista de las entrevistas en carretera, de nuevo hay que advertir que el porcentaje sube un poco, hasta un 46 por 100. Lo significativo ahora es que **el indicio de conducción estresante que significa "ir calculando la media que hace el vehículo" sube rampante en los vehículos comerciales, hasta un 62 por 100, frente a un 39 por 100 para los turismos**. Ese porcentaje se eleva a un máximo de 66 por 100 en los vehículos comerciales que hacen más de 50.000 kilómetros al año. No es, pues, una cuestión que se explica por el "ordenador a bordo", sino por el propósito profesional del viaje.

Precisemos un poco más. La conducta obsesiva de "ir calculando la media" durante el viaje se eleva en los vehículos comerciales, pero lo decisivo es que, en uno y otro tipo de

vehículo, **son las personas de más edad y sobre todo las que se dicen trabajadores manuales las que admiten en su mayoría esa práctica de ir calculando la media**.

#### Sólo carretera

Calculan la media que hace el coche (%):

	Turismos		Comerciales	
	Menos edad	Más edad	Menos edad	Más edad
No manual ..	37	48	57	66
Manual .....	30	68	63	76

Los extremos, ya se ven, son muy disonantes: un 76 por 100 de los obreros de más edad en los vehículos comerciales frente a un 30 por 100 en los obreros de menos edad en los turismos. En los dos tipos de vehículos es la edad lo que fomenta esa práctica. Ya sabemos que los conductores de más edad hacen más kilómetros y son más profesionales. Si sabemos también que con la edad disminuyen los reflejos, he aquí un punto de preocupación.

## EL USO DEL CINTURÓN DE SEGURIDAD

Nuestros datos descubren que, puestos a imaginar una medida estratégica y fácil de adoptar que repercuta en los demás hábitos dirigidos a una conducción segura, esa medida es el convencimiento del uso del cinturón de seguridad. No se trata de que objetivamente pueda "salvar vidas" en situaciones liminares (en algún caso puede ser al revés, puede contribuir a agravar el accidente o a hacer que el conductor se sienta agarrotado), sino de que, en principio, el hecho de llevar puesto el cinturón predispone mejor a otras actitudes y conductas que favorecen una conducción más sensata. Como es lógico, no basta con declarar "obligatorio" el uso del cinturón de seguridad. De hecho así es en carretera. Se trata más bien de una campaña tendente a que un mayor número de personas adopte la conducta casi refleja de ajustarse el cinturón en cuanto suban a un coche. Hay dos pequeñas teorías al respecto: (1) la de que ese hábito favorece una cierta despreocupación por la seguridad de las otras personas que van en el vehículo o en los otros vehículos, (2) la de que esa conducta casi refleja lo que hace es disparar una secuencia de decisiones que caracterizan a una conducción segura. Nuestra información avala la segunda hipótesis. De todas formas, el asunto es tan

capital que bien merece su replanteamiento en estudios monográficos.

El uso del cinturón de seguridad no es tan universal como debiera. Del total de conductores de turismos, un 37 por 100 se lo pone sistemáticamente al arrancar el coche, un 50 por 100 sólo en carretera y un 12 por 100 contesta paladinamente que nunca se lo ajusta. Por lo general **las mujeres son más prudentes que los varones en este aspecto y más las personas de cierta edad. Los grupos extremos son: el máximo de "colocarse el cinturón al arrancar el coche" corresponde a las mujeres que superan los cuarenta años (54 %) y el mínimo a los varones jóvenes (28 %).**

Hay una cierta asociación del uso del cinturón de seguridad con la posición social. Los más dispuestos a esta cautela son los altos directivos y técnicos superiores (que cuentan, por otro lado, con coches de mayor potencia). **La resistencia a ponerse el cinturón corresponde a la categoría ocupacional más baja, la de los obreros no especializados y los parados (con coches de menor cilindrada, llevados por conductores más bien jóvenes).**

El nivel de estudios se comporta de un modo poco coherente en ciudad o en carretera. En ciudad sucede que los varones con estudios universitarios son los menos inclinados a utilizar el cinturón, pero en carretera la relación es la opuesta para varones y mujeres. Las diferencias no son terminantes. No es este hábito —como se podría haber pensado— una consecuencia inmediata del factor educativo. Hay otros elementos interventores.

La pregunta sobre el uso del cinturón de seguridad provoca respuestas muy diferentes según que la situación de la entrevista sea en ciudad o en carretera. (Recuérdese que sólo se hace a los conductores de turismos.) En las entrevistas de ciudad la actitud es más laxa, precisamente porque en el medio urbano no hay sensación de que el cinturón es útil y además no es obligatorio. Esta situación cambia en la carretera, donde la conducta es mucho más estricta. La doble distribución es ésta:

#### Sólo turismos

Cuándo se pone el cinturón de seguridad (%)	Entrevista en	
	Ciudad	Carretera
Nada más arrancar	24	44
Sólo en carretera ..	64	44
Nunca .....	12	11

Veamos de analizar los seis tipos que resultan de combinar ambas dimensiones: las tres posibles

conductas respecto al cinturón para ciudad o carretera.

Llama la atención un extraño hecho: **los que menos se ponen el cinturón son los que hacen más kilómetros al coche**, se supone que porque son conductores más profesionales o experimentados, que se creen más seguros de todas formas.

#### Sólo turismos

Que hacen más de 40.000 kilómetros al año (%):		
Uso del cinturón	Ciudad	Carretera
Nada más arrancar	10	31
Sólo en carretera ..	12	36
Nunca .....	24	37

Es posible, según esto, que las mayores precauciones en el uso del cinturón las tomen los conductores novatos o los "domingueros" que ruedan poco el coche.

El uso del cinturón de seguridad de ninguna manera es una conducta azarosa, tal y como revelaría su condición de acto reflejo. Antes bien, indica una actitud coherente con otras que significan una conducción menos estresante o más precavida. Tanto en las entrevistas de ciudad como en las de carretera, **los más dispuestos a ponerse el cinturón son también los que revisan el aceite o los neumáticos, procuran no tomar alcohol, paran lo más posible y se ajustan menos a un horario de llegada.** Veamos algunas de esas asociaciones a título de ilustración.

#### Sólo turismos

Procuran parar lo menos posible en carretera (%):

Uso del cinturón	Ciudad	Carretera
Nada más arrancar	45	55
Sólo en carretera ..	54	63
Nunca .....	66	65

Asombra la prisa general con que los españoles toman los viajes por carretera y alarma que esa prisa (que en la práctica significa las más de las veces agotamiento) la tengan sobre todo los que nunca se ponen el cinturón de seguridad. Estamos posiblemente ante un conductor que se sabe "profesional" o por la menos "experimentado", que conduce más bien como parte de su trabajo y que considera que el cinturón de seguridad es un asunto de principios, que no es tan seguro como parece o que, en caso de apuro, puede resultar un agobio y hasta incluso un factor que puede agravar un accidente. Sólo si se presumen algunos de

esos razonamientos se pueden entender las relaciones expuestas.

Dado que los conductores de carretera aparecen más prudentes que los "domingueros" por lo que se refiere a esta práctica del cinturón de seguridad y teniendo en cuenta que las mujeres son más prevenidas, bueno será que analicemos esta cuestión para cada una de las dicotomías, varones y mujeres, ciudad y carretera.

Hemos afirmado que la conducta más arriesgada de no ponerse el cinturón se corresponde con el tipo de conductor más viajero o más profesional, el que hace muchos kilómetros al coche. Dado que ése es un rasgo típicamente masculino, habrá que ver si se mantiene para varones y mujeres. Así es si ponemos un tope distinto de kilómetros para las mujeres, pues ellas ruedan menos el coche.

#### Sólo turismo

Uso del cinturón	Hacen más de 40.000 kilómetros (%) (varones)		Hacen más de 30.000 kilómetros (%) (mujeres)	
	Ciudad	Carretera	Ciudad	Carretera
	Al arrancar .....	12	34	6
Sólo en carretera ..	16	40	4	12
Nunca .....	32	55	18	33

Las asociaciones son altamente significativas. Es evidente, pues, que el hecho de que los que se resisten a ponerse el cinturón hagan más kilómetros al coche no es porque sean varones o porque se deriven de entrevistas hechas en carretera. En todas las circunstancias, **a medida que se va haciendo más laxa la conducta respecto al cinturón nos encontramos con un conductor más "viajero"**.

El que la disposición a ponerse el cinturón del coche "nada más arrancar" sea un rasgo femenino se prueba más en la situación de la entrevista en ciudad y en las personas de más edad. En carretera, y para las personas de menos de cuarenta años, la distinción por sexo apenas se marca.

#### Sólo turismo

Se ponen el cinturón "nada más arrancar" (%):

	Ciudad		Carretera	
	Menos edad	Más edad	Menos edad	Más edad
Varones ....	18	34	43	47
Mujeres ....	27	50	42	58

La agrupación de edades en la dicotomía propuesta oscurece aquí un poco la relación. Lo que sucede es que **son las personas de menos de treinta años y más de cuarenta en las que se cumple la característica de que las mujeres se hallan más dispuestas a ponerse el cinturón de seguridad**. En el grupo intermedio de treinta-cuarenta años no hay diferencias apreciables por sexo.

#### Sólo turismo

Se ponen el cinturón nada más arrancar (%):

	Ciudad			Carretera		
	-30	30-40	+40	-30	30-40	+40
Varones ....	16	18	34	27	32	47
Mujeres ....	33	18	50	53	33	58

**El reflejo de ponerse el cinturón nada más arrancar el coche es una característica de los carnés retrasados o tardíos**, es decir, de las personas de cierta edad que empezaron a conducir tarde.

#### Sólo turismo

Se ponen el cinturón al arrancar el coche (%):

Jóvenes .....	38
Maduros, carné precoz .....	44
Maduros, carné retrasado .....	52
Más edad, carné precoz .....	45
Más edad, carné retrasado .....	48
Más edad, carné tardío .....	60

Esta asociación resulta particularmente desalentadora, pues indica que el hábito de ajustarse el cinturón nada más arrancar el coche se olvida con el tiempo y desde luego no caracteriza a los jóvenes actuales.

Nuestros datos nos permiten analizar con más detalle lo que significa esa actitud que revela una mayor o menor disposición a utilizar el cinturón de seguridad. Siempre que sea conveniente, distinguiremos dos grupos de edad (la línea separadora se sitúa en los cuarenta años) y si las entrevistas son en ciudad o en carretera. Ya hemos visto que ambas circunstancias son estratégicas en la definición de los comportamientos.

Podemos remachar el importante dato de la relación con el kilometraje que se hace al coche. A igualdad de otras circunstancias, **los conductores de turismo más renuentes a utilizar el cinturón de seguridad son los que más kilómetros hacen al coche**.

**Sólo turismos**

Que hacen más de 50.000 kilómetros al año (%):

Uso del cinturón	Ciudad		Carretera	
	Menos edad	Más edad	Menos edad	Más edad
Al arrancar ..	3	15	22	32
Sólo en carretera	8	10	25	30
Nunca .....	10	27	35	54

Se prueba, una vez más, que la actitud de ponerse el cinturón no se da en los conductores más avezados, más profesionales, sino, al contrario, en el tipo opuesto. Este es un resultado que tiene que ser modificado por una decidida política de tráfico. No puede ser buena la asociación entre esta medida precautoria y el modo de conducción que caracteriza a las personas que se consideran menos familiarizadas con el coche.

La mayor disposición a ponerse el cinturón no es un hábito aislado, sino que refuerza los otros que caracterizan a una conducción más prudente. La prueba es que se corresponde con otras conductas cautelares como, por ejemplo, la costumbre de revisar el aceite antes de un viaje. Volvemos a ver la relación de otro modo.

**Sólo turismos**

Revisan el aceite antes de un viaje (%):

Uso del cinturón	Ciudad		Carretera	
	Menos edad	Más edad	Menos edad	Más edad
Al arrancar ..	73	90	76	82
Sólo en carretera	64	81	76	79
Nunca .....	58	64	60	61

Es claro que las personas que han superado la barrera de los cuarenta años se inclinan un poco más a revisar el aceite, pero las diferencias no son terminantes. Sí lo son, en cambio, que a igualdad de edad, y tanto para los "domingueros" como para los conductores de carretera, las personas más dispuestas a utilizar el cinturón de seguridad son también las que se preocupan de revisar el aceite.

Nuestros datos avalan la propuesta de que la utilización del cinturón de seguridad se vea como parte de un conjunto de medidas de seguridad que deben reforzarse en los conductores que se consideran más expertos o profesionales. Hay que desterrar la idea de que es un hábito que caracteriza al conductor que empieza a conducir.

**HABITOS DE BEBIDA**

La costumbre de beber alcohol en dosis sobresalientes es una de las más nocivas y sin embargo resulta no sólo tolerada socialmente, sino muchas veces ensalzada como símbolo de masculinidad, adultez, autodominio, buen gusto, entre otras supuestas virtudes. No llevaría mucho espacio demostrar la disfuncionalidad de ese hábito con la obligación superior de mantenerse sereno (no "sobrio", como suele decirse con un mal anglicismo) en el menester de conducir un coche. Sin embargo, como en seguida vamos a ver, la práctica de conducir no sólo no está reñida con la ingesta de alcohol, sino que en gran medida se asocian. La "carretera" es también "bares" en la carretera y bares que no prescinden de exhibir toda la panoplia de vinos y licores. Después de todo estamos en una economía de mercado. Todavía se puede ver publicidad de alcohol en las vallas que dan a las carreteras y desde luego esa publicidad se introduce en algunos programas radiofónicos (que sabemos que se escuchan mientras se conduce). Entre nosotros no se han instalado algunos hábitos de sana civilidad, como el que fuerza a la persona que conduce a abstenerse de tomar alcohol cuando los demás pasajeros beben y pueden hacerlo en demasia.

La costumbre de beber alcohol se encuentra tan socialmente establecida que funciona la creencia de que cualquier dosis que uno tome no traspasa el umbral de lo perjudicial. Es más, un mecanismo de defensa suele ser el de considerar que los efectos perniciosos del alcohol empiezan en la dosis que toma uno "más una unidad". Es decir, los efectos nocivos del alcohol son "un problema para los demás", curiosamente el mismo razonamiento que se emplea para los accidentes.

En nuestra encuesta indagábamos lo que sentían los sujetos "si un día no bebían alcohol". Era una pregunta-colchón (en la jerga de las encuestas) para provocar simpatía. En efecto, así sucede. Un 97 por 100 afirma que "resiste bien" un día sin beber. Sólo un testimonial 1 por 100 reconoce que "echa en falta algo" y prácticamente ninguno admite que "se siente inquieto" con la abstinencia. Nuestra idea, como decimos, era obtener cierta legitimidad para seguir preguntando por estas cuestiones relacionadas con el alcohol, las cuales pueden dar lugar a una imagen de uno mismo no precisamente favorable. Se cumplió el objetivo. Ninguna otra pregunta provocó una contestación tan unánime. Si "se resiste bien" la abstinencia

alcohólica, se puede seguir hablando. Lo mismo que la cultura española admite el uso social de las bebidas alcohólicas, introduce una creencia defensiva, cual es la de condenar al que "no sabe beber", el que deja traslucir que bebe en exceso. La norma social es, pues, que uno ha de pregonar que no es adicto a la bebida, que puede dejar de beber cuando quiera, que el beber no le afecta negativamente sus obligaciones, como ésta de conducir un coche con seguridad.

Debe tenerse muy en cuenta que los datos que aquí se aportan sobre la cantidad de alcohol que se ingiere en los viajes por carretera se ha de interpretar como un mínimo. Por muy aceptada que esté socialmente la costumbre de beber alcohol, hay un resto de sanción colectiva para el que se excede, el que "no sabe beber", que fuerza a que, al hablar de cantidad de alcohol trasegada, el conductor rebaje la dosis que dice admitir.

Otro factor de atenuación de esta información es que nos estamos refiriendo a un hábito regular, medio. El problema del alcohol en la conducción suele estar precisamente en los pocos momentos en que ocasionalmente se rebasa esa tendencia media. La costumbre de beber en exceso tiene lugar en ciertas comidas o celebraciones colectivas que acontecen en los días de fiesta, las vacaciones, los fines de semana, las salidas nocturnas, por tanto, de tarde en tarde para la mayoría. El método de encuesta difícilmente puede detectar esas conductas ocasionales que, en la mente del sujeto, se "olvidan" con cierta facilidad defensiva. Nos vamos a referir, por tanto, al comportamiento medio con el alcohol, o mejor, el mínimo.

## LA AFICION AL ALCOHOL EN LOS VIAJES

El hecho de parar a tomar alguna bebida en un viaje por carretera es prácticamente universal. Del total de la muestra, un 83 por 100 suele tomar café o alguna otra bebida no alcohólica, un 33 por 100 cerveza y un 9 por 100 alguna copa de vino o licor. Puede asombrar e incluso alarmar ese 42 por 100 que, como mínimo, acostumbra a ingerir alcohol en las paradas de un viaje. Revela una costumbre admitida, que se corresponde por otra parte con la oferta que despliegan los establecimientos hosteleros de carretera. Lo que sí podemos determinar es que, aunque bastante general, **el hábito de tomar alcohol en la carretera es más bien**

**una característica masculina y de las personas de menos edad.** Los resultados son muy marcados.

Dicen tomar alcohol en los viajes por carretera (suma de "cervezas" y "copas") (%):

	Varones	Mujeres
Jóvenes .....	46	22
Maduros .....	47	29
Talludos .....	39	19
Mayores .....	29	—

La disonancia es ésta: cerca de la mitad de los varones jóvenes consumen alcohol en la carretera; ninguna de las mujeres "mayores" (son muy pocas en la muestra).

**En la conducción de turismos, la afición al alcohol en los viajes se muestra más elevada en las personas que llevan más años conduciendo (carné precoz).** En cambio, esta asociación no se produce en los vehículos comerciales, donde los que más beben son los conductores maduros con el carné retrasado. De todas formas, las diferencias no son terminantes.

**El hábito del alcohol en la carretera** —seguimos con la pregunta subjetiva— **es mucho más frecuente en los conductores de un vehículo comercial:** 39 por 100 de cerveza (frente a un 30 por 100 en los conductores de turismos) y 15 por 100 de "copas" (frente a un 7 por 100 en los conductores de turismos).

En uno y otro tipo de vehículo sucede que la costumbre de beber en los viajes se eleva en los conductores que hacen pocos kilómetros (que suelen ser de poca potencia y son conducidos por jóvenes), los cuales son también los que toman "copas" en menor proporción. Hay también una asociación positiva de tomar cerveza y conducción de un vehículo comercial, sobre todo si se hacen pocos kilómetros (por lo general furgonetas). Relativamente hablando, los conductores más profesionales son también los más aficionados a tomar "copas" en la carretera. De todas formas el contraste no es demasiado llamativo. Hay otros factores más influyentes que explican esa conducta.

**Dentro del más amplio grupo de conductores de turismos, la pauta de tomar alcohol en las paradas de la carretera corresponde sobre todo a los obreros y los empleados modestos,** es decir, se adscribe a la clase trabajadora.



La práctica de tomar alcohol en carretera no sólo es un rasgo de personalidad que se asocia a otros biográficos. Tiene que ver con el estilo de conducir, que es lo que aquí más nos interesa. Así, por ejemplo, **cuando más remisos son los conductores a utilizar el cinturón de seguridad, tanto más alto es el porcentaje de los que toman alcohol en los viajes.**

#### Sólo turismos

Dicen tomar alcohol en los viajes por carretera (suma de "cervezas" y "copas") (%):

Uso del cinturón	Ciudad		Carretera	
	Menos edad	Más edad	Menos edad	Más edad
Al arrancar .....	30	27	31	22
Sólo en carretera ..	39	34	39	44
Nunca .....	70	36	54	32

Se produce, pues, una convergencia de factores de riesgo, como ya hemos observado en otros apartados. En este caso los conductores imprudentes lo son porque no se abstienen de beber en la carretera (según confesión propia) y porque no se atienen a la norma que aconseja el uso del cinturón de seguridad. Sabemos, por otra parte, que esta última característica se asocia con otras, que podríamos llamar, actitudes de riesgo. Hay pues una gran coherencia en el síndrome de la conducción peligrosa, no siempre para el propio sujeto, pero sí para los demás.

Podemos matizar un tanto las anteriores afirmaciones, estratégicas como son para una política de seguridad en el tráfico. **La asociación negativa entre la disposición a ponerse el cinturón y el hábito de tomar alcohol en las paradas de un viaje se produce sobre todo en las personas de menos edad.**

#### Sólo turismos

Toman alcohol en los viajes por carretera (suma de "cervezas" y "copas") (%):

Uso del cinturón	Ciudad		Carretera	
	Menos edad	Más edad	Menos edad	Más edad
Al arrancar ..	32	27	36	22
Sólo en carretera	40	34	37	44
Nunca .....	85	36	58	32

Lo preocupante es, pues, que **en los conductores de menos edad, en todas las situaciones, se asocia el tipo humano que bebe alcohol en la carretera y que se despreocupa del cinturón de seguridad.** Este debe ser el

foco de atención de las campañas de seguridad en el tráfico. Es un dato que se confirma una y otra vez en este estudio.

Dado que los varones beben más que las mujeres, y supuesta la distinta utilización del cinturón de seguridad que hacen los dos sexos, habrá que preguntar si el hecho de que los que se abstienen de utilizar el cinturón de seguridad son más propensos a beber es algo que se puede explicar por el predominio de los varones en ese grupo. No es así del todo, como se colige de estos datos más detallados para la ingestión de cerveza.

#### Sólo turismos

Paran a tomar cerveza en los viajes por carretera (%):

Uso del cinturón	Ciudad		Carretera	
	Varones	Mujeres	Varones	Mujeres
Al arrancar ..	34	9	28	19
Sólo en carretera	34	28	34	14
Nunca .....	57	36	34	50

Es cierto que en casi todos los grupos los varones beben más cerveza que las mujeres, pero no lo es menos que **en uno y otro sexo se relaciona negativamente el hábito de tomar cerveza en las paradas y la utilización más estricta del cinturón de seguridad. En el caso de las "copas" la asociación es todavía más clara.**

#### Sólo turismos

Paran a tomar "copas" en los viajes por carretera (%):

Uso del cinturón	Ciudad		Carretera	
	Varones	Mujeres	Varones	Mujeres
Al arrancar ..	5	—	5	2
Sólo en carretera	8	—	7	—
Nunca .....	25	18	15	25

Es decir, **en las mujeres, el hecho de prescindir del cinturón de seguridad es un rasgo que las iguala a los varones por lo que se refiere a este comportamiento, en general tan "masculino", de tomar "copas" en los viajes.** ■

(\*) Este artículo es parte de un largo informe inédito titulado "Modos de conducción, accidentalidad y hábitos de bebida en los conductores españoles", realizado por el autor y la empresa ARTEK-V para la Dirección General de Tráfico en febrero de 1990.