

# Mujeres al volante: ¿Conducen mejor que los hombres?

**Una investigación austríaca sobre el comportamiento al volante de ambos sexos, esclarece sobre un tema que, en serio o no tanto, es motivo de interés en nuestro país y también en Europa**

El significativo aumento en el número de mujeres que conducen durante los últimos tiempos, así como los prejuicios que aún existen en cuanto a ellas, fueron los motivos que llevaron a la **Junta Austríaca de Seguridad Vial** a examinar las hipótesis concernientes al comportamiento de las mujeres en el tránsito y sus índices de accidentes. El tema fue investigado en detalle por medio de análisis de datos estadísticos, entrevistas psicológicas, etc.

### **Conseguir licencia: un asunto parejo**

El porcentaje de personas que solicitan la licencia para conducir en Austria es aproximadamente igual para mujeres y para hombres. En el ámbito internacional, el número de mujeres que solicitan licencias para conducir también aumenta. En 1993, 50.233 mujeres y 53.466 hombres recibieron su licencia para conducir en Austria; en los años cincuenta, el número de hombres que recibían la licencia era cuatro veces mayor que el de mujeres. En el grupo de los 16 a los 18 años los hombres siguen siendo mayoría, mientras que a partir de los 19 años, las cifras mayores son para las mujeres. Esto significa que en general, las mujeres entran a participar del tránsito motorizado un poco después que los hombres.

### **Creciente participación en el tránsito**

Un censo del tránsito realizado por la Junta Austríaca de Seguridad Vial en 1994 demostró que la proporción promedio de conductoras es de un 27% (29% en las ciudades, 26% en áreas rurales).

El 40% de las mujeres conduce menos de 4.000

kilómetros por año, el 37% conduce entre 5.000 y 10.000 kilómetros, y sólo el 8% conduce más de 20.000 km por año. Aunque las mujeres aún conducen muchos menos kilómetros por año que los hombres, la cifra es más del doble de lo que conducían hace algunos años. Según investigaciones realizadas en Alemania, las dos terceras partes de todos los viajes necesarios para buscar provisiones o hacer otro tipo de compras, usando el auto, son realizados por mujeres. En la actualidad, las mujeres generalmente conducen distancias cortas, mientras que los viajes de larga distancia son principalmente realizados por hombres.

**La probabilidad de un conductor varón de provocar un accidente fatal es 1,8 veces más alto que la de las mujeres.**

### **Comportamiento en el tránsito e índices de accidentes**

Según las estadísticas de accidentes, las mujeres son conductoras seguras. Parecen tener mayor conciencia de su responsabilidad en el tránsito que los hombres. Las mujeres rara vez participan de los llamados "disco-accidentes", es decir, los que se producen cuando la persona vuelve a su casa luego de estar en una discoteca. Muy pocas son las mujeres que huyen luego de atropellar a una persona, así como son pocas las que manejan sin tener licencia, o bajo los efectos del alcohol (sólo el 6,5% de los conductores ebrios son mujeres).

La mayoría de las conductoras usa el cinturón de





seguridad (entre el 70,3% y el 83,8%), mientras que en los hombres el porcentaje varía entre el 62,2% y el 75,5%.

Debido al número creciente de conductoras, también crece el índice de accidentes en los que participan. La proporción de conductoras lesionadas en 1993 fue del 33%; el índice de casos fatales, el 17%. También aumentó el número de accidentes en zonas rurales. El número de conductoras fallecidas en zonas rurales aumentó un 110% en 7 años (37 casos fatales en 1986, 78 en 1993).

En proporción a su participación en el tránsito, hombres y mujeres muestran igual índice de accidentes: 27%. Las investigaciones realizadas en Alemania muestran los mismos resultados semejantes. Sin embargo los conductores principiantes alemanes, muestran un porcentaje de accidentes más alto, en proporción con los kilómetros recorridos, que las mujeres principiantes. La mayor conciencia de riesgo de las conductoras novatas

o a salirse de la ruta. Los datos de accidentes en Alemania muestran la misma tendencia: las conductoras jóvenes (18-24 años) participan más en accidentes ocurridos durante maniobras, en marcha atrás, y por no respetar el derecho de paso, mientras que los varones participan más en accidentes debidos a maniobras riesgosas al pasar a otro vehículo, conducir a velocidades demasiado altas, o conducir bajo los efectos del alcohol.

### **Índice de gravedad de los accidentes**

Las mujeres, en general, participan en menos accidentes graves. Aunque el índice de accidentes que provocan lesiones leves es aproximadamente igual para hombres y mujeres, el índice de riesgo aumenta rápidamente para los hombres en el caso de accidentes que provocan lesiones graves o mortales. La probabilidad de que un conductor varón se vea involucrado en un accidente fatal es 1,8 veces más alta que la de una mujer. En comparación con todos los datos de accidentes según la participación y la gravedad de los mismos, resulta que la gravedad del accidente promedio en el caso de conductores varones es un 46% más grave que en las mujeres. Esto vale tanto para zonas urbanas como rurales. En Alemania los datos son aún más significativos: los varones conductores causan más de cinco veces más accidentes fatales que las mujeres (1:5,38).

### **¿Por qué causan accidentes?**

<b>HOMBRES</b>	<b>MUJERES</b>
- Exceso de velocidad	- En maniobras de giro
- Alcohol	- En marcha atrás
- Sobrepaso inadecuado	- En intersecciones

comparada con la de las ya experimentadas parece protegerlas del alto índice de accidentes que muestran los varones novatos. Otro detalle interesante: Aunque podría presumirse que tanto hombres como mujeres cubren las mismas distancias como peatones, las mujeres, como peatones, causan muchos menos accidentes que los hombres.

### **Clases de accidentes: Los hombres protagonizan los peores**

Las mujeres no sufren deslizamientos ni se salen de la ruta con tanta frecuencia como los hombres. Son más cautas al pasar al vehículo que va adelante y mantienen una mayor distancia con respecto a éste (razón por la que no participan en tantos choques de atrás). Por otro lado, con demasiada frecuencia causan accidentes porque no respetan el derecho de paso de otros conductores en la circulación o al girar en otra dirección.

Las conductoras jóvenes, contrariamente a lo que sucede con sus contrapartes masculinas, participan de mayor cantidad de accidentes en las intersecciones de calles sin semáforos, y durante maniobras de giro, mientras que participan menos en accidentes debidos a altas velocidades

### **Percepción de sí mismos**

Aparentemente, las mujeres se consideran a sí mismas críticas y realistas, aunque algunas veces se sienten inseguras en lo relativo a la orientación y la evaluación de situaciones complejas de tránsito. Sería beneficioso que mostraran mayor autoconfianza en su capacidad para conducir, aunque esto no debería producir una sobreestimación de tal habilidad (como en el caso de los conductores varones hipereperimentados). En cuanto al comportamiento social en el tránsito, los hombres bien podrían aprender del estilo femenino de conducción, porque las mujeres (aún) tienen más cuidado por los otros usuarios de las vías que los hombres.

Las mujeres suelen afirmar con mayor frecuencia (68%) que disfrutan de manejar, más que los hombres (60%). El 37% de los hombres y el 28% de las mujeres que conducen en Austria consideran al auto como un objeto que usan para fines prácticos. Los porcentajes de personas que consideran que reparar el auto es un hobby para ellos (1% de mujeres y 12% de varones) y de los fanáticos de deportes en motocicleta (2% mujeres y 13% varones) no se corresponden con la imagen que tienen de sí mismas las conductoras austriacas. Un 14% de mujeres y un 14% de

## Investigación

varones se consideran "fanáticos de los autos"; un 11% de las conductoras y un 9% de los conductores valoran al vehículo por "motivos estéticos". Hay más mujeres (17%) que hombres (13%) que consideran que tienen "cuidado al conducir". Las mujeres tienden más a describir su estilo de conducción como "bien adaptado al flujo del tránsito" que con "velocidades bastante altas" con respecto al mismo.

Es obvio que el comportamiento en el tránsito no puede explicarse por medio de características masculinas o femeninas como influencias hormonales, capacidad de concentración o la habilidad para manejar el estrés y la agresión. Las variaciones de hormonas durante el embarazo y la menstruación pueden provocar una disminución en la capacidad de reacción, pero las mujeres lo compensan con una actitud de mayor cautela y alerta.

### *Percepción del tránsito*

La respuesta a la pregunta sobre las clases de accidentes

específicos de hombres y mujeres parece ser un parámetro válido de evaluación de peligros. Hay correlaciones significativas entre la visión que cada uno tiene del tránsito y su participación en accidentes. Las conductoras consideran a las curvas, la oscuridad, las condiciones visuales adversas, las altas velocidades, las áreas rurales, conducir en una pendiente, como factores más peligrosos que los hombres, que muchas veces se ven involucrados en accidentes en estas condiciones. Las mujeres participan en una cantidad de accidentes desproporcionadamente mayor en condiciones que ellas con frecuencia subestiman, como por ejemplo, las intersecciones. **Los resultados de este estudio, por lo tanto, enfatizan la importancia de la tarea de educación vial para promover una actitud cuidadosa y no emocional en cuanto al tránsito, también en el futuro.**

Tomado de *Current Projects of the Institute of Traffic Psychology at the Austrian Road Safety Board*, pp. 34-36