

La divulgación en el tráfico

TODO intento educacional sobre problemas de bien común, dirigido a un grupo social amplio y heterogéneo, ha de ser realizado necesariamente de forma masiva y canalizado por las más diversas vías de penetración. En cualquier momento deben gravitar sobre el educador las diferencias naturales del posible beneficiario en cuanto a edad, sexo y formación. Las variantes, tanto directas como indirectas, que han de tenerse en cuenta si se pretenden resultados eficaces de honda consistencia son: sentido de la cordialidad en las Relaciones Públicas; preocupación social en las Relaciones Humanas; mantenimiento de una Información veraz, completa y continua; Divulgación exhaustiva y utilización de sistemas pedagógicos idóneos.

Por razones de espacio, me ceñiré casi en exclusividad a la divulgación educativa. Tengamos en cuenta que Educación y Divulgación son conceptos estrechamente unidos; no existe divulgación, salvo la informativa, que pueda realizarse sin un meditado criterio didáctico, pues toda función divulgadora que no acarree resultados educacionales es una divulgación inoperante, estéril. En consecuencia, trataré ambos temas conjuntamente estudiándolos, tan sólo, desde un punto de vista puramente teórico. Es decir, sin descender a una exposición detallada de realizaciones prácticas, aunque en algún momento trasluzcan su presencia en algunas de las ideas que ellas mismas hicieron nacer.

Uno de los fenómenos característicos de la vida actual, es la circulación. El tráfico aumenta día a día en proporciones gigantescas, creando en torno suyo múltiples problemas que preocupan seriamente a los organismos y entidades encargados de regularlo, especialmente en los países más civilizados, pues el tráfico es resultado de la civilización y sus índices corren paralelos al avance técnico y a los niveles de vida más altos. Este tema preocupa también, o debería preocupar, en mayor medida si cabe, a los propios usuarios, ya que todos, de una manera o de otra, estamos implicados en él. Los problemas que el tráfico plantea van adquiriendo proporciones universales y es difícil escapar a su influjo, incluso en aquellos lugares que hasta ahora permanecían alejados de su acción perturbadora.

Exigencias ineludibles en el mundo moderno obligan a trazar nuevas vías de comunicación. Intereses de todo orden empujan a los pueblos a romper las difíciles soledades en que vivían. La aldea remota necesita enlazar con el pueblo inmediato. Este pueblo, a su vez, con el Municipio más importante de la comarca. Y ésta, para sobrevivir, con los centros industriales o agrícolas, productores o consumidores. Así, la red vial crece, se extiende, se ramifica en mil pequeñas venas complementarias, comunicándose dentro de un esquema arterial por el que los pueblos envían lo que otros han de consumir y reciben lo que precisan. De esta forma, los países se van convirtiendo en gigantescos sistemas de vasos comunicantes. Estos sistemas necesitan funcionar con regularidad, con orden y con fluidez. Deben poseer la misma movilidad que tienen los teoremas fluviales. En éstos, los manantiales forman arroyos; y los arroyos desembocan en algún río, que, a su vez, va a engrosar el caudal de otro mayor. Todos cumplen minuciosamente su destino, y, de forma proporcional al volumen de cada uno, sus entorpecimientos repercuten en la corriente posterior. Pensemos en el río que recibe un caudal de agua superior a su capacidad canalizadora; ni puede detener su corriente, ni puede trasvasar su líquido tráfico hacia otros ríos. Con lógica cósmica hace lo único que le es dado hacer: derramar el exceso sobre los campos o sobre las ciudades por donde pasa. He aquí —y perdónese el simplismo de la metáfora— dos de los numerosos problemas creados con frecuencia por la circulación actual. Las calzadas y carreteras

poseen en determinados lugares una densidad de tráfico superior al que pueden ordenadamente soportar. Las soluciones que se suelen adoptar no son siempre eficaces. Normalmente se trasvasa el tráfico sobrante a vías complementarias o auxiliares, en consecuencia, indirectas. Es cierto que de dicha forma se logra disminuir su densidad pero automáticamente se aumenta el recorrido, encareciendo el costo, al crecer simultáneamente el tiempo-trabajo y el tiempo-consumo.

He apuntado una de las motivaciones del aumento del tráfico: la necesaria comunicación entre los centros de producción y los de consumo. Otra es el propio trabajo: los desplazamientos de las personas que, por razones profesionales, deben trasladarse frecuentemente de un lugar a otro. Y existe una tercera, que también se debe a principios económicos (el turismo, en su raíz más profunda, es consecuencia inmediata de un crecimiento del nivel de vida, aunque la fuerza que lo pone en marcha sea anímica): la necesidad psíquica de viajar, de cambiar de paisaje e incluso de costumbres; el afán de conocimientos o la simple curiosidad por saber cómo son las tierras que no habitamos, los hombres que viven lejos de nosotros.

En esta somera panorámica hemos visto una situación en la que no está incluida la peligrosidad para el ser humano; pero ahora, después de esa visión general del tráfico en sí, debemos buscar el problema más grave que plantea. Para hallarlo, es preciso llegar hasta el elemento primordial del complejo circulatorio: el hombre y sus posibles riesgos.

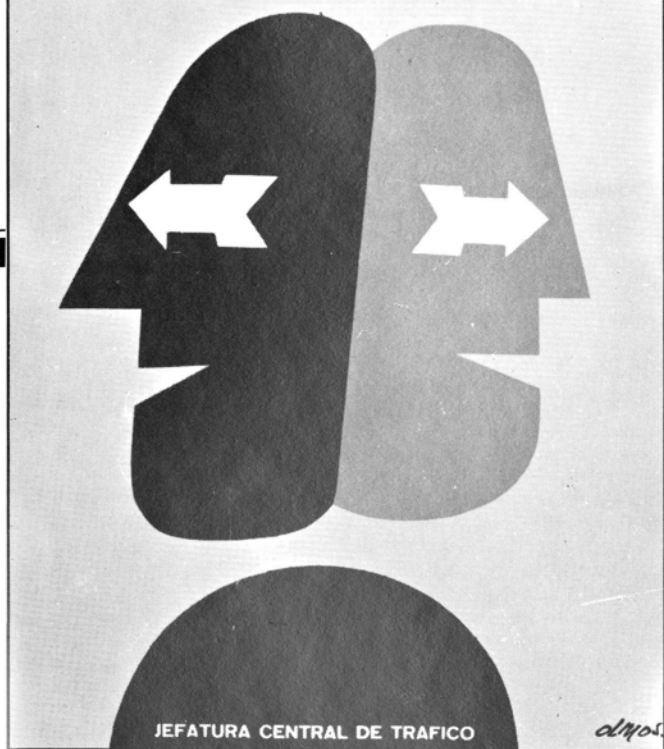
Los vehículos ruedan por calzadas y carreteras, por los mismos caminos que, forzosamente, tienen también que transitar las personas. Elementales leyes físicas impiden que, en el mismo momento, puedan ambos ocupar idéntico lugar, salvo, naturalmente, que el hombre viaje a bordo del vehículo o que, a pesar suyo, se halle bajo sus ruedas.

Esta confluencia de vehículos y personas obliga, como medida inmediata, a regular y ordenar los flujos mecánico y humano, imponiéndoles restricciones de tiempo, espacio y movimiento. Llegados aquí hemos de adjetivar de nuevo al tráfico, ya que no solamente puede ser lento, denso y costoso, sino también, y esencialmente, heterogéneo; en él, por fuerza, intervienen elementos de distinta naturaleza. Retrocediendo en su proceso formativo, vemos que en la circulación se conjugan estos tres factores: carretera, vehículo y hombre; y, asimilando este último, observamos que su presencia impone nuevas restricciones al torrente circulatorio: limitación de velocidad y detenciones periódicas controladas.

Ello exige, a su vez, la existencia de agentes especializados o medios técnicos que regulen las corrientes de tráfico, tanto mecánica como humana. Consecuencia de todo ello es un nuevo encarecimiento que indirectamente sufraga el ciudadano, ya que los sistemas reguladores o los agentes especializados están incluidos en los presupuestos del Estado o de los Municipios.

Considerando exclusivamente la condición mecánica del vehículo, también surgen nuevos problemas. Su velocidad significa espacio recorrido por segundo y espacio necesario para su detención ante cualquier obstáculo imprevisto; no debiéndose olvidar aquellas eventualidades producidas por averías técnicas que alteran sensiblemente la marcha del vehículo o impiden su detención. Conclusión evidente es que el tráfico de vehículos, atendida en exclusividad la naturaleza de éstos, constituye, ya en sí, un posible peligro para las personas, tanto viajeras como viandantes. Estos peligros potenciales obligan a promover medidas especiales de seguridad, en diversos terrenos: en el técnico, exigiendo un mínimo de condiciones de seguridad al vehículo; en el económico, seguros sobre personas o cosas; en el sanitario, organización de equipos espe-

PRIMERO MIRAR... DESPUES CRUZAR



En toda campaña formativa es necesario intentar el desarrollo simultáneo del sentido circulatorio y de la ética vial.

ponsables, comprobaríamos que el riesgo se mantendría también en la ciudad utópica.

A propósito de este tipo de conductor, el académico y gran novelista francés Georges Duhamel ha escrito certeramente: «Ese hombre a quien sus más indulgentes amigos tienen por tonto, a quien nadie confiaría el más pequeño asunto importante; ese hombre que es incapaz de llevar su maleta, que no es sensato ni habilidoso y al que apenas se le escucha cuando habla; que no tiene sentido moral, ni auténtico valor, ni autoridad, ni preparación alguna..., ese hombre, sin embargo, sube en su automóvil. Ese hombre, que no se atrevería a imponer su autoridad a un caballo, sabe que puede pedir lo que quiera a un mecanismo. Conoce las reglas, son sencillas, pues no en vano un constructor dijo un día: hemos hecho todos los esfuerzos inimaginables por poner este asombroso mecanismo en las manos del primero que llega».

Confieso que no soy escéptico ni pesimista, pero el fragmento de Duhamel que acabo de citar me parece de una realidad incontrovertible. Este tipo de conductor, desgraciadamente, existe. Y es difícil de desterrar, ya que ese hombre tiene lógicamente acceso al permiso de conducción, pues los exámenes que se exigen para obtenerlo, los aprobará sin dificultad. Ya sólo queda esperar a que delinca. Entonces, sí; entonces se podrán tomar providencias contra él. Pero para ese entonces sus víctimas no tendrán ya opción a una vida nueva.

Hemos hablado de la ciudad utópica. Ahora salgamos de ella y adentrémonos en la ciudad real. El peatón circula normalmente por las aceras, pero, en determinadas ocasiones, se ve obligado a cruzar la calzada. El hecho parece muy simple. El hombre, que lleva una marcha aproximada de cinco kilómetros por hora, ha de cruzar un espacio no superior a 20 ó 30 metros. Por ese espacio circulan vehículos a unos 40 kilómetros/hora. En un momento determinado, un agente municipal o un sistema de señales luminosas le indican lo que debe hacer: deténgase, prepárese a cruzar, hágalo ya. Los vehículos se paran y el ciudadano cruza, a cinco kilómetros por hora, esos veinte o treinta metros que le separan de la otra acera. El tema, hasta aquí, parece un cuentecillo para niños; sin embargo, a veces, la realidad es muy diferente y el cuento se convierte en tragedia. Una verdadera tragedia en la que la voz del coro la forman los lamentos posteriores de los familiares de la víctima. Y hemos puesto un caso de excepción: accidente ocurrido en un lugar donde el tráfico está perfectamente regulado, pero en el cual, por alguna de las razones antes expuestas, el vehículo no paró ante la luz roja o ante la señal prohibitiva del agente. Naturalmente, el tráfico necesita ser ordenado y ese orden precisa expresarse, corporeizarse, con disposiciones, normas y leyes. Estas imposiciones legales exigen ser respetadas; para que esta obediencia se haga posible, es condición indispensable que la ley sea conocida por todos; y, para que este conocimiento sea completo, es imperativa de difusión. Conocimiento y respeto, he ahí los dos términos de la ecuación. Conocimiento inteligente, respeto consciente; resultado, actuación eficaz. ¿Pero de qué medios nos valdremos para hacer conocer la Ley, no sólo en su letra, sino en el ardiente espíritu que la anima? No debemos ampararnos en el cómodo escudo de que «la ignorancia de la Ley no exime su cumplimiento» y dejar que el infractor se enfrente con la sanción que le corresponda. No, no debemos actuar así, pues en esa posible infracción estamos implicados todos, y cualquier inocente puede ser la víctima. Por ello, la acción estatal que se está llevando a cabo en estas materias es más preventiva que represiva, y en esa prevención, como elemento sustancial de ella, está incluida la acción educadora ejercida sobre el ciudadano. De ahí que la Jefatura

ciales de socorro en carretera, clínicas de urgencia y servicios médicos; y, por último, en el legislativo, la promulgación de leyes que regulen los derechos y deberes de cada usuario.

El hecho de que el tráfico circulatorio sea sustancialmente peligroso exige que, por todos los medios, prevengamos sus peligros.

Con ello, nos metemos de lleno en el problema más grave e importante de la circulación, pues todos los restantes, en cierto modo, están subordinados a él. Sobre la peligrosidad del tráfico y para evidenciar su sangrienta realidad, citaremos, a modo de ejemplo, el balance que arrojan las estadísticas norteamericanas. Según ellas, los accidentes de circulación en aquel país han costado más víctimas que las producidas en su ejército por todas las guerras en las que ha intervenido la poderosa nación americana, a partir de la de Secesión, incluidas, naturalmente, las del 14 y la última mundial. Ante este hecho monstruoso tal vez fuera lícita preguntarse si no sería preferible organizar de vez en cuando una guerra para llevar a los frentes de batalla, con menos riesgo, a esa muchedumbre destinada a morir inútilmente en calzadas y carreteras. Bien, pero ¿qué es lo que hace que el tráfico sea peligroso?, y ¿cómo podemos evitar que sea así? Su peligro reside, en primer lugar, en la naturaleza misma de vehículo, como antes hemos dicho. En segundo lugar —también lo hemos apuntado ya—, en el hecho de que el hombre y el automóvil tienen forzosamente que convivir en un medio reducido y sin condiciones de absoluta independencia el uno del otro.

Si nuestras calzadas y carreteras estuviesen construidas de manera que fuese imposible la confluencia de ambos usuarios, tampoco habríamos terminado radicalmente con los accidentes. Trasplantémonos durante unos momentos al reino de lo utópico e imaginemos una ciudad en la que todas las calzadas fuesen subterráneas o en trinchera, con sus aceras a varios metros por encima de ese nivel y con pasos elevados para peatones. Pensemos en una ciudad ideal en la que el tráfico mecánico estuviese totalmente separado del tráfico humano. En ella quedaría borrado un renglón importante de esta suma negra: las víctimas por atropello. Pero no podríamos suprimir los choques entre vehículos o los accidentes de éstos, ya que el más experto conductor no puede impedir la rotura de los frenos, ni el reventón de los neumáticos, ni la avería en la dirección. Si a estas causas añadiésemos —porque tenemos obligación de tocar también este tema— los conductores irres-

Central de Tráfico, desde su creación, se haya echado sobre sus espaldas la ingente tarea de instruir y educar a todos los usuarios de la vía pública. En este punto es tan honda su preocupación que, desde la misma línea de partida, se constituyó una Sección, denominada precisamente de Divulgación, que estudia, planifica y realiza todas las acciones —en cualquiera de sus vertientes— que puedan redundar en una mejora de la convivencia vial. Esta Sección constituye uno de los servicios «line», esto es de los servicios orgánicos o medulares de la Jefatura; por lo tanto, nada tiene que ver con las oficinas de prensa o de propaganda existentes en otros Organismos, cuya misión se limita a dar testimonio público de sus respectivas realizaciones, y que, por su contextura, constituyen simples órganos «staff». Esta labor educativa es muy compleja, ya que no basta con proporcionar los medios para adquirir conocimiento sobre la materia; es necesario que esas enseñanzas actúen de forma vital formando un estado permanente de conciencia. Es decir, condicionando la conducta del individuo en una determinada dirección. Esta andadura cristalizará inexorablemente en una completa educación vial.

La justificación de estos medios preventivos es obvia, ya que, si toda enseñanza proporciona el conocimiento de algo que se desconoce o que se conoce imperfectamente, necesita, como condición básica, ser asimilada por el individuo receptor con un asentimiento pleno de su razón. Si ello no se logra, será tan estéril como el conocimiento de la Ley para quien desea hacer el mal. Es preciso, pues, no sólo informar sino formar; no sólo instruir sino educar. Para que de una forma consciente se respete la Ley, el individuo debe estar imbuido de la idea de que esa Ley es razonable y que no tiene otro sentido que el de protegerle como parte integrante de la comunidad: es decir, es preciso justificar la Ley de formulación más o menos abstracta con el concreto y asequible concepto de bien común. Claro que el Estado cuenta, por otra parte, con una vía indirecta para hacer conocer la Ley; puede coaccionar para que ésta sea cumplida. La vía represiva utiliza la sanción —administrativa o penal— como medio para alcanzar sus fines. Esta fórmula me parece tan imperfecta como inevitable. Con ella, a través de una actitud negativa del individuo —temor a la sanción—, se consigue sólo en proporción limitada alcanzar los fines propuestos, sin lograr la formación de esa conciencia vial que sólo puede nacer de la reflexión y el asentimiento. El individuo reacciona ante este sistema, adoptando una postura psicológica de escapismo, de huida; y cumplirá las leyes mientras se sepa vigilado, dejando de cumplirlas si carece de ese temor, ya que vive falto del sentido de la responsabilidad, de ese instinto de sociabilidad que es imprescindible en la vida de relación. Por otra parte, una acción exclusivamente represiva obligaría al Estado a una multiplicación gigantesca de los medios vigilantes. ¿Y qué Estado se encuentra hoy en condiciones de extender hasta esos límites su autoridad? Ni siquiera la nación de economía más vigorosa podría soportar tal carga.

El hombre moderno es optimista por antonomasia. Al conductor y al peatón no les basta conocer los riesgos de accidente mortal a que están expuestos, aunque esa convicción, por sí sola, debería hacerles más prudentes y respetuosos con la Ley. El hombre que es capaz de creer que en cualquier momento puede acertar a quiniela y hacerse millonario, no piensa, sin embargo, que en cualquier otro momento pueda morir en un accidente de tráfico. Necesitamos, pues, encontrar los medios persuasivos que le hagan despertar de esa modorra inconsciente en que se encuentra. Es preciso estimular la razón, la inteligencia, la solidaridad, el instinto de conservación, el espíritu de convivencia humana, la responsabilidad de los actos propios. Para lograrlo precisamos renovar totalmente los sistemas y las temáticas empleadas hasta hace poco tiempo. Es preciso cantar a la vida y hacer ver al usuario que esa vida puede estar comprometida por una imprudencia suya; hablarle de sus hijos; hacerle pensar que los hijos de otros hombres pueden sucumbir bajo su automóvil. Hemos de convencerle de que la muerte, con el tremendo respeto que su significado nos produce, puede ser estéril e incluso tonta; y, por último, hemos de inculcar en todos una

nueva cortesía, la cortesía vial, e incluirla en las tradicionales formas sociales, junto a la urbanidad o cortesía ciudadana. La labor es atrayente y difícil, y comprende diversidad de vertientes, todas incitantes y comprometedoras para el educador. Hay que enseñar al individuo aquellos principios y normas que tiene la obligación de obedecer. Hay que hacerle comprender por qué debe obedecerlas y, por último, debemos habituarle a obedecer en materia vial. Inmediatamente después de este postulado, nos encontramos con la abierta rosa de los matices. Los hombres poseen diferente capacidad intelectual, asimilativa y cultural. Por lo tanto, es preciso preparar sistemas pedagógicos que sirvan a un mayor número de usuarios; al mismo tiempo, hay que tener presente que los hombres poseen una cierta individualización desde el punto de vista vial.

Atendiendo a este último criterio, vemos que frente a la masa de peatones se encuentra la de conductores. Estos, a su vez, se hallan divididos por el tipo de vehículo que conducen: automóvil, camión, bicicleta, motocicleta, etc. Por lo tanto, es también necesario individualizar la enseñanza. Esta individualización se fragmenta aún más, si pensamos que cada especialización del usuario comporta diferenciaciones notables de acuerdo con el medio ambiente. No es lo mismo ser peatón en un pequeño núcleo provinciano que serlo en una gran ciudad; conducir un automóvil en carretera, que conducirlo en itinerarios urbanos. Todo esto obliga a una matización sistemática de la enseñanza, en la que debemos tener en cuenta, también, las diferencias psicológicas de los usuarios.

Atendiendo a cuento hemos expuesto, la educación vial, inicialmente debe ser dirigida a cinco grandes grupos humanos: el peatón; el conductor de cualquier clase de vehículos; el futuro conductor, o sea, el que está cursando las enseñanzas para obtener el título; los niños y, por último, el individuo cuya autoridad se refleja sobre otras personas: padre, maestro, monitor. Atendiendo a estos cinco aspectos del individuo, la acción instructora e informativa deberá utilizar los medios adecuados a cada uno de ellos. Pongamos algunos ejemplos. En los niños, debe procurarse hacerlos participar de manera directa en los problemas del tráfico, interesándoles vitalmente en ellos, mediante juegos, ejercicios de práctica real, creación de guías infantiles, etcétera, encomendándoles incluso, en las horas más apropiadas, la vigilancia del cruce de escolares en los lugares inmediatos a su escuela. La contextura anímica del niño exige que estas enseñanzas le interesen de forma viva, no como una asignatura más que debe aprender. Recordemos que el niño, en última instancia, es un aprendiz de hombre y que, por lo tanto, todo lo que signifique una concesión de atributos superiores le enorgullece y estimula su sentido de la responsabilidad. Por otro lado, no se deberá orientar exclusivamente su atención hacia los riesgos de la circulación, pues desconoce la dimensión dramática del peligro.

En los adultos, habrá que hacer previamente un planteamiento general del problema, proporcionándoles un basamento en el que descansen los posteriores conocimientos. Estos conocimientos son de tres clases: técnicos, sociales y morales. Al primer tipo pertenecen el tráfico y su ordenación; un estudio de la circulación general, señalización, problemas existentes, soluciones encontradas, etcétera. Al segundo, el hombre como ente social, sus deberes hacia la comunidad, cortesía vial, etcétera. Y por último, en el aspecto moral, el estudio del hombre como ser responsable de sus actos.

El programa esbozado puede proyectarse por distintos ámbitos: el escolar, el académico e incluso el universitario. También puede realizarse a través de los instrumentos informativos actuales: prensa, radio, televisión, cine; o utilizando la amplia gama de recursos publicitarios: cartelería, ediciones de folletos, pasquines, publicaciones especiales, actos públicos, etcétera. Y, ahora que estamos sobre el terreno de las realizaciones, conviene aclarar qué camino de penetración divulgadora puede ser el más eficaz.

En líneas generales, los métodos más utilizados son los que los expertos franceses llaman de «l'avantage» y de «choc», es decir, de ventajas y de impacto. Ambos obedecen a posiciones psicológicas opuestas. En el primero, la propaganda debe resaltar los aspectos beneficiosos de aquello que se enseña.

Al usuario se le harán ver las ventajas, los beneficios que le reporta una circulación prudente y ordenada; esta divulgación debe tener un tono amable. En la segunda, la de impacto, o de choque, se pretende atraer la atención del usuario presentándole los riesgos, las amenazas, los peligros a que se expone si no cumple el articulado del Código; este método utiliza el temor al peligro como reactivo psicológico. Como se puede observar, ambas orientaciones se corresponden como la cara y la cruz de la medalla. Por un lado lo positivo, por otro, lo negativo; la luz y la sombra. ¿Cuál de los dos métodos es preferible? Yo creo que, en rigor, ninguno de los dos excluye al otro. Considero que son complementarios y que ambos pueden ser eficaces, bien dosificados y aplicados oportunamente. Sin embargo, es preciso reconocer que el primero tiene una intención psicológica más profunda, ya que estimula la tendencia egoísta que anida en el subconsciente del individuo, y, en cambio, en el segundo, la efectividad queda mermada por la confianza en sí mismo, consustancial con el ser humano.

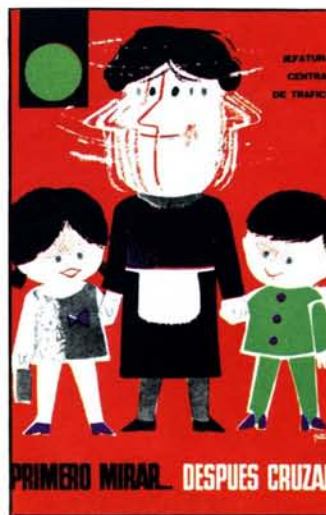
En cuanto a duración, las campañas pueden ser a «corto» o «largo» plazo, y la intensidad de los medios de apoyo, variable. En algunos casos parece preferible aplicar el llamado «principio acumulativo», que consiste en mantener una densidad mayor en un período determinado mediante una campaña de tipo exhaustivo.

Con respecto a la intención de la campaña, los temas elegidos pueden ser de valores «permanentes» (aquellos que comportan normas de carácter general: la prudencia, el respeto a las señales, la ordenada circulación de peatones, etc.); de valores «transitorios», o sea, aquellos temas que adquieren relieve en un momento determinado: por ejemplo, la circulación de bicicletas y de motocicletas en una zona durante un período corto, o el aumento de la circulación en ciertas carreteras durante la temporada veraniega. En estos casos, se deben efectuar campañas «anticipadas», dispuestas con la intensidad necesaria, para preparar a la población de una zona prefijada hacia problemas muy concretos con los que se ha de enfrentar próximamente. Estas campañas deben ser seguidas después con otras que podríamos llamar de «mantenimiento».

Otro punto muy interesante en las campañas preventivas de accidentes es saber si es preferible desarrollar en el usuario un «sentido vial» o, por el contrario, fomentar en él una «ética circulatoria», dando por supuesto que esta ética fuese el fundamento del «sentido vial». Esta cuestión ha sido debatida ampliamente en varias reuniones internacionales. En torno a ella, existe una muy acusada diversidad de opiniones. En el Congreso celebrado en Niza en septiembre de 1960, el profesor Gerhard Munsch, jefe del laboratorio de psicología médica de Munich, enfocó el problema con una claridad verdaderamente ejemplar. El profesor Munsch dijo, entre otras cosas: «¿Debemos lamentar la falta de una ética vial?...»

Los que son responsables de la propaganda sobre la seguridad vial suponen, injustificadamente, que los peligros y los accidentes de circulación obedecen, en primer lugar, a la carencia de una ética vial en el individuo; es decir, que son consecuencia de las tendencias primarias inferiores de su carácter (egoísmo exagerado, falta de consideración hacia los demás, negligencia, ausencia del sentido de responsabilidad, etcétera). Por otra parte, sin embargo, numerosos análisis de accidentes demuestran que la verdadera razón de los errores de comportamiento se hallan frecuentemente en el hecho de que no está suficientemente desarrollado el «sentido vial». Se ha podido comprobar, en numerosos casos de accidentes graves, que los protagonistas no habían aprendido a observar y juzgar correctamente la circulación; que no tenían más que un ligero conocimiento de las peculiaridades de los demás usuarios, y que ignoraban la naturaleza peligrosa de ciertos elementos inmediatos (estado de la carretera, condiciones meteorológicas, etc.) y, por tanto, no se encontraban en situación de prever con suficiente exactitud lo que podría ocurrir; carecían de un sentido adecuado de la circulación y no podían entenderla, en forma parecida a esas personas que no pueden comprender la música porque su sentido musical no está suficientemente desarrollado. Por otra parte, las investigaciones efectuadas entre conductores con varios años sin ningún accidente, han revelado que poseían un sentido vial muy desarrollado sin ser, al mismo tiempo, moralmente excepcionales.

Estos resultados permiten definir la relación existente entre ética vial y sentido circulatorio de la siguiente manera: sen-



tido circulatorio es la base esencial de la ética vial y, en gran parte, se confunde a veces con ella, mientras que la ética vial es una especie de coronamiento moral o dignificación de un sentido circulatorio ya desarrollado; jamás podrá reemplazar a la ausencia del sentido circulatorio y no puede influir en su desarrollo más que de forma aleatoria. Por lo tanto, en toda campaña formativa es necesario intentar el desarrollo simultáneo del sentido circulatorio y de la ética vial.

Estábamos hablando de los medios informativos a utilizar. Pues bien, glosando al profesor Munsch, añadiremos que, para formar el «sentido circulatorio» del individuo, habrá que dirigirse directamente a su inteligencia, estimulando en él la reflexión; mientras que, si tratamos de desarrollar su «ética vial», el camino que debemos emprender es el motivo, el que llega directamente a la conciencia.

Es posible que a estas alturas el lector haya llegado a la conclusión de que en lo expuesto hay una excesiva problemática, una abundante carga de interrogantes que a la hora de actuar pueden llegar a frenar la acción convirtiendo en inciertos los resultados. Por ello, considero que ante los ingentes problemas que el tráfico plantea, es más práctico actuar que teorizar, sin entrañar, naturalmente, con esta actitud, ningún desprecio hacia la función pensante. La experiencia que se apoya en métodos analíticos, es altamente necesaria; pero mientras los gabinetes de estudio, los congresos, las reuniones de expertos, los grupos de trabajo de la especialidad extraen fórmulas válidas, la administración tiene que actuar aunque, a veces, la bondad de los métodos utilizados sólo pueda ser comprobada a posteriori.



no seas impaciente... hombre

JEFATURA CENTRAL DE TRAFICO

Perbey

la divulgación en el tráfico



En España concretamente, en este terreno, se ha tenido que improvisar mucho. Apenas existía una política sobre los problemas circulatorios, y los esfuerzos personales, magníficos en su localismo, carecían de valor en un plano más amplio. No se contaba, como ahora, con un organismo rector y coordinador —la Jefatura Central de Tráfico— que ha dado unidad a los trabajos individuales, a las vocaciones solitarias, proyectando un plan riguroso y eficaz de divulgación, desarrollado a escala nacional. No se contaba tampoco con la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, que, con su espíritu de servicio, su cortesía y la eficacia de su actuación —transformando, en pocos años, la «jungla de la carretera» en un lugar donde la ley y el orden son observados o, al menos, se hacen valer—, ha sabido ganarse el aprecio y el respeto del país. Y si ha sabido ganárselos incluso en el ejercicio de su fun-

ción de vigilancia y control, con mucha más facilidad ha conseguido de simpatía del usuario su magnífica labor de auxilio en todos los órdenes.

Por todo ello, al exponer una teoría de la divulgación vial, es preciso hacer referencia cumplida al excepcional papel del agente de tráfico, del guardia en este caso, dentro del cuadro de medios aptos para hacer efectiva la educación del usuario de las vías públicas.

En este orden de ideas es preciso aludir, en primer término, a las posibilidades formativas de la actuación del guardia en el mismo momento y por el mismo hecho de denunciar una infracción. No cabe duda de que, para el infractor, la sanción cobra el carácter de la lección educativa de contundente eficacia. Y sólo precisa, para no perder esa cualidad, que la denuncia respectiva haya sido discernida con justicia y cortesía.



Es necesario la concurrencia de ambos requisitos. Porque, con que faltara uno solo de ellos, toda la eficacia psicológica del castigo se vendría abajo, al producirse en el usuario una justificada reacción de signo adverso.

Por ello, la denuncia de la infracción exige muy altas cualidades en el encargado de llevarla a cabo. En primer lugar, un gran sentido de la responsabilidad, ya que la actitud que se adopte, aparte su valoración intrínseca, compromete, sin duda, en un sentido u otro, al prestigio del Cuerpo entero. Ello no es justo, pero el instinto de generalización, tan común en el sentir de la gente, se agudiza de un modo especialísimo tratándose de uniformes militares. En segundo término, el difícil arte del dominio de sí mismo. Dificultad que se acrecienta en este caso por el mismo hecho del carácter de la profesión, de ejercicio difícil, peligroso e ingrato en tantas ocasiones; propicio por ello mismo al nacimiento de estados de ánimo incontrolables. Es necesario, por ello, que el agente de tráfico sea dotado en su formación de mecanismos psicológicos de defensa que, no sólo le permitan evadirse de este tipo de estado de ánimo, sino transformar todo el potencial psíquico adverso en actitud positiva: comprensión y sentido de la amistad. El agente ha de saber, valga la frase, «hacerse perdonar la denuncia».

Pero si todo ello puede y debe llegar a alcanzarse cuando el agente realiza la función represiva, con mucho más motivo puede esperarse en las otras vertientes de su misión. El tacto, la delicadeza y un hondo sentido de humanidad, pueden conseguir —a través de la amable indicación, del acertado consejo, del pequeño o gran servicio rendido con entusiasmo— que, como decía antes, el agente de tráfico sea un medio eficazísimo en la educación del usuario de la carretera. Ello se habrá conseguido plenamente cuando el que circula por ella vea en él, de modo instintivo, al amigo y no sólo al vigilante, ya que en realidad su mera presencia en la ruta es la mejor garantía de seguridad y ayuda en la misma.

Hay pruebas incontrovertibles de una vigorosa reacción de la conciencia colectiva; existe un clima muy propicio para cuanto se haga en el futuro y se han movilizado generosas colaboraciones de diversos organismos, de entidades comer-

ciales y de particulares. Creo que se han logrado las premisas indispensables para un fértil diálogo. Y como final, recapitulando lo expuesto, la conclusión es que estamos ante una labor necesaria, larga y difícil, en la que es preciso comprometer a todos los españoles, ya que todos están implicados en el problema. Unos, desde los puestos rectores; otros, mediante su participación militante y generosa; todos, con decidido espíritu de comunidad o empleando una hermosa palabra, con espíritu parroquial, que nos permita participar solidariamente en responsabilidades y beneficios. Las víctimas de la carretera pesan sobre todos nosotros. La disciplina de la carretera hemos de conseguirla entre todos nosotros. La cortesía en la carretera debemos implantarla para todos nosotros. Si no conseguimos esta unanimidad, no habremos totalizado el logro. Se trata de algo más que de un respeto literal de las leyes; se trata de crear el estado habitual. Nuestras etapas a quemar lo antes posible son: alertar a toda la nación para despertar en ella una conciencia vial; extender el conocimiento de las leyes de tráfico; hacer respetar esas normas y, por último, instaurar la educación vial.

Tenemos que atraer a todos los españoles a esta obra, convocándolos por todos los medios utilizables, desde el mural como primer contacto visual del problema hasta el sermón dominical como postrer llamamiento a su conciencia cristiana. No olvidemos que tanto Pío XII como Juan XXIII han abordado este problema con insistencia. En famosa ocasión, el Papa Pacelli dijo: «El automóvil, la motocicleta, están al alcance de todos. Elevan el nivel de vida, permiten cumplir tanto los deberes profesionales como los modestos deportes. Son instrumentos de fraterna unión y bienestar. Utilizad vuestros coches procurando aseguraros la simpatía y el respeto de todos; incluso amad vuestro vehículo si queréis, pero recordad siempre que antes que él estáis vosotros, están vuestros deberes familiares, sociales y espirituales. La vida humana no puede convertirse en simple accesorio de un medio de locomoción.»

Vicente Carredano, Jefe de la Sección de Divulgación de la Jefatura Provincial de Tráfico.