

La historia del automóvil, con sello femenino

VOLANTES DE MUJER

A lo largo de casi un siglo de automoción en España, la mujer siempre estuvo ligada al automóvil. Primero de forma tímida y selectiva: mujeres intrépidas, casi heroínas que dejaron un poso de admiración al paso de aquellas ruidosas y humeantes máquinas, como confirma el testimonio de algunas veteranas; desde mediados de siglo, con un empuje arrollador; y, en los últimos años, alcanzando -y en algunas facetas superando- el nivel del otro sexo.

José Ignacio RODRÍGUEZ

Un dato histórico contrastado es que la primera mujer que se puso al volante fue la alemana Berta Benz, esposa del inventor del primer automóvil. En España fue un hecho más tardío. Testimonios singulares que hemos recogido indican que la incorporación de la mujer al volante debió ser excepcional a lo largo del primer cuarto de siglo, general-



CHICAS MODERNAS. En 1929, recuerda Isabel (de pie), sólo otras dos chicas conducían por Barcelona.

mente, en el seno de familias aristocráticas y adineradas; mujeres intrépidas, casi heroínas, que comenzaron sus "pinitos" al volante de la mano de padres y maridos, incluso a escondidas.

Julio Vázquez, un testigo excepcional que conduce desde 1918, señala que, hasta después de la Guerra Civil, era raro ver a una mujer conductora: "El automóvil era el enemigo público número uno y a sus conductores se les insultaba a grandes voces; cuando era una mujer, la gente no gritaba, pero se apartaba con pavor".

Hemos rastreado y localizado a las 18 conductoras en activo más veteranas de España, todas ellas con su permiso de conducir vigen-



María Sol Messía de Lesseps, Princesa de Baviera "He nacido junto a un volante"

"Pensé gastarles una broma, disfrazarme con una peluca y apoyarme en unas muletas, porque seguro que es lo que esperaban encontrar, un bicho raro" nos espetó de entrada. Desde luego, con 82 años, Permiso de Conducir en vigor (también tiene el permiso francés), uso diario del coche para acudir a su despacho en la Cruz Roja, de la que es presidenta de enfermeras y hospitales y vicepresidente de honor, y ni un solo accidente es, por lo menos, insólito, independientemente de que por las venas de esta "vieja conductora", como se califica, corra sangre real.

Comenzó a conducir a los 10 años en el campo. **"¿Sensación? Ninguna, como si fuera una bicicleta. Comencé con un "forito" de mi padre, que era muy aficionado a los coches y fue quien me inició y enseñó los trucos y ruidos del motor, y a ser prudente; se puede decir que he nacido en un volante. Incluso mi marido y mis hijos eran muy aficionados: ganaron un rallye con un "Seiscientos"; pero, desde la muerte de mi hijo en una carrera, no miro a los coches con tanta simpatía"**.

Está convencida de que pocos pueden decir que no han tenido un accidente en 50 años. **"y eso que he hecho muchos kilómetros en viajes a París,**

Nimes, Arles o Montecarlo: salía de Madrid a las 6 de la mañana, con mi perro; me acompañaba un mecánico, por si acaso, pero conducía yo, porque él lo hacía muy mal. En Saint Tropez había retenciones de dos horas y, aunque intentaba colarme, me echaban para atrás."

Asegura que hombres y mujeres en España conducen mal porque no respetan las normas, mientras que los suizos son más respetuosos, los italianos rápidos pero muy hábiles y los franceses son otra cosa: **"se creen los dueños de la carretera y siempre tienen que decirte algo. Cuando conducía un coche matriculado Toledo, me decían "tú, a arar"; yo les respondía "¡tenga usted cuidado, que está muy rojo y le va a dar un infarto!"**

Hace dos años decidió operarse de un problema visual para no perder el carné. **"Conducir es para mí como tomar el desayuno por la mañana: tan normal, tan imprescindible; y me proporciona tanta libertad e independencia que me fastidiaría perderlo"**.



MARCO GONZÁLEZ

MI MOTO Y YO. Julio González, en imágenes de antes y después, testigo de cómo conducían las mujeres de la "belle époque".

te expedido antes de 1932, aunque la mayoría con las que ha hablado "Tráfico" comenzó a manejar un volante mucho antes, casi en su niñez, por los jardines de sus fincas, a escondidas de sus padres y con la complicidad del "chauffeur" familiar.

quillos corrían y gritaban: <<Una mujer con un coche! ¡una mujer...!>> Era todo un espectáculo".

Espectáculo, admiración y piropos, recuerda María Elizalde, hija del pionero fabricante de coches, Arturo Elizalde: **"Me brindaban muchos piropos -que agradecía- cuando era jovencita"**. Lo único que temía eran los pinchazos, que, **"con pocas excepciones, se producían en casi todos los recorridos; pero siempre aparecía una persona amable, sobre todo camioneros, que me ayudaban"**.

VETERANAS EN ACTIVO

Isabel Bustos, de 83 años, asegura que tiene buena vista y sus pasajeros le dicen que conduce muy bien: **"Me gustaba la mecánica y lo mismo cambiaba una rueda, que una correa de ventilador, que una bujía..."** Una afición que le viene desde muy niña, hasta el punto de que le gustaba más jugar con coches que con muñecas: así que a los 12 años comenzó a conducir un "Ford Araña" por el campo.

Años después, ya con Permiso de Conducir, las carreteras seguían siendo malas, con pocos coches y menos mujeres que los condujeran. Por eso, recuerda Isabel con añoranza, **"al atravesar un pueblo, los chi-**

A LO CHICO

El padre de Isabel María Llambi, un terrateniente gerundense, hubiera deseado un hijo varón. Pero llegó Isabel y le educaron "a lo chico", comenzando por enseñarle a conducir un "Ford Araña" por las fincas y preparándola para cuando tuviera que hacerse cargo de la herencia. Así, en 1929, cuando fue a una academia para que la ins-

REGALO DE BODA. La princesa de Baviera, con su marido y el regalo de boda; al lado, imagen actual, en su casa de Madrid

MARCO GONZÁLEZ



Teresa Chalbaud Ybarra, 83 años "Las mujeres conducimos mejor"



TRECE AÑOS. Teresa, que aprendió a manejar el coche a temprana edad, sigue en activo a los 83 años.

Nació en Bilbao en 1913, en el seno de una familia bien acomodada: además del linaje de su apellido materno, unido a los Altos Hornos, su padre era vicepresidente de la Unión Española de Explosivos. Teresa recuerda una niñez feliz en el entorno de una casa bonita, en Devoto, con un jardín enorme. En otro jardín, el de su abuelo, comenzó a montar: primero en burro; luego, a caballo; y a escondidas, con la complicidad del "chaffeur" de su padre, en coche, cuando apenas contaba 13 años.

A los 18 obtuvo el Permiso de Conducir, pero para entonces ya había manejado el coche por las calles de Bilbao hasta el punto que el examinador ya le había visto conduciendo. "Es que Bilbao era entonces muy pequeño y nos conocíamos todos; y mujeres conductoras, según el examinador, sólo había otras tres o cuatro".

A los 19 años le regalaron su primer coche: un "Citroën" amarillo y marrón que había sido exhibido en la Exposición de París. Su tío tuvo el número 1 de matrícula de Bilbao: "Eran coches grandísimos, con unos frenos altísimos, que llamaban la atención en una ciudad donde el transporte más exótico era el tranvía".

Incluso más tarde, después de haber vivido en Buenos Aires y afincarse en Barcelona, no era muy habitual observar a mujeres conduciendo: "A principios de los años 50 me paró un guardia que insistía, casi

de forma grosera, en que yo no tenía Permiso de Conducir, solo porque era mujer". Y, sin embargo, considera que las mujeres "conducimos mejor" porque nos fijamos más en las cosas y somos más prudentes. "Ellos se confían más".

Actualmente lleva una vida muy activa al frente de una residencia de niños subnormales fundada por su marido en 1961, lo que le obliga a conducir frecuentemente tres vehículos distintos. No obstante, se lamenta de que lo obliguen a pasar anualmente un reconocimiento médico para poder seguir conduciendo, "y eso que nunca he tenido accidentes". Al pedirle un consejo para los jóvenes, no duda en señalar que no efectúen los adelantamientos con tanta facilidad. "y que no beban"



MUJER Y TAXISTA. Piedad Álvarez, natural de León, la taxista más antigua de España, al lado de su herramienta de trabajo.

trayeran para obtener el Permiso de Conducir, entre la práctica con la autoridad paterna y la enseñanza de quienes le vendieron el "Buick" de dos plazas, ya lo sabía hacer de maravilla.

"Me paseaba por la Diagonal de Barcelona y todo el mundo me miraba; había otras dos chicas entonces que también conducían, dos hermanas que creo que ya han fallecido". Y recuerda las carreteras solitarias, el rebasar a algún carromato guiado por el buen sentido común de su caballería y el conductor dormido, sobresaltado a golpe de claxon... "Ahora, a mis 85 años, acabo de renovar el carné y sigo conduciendo porque me encuentro en plenas facultades y lo necesi-

AYER Y HOY. Isabel Llambi en 1929 (a la derecha) junto a su primer vehículo, un "Buick"; hoy, sigue conduciendo.

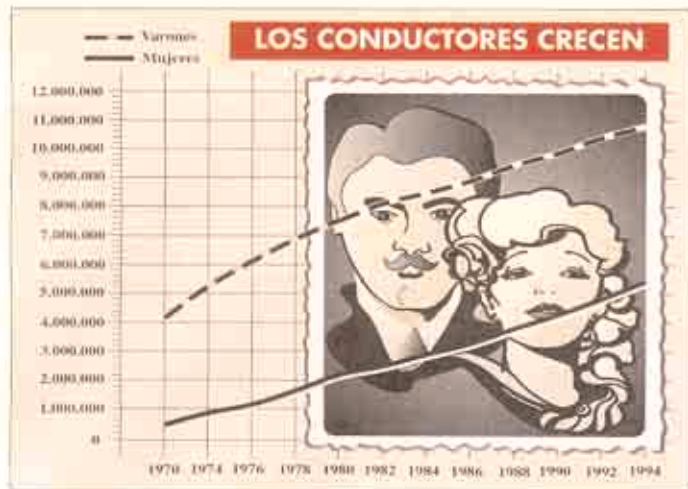


to para desplazarme por las fincas y hablar con los medieros".

Son testimonios de este tipo los que dan paso al túnel del tiempo del pasado, puesto que, hasta la creación, en 1959, de la Dirección General de Tráfico, no hay datos sobre censos de conductores y su composición por sexos. En esos primeros años de lo que podemos denominar el tráfico moderno, por cada mujer que obtenía un permiso, lo hacían 17 varones, lo que da idea de la especialización masculina de una actividad tan peculiar como la conducción.

300.000 CONDUCTORAS

Aunque en la década de los sesenta la incorporación de la mujer a la conducción se realiza en mayor proporción que la del varón, lo cierto es que el signo de la



circulación, en números absolutos, es masculino. Ya en esa época, algunas féminas habían hecho del automóvil su profesión, como Piedad Álvarez, con Permiso de Conducir expedido en 1932 y que, a pesar de su profesión de maestra, se había ganado la vida con un taxi, primero un "Ford" y luego un "Seiscientos": sin duda, la taxista más antigua de España, según crónicas de la época. En 1967 se cuenta con un censo de 295.871 mujeres conductoras.

Los anuarios estadísticos de la DGT, al arrancar la década de los setenta, aluden al mayor porcentaje de aprobados de las mujeres en las pruebas teóricas ("como consecuencia del mayor nivel cultural de los aspirantes femeninos") mientras que, en las prácticas, eran claramente más diestros los hombres.

Rosa Ochoa demostró aquél día de 1963 su perfecto dominio del volante al examinarse en el Retiro madrileño junto a otras dos mujeres. Ese año lo hicieron 30.000 en toda España.

¿Para qué quería tener carné una joven en aquellos tiempos? "Para llevar a mi marido en sus visitas médicas a los pueblos cercanos; él guiaba muy mal y, en cambio yo lo hacía bien y además me gustaba conducir". A sus 81 años, Rosa Ochoa conserva el Permiso de Conducir, limpio de multas y accidentes, "por si acaso tengo que

relevar a mis hijos cuando vamos de viaje".

SENSACIÓN DE MUJER

En esos años, Rosa recuerda que, cuando fue a su pueblo extremeño de La Codosera, cerca de Alburquerque, "causó sensación, porque aún había muy pocos coches y poquitas conductoras". De hecho, en 1970 hay ya más de medio millón de conductoras. En los siguientes diez años, la incorporación de la mujer es espectacular: el censo total de conductores en 1980 roza los 10 millones, de los que el 77 por 100 era varón y el 23 por 100, mujer.

En 1990, el 30,5 por 100 son mujeres. Al finalizar 1995, 1 de cada 3 conductores es mujer, alcanzándose un total de 5,7 millones de conductoras. Además, casi la mitad de los permisos expedidos ese año a nuevos titulares (49,5 por 100) tiene signo femenino.

Así pues, en los aledaños del cambio de milenio, la mujer pisa ya muy fuerte el acelerador del mundo de la automoción, en igualdad de condiciones, pero asumiendo menos riesgos, algo en lo que se han fijado muchas compañías aseguradoras. Y hasta fabricantes y publicistas promocionan y diseñan vehículos pensando en ellas: no sólo coches pequeños y utilitarios, sino, últimamente, coches "todo terreno", concebidos como "coche que protege". ♦

Hija del fundador de la fábrica de coches Elizalde María se va a las carreras



CHICA DE AYER.

María Elizalde, junto a viejas fotografías que festejan su pasión por las carreras y otros deportes

María Elizalde nació en el seno de una familia apasionada por los coches. Tanto que su padre, Arturo Elizalde, fundó, en 1909, la fábrica de automóviles que lleva su nombre. Su muerte prematura, en 1925, obligó a María a ponerse a disposición de su madre y de sus ocho hermanos mayores para ayudar en el negocio familiar.

Una niñez en medio de motores y buenos ejemplos en el arte de conducir facilitaron mucho las cosas cuando tuvo que ponerse al volante de los modelos "Elizalde". Más adelante también pilotó aviones y aviones, junto con Ricardo de la Cierva, cuando la fábrica comenzó a especializarse en motores de aviones.

En los paréntesis que per-

mitió el duro trabajo de la fábrica, María montaba a caballo, e incluso hizo algunas "pinitas" en competiciones automovilísticas, como la organizada en febrero de 1940 por el Moto Club de Cataluña. "Me gusta la velocidad -confesaba entonces María-, pero prefiero pruebas como ésta, de resistencia".

Aún hoy, con 84 años recién cumplidos, sigue conduciendo: "por recorridos conocidos, con prudencia, sin extralimitaciones, y sin estorbar el tráfico veloz que predomina ahora; y lo seguiré haciendo mientras me lo permitan mis facultades, que analizo en todo momento, no por mi propia seguridad, sino, sobre todo, por la de los demás".