

LAS CONTRADICCIONES EN LA TRANSMISIÓN DE VALORES PARA UNA MOVILIDAD SEGURA.

Dr. Luis Montoro González.

Catedrático de Seguridad Vial. Universitat de València.

Presidente de la Fundación Española para la Seguridad Vial (FESVIAL)

INTRODUCCIÓN

Los asuntos del tráfico tienen un largo pasado, aunque una breve historia. Si analizamos detenidamente el pasado, podremos descubrir con sorpresa que muchos de los temas aparentemente exclusivos del actual tráfico rodado, han convivido con el ser humano desde que este inventara la rueda hace unos 6.000 años.

Pero es en la etapa final del Siglo XIX cuando se produce la aparición de los vehículos con motor, y con ellos el complejo sistema contemporáneo de circulación. Surgen grandes personajes como Otto, Lenoir, Kostovitch, Peugeot, Daimler, Dion, Diesel, Opel, Ford, Renault, etc., aunque fue realmente Benz, quien el 29 de enero de 1886 patentaba en Berlín, con el número 37.435, el primer vehículo propulsado con un motor de explosión. Oficialmente había nacido el primer automóvil y con él uno de los descubrimientos más importantes e influyentes de la historia de la humanidad.

Nuestro país también se incorporó pronto al nuevo sistema de locomoción. Hace algo más de cien años, en 1890, el industrial catalán Francisco Bonet i Dalmau, basándose en su conocimiento de los sistemas de funcionamiento de las máquinas textiles, diseñó y puso en marcha el primer automóvil español con motor de gasolina, que él ya había patentado el 12 de diciembre del año 1889. Comenzaba también en España una nueva era para el transporte y el progreso.

Desde que se descubrieron y generalizaron a finales del siglo pasado los vehículos propulsados por un motor de explosión, éstos se han convertido en uno de los inventos más revolucionarios e influyentes de la moderna sociedad. Incomprensiblemente no se han realizado demasiadas reflexiones sobre este hecho. La libertad de movimientos de los seres humanos, la difusión de la cultura, los intercambios comerciales, el progreso de las sociedades, las relaciones humanas, el concepto de distancia y de tiempo, el progreso tecnológico y científico, etc., han estado y estarán estrechamente ligados a la masiva motorización a que hemos llegado.

Sería de todo punto injusto no reconocer que los vehículos con motor -de los que se han construido más de dos billones en la pasada centuria- han introducido todo un complejo conjunto de transformaciones sociales y personales, que han supuesto un cambio radical en

la vida de todos los seres humanos contemporáneos, pudiéndose decir que en la actualidad el automóvil se ha convertido en algo vital e inseparable de nuestra forma de vida.

Pero siendo evidentes la ventajas aportadas por los vehículos con motor, lamentablemente estos también han mostrado sus dimensiones negativas, entre las que destacan por su especial gravedad e importancia los accidentes de tráfico, problema que se han convertido con el paso del tiempo en un verdadero reto sanitario y posiblemente uno de los mayores problemas de salud pública de las modernas sociedades.

En los cien años de historia de la moderna motorización unos 45 millones de personas perdieron la vida en el mundo por causa de un accidente de tráfico y unos 2000 millones resultaron con algún tipo de lesión o invalidez.

Aunque las estadísticas en este ámbito son bastante incompletas y problemáticas, los datos de que disponemos son claros. Según la Organización Mundial de la Salud, en el mundo mueren anualmente cerca de 1.500.000 personas por causa de los siniestros de la circulación, produciéndose entre treinta y cincuenta millones de heridos graves.

En la Unión Europea los muertos el año pasado, entre las ciudades y las carreteras fueron alrededor de 45.000 (a treinta días). En los últimos diez años en Europa han muerto más de 550.000 seres humanos por causa de los accidentes y unos 23 millones han sufrido heridas de mayor o menor gravedad.

Aún siendo la situación actual grave a nivel internacional, no parece que tenga un mejor pronóstico de futuro. Según un reciente informe de la Organización Mundial de la Salud, las enfermedades mentales con todas sus secuelas y los accidentes de circulación son los dos grandes retos sanitarios de los próximos 25 años.

En España, en el año 1989 (quizá el de mayor siniestralidad en toda la historia de nuestro país) perdieron la vida en los accidentes cerca de 9.000 personas (a treinta días) y unas 170.000 resultaron heridas de mayor o menor gravedad. El año pasado fueron unos 4.000 los muertos -entre ciudades y carreteras- y unos 150.000 los heridos, lo que dentro de la gravedad evidencia un importante descenso en las cifras de riesgo.

Pero si los números absolutos muestran la gravedad de los accidentes de circulación, los datos relativos ponen todavía más en evidencia su importancia. Numerosos estudios e investigaciones nos indican que los accidentes de tráfico son el problema sanitario más grave de nuestra sociedad, si tenemos en cuenta los años potenciales de vida perdidos en ellos, posiblemente porque a diferencia de otras enfermedades, afectan al sector más joven de la población. Recordemos en este sentido que en la última década, unos 17.000 jóvenes menores de 29 años murieron en España como consecuencia de un siniestro del tráfico.

A todo ello hay que añadirle otra dimensión, que aunque secundaria frente al dolor del accidente, no debemos olvidar que está relacionada con el coste social de esta situación. Aunque no resulta fácil una cuantificación completa, las pérdidas económicas que ocasionan los accidentes en España son extremadamente elevadas, calculándose que están cercanas a

los 16.000 millones de euros anuales. Este dato vendría dado por la suma del coste de las hospitalizaciones, los gastos materiales del accidente, los gastos de gestión, los gastos personales, los gastos sociales por pérdida de productividad, indemnizaciones, etc.

Averiguar cuales son las causas últimas que provocan los accidentes no es tarea fácil. Son muchos y complejos los factores que se encuentran implicados en un siniestro de circulación. La explicación última habría que buscarla en todo caso en los cuatro grandes elementos que componen el sistema de tráfico: el vehículo y su estado; el diseño y conservación de la vía; la normativa y la supervisión policial; y finalmente el comportamiento del conductor y la situación de todas sus capacidades psicofísicas.

Desde las investigaciones y datos de que disponemos en nuestra época, resultaría ingenua cualquier interpretación del accidente que no tenga en cuenta globalmente la compleja red de interacción de estos cuatro elementos. No obstante, diversas y rigurosas investigaciones, desarrolladas por numerosos científicos en distintas épocas y culturas, evidencian que una buena parte de los accidentes de circulación están desencadenados por lo que podríamos denominar el factor humano (Ross, 1940; Clayton y Mackay, 1972; Treat y Col, 1977; Shinar, 1978; Evans y Schwing, 1984; Benjamin, 1990; Evans, 2004, etc).

De entre todos los estudios realizados en este contexto, cabe destacar el REAGIR, desarrollado en Francia, con una importante presencia del Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité (INRETS) y en el que se han estudiado a fondo miles de accidentes; también son de destacar por su importancia los estudios llevados a cabo durante mucho tiempo por el Transport and Road Laboratory (TRL) inglés; los de la N.H.T.S.A, de USA o el Indiana Tri-level Study, etc.

Todos ellos -al igual que las investigaciones realizadas en España- vienen a coincidir que entre los factores causantes del accidente de tráfico claramente identificados, el factor humano se encuentra implicado entre el 90 y el 70% de los casos; los factores ambientales entre el 35 y el 15%; y las causas debidas directamente a los vehículos, entre el 10 y el 4%.

Entre los fallos humanos más importantes que dan lugar al accidente, se ha aislado una enorme constelación, difícil de sintetizar. Entre ellos cabe destacar varios grupos:

1. Errores que preceden al accidente: como los errores de reconocimiento e identificación; los errores de procesamiento y toma de decisiones; o los errores en la ejecución de la maniobra.

2. Agentes directos diversos, entre los que destacarían las causas físicas como la fatiga, falta de energía, defectos sensoriales, etc.; causas psíquicas como falta de atención, agresividad, competitividad, etc.; estados psicofísicos transitorios por depresión, estrés, etc.; el uso de sustancias como el alcohol, fármacos, etc; las conductas interferentes por charlar, encender la radio, fumar, etc.; o la búsqueda intencionada del riesgo y de las emociones intensas, y que generalmente se exteriorizan a través de la velocidad.

3. Agentes inhibidores de la prudencia, como la adaptación sensorial a la velocidad; la subestimación de la velocidad propia; sobreestimar la propia habilidad como conductor;

pensar que conducir es algo realmente sencillo y poco peligroso; la conciencia del conductor de creer que controla su vehículo a la perfección; observar imágenes y modelos negativos en cine y TV, con vehículos que incitan a conductas temerarias; etc.

VALORES, SEGURIDAD VIAL Y ACCIDENTES DE TRAFICO

Durante muchos años para explicar las causas del accidente por fallo humano se utilizó un esquema relativamente simple. Se pensó que el problema de la siniestralidad vial estaba básicamente en la ejecución incorrecta de las maniobras y por eso se dedicaron de manera preferente a enseñar habilidades para la conducción.

Se equivocaron. Ahora tenemos datos claros que nos indican que hay muy pocos accidentes por una mala ejecución de las maniobras: el conductor no adelantó mal, es que no tenía que haber adelantado. Los accidentes sabemos que se producen en su gran mayoría por una mala toma de decisiones, proceso en el que los valores del sujeto -junto con otras variables psicosociales- desempeñan un papel fundamental.

Definir lo que es un valor es algo bastante complejo. Muchos investigadores como Rokeach han dedicado su vida entera a ello sin que hayan podido abordar todas las dimensiones que comprende este factor psicológico. Sintetizando, se podría decir que los valores son las posiciones o creencias de una sociedad o un individuo acerca de lo que es bueno y deseable (seguridad-libertad, etc.), o lo que es malo o indeseable (por ejemplo, ser incontrolado o no respetar las normas).

A la luz de los estudios científicos de que disponemos, es más que evidente que el sistema de valores de un individuo o de una sociedad influyen decisivamente en el respeto de las reglas y en las conductas que finalmente desarrollamos, incluidas lógicamente las relativas al tráfico. Se podría decir en este sentido, que las sociedades y los individuos conducen como viven, de acuerdo en buena medida con sus valores imperantes. Por ejemplo: la agresividad social que existe se manifiesta de manera clara en el tráfico y así lo reconocen los ciudadanos en las encuestas.

El tema en el tráfico además se complica, porque como se va a mostrar seguidamente con ejemplos concretos, en la familia, en la escuela, en los medios sociales y en los propios legisladores, hay graves contradicciones en la transmisión de valores y modelos a los jóvenes desde que son niños, contradicciones que afectan seriamente a la seguridad vial y son el origen de muchos accidentes.

Hay una frase de John Drury que merece una importante reflexión en este contexto: *la culpa de los accidentes de los niños y de los jóvenes la tienen en gran medida los mayores*. Los datos que tenemos sobre las causas de los siniestros de tráfico parecen darle plenamente la razón a este investigador.

El primer sitio en el que ya existe una transmisión contradictoria de valores y modelos incorrectos es en la familia y allí empieza a gestarse el accidente. El accidente normalmente es un suceso con un largo historial. Es más, podríamos afirmar sin caer en el error que en

muchos casos la gente aprende a tener accidentes de tráfico. Y este aprendizaje negativo comienza con los padres que en muchas ocasiones enseñan modelos y transmiten valores negativos ya desde la infancia.

Por ejemplo, ten cuidado con los coches, dicen los padres a sus hijos o cruza por los pasos para peatones. Frente a esto varias investigaciones nos confirman que el 70% de los padres no llevan a los niños con sistemas de sujeción adecuados. Es frecuente la frase, "vamos a cruzar por aquí que llegaremos antes", o con el coche mal aparcado decirle al niño que avise si viene el guardia.

En todo caso, expertos tan significados como Tedesco nos dicen que la familia ha perdido importancia en la transmisión de valores de seguridad, especialmente en las de bajo nivel cultural. Esto resulta lógico si tenemos en cuenta que según un informe de la Cumbre Mundial de Desarrollo Social, los padres sólo dedican una hora diaria a los hijos.

En este contexto de la influencia de los padres sobre los hijos en materia de seguridad vial, mediante una encuesta sociológica que realizó el INTRAS junto con Attitudes de Audi quisimos averiguar si los modelos educativos y conductas de los padres tienen relación con el comportamiento vial de los hijos. Los resultados fueron francamente sorprendentes y aclaratorios de la influencia de los padres en las conductas viales de sus hijos y en la transmisión de valores positivos o negativos en el manejo de los vehículos. Entre los principales resultados cabe destacar los siguientes:

- Es mucho más probable que los jóvenes multados tengan padres que también han sido sancionados por realizar infracciones de tráfico. Esto demuestra de manera clara hasta que punto los ejemplos negativos influyen en los niños y en los jóvenes.
- Una tercera parte de los jóvenes que admite haber cometido la infracción de saltarse un semáforo en rojo reconoce que su padre también ha realizado esta conducta en alguna ocasión o con frecuencia. Es más, las razones por las que los jóvenes se saltan un semáforo en rojo son básicamente las mismas que las argumentadas por los padres cuando lo hacen: no respetar el semáforo no es peligroso.
- Curiosamente los jóvenes ven en los padres y las madres modelos muy diferentes. Así consideran que las infracciones de los padres como saltarse el semáforo en rojo son más intencionales, mientras que en el caso de las madres estiman que la razón se debe habitualmente a un error, en concreto, un despiste.
- Los jóvenes que no se ponen el cinturón de seguridad, son los que más han visto este comportamiento de manera habitual en sus padres. Por contra, los jóvenes que siempre se ponen el cinturón de seguridad (tanto en carretera como en ciudad) son los que han observado que su padre también lo utiliza en cualquier circunstancia.
- De nuevo nos encontramos aquí diferencias entre padres y madres: para el 60% de los jóvenes el despiste es la razón por la que su madre no se pone el cinturón de seguridad. Por

contra la mayoría piensa que su padre no se pone el cinturón de seguridad porque no lo considera un peligro.

- En el caso de la velocidad, también los jóvenes que se exceden corriendo consideran que su padre sobrepasa habitualmente los límites de velocidad. Por contra los jóvenes que más circulan dentro de los límites permitidos son los que piensan que sus padres no exceden la velocidad reglamentada.

- También aquí nos encontramos diferencias entre padres y madres. El 70% de los jóvenes piensa que su padre excede los límites de velocidad porque no considera peligrosa esta conducta y reconoce que su madre habitualmente no sobrepasa los límites establecidos por la norma por el riesgo que conlleva.

Queda pues clara la influencia de los progenitores en la conducta vial de los niños y jóvenes y que el modelo más negativo viene de los padres y el más positivo viene de las madres. A la luz de estos interesantes resultados quizá deberíamos dar mayor fuerza a aquel pensamiento extendido en el ámbito de la socialización que dice: *si educas a un padre educas a una persona. Si educas a una madre, posiblemente educas a una familia.*

Junto a los padres llega la escuela con la educación vial infantil. En este contexto de la educación vial se puede observar con preocupación como algunas instituciones están cometiendo graves errores. Al no tener preparación ni un claro modelo de lo que es la educación vial están confundiendo educación vial con formación vial, adelantando en la enseñanza a los niños lo que es más propio de la formación en las autoescuelas. En lugar de -entre otras cosas- enseñar en valores positivos de seguridad en la movilidad, la educación vial se centra de manera prioritaria en el conocimiento de señales y normas de tráfico, muchas de las cuales no tienen ningún sentido en etapas tempranas del ciclo vital.

Por contra -y por poner un ejemplo-, no se les transmite correctamente el valor de la seguridad, recomendando a los niños que crucen la calle en línea recta y no en diagonal (porque así se duplica la exposición al riesgo) o que cuando crucen por un paso para peatones no lo hagan por la zona más cercana al tráfico que es donde se producen los atropellos, o que de ser posible se sienten en el asiento central trasero que es en condiciones normales el más seguro por proteger en mayor medida de los golpes laterales, que son los más frecuentes en los núcleos urbanos.

Cuando los jóvenes llegan a los primeros vehículos con motor, el problema de los valores relativos a la seguridad también, en muchas ocasiones, sufre de nuevo un serio revés. Aquí es donde más se ve la contradicción de modelos y valores de vida incorrectos para una movilidad segura, sin que esto sea contrarrestado por campañas adecuadas.

Los jóvenes entran en una etapa del ciclo vital en la que su propia personalidad, y en muchas ocasiones la sociedad y el entorno les potencia, refuerza y fomenta valores que dentro de los vehículos con motor son un serio peligro para la movilidad segura, como la agresividad, la competitividad, el exhibicionismo, la búsqueda de emociones o la autoafirmación y sobrevaloración de sus capacidades en el manejo de las máquinas.

Este último valor -la sobrevaloración de sus capacidades-, es especialmente importante para entender por qué muchos jóvenes tienen más accidentes cuando van acompañados o son observados por otras personas, o por qué minimizan los efectos del alcohol o no creen necesario el uso de medidas de seguridad como el casco o el cinturón. Al sobrevalorar sus capacidades, no piensan en la posibilidad de sufrir un accidente y ello hace que se considere innecesario el uso de sistemas de seguridad pasiva, aparte de involucrarse en mayores situaciones de riesgo.

Además, en los jóvenes la búsqueda de emociones como valor se ve reforzada por dos hechos. Primero, no siempre las conductas de riesgo en los vehículos con motor, como beber, correr, saltarse un semáforo, etc., acaban en accidente. Esto hace que tales conductas se “instalen” en el comportamiento, reforzándose por contra valores como: el liderazgo, la excitación, el ganar tiempo o el reconocimiento del grupo.

A su vez la búsqueda de emociones -un valor muy fuerte en la juventud- y la consiguiente trasgresión de las normas se ve potenciada por otro hecho, que se da especialmente en las ciudades: no hay suficientes campañas (en ocasiones ninguna) para contrarrestar estos valores y modelos negativos y son también escasas las acciones formativas para este grupo de alto riesgo en el tráfico que es la juventud.

Otro ámbito donde hay contradicción evidente entre los valores y la seguridad vial, son los medios de comunicación social y en concreto la publicidad que se emite por televisión. En este contexto es de destacar que según varios estudios del INCE y de reconocidos especialistas como Orozco, si tenemos en cuenta los períodos vacaciones, los niños reciben más horas de televisión que de clases.

En el cine, en la televisión y en general en los medios de comunicación, nos encontramos con muchos modelos negativos para la transmisión de valores positivos en seguridad vial. Esta transmisión se hace por dos vías: directa e indirectamente.

Directamente lo vemos sobre todo en la publicidad de vehículos con motor. Aunque en los últimos años ha habido un evolución positiva, todavía existen muchos anuncios publicitarios de vehículos con motor que utilizan valores contrarios a la conducta segura. Esto es especialmente grave en el caso de los jóvenes ya que según numerosos estudios ellos son especialmente “permeables” a los mensajes de riesgo. También son frecuentes, en especial en televisión, los mensajes de riesgo en películas en donde el prescriptor (héroe) utiliza con verdadera imprudencia un vehículo con motor.

Otro tipo de publicidad no da mensajes directos de riesgo de manera directa, pero sí los emite de manera indirecta. Sería el caso de anuncios de alcohol asociados a motos o coches; anuncios de tabaco donde se usan situaciones de riesgo en los vehículos; anuncios de ropa en donde salen prescriptores en moto sin casco, etc.

En la transmisión de modelos y valores negativos en relación con la seguridad en la movilidad, también merecen una mención especial los video-juegos que utilizan los niños y

jóvenes. Es preocupante conocer los datos de un reciente estudio en el que queda claro que los videojuegos más solicitados son los de carreras de coches o motos donde se pueden mostrar situaciones de tráfico extremas y de evidente riesgo. Hay en el mercado incluso video-juegos que dan más puntos a los que con un vehículo atropellaban especialmente a niños, ancianos o mujeres embarazadas.

Por último, hablando de modelos y valores contradictorios en seguridad vial, no podemos dejar de mencionar a la sociedad y sus normas. En USA, por ejemplo, el que bebe y conduce tiene muchas posibilidades de ir a la cárcel directamente, aunque su conducta no haya generado directamente un accidente de circulación. Esto fue lo que pasó a un hijo de Sofia Loren, a la heredera de los Hilton o a una hija de Bush. Jenna Bush tuvo que pasar por un curso de seguridad vial por conducir bajo los efectos del alcohol, cosa que curiosamente estaba prevista en nuestro Código Penal, pero que era (y en cierto modo lo sigue siendo) imposible realizar hasta hace poco porque nadie ha elaborado el material necesario para impartir este curso.

Otra contradicción muy grave entre educación, valores, modelos y normas, está en el ejemplo que dan nuestras muchas de nuestras autoridades. No podemos educar y exigir el respeto a las normas si los jóvenes ven en los medios de comunicación que en ocasiones los que no las cumplen son los encargados de aplicarlas (parlamentarios, autoridades, responsables policiales, etc.) yendo con velocidades excesivas en sus vehículos o negándose a someterse a controles de alcoholemia.

Precisamente la velocidad y las prisas son un valor social que estamos transmitiendo de manera constante a nuestros jóvenes, pese a lo que ello puede significar para el uso de vehículos con motor. Deberíamos reflexionar sobre aquella genial frase que nos dejó el Dr. Gregorio Marañón a principios de la centuria pasada: *“este es un siglo en el que acabaremos con las enfermedades pero nos matarán las prisas”*.

Otro mal ejemplo de especial gravedad para la transmisión de valores en seguridad vial lo tenemos en el tema de la señalización. Quizá este asunto es algo en lo que no se ha reflexionado pese a su importancia. Muchas señales no se ven, en ocasiones están rotas, están mal colocadas, no son comprensibles, no son creíbles, no son inteligibles, etc. Esto se contradice luego con el hecho de pedir a los niños y jóvenes que las respeten.

Poniendo un ejemplo concreto, resulta curioso exigir que se respeten los pasos para peatones cuando algunas autoridades municipales los están pintando de rojo y blanco (o de otros colores) siendo que esto está clara y explícitamente prohibido por el Art. 168, C, del Reglamento General de Circulación.

Para finalizar una reflexión que de alguna manera ya se ha apuntado anteriormente y que muestra la complejidad de la seguridad vial. La prevención en el tráfico y los valores relativos a la seguridad en la movilidad, lamentablemente siempre va a tener grandes problemas. En concreto han de enfrentarse, al menos, con tres importantes dificultades, que demuestran la complejidad que tiene el sistema de tráfico:

En primer lugar, las personas y en definitiva las sociedades conducen como viven, de manera que muchos de los valores y conductas que aparecen en el tráfico no son mas que el reflejo de lo que sucede dentro del seno de una sociedad.

En segundo lugar hay que destacar el problema que ya reflejó con acierto Waller: la grave contradicción que existe entre los ciudadanos usuarios de vehículos con motor, que por una parte tienen como uno de sus principales valores la seguridad en la movilidad y a la vez no aceptan ni toleran ningún tipo de intervención que vaya en detrimento de su "supuesta libertad individual" en el uso y disfrute del vehículo con motor.

Y en tercer lugar, es importante siempre tener en cuenta que el sistema de tráfico está inexorablemente sujeto a valores aparentemente ajenos a la seguridad vial. Sería el caso de la velocidad como un valor vital, para el ritmo de vida de una sociedad frenética o la búsqueda de emociones, o la competitividad con los otros conductores o el exhibicionismo desmesurado y peligroso que queremos hacer con nuestras potentes máquinas.
