

## **La Educación Vial.**

### **Algo más que conceptos teóricos. Una mirada psicológica.**

Para hablar de educación vial, como estrategia para el cambio cultural, debemos introducir, indefectiblemente, diversos conceptos que nos aportarán un panorama complejo pero, al mismo tiempo, integrador. Conceptos relacionados a la Psicología, Sociología, Antropología, entre otras ciencias humanísticas, todo ello, posibilitará comenzar a pensar la Seguridad Vial desde un lugar más humano y trascendental.

Si lo que buscamos es un cambio, debemos plantearnos la necesidad de resignificación mental del concepto de seguridad vial. Con ello quiero decir que, para generar un cambio cultural, debemos generar primero, un cambio ideológico en nuestra sociedad.

Al hablar del ser humano, no podemos desconocer su condición de vulnerabilidad así como tampoco, olvidar que el cambio es otro elemento esencial del ser, condiciones sine qua non que lo conforman y diferencian de otras especies. A lo largo de la historia, hemos visto cómo el hombre avanza, progresa y va ganando espacios. Logros que le permiten mejorar su calidad de vida, sin embargo, también podemos ver que una parte de su ser tiende a repetir acciones que fueron negativas en el pasado y, cada vez que las repite, consciente o inconscientemente, genera un daño mayor, casi nefasto. Es por ésta misma razón que, si queremos generar un cambio cultural a partir de la educación vial, debemos considerar al ser humano como actor principal y determinante del sistema de tránsito, colocándolo en un lugar de supremacía ante otros factores, que serán manipulados por él. Apostar a la formación adecuada del ser humano, es lo que nos salvará de volver a caer en las mismas situaciones nefastas de peligro.

Teniendo en cuenta que el lema del decenio es “Salvemos un millón de vidas”, y que aún no hemos alcanzado nuestros objetivos, deberíamos pensar que nuestro fracaso, posiblemente, se deba a estar desarrollando estrategias inadecuadas. No postulo que sean malas estrategias, contrariamente a lo que se pueda pensar, creo que son buenas pero que, tal vez, habría que adecuar ciertas ideas directrices, considerando, prioritariamente, al factor humano, con el objetivo de alcanzar mayor efectividad. Esto implica desarrollar estrategias que sean diseñadas a partir de la visión propia de su autor como usuario de la vía pública, pensarse como parte activa del tránsito para poder dilucidar aquellas cuestiones que sean más seguras o los puntos negros que puedan tener sus planes, puntos que acrecientan o sostienen la vulnerabilidad de los usuarios.

Pensar, además, que el ser humano aceptará todas las medidas que se implementen desde el estado, sin siquiera protestar o rebelarse, sería desconocer la tendencia humana, inalienable, de resistirse a lo establecido. Todos, en algún momento, buscamos transgredir las normas sociales o familiares, aun cuando se lo haga de modo sutil. Todos nos resistimos a aceptar, obedientemente, lo establecido. No se reconocen las normas sin antes analizarlas y cuestionarlas, y la visión que tengamos de ellas, que nos permitan aceptarlas o no, tendrá que ver con las características psicológicas de cada uno, y es allí, donde la psicología aporta sus conocimientos.

De alguna manera, este planteamiento, nos remite al concepto psicoanalítico de negación de la castración, es decir, negar que estamos limitados, que no somos completos y que no somos

superiores a otros. Negar los límites, por más mínimo que sean, nos permite “soportar” la angustia que generan las normas sociales, sentimiento que nace a partir del reconocerse con carencias, límites y faltas, en tanto, no puedo hacer todo lo que quiero, sino lo que debo, lo que está permitido. Sin embargo, el cómo nos revelamos o negamos los límites o la realidad, estará dado por el tipo de estructura de personalidad que tenga cada uno. De allí que podamos comenzar a dilucidar las características de los conductores, quienes pueden desarrollar conductas más temerarias que otros, quienes aceptarán o no las normas establecidas.

Ahora bien, ya hemos planteado ciertas cuestiones que hacen a la particularidad de la especie humana, condiciones que nos diferencian de otras especies y nos coloca en un lugar especial dentro de los factores que conforman el sistema del tránsito. Sin embargo, la influencia del ser humano, no sólo se da a partir de sus características individuales, sino también, a partir de las características que adquiere una persona, dentro de un grupo social. Sigmund Freud, en su Texto “Psicología de las masas y análisis del yo” hace referencia a las características que adquiere un hombre al estar en un grupo, características que muchas veces, son opuestas a las que en una situación en particular, y en soledad, puede tener una persona, así pues, podemos pensar que, en un contexto social como el que implica el sistema de tránsito, cada uno de nosotros adquirirá características que son propias del grupo vial y que no desarrollaría fácilmente en soledad, por ejemplo, ante una congestión vial, un grupo de conductores se ofusca, tiene conductas más intolerantes y agresivas, los demás o imitarán su comportamiento, lo entenderán o, al menos, no lo desaprobarán abiertamente.

Diego Bibian, psicólogo argentino, ha desarrollado los conceptos de Estilos Viales y Estilos Viales regionales, para dar cuenta del particular modo de conducirse que tenga un grupo, dependiendo la ciudad, zona o país en la que se encuentre. Así pues, podemos pensar que, estos conceptos nos muestran la variabilidad de nuestros sistemas de tránsito. Característica que será dada por las condiciones sociales, culturales, históricas, económicas, etc. Dando un “sello particular” a cada región.

Estos conceptos de estilos viales regionales, nos pone en evidencia varias cuestiones, a saber:

1. No todos los países tienen el mismo estilo de conducción y desarrollo de su sistema viario.
2. Dentro de un mismo país, también encontraremos diferencias viales, según las características de cada pueblo.
3. Las condiciones económicas y carencias educativas, marcarán un estilo vial.
4. Si no analizamos estos estilos, cualquier programa o política vial, fracasará.
5. Si no analizamos el contexto, antes de implementar los programas que fueron éxitos en otras regiones, dicho planes no serán efectivos.

Los cambios sociales, políticos y económicos que vivimos, van modificándose constantemente, es por ésta razón que debemos analizar nuestra situación sociopolítica, permanentemente, puesto que, estos cambios influyen en nuestro sistema de tránsito y, por ende, el estilo vial de los años 70 en una ciudad no es el mismo que se vive en los inicios del siglo XXI. Analizar nuestros estilos viales, nos permite educar adecuadamente a nuestra población, satisfaciendo las necesidades actuales. Un claro ejemplo se da en los países que han desarrollado buenas políticas viales, que permitieron una baja considerable en sus tasas de mortalidad y ahora enfrentan la migración de personas que provienen de países donde las políticas viales son menos desarrolladas. Así pues,

tenemos dos grupos diferenciados dentro de nuestra sociedad, aquellos que fueron educados y concientizados desde pequeños, porque su sistema educativo así lo determinó, y por otro, aquellos que no tuvieron esa formación rigurosa porque su sistema educativo no los instruyó en educación vial. Esto genera que, quienes no estén debidamente formados, deban intentar adaptarse a un sistema diferente al suyo, muchas veces con éxito y otras no tanto. Y allí planteamos el concepto de adaptación del ser humano, condición que no todos tienen socialmente incorporada, por lo cual, ante personas que no pueden adaptarse a las normas explícitas o implícitas del país que los recibe, podrán sufrir mayor cantidad de situaciones potencialmente peligrosas.

Ante esto, debemos pensar si, aquellos países que han alcanzado disminuir a la siniestralidad vial, no estarán expuestos a aumentar sus números de muertos, por tener mayor número poblacional que no logra adaptarse a sus sistemas. Además, debemos pensar que una persona que fue formada vialmente en un país con políticas viales más avanzadas, donde tiene una clara conciencia de riesgo, acude a un país con políticas viales menos desarrolladas, también será más propenso a sufrir un siniestro vial, justamente, porque su percepción de riesgo es otra y su capacidad de adaptación al nuevo sistema puede no ser tan rápida como se desea. Para contrarrestar esto, debemos pensar en desarrollar políticas de educación vial que convoque a los extranjeros, para ayudarlos en su proceso de adaptación al nuevo país donde reside.

No podemos pensar en un cambio cultural si no consideramos abiertamente, a la sociedad donde queremos trabajar. No podemos pensar en un cambio, si no incluimos a todos los usuarios. Muchas veces hablamos de niños, ancianos o ciclistas como grupo de mayor vulnerabilidad, sin embargo, podemos detectar un grupo vial de mayor vulnerabilidad que nunca es considerado en las políticas viales, a saber, los pacientes externalizados de los servicios de salud mental.

Las personas con dolencias psiquiátricas son personas que conviven con nosotros en el día a día, sin embargo, no existen acciones tendientes a incluirlos en el sistema vial. No existen análisis de factores de riesgos que rodean a estos grupos, no existen programas de educación vial que atiendan o considere sus características psicofísicas. Es por ello que, se convierten en los usuarios más vulnerados del sistema vial.

Hemos desarrollado, en Argentina, más específicamente, en la Ciudad de Resistencia, capital de la provincia del chaco, un programa piloto denominado EDUCACIÓN VIAL INCLUSIVA. Programa donde trabajamos psicólogos y Técnicos Superiores en Seguridad Vial. Dicho programa apunta a adaptar los conceptos de seguridad vial, de modo tal que, sean entendidos e internalizados por los usuarios de los servicios de salud mental. Se trabaja con los pacientes, sus familiares y los profesionales del servicio, buscando con ello, ayudarlos a incluirse, de modo seguro, a la sociedad, otorgando herramientas para una vida social vial segura.

Este programa fue posible gracias a la apertura mental y de visión que tuvieron los miembros del grupo. Los técnicos en seguridad vial tuvieron que aprender a escuchar y comunicarse de un modo claro y sencillo, con los pacientes. Saber comprender la visión particular que estas personas tienen del tránsito y tratar de transmitir conocimientos que los ayude a aumentar su seguridad cuando decidan transitar. A su vez, los psicólogos y estudiantes de psicología que participan del proyecto, deben aprender conceptos de seguridad vial que no son desarrollados en la carrera de grado.

El trabajo en conjunto de distintos profesionales, quienes teníamos un desafío en común, a saber, incluir vialmente y de modo seguro, a esta población vulnerable, nos ha permitido adquirir conocimientos específicos que nos aportó una mirada integral y diferente a la que podríamos tener si sólo tomáramos los conocimientos específicos de nuestra formación de grado.

Con ésto quiero decir, que quien sea educador, sin importar la profesión que tenga, debe pensarse siempre más allá de los conocimientos básicos que tenga y animarse a adaptar sus conocimientos a los diferentes grupos que nos toca formar. Adaptación necesaria que debemos lograr si realmente buscamos un cambio de significados sociales que aporten el crecimiento social necesario para converger en una sociedad madura vialmente.

**Autor: Araceli González.**

Miembro de Traffic Psychology International.

Miembro de la Red de Expertos en Infraestructura y Transporte.

Miembro de la Red Latinoamericana y del Caribe de Psicólogos del Tránsito.

Coordinadora del Observatorio Provincial de Seguridad Vial de Chaco (Argentina)

Docente de la Universidad Tecnológica Nacional (Argentina).

Coordinadora General del Centro de Análisis, Investigación y Capacitación en Seguridad Vial (C.A.I.C.SE.VI.) - Argentina.

**Bibliografía:**

- Bibian, Diego. Psicología Vial ¿Qué tipo de conductor soy?. Biblos Editorial. 2008.
- Freud, Sigmund. Psicología de las Masas y Análisis del Yo. Obras Completas. Amorrortu Editores. 1992
- Laplanche (J), Pontalis (JB), Lagache (D). Diccionario de Psicoanálisis. Paidós Editorial. 1996.