

LA ORIENTACIÓN EDUCATIVA Y LA EDUCACIÓN DEL CONDUCTOR

Josep Montané i Capdevila

RESUMEN

Este trabajo trata de: 1. los resultados de las investigaciones acerca de la educación de los conductores de automóviles, y 2. de las pautas necesarias para abordar un programa múltiple de la orientación de dichos conductores, para que conozcan y eviten las situaciones de riesgo y de conducción temeraria.

ABSTRACT

This article is about: 1. the results of investigations on the education of drivers and 2. the guide lines for a multiple orientation program for drivers, in order to avoid risk situations and dangerous driving.

INTRODUCCIÓN

La educación del conductor se hace cada día más necesaria, los accidentes de vehículos motorizados es la causa que produce más muertes, después del cáncer, y este es un problema que afecta principalmente a la juventud, ¡y son los que tienen, probablemente, más reflejos en la conducción de vehículos motorizados!; las estadísticas nos dicen que dos de cada tres muertes de jóvenes entre los quince y los veinticuatro años son debidas a los accidentes de tráfico. Los accidentes viales repercuten, además de en los daños físicos a las personas (muertes, invalidez, etc.), en numerosas pérdidas económicas, debidas a las ausencias en el trabajo, facturas médicas y daños materiales.

El problema del tráfico, especialmente en carretera, es un verdadero problema público, en cuya solución no deben estar ausentes los educado-

res. La sociedad en general es consciente de dicho mal, pero se cae en un pesimismo determinista; en épocas en que el tráfico rodado aumenta, se aplica el cálculo de probabilidades y las diferencias comparativas presentan los resultados como si de una enfermedad fatal e incurable se tratase.

De todo lo dicho creo que está suficientemente justificada la necesidad de abordar el tema de la educación del conductor. El problema exige ciertamente un enfoque pluridisciplinar en el que deben colaborar, básicamente, los expertos en mejorar el estado de la calzada, los técnicos constructores de los vehículos y los expertos, en legislar y controlar la conducción en carretera.

En este artículo se presenta la orientación del conductor desde la perspectiva educativa, consciente de que la reducción de accidentes depende también de otras variables, como el estado de la carretera, del vehículo y de las destrezas del conductor, aspectos de por sí más conocidos y que son prerequisites necesarios aunque no suficientes para la educación del conductor.

ENFOQUE EDUCATIVO DEL PROBLEMA

No se trata aquí directamente del mejoramiento de las vías de circulación, del estado y posibilidades del vehículo ni de las destrezas del conductor, aunque sí interesa todo lo referente a los factores que facilitan la conciencia de peligro proveniente de estos tres grandes bloques que inciden en la conducción segura.

Analizaremos los factores que facilitan la *percepción de las situaciones de riesgo y del autocontrol*, que permite al conductor frenar sus *impulsos y emociones* y evitar así las situaciones de peligro, hecho que afecta principalmente a la población juvenil.

ASPECTOS INVESTIGACIONALES RELACIONADOS CON LA EDUCACIÓN DEL CONDUCTOR

En la búsqueda del perfil del conductor temerario hay que analizar las variables en diseños intra e interindividuales. En los primeros, dichas variables se evalúan según incidan en un continuo que oscila entre la conducción prudente e imprudente. Las que más influyen en este continuo bipolar son, según las investigaciones realizadas al respecto, las siguientes:

a) Las habilidades *perceptivo-motoras* del conductor. Dentro de este bloque se estudian los factores que influyen en dichas habilidades, como

el cansancio y el estrés, la ingestión de bebidas alcohólicas, drogas, otros fármacos y la alimentación.

b) *La relación del conductor con los pasajeros*, en especial las relacionadas con la disminución de la atención, tales como la conversación, discusión, expresiones afectivas, etc.

c) *La percepción del entorno de la carretera*. Aquí cabe resaltar la percepción del estado de la calzada, de la climatología y de la presencia de otros vehículos.

d) *La tensión emocional temporal*, debida a la muerte de un familiar, a un conflicto laboral, a la separación o divorcio, etc.; estos factores impiden al conductor, temporalmente, dedicar la atención necesaria a los procesos perceptivo-motores y a la percepción y conciencia del peligro en el acto de conducir.

Estas variables, que no pretenden ser exhaustivas, pueden actuar en forma de correlación múltiple; la confluencia de dichas variables puede aumentar también el peligro de colisión. Aquí interviene el azar, que puede exigir del sujeto, en un momento imprevisto, una mayor precaución. Un estudio longitudinal deberá constatar, también, la capacidad de respuesta del sujeto ante una situación de peligro imprevisto por la confluencia de varias variables debidas al azar (Pabon *et al.*, 1980).

El estudio interindividual del conductor

En el estudio interindividual del conductor se presume que la personalidad de los sujetos, la forma de vivir y de entender la sociedad influyen en la forma de conducir. Los investigadores en este campo toman como hipótesis el hecho de que el sujeto conduce de forma similar a como vive. El problema está en concretar qué rasgos de la vida del sujeto son los que más influyen en el continuo conducción prudente-conducción temeraria. Los rasgos más analizados en este campo son:

a) *El nivel de integración de las normas sociales*. Se considera que un juicio peyorativo acerca de las normas legales o convencionales de la sociedad favorece las infracciones del código de circulación y presumiblemente el aumento de las situaciones de riesgo. El conocimiento de las etapas morales de Piaget y de Kohlberg (Piaget, 1977 y Kohlberg, 1969), el nivel de comportamientos de predelinuencia, de inadaptación social, de las sociopatías, junto con los comportamientos prosociales y sentimientos de culpabilidad nos pueden ayudar en la educación de estos factores.

b) *La predisposición a las situaciones de riesgo* y la dificultad de *auto-control* de dichos sentimientos son otras de las variables a analizar. Los

sujetos que puntúen alto en estos factores son los más necesitados de un proceso de orientación educativa.

c) *El factor agresividad*, fácilmente correlacionable con el punto anterior, facilita también la conducción temeraria. En este punto habrá que discriminar entre la agresividad como consecuencia de una personalidad antisocial o como factor inherente al mismo sujeto, siendo el primero el que parece que favorece más la conducción temeraria.

El estudio del *perfil de los continuos colisionadores* conlleva en sí una serie de dificultades por la influencia de las variables temporales y la confluencia de factores debidos al azar; una vez eliminados los colisionadores eventuales y los ocasionales debidos a las causas descritas en los apartados anteriores, los resultados obtenidos no ofrecen datos fiables por ahora (Bishop, 1982).

Las conclusiones investigacionales relacionadas con la educación del conductor, a pesar de los criterios enunciados, presentan pocas evidencias; las dificultades ya descritas en los estudios longitudinales y el inmenso coste que implica la comprobación de programas educativos en los que se utiliza un grupo experimental y de control, dado que muchos colisionadores lo son de forma esporádica, nos ofrecen solo datos indicativos para la aplicación de programas educativos eficaces.

PAUTAS ORIENTATIVAS PARA LA EDUCACIÓN DEL CONDUCTOR

Las pautas de orientación educativa deben englobarse dentro de un contexto general. En principio, la educación del conductor tiene como objetivo último la disminución de los accidentes de circulación y como inmediato, conseguir que el conductor perciba con más exactitud las situaciones de riesgo y las evite controlando los impulsos que le inducen a buscar y aceptar dichas situaciones. No se pretende tanto modificar el estilo de vida del conductor, trabajo excesivamente árduo y por ende inasequible, como conseguir que el estilo de vida del sujeto no influya en el estilo de conducción temeraria.

Del análisis de las investigaciones realizadas y de algunos de los programas utilizados para la educación de los conductores (Harmon *et al.*, 1969; Pabon *et al.*, 1980) se puede deducir que dicho programa debería incluir los siguientes apartados:

a) *Evaluar* mediante cuestionarios y pruebas de diagnóstico la capacidad perceptiva de las situaciones de peligro de colisión (es curioso que los manuales dedicados a la educación del conductor incidan poco en es-

te punto y dediquen su atención a orientar al conductor en general, sin atender a las diferencias individuales, algunas tan importantes como el comportamiento adaptativo social, el nivel de agresividad y la capacidad de autocontrol de los sentimientos); dicho diagnóstico sirve para conocer la línea base de los sujetos, y deberá incluir: 1. el nivel perceptivo y de conciencia de las diversas situaciones de peligro de la carretera y su entorno, 2. el conocimiento de las posibilidades del vehículo y de las principales situaciones de riesgo que ello implica, 3. la conciencia de autolimitación de las destrezas y reflejos del conductor, 4. y finalmente, dentro de este apartado de la evaluación y valoración del conductor o futuro conductor, se prestará especial interés en la capacidad de control de los sentimientos y de las actitudes del sujeto que le inciten a situarse en las situaciones de riesgo y de posible peligro de colisión. Este factor, junto con la percepción de riesgo y de las limitaciones de las destrezas del conductor, formará el núcleo del programa educativo. Los avances en psicodiagnóstico, evaluación de la personalidad y de las actitudes ofrecen un material considerable al respecto, pero probablemente dicho material debe ser remodelado y baremado para esta nueva situación.

Sobre este respecto hay que mencionar la escala de medida de la actuación del conductor descrita por Vanosdall y colaboradores en 1977. Esta nos indica lo que puede hacer el conductor pero no lo que hace; los intentos de aplicar una escala de observación del comportamiento del conductor *in situ* para paliar este defecto ha resultado en la práctica inaplicable.

b) *Informar* al sujeto acerca de las situaciones de peligro que implican riesgo de colisión según los factores enunciados de : 1. estado de la carretera y su entorno, 2. posibilidades del vehículo, y 3. situación del conductor según las variables intra e interindividuales ya mencionadas (Pabon *et al.*; Sánchez Turet, 1980). Sería conveniente también informar al sujeto de cómo debe actuar en las principales situaciones de riesgo inminente o de emergencia, tales como peligro de choque frontal, derrape, voltereta del coche, avería imprevista, incendio del vehículo, etc., puesto que en estas situaciones al conductor le resultará más fácil recurrir a un código de normas aprendido para estas situaciones que reflexionar y actuar según unos criterios lógicos según las necesidades del momento.

c) La educación del conductor implica que este aprenda el *autocontrol* de las motivaciones y actitudes que facilitan la prevención de las situaciones de peligro. Este proceso se realizará, básicamente, mediante sesiones casi individualizadas en las que predominará la relación educador-educando (Meichenbaum, 1971; Molina, 1978; Pabon *et al.*, 1980).

Hasta aquí solo se deduce que el sujeto conoce las situaciones de peligro y que puede conducir de forma segura, pero esto no implica que ne-

cesariamente vaya a comportarse así. Es por esto que en las sesiones educativas se tendrá también en cuenta la *integración de valores y normas*, para conseguir que el conductor acate y cumpla fielmente las normas de conducción segura de acuerdo con la percepción del peligro percibido y de sus posibilidades.

Para conseguir estos objetivos los trabajos de Schaps (1975, 1978) señalan que la enseñanza de transmisión de valores debe realizarse de forma casi individualizada, máximo de tres alumnos, en la que el educador de modo informal expresa sus convicciones y valores. Sobre este respecto hay que tener en cuenta los métodos de enseñanza que influyen en las opiniones, actitudes y motivaciones. La escala *de aceptación de riesgo* (Pabon *et al.*, 1980) aplicada a la conducción ofrece datos valiosos para la delimitación de la línea base y el control de la eficacia del tratamiento.

De modo complementario, la educación del conductor ha de contemplar programas: *a)* para *alumnos especiales*, concretamente 1. para sujetos minusválidos que integren cierta deficiencia en las destrezas de la conducción, y 2. para sujetos que puntúan alto en la escala de *aceptación de riesgo*, con alto nivel de comportamiento predelinquente y de conducción temeraria; *b)* para sujetos que conducen *vehículos con mayor índice de dificultad, de mayor peligro y responsabilidad*, como motocicletas y vehículos de transporte público; *c)* para conductores con mayor índice de *drogodependencia*, sujetos a medicación, que puede afectar a las destrezas y a la percepción del posible riesgo de la conducción; *d)* también el programa debería incluir un apartado dedicado al *control del estrés y del cansancio*. El sujeto debe conocer y aplicar las técnicas de la conservación de la energía y evitar así las situaciones de agotamiento que reducen los reflejos necesarios para la conducción segura.

Algunos manuales hacen hincapié en el análisis de la tarea de la conducción, y dentro de dicha tarea educan al sujeto en la conducción segura. Sin embargo este es solo un enfoque didáctico, y posiblemente existan otras formas de educación del conductor, y dado que no se conocen trabajos de seguimiento de la eficacia de este enfoque pueden intentarse otras formas diferentes (Harmon *et al.*, 1969; McKnight y Hundt, 1970).

La educación del conductor debe también atender al *educador enseñante*; sobre este aspecto hay que tener presentes los trabajos de Hunt (1978) acerca del perfil del profesor eficaz y conveniente. También deben integrarse las aportaciones de Ames y colaboradores (1979) y de Brown (1971) acerca de los métodos de enseñanza que influyen en las opiniones, actitudes y motivaciones, y por tanto en la tarea de la conducción.

Y finalmente la educación del conductor debe atender a la presencia de *otros programas complementarios*, entre los cuales hay que mencionar la educación vial de los escolares; dichos sujetos son elementos pasi-

vos de los peligros de la conducción y al mismo tiempo futuros conductores. En general todos los programas de educación ciudadana pueden incidir en la educación de la personalidad responsable, facilitadora en un futuro de la conducción segura.

En resumen, un programa múltiple de orientación del conductor implica: *a)* un conjunto de clases teóricas en las que predomina la relación profesor-alumno, y en las que se informa al sujeto de las situaciones de peligro en la conducción, *b)* sesiones individualizadas en las que mediante la relación educador-sujeto se facilita el autocontrol de los sentimientos y actitudes que incitan al peligro, *c)* la enseñanza de los procesos educativos relacionados con la integración de normas. Mediante estas sesiones teórico-prácticas, el sujeto aprende a percibir las situaciones de riesgo, a prevenirlas y a evitarlas. Este programa, como es obvio, debe estar acompañado del aprendizaje de las destrezas motoras de la conducción del vehículo en cuyo programa hay un alto componente tanto de conocimiento de las normas de conducción como de destrezas perceptivo-motrices.

Así descrita, la educación del conductor no está exenta de dificultades. Es ciertamente un problema que debe afrontarse de forma multidisciplinar, pero en cuya solución los especialistas en educación tienen un papel relevante.

BIBLIOGRAFÍA

- AMES, C. y FELKER, D. W., «Effects of self-concept on children's causal attributions and self-reinforcement», *Journal of Educational Psychology* 71, 1979, pp. 613-619.
- BISHOP, R. W., «Driver Education», *Encyclopedia of Educational Research*, Mitzel H. E.(ed.), C. McMillan Publis, vol. I, Nueva York 1982'.
- BROWN, G. I., *Human Teaching for Human Learning: An Introduction to Confluent Education*, Viking Press, Nueva York 1971.
- HARMON, H., SEIBEL, D. W. *et al.*, *Evaluation of Driver Education and Training Programs*, Educational Testing Service, Princeton, Nueva Jersey 1969.
- HUNT, D. E., «Learning-Teaching Styles in S.V.C.», en A. W. CHINCKERING (ed.), *Conference on Multiculturalism in Education*, Mutual Press, Ottawa 1977.
- KOHLBERG, L., *Stages in the Development of Moral Thought and Action*, Rinehart and Winston, Holt, Nueva York 1969.
- MCKNIGHT, A. J. y HUNDT, A. G., *Instructional Objectives of Driver Education Task Analysis*, vol. 3, Human Resurces Research Organisation, Alexandria, V. A. 1970.
- MEICHENBAUM, D. C. y GOODMAN., «Training Impulsive Children to Themselves: A Means of Developing Self-control», *Journal of Abnormal Psychology* 2, 1971, pp. 115-126.

- MOLINA, J. O., «El uso del autocontrol en la modificación de conducta: efectividad y posibilidades», *Aprendizaje y comportamiento* 1, 1978, pp. 21-36.
- PABON, S. S. *et al.*, *Development and Review of Driver Training Research Plan: Evaluation of Preliminary Research Plan, Project Task V*, NHTSA, Washington, D. C. 1980.
- PIAGET, J., *El desarrollo del criterio moral en el niño*, Fontanella, Barcelona 1977.
- SÁNCHEZ TURET, «Efectos de los psicofármacos en la capacidad de conducción de automóviles», *Revista de Psicología General y Aplicada*, 35(3), 1980, pp. 457-466.
- SCHAPS, E., *Balancing Head and Heart: Sensible Ideas for the Prevention of Drug and Alcohol Abuse*, Pacific Institute for Research and Evaluation, Walnut Creek Calif. 1975.
- SCHAPS, E. *et al.*, *A Review of 127 Program Evaluations*, Pyramid Project, Walnut Creek Calif. 1978.
- VANOSDALL, F. E. *et al.*, *Michigan Road Test Evaluation Study: Final Report, Phase III-Evaluation Study*, Mich. St. Univers., East Lansing 1977.