

La educación vial en la prevención de la accidentalidad

Maria Farners de Cruz
Institut Català de Seguretat Viària

Los accidentes de tráfico son uno de los principales problemas de la sociedad actual. La prevención basada en la intervención sobre la vida y el vehículo no supone necesariamente una mejora de la seguridad vial si no tiene en cuenta al usuario como parte integrante del sistema. Otra línea de intervención es la educación de las personas, especialmente a través de la familia, escuela, tiempo libre y autoescuela.

Palabras clave: educación vial, riesgo, eje transversal, autoescuela, programa preventivo.

Road accidents are among the most pressing problems of the world today. Prevention schemes based on road and vehicle control do not necessarily bring about improvements in road safety if the road user is not considered as an integral part of the system. The article proposes educational projects which involve the family, the school, free time activities, and the driving-school.

Key words: Road Safety Education, Risk, Transversal Axis, Driving-School, Prevention Programme.

Los accidentes de circulación se han convertido en uno de los principales problemas que afectan a nuestra sociedad. En Catalunya se producen cada año 20.000 accidentes de tráfico que ocasionan cerca de 30.000 víctimas. El número de muertos oscila entre 1.240 (año 1988) y 929 (año 1993). Se trata de unas cifras elevadas si se tienen en cuenta los datos de la población. A pesar de ello se constata una evolución positiva si se comparan las estadísticas de 1988 y 1993 (véase Tabla 1 y Tabla 2).

TABLA 1. ACCIDENTES DE TRÁFICO EN CATALUNYA (1988 y 1993)

	1988	1993
Muertos en accidente (*)	1.260	929
Víctimas en accidente (**)	45.579	28.350
Accidentes (**)	30.839	19.901

* Fuente: Departament de Sanitat i Seguretat Social de la Generalitat

** Fuente: Dirección General de Tráfico

TABLA 2. EVALUACIÓN DE LA POBLACIÓN, PARQUE AUTOMOVILÍSTICO Y NÚMERO DE CONDUCTORES EN CATALUNYA (1988 y 1993)

	1988	1993
Población (*)	6.010.418	6.084.777
Parque automovilístico (**)	2.706.758	3.310.105
Conductores (**)	2.381.656	2.739.768

* Fuente: Institut d'Estadística de Catalunya

** Fuente: Dirección General de Tráfico

Las causas

La mejora de la seguridad vial implica factores diversos. Es evidente la importancia de la mejora de las vías, de la nueva normativa, de las medidas policiales, de la renovación del parque automovilístico y de los avances en el sector de la automoción. No obstante, no se puede dejar de considerar al usuario. En un estudio elaborado por el TRRL *Transport and Road Research Laboratory* de Crowthorne (Reino Unido) se analizaba la incidencia de vía, vehículo y persona en los accidentes de tráfico a lo largo de los años 70 y 80. Cabe destacar que se consideraba a la persona como causante del accidente en el 73% de los casos, y en el 21% en combinación con los otros factores como se observa en los siguientes resultados:

Vehículo solo	3%
Vía sola	2%
Persona sola	73%
Vehículo-vía	1%
Vehículo-persona	2%
Vía-persona	18%
Vehículo-vía-persona	1%

Con el fin de predecir la accidentalidad y la mortalidad en un ámbito espacial y temporal definido, se han elaborado modelos que se basan en la comparación entre países y en la evolución de las cifras. Dichos modelos consideran variables como la población, el número de vehículos, la producción, la ocupación laboral y la movilidad.

A un nivel muy distinto se sitúan las teorías y los modelos del accidente individual y del comportamiento del usuario en el tráfico. A pesar del intento de tratar a la persona de forma global dichos modelos comportan una fragmentación, es decir, se centran en un conjunto de fenómenos y dentro de ellos se da más relevancia a unos elementos que a otros. La complejidad del comportamiento humano, incluso en situaciones tan concretas como la conducción, permite que cada teoría y modelo aporte una pieza más del rompecabezas. Del mismo modo, la prevención de los accidentes debe fundamentarse en una visión integral del fenómeno circulatorio.

Educación vial y prevención de accidentes

Los programas preventivos deben fundamentarse en un tratamiento global del fenómeno circulatorio. Cualquier intervención en el vehículo o en la infraestructura puede modificar la conducta del usuario. Ello se deduce del modelo de la homeostasis del riesgo de Wilde (1986, 1988), según el cual cada individuo asume un nivel de riesgo y ajusta su conducta a dicho nivel. Cualquier factor de seguridad que se introduzca ajeno al propio individuo comporta una conducta tendente a ajustar el riesgo percibido y el riesgo asumido. En consecuencia, una mejora en la infraestructura vial o un incremento de la seguridad activa o pasiva del vehículo puede comportar un cambio en la conducta del conductor (por ejemplo, circular a mayor velocidad). El modelo de Wilde estaría en consonancia con los programas preventivos basados en la educación del usuario, aspecto cada vez más tratado en los planes de seguridad vial.

Se habla mucho de la educación vial, y ello se podría considerar positivo. No obstante, es un concepto restrictivo si la intervención se limita a los centros escolares. La familia, el ocio, la escuela y la autoescuela tienen un papel importante en la formación de las personas y a ellos se encaminan actuaciones educativas.

Familia

Los padres son los primeros educadores de los niños. Les enseñan a andar y a circular junto a un adulto, a caminar con un ritmo regular, y a conocer y saber dar su propio nombre. Éstos son los contenidos que señala el Departament d'Ensenyament para niños menores de cuatro años, habiéndose elaborado programas para que los padres enseñen a los hijos a circular por la calle. La dificultad radica en que pocas familias son modelos deseables de

convivencia en situación de tráfico, respeto a la norma y autoprotección. El adulto olvida a menudo que la transmisión de conductas no sólo es deliberada, sino que las personas reproducen los comportamientos y las actitudes de sus modelos (Aprendizaje observacional).

En este contexto, durante el año 1994, en Catalunya se llevó a cabo una campaña divulgativa sobre la importancia de la familia en la seguridad vial, con especial incidencia en el ejemplo de los padres y en la elección y compra del primer vehículo.

Escuela

La educación vial es un eje transversal del currículum escolar, es decir, un conjunto de contenidos que hay que introducir en las diferentes áreas.

El Departament d'Ensenyament ha definido los contenidos, desde el jardín de infancia a la educación secundaria obligatoria. Su análisis hace evidente la importancia que tiene su integración en el sistema escolar. Como ejemplo, se citan algunos contenidos¹:

«Respetar las características y las capacidades de los compañeros».

«Tratar con cuidado todos los bienes públicos y privados cuando se circula por la ciudad».

«Habitarse a evitar ruidos exagerados cuando se circula por la escuela, por la calle o por lugares públicos».

«Demostrar interés por los principales problemas propios de la circulación».

«Cooperar es la consecución de intereses que beneficien a la comunidad en aspectos relativos a la circulación».

Para educación infantil y primaria se han elaborado unidades de programación que se pueden implantar en las aulas y a su vez constituir un ejemplo para la elaboración de unidades propias de cada centro. En el caso de la educación secundaria, se ha publicado un crédito interdisciplinar de ciencia-tecnología que supone la aplicación y consolidación de algunos conocimientos adquiridos en el currículum escolar y la introducción de contenidos nuevos.

La implantación de la educación vial en las escuelas es imprescindible para la formación de los usuarios. No obstante, se trata de un proceso lento, que tiene como mayor dificultad la amplitud de la demanda formativa que se exige a la escuela y la novedad de la materia para los docentes.

En este sentido, es imprescindible la elaboración de propuestas de actividades, la distribución de material y la formación y asesoramiento del profesorado.

Tiempo libre

Familia y escuela integran a la mayoría de niños y jóvenes. No obstante,

(1) L'Educació Viària. Eixos transversals 1. Departament d'Ensenyament i Institut Català de Seguretat Viària.

el tiempo libre organizado constituye una posible línea de trabajo en la que profundizar. Las múltiples agrupaciones infantiles y juveniles permiten la introducción de la educación vial fuera del ámbito escolar con objetivos similares.

En este sentido, se hace necesaria la elaboración de material adecuado y ampliar la formación de monitores de modo que se incluya la seguridad vial en su currículum formativo.

Autoescuela

La autoescuela es el centro específicamente diseñado para la formación de conductores. El profesor o el grupo de profesores de una misma autoescuela tendrían más libertad para diseñar sus programaciones si no fuera por el control externo que se aplica (el examen de conducir) que limita el proceso de enseñanza-aprendizaje. El aspirante al permiso, en general, asiste a la autoescuela con la finalidad de aprobar un examen con dos vertientes: los conocimientos teóricos y el desarrollo práctico.

Es evidente que el examen omite la valoración de las actitudes de los aspirantes respecto a la seguridad vial, aunque no su conocimiento. A pesar de ello, la posibilidad de introducir cambios en la conducta del usuario cubre una perspectiva distinta en la formación de conductores. En este sentido, la mejora de la seguridad vial debe basarse en el apoyo a los profesionales a través de materiales, asesoramiento y formación.

La intervención del psicólogo

La intervención del psicólogo en programas de seguridad vial debe iniciarse con la investigación del comportamiento del usuario de la vía pública. Diversas universidades e institutos profundizan en la conducta humana y plantean modelos que permiten diseñar programas preventivos. Dichos programas de intervención deben tener en cuenta a la persona, incluso si se trata de actuaciones sobre la vía o el vehículo. En lo relativo al usuario (sea peatón, pasajero o conductor) el psicólogo debe participar en los programas formativos que se puedan desarrollar en ámbitos diversos.

El nuevo campo de intervención del psicólogo que supone la seguridad vial es un terreno que se debe desarrollar. Es responsabilidad de la profesión plantear propuestas viables a las administraciones, en defensa de la seguridad vial y de la nueva posición del psicólogo.

REFERENCIAS

- Comisión Nacional de la Seguridad de la Circulación Vial. *Plan Nacional de Seguridad Vial para el año 1990*. Ministerio del Interior. Dirección General de Tráfico.
- Comisión Nacional de la Seguridad de la Circulación Vial. *Plan Nacional de Seguridad Vial para el año 1991*. Ministerio del Interior. Dirección General de Tráfico.

- Comisión Nacional de la Seguridad de la Circulación Vial. *Plan Nacional de Seguridad Vial para el año 1994*. Ministerio del Interior. Dirección General de Tráfico.
- Corominas J. et al. (1994). *Ciència sobre rodes "Crèdits Secundària Obligatòria (Ciències experimentals i tecnologia)"*. Servei de Difusió i Publicacions del Departament d'Ensenyament de la Generalitat de Catalunya.
- Generalitat de Catalunya. (1990) Departament de Governació. Gerència de Seguretat Vial. *Pla Català de Seguretat Viària per al 1990*. Gerència de Seguretat Vial del Departament de Governació.
- Generalitat de Catalunya. (1991) Departament de Governació. Gerència de Seguretat Vial. *Pla Català de Seguretat Viària per al 1991*. Gerència de Seguretat Vial del Departament de Governació.
- Generalitat de Catalunya. (1992) Institut Català de Seguretat Viària. *Pla Català de Seguretat Viària per al 1992*. Institut Català de Seguretat Viària.
- Generalitat de Catalunya. (1992) Departament d'Ensenyament i Institut Català de Seguretat Viària. *L'Educació viària, "Eixos transversals" núm. 1*.
- Generalitat de Catalunya. (1992) Institut Català de Seguretat Viària. *El llibre blanc de la seguretat viària*. Institut Català de Seguretat Viària de la Generalitat de Catalunya.
- Generalitat de Catalunya. (1993) Institut Català de Seguretat Viària. *Pla Català de Seguretat Viària per al 1993*. Institut Català de Seguretat Viària.
- Generalitat de Catalunya. (1993) Departament d'Ensenyament i Institut Català de Seguretat Viària. *L'educació viària, "Orientacions per al desplegament del currículum. Educació Infantil i Primària"*, Servei de Difusió i Publicacions del Departament d'Ensenyament de la Generalitat de Catalunya.
- Generalitat de Catalunya. (1994) Institut Català de Seguretat Viària. *Pla Català de Seguretat Viària per al 1994*. Institut Català de Seguretat Viària.
- Generalitat de Catalunya. (1994) Institut Català de Seguretat Viària. "Accidentalitat i mortalitat de trànsit a Catalunya l'any 1993", *Butlletins informatius de seguretat viària 19*.
- Generalitat de Catalunya. (1994) Institut Català de Seguretat Viària. "Evolució de la sinistralitat viària en el decenni 1983-1993", *Butlletins informatius de seguretat viària 20*.
- Generalitat de Catalunya. (1995) Institut Català de Seguretat Viària. *Pla Català de Seguretat Viària per al 1995*. Institut Català de Seguretat Viària. 1995.
- Generalitat de Catalunya. (1995) Institut Català de Seguretat Viària. "Els febles en el trànsit. Ciclistes, patinadors i vianants. Constitució d'una ponència parlamentària al Congrés", *Butlletins informatius de seguretat viària, 21*.
- Wilde, G. (1986). Beyond the concept of risk homeostasis: suggestions for research and applications towards the prevention of accidents and lifestyle-related disease, *Accident Analysis and Prevention, 18*. 377-401.
- Wilde, G. (1988). Risk homeostasis theory traffic accidents: propositions, deductions and discussion of dissension in recent reactions. *Ergonomics, 31*(4), 441-468.