

**UNA INVESTIGACIÓN 'A BORDO'**  
**¿CONDUCIMOS COMO VIVIMOS**  
**O**  
**NOS TRANSFORMAMOS AL SUBIR AL AUTO Y TOMAR LA CONDUCCIÓN?**

Ileana Poloni Gruler

Centro de Estudios del Tránsito del Uruguay

[www.cetu.edu.uy](http://www.cetu.edu.uy)

Directora

[ileanapoloni@cetu.edu.uy](mailto:ileanapoloni@cetu.edu.uy)

Magallanes 1154- Ap. 01    11200 Montevideo    R.O. del Uruguay    Telfax ( 598 2) 410 20 50

## **RESUMEN**

Se realizó una investigación en conductores de ómnibus de transporte de pasajeros, taxis, y conductores no profesionales. Parte de la investigación fue realizada en viaje, en el tránsito real, por eso se le llama 'a bordo'. El objetivo general es llegar a conocer, para transformar. El objetivo principal de la investigación fue encontrar nuevos datos que confirmen, o desconfirmen, la tesis de Tillman y Hobbs "conducimos según vivimos". Se investigó el entorno y la personalidad de los conductores aplicando diversos tests y su forma de reaccionar en las distintas situaciones del proceso del tránsito. Los métodos fueron diversos: entrevistas; aplicación de tests; comparativo entre conductores con responsabilidad en siniestros (muertos) y conductores sin responsabilidad; observación directa en el momento de la conducción. Las conclusiones a las que se pudo llegar apoyan la teoría mencionada arriba y se señalan estas dos, como las principales: la ecuación estructura de personalidad + estado de ánimo del momento determina la forma de conducir de cada uno; hay seis factores – se los ha llamado 'las 6 íes' – que también tienen fuerza determinante: ignorancia, impericia, imprudencia, inconsciencia, intolerancia, irresponsabilidad. Las estadísticas mundiales coinciden en señalar al 'factor humano' como responsable en más de un noventa por ciento de los siniestros. La Psicología de la Seguridad Vial debe comenzar a focalizar su mirada en los factores psicológicos, es decir, en los factores que determinan al 'factor humano' como causa mayor de las inseguridad vial. Se sabe que hay factores fisiológicos, fatiga por ejemplo, que hay factores psicológicos, depresión por ejemplo, que inciden en un conductor, pero todavía no se sabe si la personalidad es el factor más importante que predispone al 'accidente'.

**PALABRAS CLAVE:** psicología, seguridad, vial

## 1. INTRODUCCIÓN

Por qué la Psicología de la Seguridad Vial es esencial para la solución de los problemas del tránsito.

Generalmente se asocia el tránsito terrestre con calles y carreteras, esquinas y curvas, autos y motos, señales y semáforos; se asocia al transporte con camiones y ómnibus y carreteras y las señales... sólo cuando el tránsito se sale de los carriles y un choque o un vuelco deja heridos y muertos, recién entonces se asocia con gente, con seres humanos, con usted, con ella, con él, con nosotros. Tránsito y transporte hay, porque hay seres humanos que transitan y transportan, que conducen los vehículos.

El tránsito y el transporte no son cuestiones de máquinas, de motores, de frenos, de calles y carreteras en primera instancia: son cuestiones humanas, esencialmente humanas, de seres humanos, de hijas e hijos y madres y padres y hermanos y abuelos y nietos y amigos y vecinos. El problema del tránsito no es un problema de velocidad o alcohol o cansancio, ni del clima tampoco; el problema del tránsito es esencialmente un problema nuestro, de los seres humanos, de la gente que vive y sueña y sufre y ríe y come y bebe y trabaja y descansa, o no, y toma en exceso, o no, pero es siempre la gente, nosotros, quienes se desplazan en ciudades y campañas.

Por esto, simplemente por esto, solamente por esto, es necesario que se repiense el tránsito, que se lo vuelva a pensar mirándolo desde el ser humano en primer lugar, olvidándose de autos y calles y frenos y señales y alcohol y cansancio. Pensar el tránsito desde el ser humano.

Talib Rothengatter, de la Universidad de Groningen, Holanda, publicó ya en 1997, bajo el título de ASPECTOS PSICOLOGICOS DEL COMPORTAMIENTO DEL USUARIO DEL TRANSITO, estos conceptos: "El comportamiento de los usuarios del tránsito es un factor importante como causa de accidentes. La psicología del tránsito, definida como

“el estudio del comportamiento de los usuarios del tránsito y de los procesos psicológicos que subyacen a éste comportamiento”, trata de identificar lo que determina el comportamiento (conducta) del usuario del tránsito con el objetivo de desarrollar medidas efectivas para evitar los accidentes. Los modelos de la conducta del usuario del tránsito involucra el análisis de la conducción, modelos de control funcionales y modelos de la motivación, enfocados hacia la toma del riesgo y la aceptación del riesgo. La relación entre el hecho del accidente y la conducta que le precede está poco clara: los aspectos del desempeño (performance) como también los aspectos motivacionales, las diferencias individuales y las variantes del estado anímico del momento, todos parecen ser importantes. Todo intento para modificar la conducta del usuario del tránsito involucra el entrenamiento del conductor, el control y la rehabilitación.”

En la investigación que se realizó sobre conductores de autos y de ómnibus de transporte de pasajeros, urbanos e inter-ciudades, se llegó a la conclusión de que hay seis aspectos en la conducción que son decisivos; a estos aspectos se les ha llamado las ‘seis íes’, y son: impericia / pericia, ignorancia / conocimiento, irresponsabilidad / responsabilidad, imprudencia / prudencia, inconsciencia / consciencia, intolerancia / tolerancia. Los resultados de esta investigación fueron publicados en el libro ‘La Aventura de Conducir’.

Estos aspectos se refieren al conductor, no al vehículo: el vehículo hace, o no hace, lo que el conductor decide. El vehículo se desplaza por caminos que construyeron ingenieros, quienes también son seres humanos con procesos psicológicos; se desplazan de acuerdo a leyes y reglamentaciones que decidieron las autoridades gubernamentales y que han sido interpretadas y transformadas en imágenes – las señales del tránsito - por técnicos especializados... y todos son seres humanos con procesos psicológicos. Todas las decisiones que ellos toman inciden sobre el tránsito, es decir, sobre los seres humanos que conducen los vehículos en calles y carreteras. La Psicología de la Seguridad Vial los abarca a todos.

## 2. CAPÍTULO I

### 2.1 – Leyes y vida cotidiana – Leyes y reglamentos como ordenadores de la vida en sociedad – no como imposiciones.

Los organismos gubernamentales deciden leyes y reglamentos para que los usuarios del tránsito puedan transitar a un mismo tiempo en una misma calle o ruta sin hacerse daño. Se parte del supuesto de que si todos actuaran de acuerdo a estas leyes y estas reglas, no habría accidentes: leyes y reglas ordenan los desplazamientos. Pero no todos los usuarios las respetan. Más aún, muchos transgreden las normas, como norma.

También están reglamentados los controles que se establecen para hacer que las normas se respeten y las multas que se aplicarán en caso de que las normas sean trasgredidas. Pero aún así, las leyes y normas siguen siendo trasgredidas constantemente. Y esto no es una afirmación anónima: lo afirman las propias autoridades gubernamentales.

¿Por qué? Esta es una pregunta cuya respuesta debe buscarla la Psicología de la Seguridad Vial. ¿Por qué se es transgresor? ¿Por qué no se respetan las leyes y normas? El transgresor sabe que su conducta presupone ciertos riesgos. Sabe que si no cede el paso cuando tiene frente a él un cartel que le indica que debe cederlo, aumenta el riesgo, aumenta el peligro. ¿Por qué lo hace? ¿Por qué transgrede? ¿Por qué aumenta el riesgo conscientemente?

Primer aspecto – Se entiende que éste es el primer aspecto que tiene que analizar la Psicología de la Seguridad Vial, aspecto que tal vez se podría sintetizar en esta pregunta: ¿cuál es, y por qué, la actitud del ser humano ante el riesgo en nuestras sociedades de los años 2000?

Sabemos, por ejemplo, que fatiga, hambre, sueño, anorexia son procesos fisiológicos que tienden a debilitar la captación de la realidad, a disminuir la coordinación motora y la capacidad de respuesta, lo que se traduce en un aumento del riesgo. Esto lo experimenta cualquier conductor y aunque no tenga la explicación teórica, médica, de lo que le sucede, lo sabe por experiencia.

La tarea del psicólogo es buscar y descubrir las causas que llevan a un ser humano a conducir cuando está muy cansado o con sueño. Hay una diferencia importante entre estos procesos y el resultante de la ingesta excesiva de alcohol, por ejemplo: el cansancio y el sueño son procesos naturales y comunes a todos los seres humanos, mientras que la ingesta de alcohol es particular de algunos y no es algo que suceda naturalmente.

No obstante, fatiga, sueño o exceso de alcohol en los conductores tienen un mismo efecto sobre el tránsito: aumentan el riesgo al disminuir las facultades de quien toma las decisiones en los movimientos del vehículo. Se entiende que de aquí se desprende que la Psicología de la Seguridad Vial debe apuntar fundamentalmente al estudio de lo que se llama 'la causa de las causas de las situaciones traumáticas del tránsito', es decir, qué sucede a los conductores en nuestras sociedades, que conducen fatigados, con sueño y alcoholizados. ( Ver más abajo – Parte II – Pág. 17).

Segundo aspecto – En Uruguay se acaba de legislar nuevamente sobre el tránsito; este año pasado, el Poder Legislativo sancionó una nueva ley de tránsito. Uno de los diputados que la promovió, sacó una carta pública que termina con estas palabras: "Creemos que estamos ante una correcta y esperada ley, una ley que, sin duda cambiará los destinos del tránsito y la seguridad vial en el país". Este es el segundo aspecto que tiene que analizar la Psicología de la Seguridad Vial.

Sin dudas que el legislador hace su tarea y, si la hace bien, dará sus frutos por el bien común y un desarrollo armónico de la comunidad, pero habrá que estudiar los

problemas un poco más a fondo de modo de llegar a comprender que “los destinos del tránsito y la seguridad vial en el país” no se cambian con leyes solamente, por buenas que sean. No se debe olvidar que todo indica que los ciudadanos uruguayos son transgresores. Se necesitan leyes buenas y dejar de ser transgresores.

El legislador tiene que comprender la profundidad del problema del tránsito y la Psicología de la Seguridad Vial tiene un papel de la mayor importancia: encontrar las causas, que están en las sociedades en estos años 2000, y que, por lo tanto, están en los sentimientos y pensamientos y los modos de conducirse, es decir, son factores que integran la ‘psicología’ de cada uno. Este conocimiento es de primordial importancia para todos: ingenieros, abogados, médicos, legisladores, policías, inspectores, industriales, en fin, todos.

Tercer aspecto – Las leyes empiezan su camino cuando son aprobadas por el Poder Legislativo y el Poder Ejecutivo; luego viene su aplicación y el camino de una ley puede tener varios aspectos; uno es decisivo: el aspecto económico. Puede una ley ser aprobada y entrar en vigencia, pero si no se le asignan los recursos necesarios, no hay ninguna consecuencia. En Uruguay se vivió esa experiencia: en 1994 se aprobó la ley Nº. 16.585 pero no se asignaron recursos y no tuvo ninguna consecuencia social. Este es el tercer aspecto que conviene que la Psicología de la Seguridad Vial analice.

No parece ser demasiado aventurado pensar que, en los próximos años, la epidemia que afecta al tránsito continuará en aumento. En la vida de los seres humanos todo tiene su causa: si no se cambian las condiciones sociales no se puede esperar que cambien los efectos. La Psicología de la Seguridad Vial puede estudiar qué sucede a un conductor de camión que conduce 12 horas continuadas, descansa 2 horas y sigue conduciendo. Este tipo de estudios orientará al legislador para analizar nuevas leyes laborales que tendrán efecto directo sobre la seguridad vial.

Es real que éstas son sociedades de América del Sur; esto no es Europa. No obstante, sin asignar recursos no hay cambios en la seguridad vial.

## **2.2 – Preparación para la toma de decisiones en el tránsito. El conocimiento y el sentimiento en la toma de decisiones ‘casi’ automáticas: estímulo y reacción en el tránsito.**

Todos los manuales serios que se utilizan en distintos países del mundo para la preparación del examen para obtener la licencia de conducir coinciden en afirmar la importancia de la planificación en el tránsito, tanto en las calles de las ciudades como en las carreteras y rutas. La planificación permite al conductor realizar una maniobra con la mayor seguridad posible y, al mismo tiempo, mostrar a los demás conductores cuales serán sus movimientos. Además, toda planificación implica la observación cuidadosa de los movimientos de los demás vehículos.

Quien tiene el hábito de planificar sus maniobras estará mejor preparado, en general, para tomar decisiones de súbito, inesperadas, repentinas. En el proceso del tránsito, la confluencia de peatones y vehículos de distinto tipo en constante movimiento, y a diferentes velocidades, hace que se produzcan situaciones que exigen reacciones inmediatas de conductores y peatones, es decir, reacciones para las que no existe casi tiempo para la reflexión entre el estímulo que viene de la propia situación de tránsito y la respuesta.

¿Se puede pensar, por lo tanto, que esta respuesta es espontánea? ¿Qué significaría aquí ‘espontánea’? ¿Es una respuesta ‘impulsiva’, en la que no hay reflexión? Algunos autores contrastan las respuestas impulsivas – en las que predomina la tendencia a actuar sin deliberación, sin reflexión, con fuerte influencia emotiva y aún instintiva –, con las respuestas ‘voluntarias’ – en las que predomina la reflexión y la toma de decisiones implica la conciencia clara de las posibles consecuencias de un determinado curso de acción.

Como uno de los resultados más firmes de los trabajos de investigación en curso en el C.E.T.U actualmente se piensa que, si bien en ciertos casos la respuesta es inmediata,

es decir, no media tiempo para la reflexión entre estímulo y respuesta, la toma de decisión es siempre voluntaria; a menos, lógicamente, que la respuesta sea dada por una personalidad enferma incapaz ya de controlar sus emociones.

En la toma de decisión para una respuesta inmediata, voluntaria, juega toda la personalidad de cada uno, toda la organización funcional formada en años, desde lo más instintivo y emotivo hasta lo más reflexionado e integrado como conjunto de convicciones, de creencias y como sistema de valores. Cada uno está entero en cada decisión. Y porque se está 'entero' en cada toma de decisión, se entiende que hay cinco aspectos que son fundamentales.

El primero es que existe un sistema de creencias y un sistema de valores integrado en la forma de razonar, que está en cada uno y que incide de algún modo en el momento de la toma de decisiones.

El segundo es que el par pericia/impericia del conductor es un factor central en el desarrollo normal del tránsito o la siniestralidad, pero no determinante en la toma de decisiones.

El tercero requerirá un pequeño desarrollo. El tránsito vehicular terrestre es un fenómeno típico de estos tiempos modernos, es parte del quehacer cotidiano de cada uno y es causa de mucho placer y mucho dolor; no puede haber dudas de que la psicología puede hacer un aporte muy importante en este terreno. La psicología puede estudiar lo que un conductor hace en las situaciones de tránsito e investigar, además, por qué lo hace; más aún: por qué hace lo que hace, y provoca un siniestro, y por qué no hace, en cambio, lo que puede y sabe hacer y, así, evita un siniestro. ¿Por qué?

En el libro "Descartes' Error", de 1995, el neurólogo estadounidense A.R. Damasio analiza la cuestión de lo afectivo y lo lógico en el actuar del ser humano; se transcribe aquí un párrafo:

“El trabajo de Amos Tversky y Daniel Kahneman demuestra que el razonamiento objetivo en las decisiones cotidianas es mucho menos objetivo de lo que parece y de lo que debería ser. Para decirlo sencillamente, nuestras estrategias de razonamiento son defectuosas y Stuart Sutherland hace sonar una cuerda importante cuando habla de la irracionalidad como un ‘enemigo adentro’. Pero aún si nuestras estrategias de razonamiento estuvieran perfectamente a tono, aparece como que ellos no podrían enfrentarse bien con la inseguridad y la complejidad de los problemas personales y sociales. Los instrumentos frágiles de la racionalidad necesitan atención especial.”

En estos últimos años, nuevas investigaciones traen un mayor conocimiento del ser humano: todo parece indicar que lo afectivo y lo lógico, lo irracional y lo racional, están íntimamente unidos en toda reacción humana y que, además, el entorno tiene un papel más directo y complejo que el que se le ha adjudicado en el pasado, aún en el pasado reciente.

Cuando se planteó averiguar si se ajustaba a la realidad del Uruguay, hoy, la idea que surge de la frase que se tomó como título y lema de la investigación “Manejamos como vivimos” (Tillman y Hobbs, 1949), el planteo fue hecho sobre una base muy concreta: los laboratorios psicotécnicos dicen con bastante precisión lo que un individuo puede hacer en las situaciones reales del tránsito, pero no dicen lo que hace realmente. Ni por qué lo hace. Y se entiende que éste es el centro del problema, el nudo que debe desatarse.

Sentimientos e ideas, creencias y valores, conductas, modos de proceder, todo se conjuga en cada uno de los individuos integrantes de una sociedad y en la sociedad toda. Es necesario que se comprenda, entonces, que la seguridad vial es parte de la seguridad ciudadana y que, por lo mismo, la educación vial es parte de la educación general, de la educación cívica, de la educación en conocimientos y en valores y es

necesario que se imparta dentro del sistema educativo general de estos países de América del Sur y Central.

### **2.3 – Conducimos como vivimos... ¿somos así o nos está pasando algo como sociedad?**

Mientras se leía un ‘Decálogo del buen conductor’ en una revista especializada, se analizaban los temas comunes en relación a la seguridad en el tránsito: no tomar alcohol si se va a manejar, la velocidad, el adelantamiento, el respeto a las normas, en fin, todo aquello que, si se lo hace, se cree que actuaría como una especie de ‘ángel protector’ mientras se conduce.

Luego, al repasar distintas participaciones en congresos y seminarios y leer las ponencias de profesionales de áreas diferentes y países diferentes, de recordar entrevistas de periodistas y la lectura de material especializado, se encuentra que muchos de los temas vuelven y vuelven, se repiten una y otra vez, pero son temas que parecería que tuvieran que ver más con la vida misma que sólo con la vida cuando se viaja o se camina.

Es decir, como paisaje de fondo del viaje aparecen las preocupaciones cotidianas de la gente, las relaciones con los seres queridos, con los compañeros de trabajo, el trabajo mismo, la vivienda, lo económico en general; y aunque se cree que lo económico no es lo más importante en la vida – lo que importa es la vida misma y cómo se siente cada uno – se observa que lo económico también juega mucho en cada vida y en cómo se siente cada uno.

“Conducimos como vivimos”. Cada día aparecen nuevos datos para convencer de lo correcto de esta afirmación. Las estimaciones de la Organización Mundial de la Salud que indican que los dos problemas más graves de salud pública en los próximos años serán las enfermedades mentales y los accidentes de tránsito deben ser un llamado de

atención muy serio a todo el mundo y en particular a quienes tienen responsabilidades gubernamentales y a quienes tienen responsabilidades en el sector de la salud.

Más aún: no es casualidad que estas dos epidemias, la salud mental y la salud vial, aparezcan juntas. Se entiende que es algo que debe ser un llamado de atención muy fuerte a todos quienes están en el área de la salud mental: se vive en una sociedad que produce cada día más enfermos mentales y cada día más muertes y discapacidades en calles y carreteras.

Existe una teoría – se ha difundido en cursos llamados ‘de manejo defensivo’ – que indica que cuando alguien sube a un vehículo, se sienta a la dirección y comienza a conducir, se transforma: deja de ser el familiar cariñoso y el amable vecino que generalmente es para transformarse en una bestia agresiva. Sin embargo, no se ha encontrado la fundamentación psicológica que, seguramente, debe de tener.

Todo parece indicar que la realidad de estas sociedades americanas, estudiada a fondo desde hace muchos años y preocupación muy especial de gobiernos y gobernados en estos países, muestra una inseguridad general, una violencia y una agresividad generalizada que no necesita de vehículos para expresarse. Todo parece indicar, entonces, que cuando un ciudadano sube a un vehículo y toma su conducción no se transforma, sino que expresa en el tránsito la misma agresividad y violencia que expresa en todos los ámbitos sociales.

El tránsito es un ámbito esencialmente social, humano. Se transcriben aquí unas líneas tomadas de la conferencia de Miguel Muñoz Medina, ‘El Tráfico como Marco de la Convivencia Humana’: “Todos los expertos solventes que han estudiado el comportamiento del conductor, tanto desde una perspectiva sociológica como psicológica coinciden en afirmar que la gente conduce como vive; el que es competitivo o agresivo conducirá de forma competitiva o agresiva. Igualmente, la persona que se preocupa de no dejar latas de conserva en el monte es la misma que cumple con las

normas de tráfico”. Debemos preocuparnos y mucho, realmente: vivimos como conducimos.

### **3. CAPÍTULO 2**

#### **3.1 – a + b = c**

Será conveniente comenzar con dos párrafos del libro ‘La Aventura de Conducir’, que describe una investigación sobre conductores:

“Cuando me planteé averiguar si se ajustaba a la realidad de nuestro Uruguay, hoy, la idea que surge de la frase que tomé como título y lema de mi investigación “Manejamos como vivimos” (Tillman y Hobbs, 1949), el planteo fue hecho sobre una base muy concreta: los laboratorios psicotécnicos nos dicen con bastante precisión lo que un individuo puede hacer en las situaciones reales del tránsito, pero no nos dice lo que hace realmente. Ni por qué lo hace. Y éste es el centro del problema, el nudo que debemos desatar.

En aquellos momentos afirmé, y hoy lo continúo investigando, que lo que el individuo hace realmente en cada momento, su toma de decisiones en las situaciones cambiantes del tránsito, no parece estar determinado por su capacidad de reacción (lo que puede) ni por sus conocimientos (lo que sabe), sino que parece estar determinado por su estructura de personalidad y su situación emocional del momento. En mis apuntes personales, he llegado a reducir esto a una fórmula algebraica: a (estructura de personalidad) + b (situación emocional del momento) = c (toma de decisión).”

Investigadores que han estudiado los accidentes laborales en países industrializados extendieron los estudios a la vida de aquellos obreros que parecían ser propensos a tener ‘accidentes’ y hace muchos años ya que han llegado a la conclusión de que

quienes se ven involucrados en accidentes laborales tienden a estar involucrados en múltiples accidentes. No se conocen estudios que hagan este tipo de afirmaciones en relación al tránsito, pero se puede partir de este supuesto, como hipótesis, en una investigación de la Psicología de la Seguridad Vial.

La idea de que una persona puede ser 'propenso' a verse involucrado en accidentes lleva a pensar que su personalidad puede ser determinante y no su estado anímico aunque, por supuesto, el estado anímico juega un papel importante. Si el conductor se encuentra deprimido, enojado por alguna situación frustrante o, por el contrario, eufórico, exultante por alguna situación altamente placentera, estos estados anímicos pueden llevar al conductor a distraerse las décimas de segundo necesarias para provocar un accidente vehicular.

En general se pueden señalar algunas características que son comunes a quienes se muestran propensos a verse involucrados en accidentes de tránsito: son impulsivos en sus respuestas y suelen tener objetivos a corto plazo; sienten atracción por el peligro y no consideran importante planificar las maniobras; cuando son conductores muy jóvenes, puede pensarse en procesos psicológicos subyacentes que los llevan a provocar los accidentes.

En su conferencia 'El Tráfico como Marco de la Convivencia Humana', dice Miguel Muñoz Medina: "El carácter masivo de la automoción como realidad social hace que inevitablemente se revele como un marco convivencial en el que afloran simultáneamente valores y disfunciones, justamente porque ese marco de íntima interrelación humana provoca constantes conflictos de intereses y derechos que, según la forma en que se solucionen, nos sitúa ante relaciones positivas o negativas; solidarias o egoístas; cívicas o incívicas."

El tránsito vehicular terrestre es un hecho eminentemente humano y, por lo mismo, social. Se vive en sociedad y se conduce en sociedad: aún cuando quien se desplaza

en auto lo hace por un camino secundario muy poco transitado, se mueve en un camino trazado y construido por la sociedad en un auto fabricado en sociedad y nuestro destino puede ser una ciudad en la que vivimos en sociedad. Este aspecto, tan obvio, conviene que sea destacado cuando se prepara a los conductores: el ser humano vive en sociedad.

Es sabido que distintos autores difieren en sus opiniones y que se han hecho varios intentos de clasificación de la personalidad, con diferentes grados de consenso. En la Psicología de la Seguridad Vial, para analizar cómo influye la personalidad en lo que hace un conductor en el proceso del tránsito, conviene insistir, en lo que hace realmente, interesan todos los tipos de personalidad que existan, así sean tres o treinta. La pregunta es ésta: ¿de qué modo incide la personalidad del conductor en su toma de decisión y en lo que hace?

Las teorías sobre la personalidad son diversas, desde las posiciones conductistas hasta las freudianas y varias entre una y otra; a pesar de las diferencias, la mayoría enfatizan la importancia del aprendizaje en sociedad durante la infancia. Si este es el caso, si la personalidad, es decir, si sentimientos y pensamientos humanos, si la conducta, las particularidades emocionales, los valores y mecanismos de defensa, si las posibilidades para conocer y entender, si todo se aprende en la infancia, ¿cómo incide este aprendizaje en la conducción de vehículos en sociedad?

El campo es vastísimo, tanto que parece diluirse en una nebulosa difícil de entender. Por lo mismo, convendrá que se encaren de modo bien concreto, estas cuatro variantes: el conductor y los demás aspectos de su vida; el conductor y los valores dominantes en su medio social; el conductor y sus conocimientos generales; el conductor, su pasado y sus expectativas de futuro.

El conductor es alguien que tiene su familia, que es hija o hijo, padre o madre, tiene compañeros de estudio o de trabajo, en fin, que vive en sociedad y en ella actúa. Si se

llega a conocer su personalidad y a conocer ciertas características de cómo se comporta en las diversas actividades de su vida social, asociado a su forma de conducir en las situaciones reales de tránsito, es probable que se encuentren indicadores de incidencia de su personalidad en su toma de decisión.

Los conductores en nuestros países vienen de medios sociales distintos, que difieren unos de otros de modo importante. Las zonas marginadas en ciudades de nuestra América son muy distintas de las zonas obreras y de los barrios privados o las zonas campesinas. Formas de vida y convivencia diferentes.

Si bien los conocimientos pueden ser los que menos juegan en el momento de tomar las decisiones en las situaciones del tránsito, convendrá llegar a saber si una misma personalidad con conocimientos generales muy limitados o muy amplios tiene actitudes diferentes. Todos son aspectos vinculados entre sí y sobre los que conviene obtener la mayor cantidad de datos.

Cada ser humano es una unidad biopsicosocial y como unidad es que se desplaza en el tránsito; en el instante de la toma de decisión se sintetiza toda su historia de vida, sus conocimientos y sus creencias y sus sistemas biológicos y sus relaciones sociales. Importa, por tanto, analizar cómo las diferentes personalidades se comportan en el instante en que se conjugan pasado y futuro individual, recuerdos y expectativas.

La información que recibe el conductor en el proceso del tránsito es mucha y variada y es procesada muy rápidamente para ir dando las respuestas que son necesarias constantemente. No todos procesan la información de la misma manera. Los choques que se producen por adelantamientos incorrectos muchas veces son el resultado de la dificultad que implica procesar la información a alta velocidad. ¿Las diferentes personalidades procesan la información de modo distinto? ¿Cómo incide esto en la toma de decisiones?

Se sabe que el equilibrio emocional es decisivo en las situaciones difíciles, cuando hay que tomar decisiones que implican riesgo. ¿Qué relación hay entre personalidad y equilibrio emocional? La vida en las sociedades hoy es sumamente agresiva y en un momento del desarrollo humano en el que se están poniendo en duda viejas creencias consideradas como verdades inamovibles. Estos lugares y estos tiempos influyen sobre las personas y las cambian, las forman... o las deforman. ¿Cómo inciden estos cambios en las diferentes personalidades? ¿Cómo incide el aumento en la agresividad?

### **3.2 – La causa de las causas de las situaciones traumáticas del tránsito.**

Las estadísticas mundiales y las de cualquier país reiteran que en más del noventa por ciento de los llamados accidentes de tránsito la responsabilidad es del ‘factor humano’, es decir, de una maniobra incorrecta de un conductor. De acuerdo a esto, las causas de las situaciones traumáticas del tránsito están en nosotros, los seres humanos. No hay duda, es así.

Luego de esta primera afirmación, aparecen los ‘malos de la película’: alcohol, droga, cansancio, estrés, sueño, ansiedad, malhumor, velocidad... y también el sentimiento de impunidad, la agresividad, el abuso de poder.

Quien haya tenido las experiencias de apretar el acelerador en un auto pequeño, un fitito o en un VW escarabajo, por ejemplo, y también en algún modelo nuevo de cualquier marca de automóvil con motor grande y buena respuesta, estará de acuerdo en que son experiencias muy distintas, que todo conductor se siente diferente al apretar un acelerador y otro.

Poder es fuerza y autoridad a la vez, capacidad de tomar decisiones y hacer. Voluntad es querer; sólo querer; no es poder. La voluntad – la voluntad de cada uno – une los deseos a la toma de decisión, consciente y deliberada, para actuar de cierta forma y al inicio de la acción. Sólo al inicio; luego la acción se inscribe en la realidad general y ya no depende de la voluntad individual. Al conducir un vehículo, se ejerce el poder y se le mueve según la voluntad individual; sólo el vehículo y su conductor se mueve según su voluntad, su querer; el tránsito no, el tránsito no depende de la voluntad individual de nadie.

Ya de por sí, apretar el acelerador en un vehículo es tener la sensación de poder: el movimiento del vehículo depende de la voluntad individual, el vehículo hace lo que el conductor determina, lo que él siente y piensa, lo que su voluntad quiere, lo que él decide, el vehículo procede según sus deseos. El conductor decide lo que el vehículo hará, y lo hace.

La toma de decisión implica la elección de una entre dos o más formas de proceder y la consciencia del resultado al que se llegará con cada una de las formas posibles. Y en el tránsito, decisiones importantes se toman en décimas o centésimas de segundo. En situaciones complejas, es casi espontánea, impulsiva, las creencias juegan un papel muy importante, decisivo a veces. La sensación de poder al apretar el acelerador en un auto pequeño es muy distinta a la sensación al apretarlo en un coche grande último modelo; pero es sólo la sensación. Por ello, si se tiene la creencia de que se tiene mayor poder y puede ejercerse más allá del vehículo con un coche grande, es posible que se apriete el acelerador más y más en la convicción de que se puede dominar cualquier situación. Pero el tránsito no depende de la voluntad individual.

Es cada ciudadano quien anda rápido en la vida y en el tránsito. Se corre, se trabaja apurado, se descansa apurado, se cocina apurado, se come apurado, se conduce apurado. Se vive apurado en la calle, en el trabajo, en el hogar. El éxito no se consigue

si no se corre. Y el éxito debe conseguirse. Así lo exige la sociedad en que se vive. La sociedad exige éxito a todos y el éxito exige eficiencia y rapidez. ¡Rapidez!

Desde las primeras conclusiones que se sacaron de la investigación 'a bordo' se ha estado analizando el problema del alcohol; es cierto que el alcohol es responsable en un veinte por ciento de los siniestros del tránsito. Ahora, ¿dónde buscar la responsabilidad por el ochenta por ciento restantes, cuando no es el alcohol? Son muchos los ciudadanos que andan rápido en la vida y en el tránsito, y no porque consuman alcohol. Así es la vida en la sociedad hoy.

Es hora de abandonar la búsqueda de 'las causas' de las situaciones traumáticas del tránsito en el tránsito y los conductores directamente, aislados de la sociedad, y que se comience a investigar 'la causa' de las causas: por qué hay ciudadanos que conducen alcoholizados, drogados, cansados, estresados, con sueño, con ansiedad, malhumorados, a alta velocidad... y también por qué se tiene ese sentimiento de impunidad, esa agresividad, y por qué se abusa del poder.

La mirada debe de apartarse de 'las causas' y debe recaer sobre 'la causa de las causas': el modo de vida, la sociedad. Si es correcto aquello que se decía más arriba, la importancia del aprendizaje en sociedad durante la infancia, entonces hará que tener el coraje de aceptar que son los mismos ciudadanos quienes están estimulando un tránsito altamente peligroso. Porque se vive en una sociedad peligrosa.

"Conducimos como vivimos". El 'problema' del tránsito es uno más de los problemas sociales: la inseguridad vial es parte de la inseguridad ciudadana. Y no hay soluciones mágicas, no hay recetas pre-establecidas para solucionar el problema, aunque sí hay experiencia y técnicos: será necesario conocer más, investigar, organizar y sistematizar los conocimientos, y actuar.

El malo de la película no es el alcohol, ni el cansancio; es el ser humano que conduce alcoholizado, el que conduce cansado. La pregunta, entonces, es: ¿por qué alguien conduce alcoholizado? ¿por qué conduce cansado?

Cuando se le hace estas preguntas a la sociedad, cuando se analiza cómo se vive, de inmediato aparece la necesidad de cambiar. Como si fuera un letrero luminoso enorme aparece como imperativo: CAMBIAR. Y sí, es necesario cambiar. Pero nosotros somos seres humanos y también somos psicólogos: sabemos que al mismo tiempo que estamos gritando 'CAMBIAR' estamos levantando, lo más alto que podemos, nuestras resistencias al cambio.

Es natural, es humano, la inercia también juega en la sociedad y las cuestiones humanas. Se mantienen ciertos hábitos, ciertas costumbres por inercia, es decir, por esa propiedad que tiene el ser humano que lo lleva a continuar como viene. Pero los cambios son necesarios. Se seguirá y seguirá hasta que llegue el momento en que la propia sociedad – es decir, nosotros mismos – ya no tolere más la inseguridad.

#### 4 . Bibliografía consultada

Bardier, D. 2001. “**De la visión al conocimiento**”. Tradinco S.A., Montevideo – Uruguay.

Bengt, H., Hydén, Ch. m. fl. 1996. “**Trafiken i samhället – Grunder för planering och utformning**”, Studentlitteratur Lund, Sverige

Chaplin, J. P. y Krawiec, T.S. 1960. “**Systems and Theories of Psychology**”, Holt, Rinehart & Winston , Inc, Estados Unidos.

Damasio, A. R. 1994. “**Descartes' Error**”, A Grosset/Putnam Book, G.P. Putnam's Son, Estados Unidos.

Dicaprio, N S. 1987. “**Teorías de la Personalidad**”, Nueva Editorial Interamericana, México.

Domínguez, Juan José (Noviembre 2006) Representante Nacional por Paysandú. **Carta pública**. Montevideo. Uruguay

- Hospers, J.. 1982. **“An Introduction to Philosophical Analysis”**. Revised Edition, Routledge & Kegan Paul, London, U.K.
- Katz, J. M. Director General de Tránsito de Buenos Aires; Lidner, F. Director de Tránsito de Porto Alegre; De Souza, J. R. ex Director Nacional de Tránsito de Brasil. 2000. **“Intervenciones en el Primer Encuentro del Mercosur sobre Accidentes de Tránsito”**, Montevideo – Uruguay.
- Leif, K. y Ahsblom, A. 1997. **“Forarutbildning Teoriboken”**, Skogs Boktryckeri AB, Sverige.
- Montoro, L. - Alonso, F.- Esteban, C.- Toledo, F. 2000 **“Manual de Seguridad Vial: El factor humano”**. INTRAS (Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial), Editorial Ariel S.A., España.
- Montoro, L. y otros. 1995 **“Seguridad Vial: del factor humano a las nuevas tecnologías”**. Editorial Síntesis, Madrid – España.
- Montoro, L. y otros. 1999. **“Accidentes de Tráfico: el día después”**. Segundas jornadas Mapfre sobre medicina y seguridad vial. MAPFRE Editorial S.A., Madrid - España.
- Muñoz Medina, Miguel. 1999 **“El Tráfico como Marco de la Convivencia Humana”**, conferencia dictada en la Universidad de Granada.
- Ovarce, E. (Chile), Lic.Sánchez, F. (España). 1999. **“Intervenciones en el Primer Encuentro Nacional para la Prevención de Accidentes de Tránsito”**. Montevideo – Uruguay.
- Poloni Gruler, I. 2005. **La Aventura de Conducir**. Azul Marino Publicaciones. Montevideo, Uruguay.
- Rothengatter, T. 1997. **Psychological Aspects of Road User Behaviour**. Applied Psychology : An International Review. 46 (3). 223-234
- Tillmann WA, Hobbs GE. 1949. **The accident-prone automobile driver: a study of the psychiatric and social background**. Am J Psychiatry:321–31.