

Jesús S. Cabezos Fernández Psicólogo. Experto en Psicología del Tráfico y la Seguridad.

Lorenzo Gil Hernández Psicólogo. Experto en Psicología Clínica de la Adolescencia y la Juventud. Coordinador en el Área del Psicología del Tráfico y la Seguridad del CG-COPs. Decano del COP de Tenerife.

Adolescencia, juventud y conducción

La conducción de vehículos en nuestra sociedad actual es un común de todas las edades. Ya cuando finalizó el siglo pasado el conjunto de personas siniestradas por la conducción de vehículos en España (datos de año 1999) era de 87.473. De esas, un 18,23% eran mujeres. En el conjunto de las personas comprendidas entre 10 y 29 años, 45.319 de ellas se vieron involucradas en un siniestro mientras conducían. De esas, un 19,11% eran mujeres.

La adolescencia se refiere a la etapa de la vida situada entre los 10 y 20 años, aunque no tiene que ser cronológicamente exacta. Es una etapa caracterizada por cambios rápidos y significativos en la persona. Y la juventud es una etapa que se alarga hasta casi los 30 años. El presente artículo ofrece resultados sobre este periodo de la vida de las personas que conducen en España.

El Real Automóvil Club de Cataluña ha realizado un estudio sobre el comportamiento inseguro de la población en la conducción de vehículos. Los resultados indican claras diferencias entre hombres y mujeres.

En general, los hombres cometen muchos más errores, infringen más las normas y manifiestan comportamientos mucho más agresivos que las mujeres.

¿Quiénes conducen mejor, los hombres o las mujeres? Los hombres y mujeres tienen diferentes estilos de conducción; ellas, en general, son menos competitivas, respetan más las normas, son más precavidas ante el riesgo y buscan menos las emociones.

Cuando en 1999 finalizó el año, 45.319 personas entre 10 y 29 años se habían visto envueltas en accidentes de conducción que las habían hurtado de la vida o herido leve o gravemente. De ellas, un 19,11% eran mujeres. Si hubiesen tenido una edad distinta a la de ese intervalo, el porcentaje habría descendido al 17,22%.

Tres años después, ya en pleno siglo XXI, en 2002, los accidentes de circulación siguen siendo la principal causa de mortalidad para el grupo de 15 a 24 años. El 40% de los fallecimientos de este grupo fueron por esta causa. También se presenta como la primera causa de fallecimiento para el grupo de 25 a 29 años.

En esas fechas, los jóvenes de 15 a 24 años representaban el 12% de la población española y el 11% del censo de conductores; a pesar de lo cual, supone el 20% de los fallecidos y el 26% de los heridos graves. Dentro de ese grupo, son los jóvenes de 18 a 20 años los que representan la mayor tasa de mortalidad (230 muertos por millón de población).

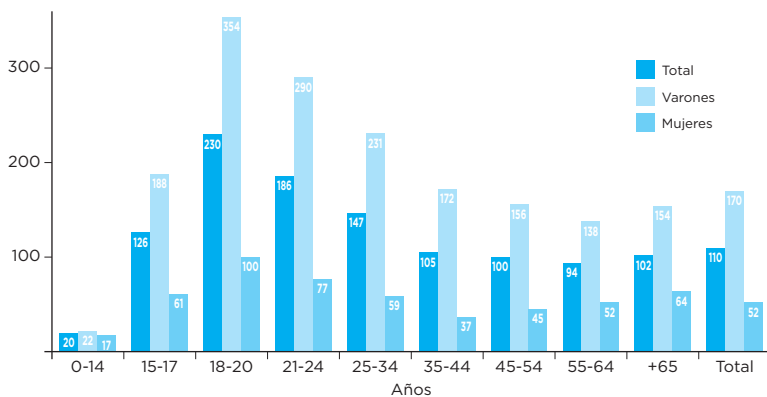
Tabla 1. Siniestralidad. Año 1999.

	Todas las edades			Edades distintas al intervalo 10 a 29 años			De 10 a 29 años		
	Suma de en carretera y en zona urbana			Suma de en carretera y en zona urbana			Suma de en carretera y en zona urbana		
	Varón	Mujer	Total	Varón	Mujer	Total	Varón	Mujer	Total
Muertos	2.998	338	3.336	1.832	200	2.032	1.166	138	1.304
Heridos graves	16.508	2.762	19.270	8.357	1.298	9.655	8.151	1.464	9.615
Heridos leves	52.024	12.843	64.867	24.683	5.784	30.467	27.341	7.059	34.400
Totales	71.530	15.943	87.473	34.872	7.282	42.154	36.658	8.661	45.319

	Porcentaje en carretera y en zona urbana			Porcentaje en carretera y en zona urbana			Porcentaje en carretera y en zona urbana		
	Varón	Mujer	Total	Varón	Mujer	Total	Varón	Mujer	Total
Muertos	3,43	0,39	3,81	4,35	0,47	4,82	2,57	0,30	2,88
Heridos graves	18,87	3,16	22,03	19,82	3,08	22,90	17,99	3,23	21,22
Heridos leves	59,47	14,68	74,16	58,55	13,72	72,28	60,33	15,58	75,91
Totales	81,77	18,23	100,00	82,73	17,27	100,00	80,89	19,11	100,00

Fuente: D.G.T.; elaboración propia.

Gráfico 1:
Número de muertos en función de la edad y del sexo por millón de habitantes



El grupo de 25 a 29 años se mostraba también como un grupo de riesgo a considerar: A pesar de ser el 9% de la población española, este grupo representaba el 12% de los fallecidos y otro 12% de los heridos graves (157 muertos por millón de habitantes).

Podemos observar, además, que el fin de semana y la noche suponen un mayor riesgo para los jóvenes. Durante el sábado y domingo se producen entre los jóvenes de 18 a 24 años el 49% de los fallecimientos, mientras que en el total de la población el porcentaje es del 35%; y, durante la noche, el porcentaje para los jóvenes es del 52%, mientras que para el total de la población es del 38%.

Tabla 2. Siniestralidad. Año 2004.

	Todas las edades			Edades distintas al intervalo 10 a 29 años			De 10 a 29 años		
	Suma de en carretera y en zona urbana			Suma de en carretera y en zona urbana			Suma de en carretera y en zona urbana		
	Varón	Mujer	Total	Varón	Mujer	Total	Varón	Mujer	Total
Muertos	2.564	297	2.861	1.680	186	1.866	884	111	995
Heridos graves	11.226	1.959	13.185	6.498	1.107	7.605	4.728	852	5.580
Heridos leves	53.244	16.321	69.565	29.814	8.869	38.683	23.430	7.452	30.882
Totales	67.034	18.577	85.611	37.992	10.162	48.154	29.042	8.415	37.457

	Porcentaje en carretera y en zona urbana			Porcentaje en carretera y en zona urbana			Porcentaje en carretera y en zona urbana		
	Varón	Mujer	Total	Varón	Mujer	Total	Varón	Mujer	Total
	Muertos	2,99	0,35	3,34	3,49	0,39	3,88	2,36	0,30
Heridos graves	13,11	2,29	15,40	13,49	2,30	15,79	12,62	2,27	14,90
Heridos leves	62,19	19,06	81,26	61,91	18,42	80,33	62,55	19,89	82,45
Totales	78,30	21,70	100,00	78,90	21,10	100,00	77,53	22,47	100,00

Fuente: D.G.T.; elaboración propia.

Hemos visto lo ocurrido en 1999. Pues cinco años después, cuando finalizó el 2004, 37.457 personas entre 10 y 29 años se habían visto envueltas en accidentes de conducción que las habían privado de la vida o producido heridas leves o graves. De ellas, ya un 22,47% eran mujeres. Si hubiesen tenido una edad distinta a la de ese intervalo, nuevamente el porcentaje habría descendido (el 21,10%).

¿Quizá nos estamos encontrando con que se está produciendo una “equiparación” entre el estilo de conducir de hombres y mujeres, y más especialmente entre las menores de 30 años? Cinco años después, ya en pleno siglo XXI, las cifras parecen indicarlo. Más abajo habrá espacio para analizarlo.

Pero las cifras son tozudas. Sigue habiendo una gran diferencia entre la accidentalidad de las personas que conducen, en función del género. Si 2004 representó frente al año de referencia de 1999, un descenso en el número de personas siniestradas del grupo de edad de 10 a 29 años (se pasó de 45.319 a 37.457, un 82,65%), también representó un incremento para el resto de personas que conducen (de 42.154 a 48.154; un 14,23%). Es fácil estar tentada o tentado a colegir que los jóvenes conducen ya mejor. Pero 995 personas muertas en ese grupo de edad todavía es un precio demasiado alto; y ello, sin olvidar que 182 pertenecían al subgrupo de 10 a 20 años de edad.

Recordemos, como se ha señalado, que la adolescencia se refiere a la etapa de la vida situada entre los 10 y 20 años, aunque no tiene que ser cronológicamente exacta. Este periodo, se observa, comienza

significativamente antes que lo hacia en el pasado (uno o dos años). Es una etapa caracterizada por cambios rápidos y significativos en la persona, y va a determinar una situación que conlleva, alteraciones de la personalidad y dificultad en la interrelación con los adultos. Normalmente se divide en 3 subetapas que representan los momentos más significativos de los cambios que van a acontecer: la prepubertad, la pubertad y la adolescencia.

Atendiendo a la personalidad, las manifestaciones conductuales más habituales son: cambios bruscos en el estado de ánimo, irritabilidad, hipersensibilidad y bipolaridad entre introversión y extroversión; en términos generales, su personalidad se muestra desintegrada e inestable.

Se produce una acentuación general de los impulsos que no están muy definidos, los que se traducen en una excitabilidad difusa (irritabilidad, cambio de ánimo, hipersensibilidad). Apareciendo momentos de actividad alternados con momentos de pasividad e introversión. Uno de los sentimientos característicos en esta etapa es el de ser incomprendido.

Surge una nueva modalidad de pensamiento, denominada pensamiento hipotético, fluctuando entre momentos de razonamiento hipotético-deductivo y otros de razonamiento anterior.

Las diferencias de género en lo relativo al estilo de conducción se pone de manifiesto en los diversos estudios realizados. En general y tal y como se pone de manifiesto en los estudios, las mujeres son menos agresivas que los hombres en la conducción, aunque habitualmente podamos llegar a pensar lo contrario.

El Real Automóvil Club de Cataluña ha realizado un estudio sobre el comportamiento inseguro de la población en la conducción de vehículos, citado por Vicente Cano. Comenta como sus resultados indican claras diferencias entre hombres y mujeres, diferentes grupos de edad, e incluso en las distintas Comunidades Autónomas.

Esta encuesta es el resultado de la adaptación a la idiosincrasia española del denominado *Driving Behaviour Questionary* (DBQ), un estudio originalmente desarrollado por la Universidad de Manchester en 1990 y que ha sido ajustado por equipos universitarios de diferentes países europeos. Esta adaptación ha sido realizada para poder ser aplicado a una población amplia y también para acomodarlo a las características de nuestro país. La muestra consta de 32 preguntas realizadas en 4.860 entrevistas.

Los datos más significativos indican que el 61% de los conductores reconoce abiertamente superar los límites de velocidad cuando circulan por autopista.

Un aspecto llamativo son las diferencias entre género y edad, ante los comportamientos de los conductores. En general, los hombres cometen muchos más errores (calcular mal la velocidad al salir de una vía, adelantar a un vehículo que tiene puesto un intermitente), infracciones a la norma y manifiestan comportamientos mucho más agresivos que las mujeres.

Las mujeres por el contrario tienen más lapsus, como olvidarse de que el semáforo se ha puesto en verde, no quitar el freno de mano al iniciar la marcha o no poner el alumbrado de noche.

Por edades, a medida que aumenta la edad de los conductores disminuye la frecuencia de los lapsus/distracciones, infracciones y comportamientos

agresivos, todos éstos tienen su mayor frecuencia en los conductores de 18 a 29 años. Los errores, van aumentando paulatinamente con la edad.

El factor edad, en su tramo de los 18 a los 29 años, hace también más acusadas las variaciones de conductas debidas a la diferencia de género.

Otro resultado, es que el índice de errores en la conducción se reduce según se recorran más kilómetros al año, hasta los 150.000, y aquí comienzan a aumentar. Estos conductores que hacen muchos kilómetros son por el contrario los más agresivos, y esa agresividad aumenta aritméticamente según se vayan recorriendo más kilómetros al año.

Los comportamientos incorrectos más frecuentes pueden dividirse en varios tipos. Aunque hay algunos comportamientos que no revisten un peligro excesivo, otros sin embargo sí son realmente preocupantes, sobre todo si tenemos en cuenta que más del 50% de los encuestados ha admitido incurrir más o menos habitualmente en alguna de estas conductas:

- **Comportamientos relacionados con la velocidad:**

- No hacer caso de los límites de la velocidad en las autopistas.
- Pasar por alto los límites de velocidad a fin de seguir el flujo del tráfico.

- **Lapsus y distracciones:**

- Olvidar donde se ha dejado el vehículo aparcado.
- No percatarse de la aparición de las nuevas señales en una vía.
- Equivocarse de salida en una rotonda por no haber prestado atención a las señales.
- Pasarse de una salida en una autopista o autovía.
- Tomar el itinerario habitual en lugar del deseado por simple costumbre

- **Agresividad:**

- Enfadarse con un conductor y mostrarle enojo por medio de señales visuales o acústicas.
- Utilizar el claxon habitualmente.
- Errores en tareas de juicio y toma de decisiones: No valorar correctamente la distancia y velocidad del vehículo que viene al realizar un adelantamiento.

A estas alturas podemos plantearnos ya: quiénes conducen mejor, ¿los hombres o las mujeres?

Los hombres provocan o padecen más accidentes que las mujeres, tanto en términos absolutos —protagonizan el 78% de los siniestros con heridos en carretera— como al corregir estos datos en relación al mayor número de conductores masculinos, lo que aún situaría esta proporción en el 68%.

La carretera continua suscitando debates sexistas, pero los datos y las opiniones de los expertos avalan la superioridad de la mujer al volante.

En 2001 fallecieron en España 1.708 hombres al volante de turismos, frente a 264 mujeres; es decir, el 87% de los conductores que perdieron la vida eran hombres. Si bien es cierto que las mujeres pasan en el coche una media de 20 minutos al día menos que ellos, las diferencias son lo suficientemente evidentes como para manifestar que la mujer conduce mejor que el hombre.

Camargo cita a D. Luis Montoro, Catedrático de Seguridad Vial de la Universidad de Valencia, que se pregunta: “¿Qué se entiende por conducir bien? Sólo nos podemos remitir a los datos objetivos, es decir, al número de accidentes, a su gravedad y a las infracciones cometidas. En un mismo tipo

de carretera, vehículo y número de kilómetros recorridos, las mujeres tienen menos accidentes y son menos graves. Por tanto, ellas conducen mejor. El resto son valoraciones subjetivas”.

Según Montoro, citado por Camargo, la causa de esto está en que hombres y mujeres tienen diferentes estilos de conducción: “... ellas, en general, son más sosegadas, menos competitivas, respetan más las normas, tienen más precaución ante el riesgo y menor búsqueda de emociones”. Reconoce, sin embargo, que la siniestralidad entre los conductores más jóvenes empieza a no entender de sexo. “Si hablamos de menores de 27 años, las cosas se están igualando. Lo dramático de algo tan deseable como que se igualen los roles sociales es que también se igualan los estilos de conducción de riesgo”.

El Centro de Formación Vial, (la “autoescuela”) es el punto de partida para todos. Sebastián Aldamiz, citado por Camargo, con 25 años de experiencia, indica que “no se aprecia distintos niveles de habilidad entre chicas y chicos. A igualdad de kilómetros, conducen igual”. Las diferencias de género que establece tienen más que ver con la experiencia previa al paso por la autoescuela y el grado de receptividad en el aprendizaje. “Los chicos vienen sabiendo más, ya que desde pequeños los padres les introducen en la conducción. Pero eso mismo juega en contra de la receptividad a la hora de aprender”.

En términos generales, Aldamiz, citado por Camargo, considera que “la conducción de la mujer es más tranquila y, por tanto, más segura. El hombre es más agresivo”. A favor de ellos, señala, que cuidan más las máquinas y que, según se sacan el carné, conducen asiduamente. Para este profesor, el conductor ideal estaría dotado de “la tranquilidad de ellas y el hábito de ellos, que, quieras o no, se traduce en un manejo más ágil”.

Según José Antonio Portollano, citado por Camargo, neuropsicólogo y profesor de la Universidad Complutense, detrás de esa diferencia de estilos de conducción que constatan todos los expertos se encuentra la mente; así “el cerebro se organiza en términos de adaptación: en función de la información que extrae del medio, desarrolla funciones intelectuales específicas”.

Partiendo de la base de que los estudios de cráneos fósiles revelan que el cerebro humano no ha cambiado esencialmente en los últimos 50.000 años, habría que definir su actual configuración a través de la evolución de millares de años previos a este hito, cuando el ser humano vivía en grupos limitados de cazadores-recolectores. Una sociedad en la que la división de trabajo entre los sexos era tajante: los varones eran cazadores, lo que les exigía recorrer largas distancias, y se responsabilizaban de la defensa del grupo. Las mujeres recolectaban alimentos cerca del campamento, atendían el hogar y a los niños.

Las diferentes exigencias de adaptación, y por tanto de información, que supuso el reparto de roles se tradujo, por tanto, en modelos de capacidad diferenciados que, a tenor de los últimos experimentos, perviven aún. Así, los hombres visualizan mejor la rotación de figuras en el espacio, consiguen mayor precisión en pruebas de habilidad motora dirigidas a atinar en blancos y son superiores en las pruebas de razonamiento matemático y en el correcto recorrido de una ruta.

Por su parte, las mujeres superan a los hombres en velocidad perceptiva, en fluidez verbal y en recordar los detalles singulares de una ruta. Además, son

más rápidas en ciertas tareas manuales de precisión. Son también mejores para recordar la posición de los objetos dentro de un espacio. El tradicional rol del hombre, y por ende, sus capacidades dibujan, según Portollano, citado por Camargo, “un modelo cognitivo más geometrizado, condicionado e inmediato, pero por ello mismo más restringido. Domina el espacio, en el sentido de establecer límites”.

Las capacidades de la mujer apuntan “a un modelo cognitivo menos encasillado, más global, en el que el espacio se conquista a través de múltiples coordenadas”. Un modelo más autónomo, que se traduce en ausencia de rigidez a la hora de abordar la conducción.

A modo de conclusión

Lo anterior nos lleva a reflexionar, que si realmente existen diferencias de género a la hora de conducir, ganan las mujeres; son mejores conductoras. A pesar de que cuando vamos conduciendo, si hay algún error miramos a ver si es una mujer, la clave podría estar en la estructura de personalidad como se ha puesto de manifiesto, al ser el hombre desde sus etapas de desarrollo mucho más impulsivo que ellas, además de otras diferencias individuales que pueden incidir en el estilo de conducción. Tal y como se va desarrollando la sociedad es previsible que, como hacen ver los datos, la igualdad en los roles sociales incida en una igualdad en los estilos de conducción de riesgo (esperemos que esto no suceda). Con la implantación del permiso por puntos, podremos analizar si va a ser eficaz en la mejora del estilo de conducción y el descenso esperado en los accidentes.

Estas diferencias se podrían en cierta medida paliar en el aprendizaje en las “autoescuelas”, haciendo un mayor hincapié en los aspectos psicológicos. Tal vez de esta forma se podrían disminuir los accidentes de tráfico, tan frecuentes en nuestra sociedad actual.

BIBLIOGRAFÍA

Camargo, Cristina (2003). "Ellas conducen mejor". Artículo aparecido en la Sección de Reportajes. Murcia. *La Verdad*, 8/01/2003.

Cano, Vicente (2004). "Las mujeres son menos agresivas que los hombres al volante". Artículo aparecido en relación a un estudio del RACC. Madrid. *El Mundo*, 21/12/2004.

Dirección General de Tráfico (2000). "Anuario accidentes 1999 (versión digital en EXCEL)". Dirección General de Tráfico; página web www.dgt.es.

Dirección General de Tráfico (2005). "Anuario accidentes 2004 (versión digital en EXCEL)". Dirección General de Tráfico; página web www.dgt.es.

Observatorio Nacional de Seguridad Vial (2004). "Las principales cifras de la Siniestralidad Vial". Dirección General de Tráfico.