

3.4. PREVENCIÓN DE LOS ACCIDENTES DE TRÁFICO INFANTILES

**Estrella RIVERA MENOR
Dirección General de Tráfico
Madrid**

1. INTRODUCCIÓN

Voy a comenzar la exposición del tema con unas breves aclaraciones referidas a algunas generalidades sobre los accidentes de tráfico, por estimar que pueden ayudar a la comprensión del mismo y muy especialmente a la comprensión de los datos que a continuación van a exponerse.

1.1. CONCEPTO EN GENERAL DE ACCIDENTE

En su primera acepción accidente significa únicamente algo no habitual, que no ocurre normalmente. En tal sentido accidentalidad es lo contrario a normalidad.

Sin embargo, a esta consideración inicial pronto se le añade otro calificativo: el carácter dañoso del accidente. Por ello se considera, en el lenguaje cotidiano, accidente al daño sufrido por un obrero en su trabajo y no al que obtenga el primer premio en la lotería, aun cuando esta posibilidad sea más remota que la anterior.

Quizás porque al accidente se le considera algo que hace daño, rápidamente se arroja con otro calificativo, algo no doloso, no querido inicialmente. Es una nota exculpatoria de una sociedad en la que sus miembros tienen miedo de verse involucrados como sujetos activos, por lo que intentan buscar una solución lo más favorable posible. Y así, se considera accidente la muerte de un niño atropellado por un conductor que circulaba por una vía urbana con tal exceso de velocidad que era absolutamente imposible que pudiera eludirlo, en tanto que socialmente se tipifican mucho más gravemente otras conductas cuyo resultado final es el mismo.

Y por último, el accidente tiene otra cualificación: es espectacular. Y es precisamente esta espectacularidad la que llevará a que la atención social se polarice prioritariamente sobre el accidente, relegando al olvido otra serie de situaciones igualmente dañosas, que se diluyen de forma silente en el espacio y en el tiempo. En el mundo del trabajo se ha prestado siempre mayor atención a los accidentes que a las enfermedades profesionales y en el mundo del tráfico la atención se localiza también de forma casi exclusiva hacia los accidentes, sin preguntarse apenas si el fenómeno circulatorio puede crear o agravar enfermedades específicas. Sólo el tiempo terminará por hacer justicia a estas dos situaciones diferentes.

1.2. CONCEPTO JURÍDICO DEL ACCIDENTE DE TRÁFICO

Cuanto se ha dicho anteriormente es válido para cualquier tipo de accidente, pero el denominado accidente de tráfico tiene, además y por imposición de la norma, otras características que es preciso resaltar.

La primera de ellas es que para que un accidente pueda ser considerado de tráfico debe hallarse, al menos, un vehículo en movimiento. Así, es accidente de tráfico el que un ciclista se caiga de su vehículo y no lo es el que un peatón tropiece y caiga a la calzada, aun cuando los daños sean aproximadamente los mismos.

La segunda es que el accidente ocurra en la vía pública o, al menos, tenga en ella su origen. Así se consideraría accidente de tráfico por ejemplo la muerte de personas que se hallasen, por ejemplo, en una playa, producida por la deflagración de una cisterna de gas que circulaba por una vía próxima, como ocurrió en el caso de “Los Alfaques” y no sería, por el contrario accidente de tráfico la deflagración de la misma cisterna en el interior de una fábrica, aunque a consecuencia de ello murieran personas que paseaban por una vía en sus proximidades.

1.3. CONCEPTO PRÁCTICO DEL ACCIDENTE DE TRÁFICO

Las dos características que antes he dado, en unión con las de naturaleza general, son las únicas que jurídicamente configuran el accidente de tráfico. No importa, a este efecto, la cuantía de los daños o si estos han afectado a personas o exclusivamente a bienes materiales, pero en la práctica, dado que los datos que habitualmente se manejan en los medios de comunicación proceden de la Dirección General de Tráfico, es necesario aplicar un coeficiente corrector. Las cifras que habitualmente se dan referidas a número de accidentes, corresponden únicamente a accidentes con víctimas, sin hacerse mención a aquellos en que sólo se han producido daños materiales o incluso aquellos en que los daños personales han sido tan pequeños que no requirieron atención médica.

La causa es bastante sencilla. En una buena parte de los accidentes en los que únicamente ocurren daños materiales, los perjudicados no dan cuenta a las fuerzas de vigilancia, razón por la cual los datos de que se dispone son parciales y ni siquiera corresponden a una muestra estudiada estadísticamente que permitiera extrapolación. Por ello el tratamiento de dichos datos proporcionaría una información engañosa de la que es preferible prescindir.

Una segunda puntualización importante es que, aún cuando como indicador rápido de accidentalidad, se emplean exclusivamente datos de accidentes mortales, y es este indicador el que frecuentemente aparece en los medios tras una operación especial o simplemente en un fin de semana, los datos totales que se publican en los anuarios corresponden a muertos a 30 días (a diferencia ya del concepto tradicional español de “muertos a 24 horas”) y la totalidad de heridos (con la salvedad antes apuntada).

Computados a 30 días, el número de muertos ronda los 6.000 y el número de heridos con lesiones de cierta transcendencia supera los 150.000.

Estas cifras son, por una parte alentadoras en el sentido de que, pese a haber aumentado considerablemente el parque de vehículos en estos últimos años, el número de víctimas se ha reducido, frente a los alarmantes datos, por ejemplo, de los años 1988, 1989 y 1990. Sin embargo, siguen siendo tristes, no sólo por su coste económico que los expertos cifran entre 11.450 y 15.390 millones de € (de 1,9 a 2,5 billones de pesetas) sino, sobre todo, por el dolor individual y social que envuelve a cada accidente con víctimas y al hecho de que el accidente de tráfico sea la causa superior de expectativa de años perdida, 32 años aproximadamente en los varones y unos 29 en las mujeres.

2. EL ACCIDENTE DE TRÁFICO INFANTIL

2.1. CONCEPTO

No existe ninguna diferencia importante respecto al accidente de tráfico en general. Por tanto sigue siendo un hecho dañoso, no doloso, en el que al menos un vehículo está implicado y que ocurre en la propia vía o al menos tiene en ésta su origen. Quizás, dada la mayor utilización por parte de los niños, convendría recordar que ni los patines, los monopatines, pequeñas bicicletas u otro juguete análogos no tienen jurídicamente consideración de vehículos y por tanto, por ejemplo, la caída de alguien que utilizaba un monopatín o su colisión con un obstáculo que no fuese un vehículo en movimiento, no tendría la consideración de accidente de tráfico.

2.2. IMPORTANCIA CUANTITATIVA Y CUALITATIVA DE LOS ACCIDENTES DE TRÁFICO INFANTILES

En España, aproximadamente el 3% de los muertos en accidente de tráfico es un niño de hasta 14 años. Sin embargo, con independencia de la importancia cuantitativa, es evidente la importancia cualitativa y sentimental que la pérdida de una vida que apenas comienza, o su sufrimiento, tiene sobre una sociedad que, de forma natural, acepta y asume como una de sus obligaciones, con entronque en sus valores primarios y por tanto más fuertemente arraigados, el salvaguardar y proteger a su “prole”, incluso considerada ésta de forma global. A este efecto conviene recordar, por ejemplo, la enorme trascendencia social de los accidentes de transporte escolar por relación a otros de naturaleza análoga en que las víctimas son adultos. Sociológicamente, por tanto, esta carga de sensibilidad hacia los accidentes infantiles es quizás su nota más característica. Sin embargo, más adelante veremos cómo la misma sociedad, instrumentalmente, es remisa a colaborar en las medidas que pueden evitar dichos eventos.

2.3. TIPOS DE ACCIDENTES INFANTILES

Fundamentalmente, y de forma muy esquemática, pueden distinguirse dos tipos de accidentes infantiles:

- Aquellos en que el niño es sujeto activo del accidente (lo que no implica que sea o no el causante del mismo), es decir, aquellos en que actúa como peatón o conductor de vehículos.
- Aquellos en los que el niño actúa de forma prácticamente exclusiva como sujeto pasivo del accidente, es decir, aquellos en que es un mero usuario de un vehículo conducido por otra persona.

La distinción en la práctica no es tan clara y evidente. En efecto, un simple usuario puede tener una intervención muy directa en un accidente, pero el objeto de esta distinción, que en general es válida para una mayoría de supuestos, tiene importancia a la hora de determinar, también con carácter general, las acciones preventivas, que en el primer caso estarán orientadas a evitar el accidente y, en la medida de lo posible, a aminorar sus consecuencias, y en el segundo fundamentalmente a conseguir esta última finalidad.

2.4. ESPECIALIDADES INTRÍNSECAS EN LOS ACCIDENTES DE TRÁFICO INFANTILES

Hemos dicho anteriormente que el concepto de accidente de tráfico infantil no difería del concepto de accidente de tráfico en general. Sin embargo, es lo cierto que existen unas diferencias objetivas que derivan de las características del propio sujeto implicado y que sustancialmente son las siguientes:

- El niño tiene un desarrollo visomotor muy inferior al adulto por lo que va a tener una gran dificultad en apreciar correctamente las distancias y las velocidades,
- Su desarrollo audiomotor es también inferior y, además, los indicios que el oído le proporciona son frecuentemente interpretados de forma errónea. Así, por ejemplo, los niños pequeños asocian mayor ruido con mayor velocidad, lo que en muchos casos es incorrecto.
- Son impulsivos, con menores mecanismos de autocontrol.
- Tienen serias dificultades para mantener la atención en una tarea concreta.
- Su valoración del riesgo es diferente.
- Tienen, al menos los más pequeños, problemas de identificación de colores –que tanta importancia tienen en la circulación–, y ni siquiera han fijado de forma clara su esquema corporal como medio para conseguir un conocimiento dimensional del mundo exterior.
- Tienen un centro de gravedad muy alto y, por tanto, pese a su mayor agilidad, también tienen más propensión a caerse cuando son peatones y a ser proyectados hacia adelante cuando son usuarios de vehículos.
- Son de pequeña estatura, circunstancia ésta de gran transcendencia en cuanto, por un lado, su campo visual, ya de por sí limitado, queda restringido fácilmente por cualquier obstáculo –por ejemplo coches estacionados junto a la acera– obligándoles a invadir la calzada si desean comprobar la circulación que se acerca. Por idéntica razón, los conductores prevén su presencia con mayor dificultad tanto en circulación hacia adelante como en marcha atrás, maniobra ésta en la que frecuentemente quedan fuera de su campo de visión. Otro tanto puede decirse de los pequeños vehículos que están autorizados para conducir, respecto de los cuales la visibilidad es también menor.
- No son, desde luego, extraterrestres, pero de alguna forma los seres más queridos para la sociedad son seres extraños e inadecuados en un mundo que la propia sociedad ha construido y dimensionado para adultos, lo que les convierte en especialmente indefensos.

2.5. GRUPOS DE MAYOR RIESGO

Aun cuando hablar de grupos de alto riesgo o de riesgo superior al normal siempre debe hacerse con un cuidado extremo evitando caer en estereotipos, sí parece que determinadas variables son significativas a la hora de predecir los niños que pueden considerarse más accidentables.

Descartando aquellas variables que en el proceso de investigación no resultaron significativas –investigación llevada a cabo por la Dirección General de Tráfico en colaboración con el Departamento de Psicología de la Universidad de Salamanca– pueden hacerse las siguientes afirmaciones:

- Si se tiene en cuenta la variable edad, los accidentes parecen acumularse en la banda comprendida entre los 5 y los 8 años.

- Si se tiene en cuenta el sexo, existe una diferencia significativa entre varones y mujeres, con una mayor accidentalidad de los primeros.
- La variable hora es igualmente significativa, con una mayor acumulación de accidentes hacia las 18 horas aproximadamente, seguida de las 15 y de las 13 horas, siendo, en cambio, especialmente significativa la escasa accidentalidad en las primeras horas de la mañana.
- Los meses de febrero y marzo, seguidos de abril y octubre parecen apropiar un mayor número de accidentes.
- Por situaciones, la mayor parte de los accidentes se producen al atravesar una vía, tanto si en ella no existen intersecciones (53%) como existiendo intersecciones (34%).
- Entre las variables de personalidad, los accidentes parecen concentrarse más con niños con altos niveles de ansiedad, inmadurez y problemas por déficit de atención.
- Curiosamente, el orden que los sujetos ocupan entre sus hermanos deroga resultados significativos, pudiendo decirse que existe una mayor propensión a accidentes en los hermanos menores, proporcionalmente, además, al orden ocupado.
- Por supuesto, los niños acompañados de adultos sufren un menor número de accidentes que aquellos que efectúan el trayecto solos.

Por tanto insisto que, con cierto carácter anecdótico y con el cuidado necesario para no caer en un estereotipo que pueda producir tanto miedos como alegrías infundados, el niño con mayor riesgo de accidentes podría ser: un varón entre 5 y 8 años de edad, el último de una serie de hermanos, que frecuentemente tiene problemas en la clase por su inmadurez, ansiedad o falta de atención, que vuelve a casa por la tarde, prácticamente al anochecer y una vez terminada la semana escolar y, solo o en compañía de algunos amigos, cruza la calzada. Esta descripción no presupone que sea el causante del accidente, pues frecuentemente se presenta la existencia de una interrelación entre la conducta del niño y la del conductor.

3. MEDIDAS POSIBLES PARA PREVENIR LOS ACCIDENTES DE TRÁFICO INFANTILES

Los estudios de accidentalidad tienen como objeto fundamental precisamente encontrar medidas eficaces a la hora de prevenir los accidentes. Dichas medidas pueden ser:

3.1. SUPLIR LAS INCAPACIDADES DEL NIÑO A TRAVÉS DE LA PRESENCIA DE UN ADULTO

Indudablemente es una medida muy efectiva e imprescindible en los primeros años de vida y que ha motivado internacionalmente muchas campañas, por ejemplo en Inglaterra, cuyo slogan fundamental era “take me to school”. Conseguirlo, sin embargo, es un tanto utópico y quizás perjudicial en otros ámbitos puesto que el niño precisa, por otra parte, una cierta libertad y una conexión con otros niños de su edad lejos de la permanente vigilancia de los adultos.

Sería interesante, sin embargo, que los padres se plantearan la conveniencia de ejercer un cierto control sobre los niños que, por variables de personalidad, se configuran en principio más accidentales: inmaduros, con elevados niveles de ansiedad y déficit a la hora de concentrar su atención, problemas cuya detección vendrá dada frecuentemente por su comportamiento escolar o incluso por el hecho de haber sufrido algún pequeño accidente doméstico.

3.2. A TRAVÉS DE LA INFRAESTRUCTURA O SISTEMAS ANÁLOGOS

Estos medios destinados a aquellos lugares donde existe una gran concentración de niños (colegios, zonas deportivas, etc.) son diversos y pueden ir:

Desde la protección de los posibles cruces en los lugares potencialmente más peligrosos, de forma que el tráfico se canalice forzosamente hacia lugares más seguros o que, al menos, dispongan de mayor visibilidad. Esta medida tiene siempre que venir complementada con un severo control de las detenciones de los vehículos, aún sería mejor, de la mentalización de los padres que van a recoger con automóvil a sus hijos, pues es evidente que si, como es normal, se aglomeran precisamente en las proximidades del paso, van a impedir la visibilidad de los niños que querrían cruzar dando al traste con la mejora realizada.

Instalación de pasos para peatones complementados con señales que adviertan la proximidad del peligro, medida que debe venir complementada por comportamiento adecuado de los adultos para que no devenga igualmente ineficaz e incluso acreciente la peligrosidad, dado que los niños precisamente han recibido la información de que el paso de peatones es un lugar más seguro por donde pueden cruzar, en tanto que vehículos detenidos frecuentemente en primera y segunda fila (curiosamente de los padres de los propios alumnos a las entradas y salidas de los colegios) van a impedir la visibilidad tanto de otros conductores como de los propios niños para que el cruce se haga con seguridad.

Instalación de semáforos. Aun siendo frecuentemente la solución más postulada, es claramente peligrosa sin un comportamiento adecuado de los adultos. Si el lugar no tiene intensidad de tráfico suficiente para aconsejar la instalación de un semáforo y, por tanto, existen grandes vanos entre los vehículos que circulan, los padres que van a buscar a sus hijos no van a esperar que el semáforo pase a la posición adecuada para el cruce y esta actuación que, en el caso de un adulto, puede ser incorrecta pero no peligrosa, determinará una imitación de los niños con un desarrollo visomotor y audiomotor inferior interrelacionada con un conductor que circula muy confiado en la fase verde del semáforo. Es una solución cuyos inconvenientes conviene plantearse antes de decidir sobre su instalación.

Pasos a distinto nivel son una solución cara, pero eficaz, por la facilidad de resolver por su utilización preferencial en momentos concretos, los pequeños problemas de vigilancia derivados de la reticencia a su utilización por motivos distintos de los derivados de la circulación.

Lo ideal sería, sin duda, la presencia de Agentes de Tráfico, solución que, sin embargo, es a todas luces inviable con carácter general, pues es difícil atender unas necesidades que se diluyen en el espacio, a la vez que se concentran en el tiempo. De cualquier manera, de realizar una acción en tal sentido, parece que lo ideal sería concentrar los esfuerzos a la hora de las salidas de los colegios y en los meses con menos luminosidad ambiente. Como sustitutivos de su presencia, en varios países europeos se

inició la creación de las llamadas “patrullas escolares”, en las que el cruce de las vías se realizaba en grupo bajo la protección de una señal móvil de STOP, llevada por uno de los propios escolares. Las patrullas escolares han dejado de funcionar salvo en aquellos lugares en los que de su dirección se encargaba un adulto: profesor del Centro, miembro de la Asociación de Padres, etc.

3.3. A TRAVÉS DE ACCESORIOS UNIDOS AL NIÑO O A SUS VEHÍCULOS

Que existe una interrelación entre accidentalidad y visibilidad es evidente. Por tanto, todo aquello que incremente la visibilidad del niño será útil a la hora de prevenir los accidentes, en especial cuando la circulación deba hacerse por vías mal iluminadas o sin iluminación. La utilización de retroreflectantes añadidos a las ruedas de las bicicletas, a las mochilas, a las prendas de vestir etc., es eficaz, o, en defecto de ellos, al menos que dichas prendas sean de color claro y brillante. Para niños de zonas rurales, que deben marchar por bordes de carretera sin arcén, las linternas pueden cumplir el doble objetivo de hacerles más visibles y permitirles a su vez ver los obstáculos que puedan encontrarse. En tal caso la intensidad de las linternas no debe ser tal que puedan producir deslumbramiento a los vehículos que van a encontrarse en sentido contrario.

3.4. A TRAVÉS DE LA EDUCACIÓN VIAL

a) Generalidades

Cuando se habla de educación vial parece que nos estamos refiriendo a la educación que debe recibir el niño. Realmente la educación vial debe concebirse, como más adelante veremos, en algo mucho más amplio, pues si, como hemos dicho, el niño tiene problemas, serios problemas, para poder cumplir las normas, y con una educación adecuada pueden paliarse de alguna forma, los problemas subsistirán pues no puede transformarse en adulto a un niño, y la prevención de los accidentes infantiles, por ello mismo, pasará a ser tarea de todos.

El objetivo de la educación vial orientada a prevenir los accidentes de tráfico infantiles es:

De una parte: enseñar, al niño aquellas normas, comportamientos considerados seguros que le permitan autodefenderse en el tráfico.

De otra, como los conocimientos no son suficientes, al igual que ocurre en todas las materias que implican comportamiento, ya que la conducta posterior puede ser en la práctica contraria a aquella conocida como segura, es preciso inculcar el convencimiento de que las normas deben respetarse, conviene respetarlas, es deseable respetarlas. En definitiva, es necesario crear actitudes positivas hacia el fenómeno del tráfico, actitudes que, además, serán básicas para el desarrollo de su vida posterior como peatón y como conductor permitiendo, además, un conocimiento más profundo del referido fenómeno, sometido por su propia naturaleza, entre otras, a reglas físicas y matemáticas inalterables, aprovechando para ello los conocimientos que va adquiriendo a lo largo de su aprendizaje general en la escuela.

b) Instrumentos

Para conseguir esta educación tendremos que acudir a los siguientes medios:

1) Los padres: Los padres por imperativo de la naturaleza son los formadores primarios de los hijos. La imitación de los padres ha sido el sistema de aprendizaje más general dentro del reino animal. Los padres, por tanto, enseñan a través de una comunicación verbal, pero también enseñan, al menos, tanto con sus acciones y lo terrible en el tráfico es que, al no existir una analogía de condiciones entre niños y adultos, determinados comportamientos que, aunque incorrectos, pudieran no ser gravemente peligrosos en los adultos, se trasladan a los niños, donde sí generan un riesgo especial. ¿Qué piensan los padres españoles de la educación vial?. En una mayoría aplastante de aproximadamente un 90% estiman que la educación vial es imprescindible, pero curiosamente no se consideran implicados directamente en ella, atribuyéndosela a la escuela. Este resultado puede explicarse, o bien porque les falta una concienciación de su papel como educadores sociales, o interpretan la educación como una mera transmisión de conocimientos puntuales, o bien simplemente intentan inhibirse de esta tarea, desconociendo que esto es imposible. Para bien o para mal ellos influirán en los comportamientos de sus hijos, incluso una falta de enseñanza aparente es una forma de enseñanza.

2) La escuela: Hay una tradición normativa en España de atribuir la educación vial a la escuela, a los maestros. Cuando prácticamente en el mundo no se hablaba de la necesidad de la educación vial, nuestro Código de la Circulación, que data de 1934, imponía a las escuelas la necesidad de informar a los niños sobre los peligros de la circulación y de enseñar comportamientos correctos. Por supuesto que el legislador no pretendió despreciar la labor educativa de los padres, sino simplemente y de forma quizás prematura, en un sistema de enseñanza configurando especialmente como de transmisión de conocimientos, intentó integrar una educación social localizada hacia un sector determinado. Quizás porque fue integrada de forma prematura, la declaración de 1934 no pasó de ser una mera declaración teórica que no llegó, ni siquiera, a instrumentalizarse adecuadamente en programas concretos hasta casi 50 años más tarde. Es en los años 80 cuando se elaboran de forma detallada programas adaptados al desarrollo evolutivo del niño y que van desde un mero intento de desarrollar hábitos de observación vial, auditivo, actitudes psicomotóricas relacionadas con la noción espacial, en cursos como preescolar hasta su preparación para el desarrollo de la tarea de la conducción al menos de pequeños. La vigente normativa en materia de enseñanza mantiene como obligatoria en las escuelas la enseñanza de la educación vial. Sin embargo y pese a ello, la implantación de la educación vial en las escuelas no es todo lo activa que deseáramos. No porque los maestros opinen que no es útil y necesaria, toda vez que en una encuesta realizada sobre una muestra representativa de profesores de E.G.B. en su gran mayoría (89%), la consideraron útil y conveniente, si bien inmediatamente consideraban la existencia de una serie de problemas importantes que disminuían su capacidad de actuación en este terreno, como eran principalmente: diseños curriculares muy apretados, falta de material adecuado, falta de formación, etc. La labor de la Dirección General se ha encaminado, pues, preferentemente a resolver estos problemas que los enseñantes detectaban como de mayor importancia.

3) La sociedad: Los padres y los maestros son importantes, sin duda, pero en la misma medida, si se quiere que la educación vial hacia la infancia dé los resultados apetecidos o, al menos, para que surta efectos en un plazo razonable, se impone un cambio global en la sociedad donde el niño va a insertarse. Es muy corriente ver que la sociedad vuelve los ojos hacia la infancia como una panacea para arreglar asuntos conflictivos, sin darse cuenta que en un ser eminentemente social como es el hombre,

su necesidad de integrarse en el medio donde va a desarrollar su vida, su deseo de “no ser diferente”, su aprendizaje por “imitación” es capaz de contrarrestar, al menos en gran medida, cualquier instrucción de otro tipo que reciban. En tal sentido es la sociedad de adultos la que debe tender al cambio, aproximándose en lo posible a un patrón de imitación adecuado, encargándose de corregir, además, aquellas desviaciones importantes respecto del patrón ideal, y, en ningún caso, por supuesto, las desviaciones que se produzcan respecto al patrón real alcanzado –que siempre será inferior al ideal– y que signifique una aproximación a este último.

4) Las organizaciones naturales: En esta labor concienciadora de la sociedad en general, y de la infancia en particular, pueden tener una transcendencia especial los Ayuntamientos que, de alguna forma, constituyen una voz amiga más próxima al ciudadano que, sobre todo, permite adaptar las normas válidas para toda la nación, a las peculiaridades del entorno donde una persona, y en especial los niños, desarrollan la mayor parte de su vida, reforzando aquellas cuestiones que resuelven las necesidades concretas de sus ciudadanos. Es verdad que en estos momentos se detecta una gran interés precisamente en los Ayuntamientos en participar en este tema, pese a reconocer las dificultades que la tarea entraña.

c) Metodología

1) Entrenamiento real: Indudablemente, desde el punto de vista de rapidez de instrucción, el entrenamiento real se presenta como aquel del que pueden esperarse resultados más rápidos, por la dificultad que el niño tiene de extrapolar lo aprendido en un ámbito (el aula, su propia casa) a otro diferente como es la calle, y en tal sentido y adaptando y creemos que mejorando, los programas elaborados por la Universidad de Groningen (Holanda) se han diseñado programas para padres, válidos para niños de preescolar y ciclo inicial preferentemente. El entrenamiento en la vida real debe realizarse precisamente por los padres, pues es imposible pretender de la escuela una atención individualizada hacia cada niño en la calle. Lo más lejos que podría llegar la escuela es a una actividad grupal, situación distinta de la que normalmente el niño va a encontrarse.

2) Simulación: Esta simulación puede ser muy variada. Hemos de destacar la facilidad que, al respecto, ofrecen las modernas técnicas computarizadas: aprovechando las posibilidades que ofrecen los actuales ordenadores y el atractivo, sin duda, que los mismos ejercen sobre la infancia.

3) Juego: Simulación es la labor que se realiza en los parques infantiles de tráfico, simulación y juego también, porque siempre, encubierto en la simulación, hay un juego, medio didáctico de primer orden que en la educación para áreas de comportamiento nunca debe desecharse, porque, además de ser especialmente atractivo para el niño, permite mejor que ningún otro medio crear un sistema de interrelación con los demás, enseñando a acatar una regla o incluso las decisiones del árbitro. Quizás en algún caso el juego genera competitividad y ésta no es muy acorde con la idea de un tráfico pacífico como es el deseable, y en algún caso se percibe esta competitividad en los propios concursos que organiza la Dirección de Tráfico, en especial el de los parques infantiles de tráfico. Quizás por ello el adulto que dirige el grupo debe intentar contrarrestarlo en lo posible y, desde luego, no dejarse él mismo influir por la idea de competición, más allá de los límites adecuados, porque es curioso que frecuentemente la competitividad de la que antes hemos hablado se percibe más fuertemente en los adultos intervinientes que en los propios niños.

Y, sobre todo, creación de un ambiente familiar y social adecuado, tema en el que no vamos a entrar por estimar que ya ha sido tratado con suficiente detalle.

d) Resumen

La importancia de la educación vial es indiscutible pero, como resumen, puede deducirse de los datos objetivos de que disponemos sobre ella:

Que los **padres** aceptan gustosamente la educación vial, pero tienden a inhibirse de la misma, observándose, por una parte un desconocimiento claro del proceso evolutivo de su hijo y, por otra, de su propio papel como educadores, que va a producir un resultado tanto se realice adecuada como inadecuadamente, e incluso en el supuesto utópico de que no se realice de ninguna manera.

Los **maestros** estiman en su mayoría que es necesaria, pero existe una tendencia a la inhibición, en base a motivos, que en algunos casos no carecen de fundamento, arguyendo, además de inconvenientes prácticos, una carencia de formación específica, que es necesaria, sin duda, pero quizás no imprescindible, pues las tareas para las que se trata de formar son sumamente simples y los objetivos finales corresponden sustancialmente con los de cualquier área que implique resultados de comportamiento.

La misma aceptación y los mismos problemas se detectan en la **sociedad** en general, que, concienciada de la importancia de la educación vial, elude su participación efectiva en ella, pareciendo desconocer que la formación de los niños pasa primero por su propia formación, sobre la que podrá avanzarse paso a paso pero sin ser imaginables saltos de gigante, porque en el avance normal de una sociedad estos saltos difícilmente se producen.

4. MEDIDAS PARA AMINORAR LAS CONSECUENCIAS DE LOS ACCIDENTES DE TRÁFICO INFANTILES

En principio no son excesivamente diferentes de los previstos para los adultos, aun cuando su realización práctica puede ser distinta.

4.1. DISPOSITIVOS DE RETENCIÓN

Tanto un adulto como un niño viaja más seguro en un automóvil si se encuentra firmemente unido a él por un dispositivo de retención adecuado. Únicamente de esta forma los elementos de seguridad pasiva de que la técnica ha ido dotando a los vehículos cumplirán su cometido, máxime en el caso de los niños en los que la cabeza, proporcionalmente más pesada que el cuerpo (hasta 3 veces la proporción que correspondería a un adulto), tienen especial tendencia a salir proyectados hacia adelante. Toda la normativa nacional e internacional se encamina a estimular la utilización de sistemas de retención homologados específicamente en función de la edad –envergadura física del niño– y que pasan por cestos provistos, incluso, de mallas protectoras que pueden unirse sólidamente al vehículo, sillas especiales contra o a favor del sentido de la marcha, cojines unidos igualmente al vehículo que permiten elevar la postura del niño y la utilización del cinturón de seguridad normal a partir de la edad de

12 años, etc. Incluso en ausencia de estos dispositivos especiales se recomienda, en los asientos traseros, la utilización de los cinturones de seguridad normales como sistema más seguro respecto a la falta de cualquier sistema de sujeción a partir de los 4 años de edad.

4.2. CASCO Y ROPA DE PROTECCIÓN ADECUADA

Como usuario de motocicleta y/o ciclomotor y como conductor de ciclomotores a partir de los 14 años (aunque desgraciadamente no es infrecuente ver niños de menor edad conduciendo estos vehículos), el llevar un casco adecuado al tamaño de su cabeza es esencial. No puede olvidarse que la mayor parte de los accidentes mortales en vehículos de 2 ruedas son por lesiones en la cabeza. Incluso en bicicleta el casco protector es interesante y, en cualquier caso, en vehículos de dos ruedas la ropa protegerá de la abrasión y el roce contra el pavimento. Bien es cierto que a determinadas velocidades sólo el cuero proporcionará una protección eficaz, pero en los pequeños vehículos que conducen los niños cualquier ropa de cierta consistencia es mejor que arrastrar la piel desnuda sobre el asfalto, que al tender a dificultar cada vez más el derrapaje de los vehículos, es también cada vez más abrasivo.

4.3. SITUACIÓN EN LOS VEHÍCULOS

En ausencia de dispositivos de retención auténticamente eficaces, siempre es más seguro la colocación en lugares que estén protegidos por partes blandas y acolchadas como son los propios respaldos de los asientos, que absorberán mejor parte de la energía generada en una colisión o una deceleración brusca, que la rígida superficie del cristal delantero o del salpicadero. Es cierto que en accidentes de cierta consideración la medida no tendrá demasiada utilidad, pues el niño puede saltar por encima de los asientos delanteros, pero incluso en este caso la propia trayectoria generará una cierta pérdida de la energía creada. De cualquier forma múltiples accidentes e incidentes no son catastróficos y en ellos la simple colocación adecuada puede aminorar seriamente los daños y evitar importantes lesiones faciales con secuelas francamente traumáticas para los interesados. Para que los asientos anteriores puedan constituir una protección relativamente eficaz debe darse la premisa de que los niños vayan convenientemente sentados.

4.4. OTROS DISPOSITIVOS DE SEGURIDAD

Aun cuando de naturaleza muy diversa, pueden agruparse juntos todos aquellos dispositivos que actúan sin precisar un comportamiento específico de las personas transportadas. Mucho ha avanzado la técnica en este sentido. Dispositivos de seguridad pasivos, tendentes a aminorar la gravedad de los accidentes son, desde los cristales de seguridad, a la configuración del vehículo, su carrocería susceptible de absorber parte de la energía que se genera en una colisión, la distribución y acondicionamiento interior, etc.

Últimamente, en el seno de la CEE, se ha trabajado en un dispositivo más específico: protección lateral de los vehículos de transporte de mercancías para evitar posibles empotramientos en colisiones laterales, especialmente con bicicletas y otros vehículos análogos. Igualmente se trabaja en conseguir diseños lo menos agresivo posibles para el supuesto de atropello de peatones.

Todos ellos están concebidos en principio para que actúen sin intervención del conductor, de las personas transportadas, y en general de los usuarios de la vía. No puede olvidarse, sin embargo, que determinados comportamientos pueden dar al traste con las ventajas conseguidas. Una inadecuada colocación de objetos cortantes o susceptibles por su peso de generar una gran energía cinética en la bandeja posterior del automóvil puede ser mortal para los ocupantes de los asientos traseros, e incluso muy lesiva para los ocupantes de los asientos delanteros. Objetos punzantes llevados en el vehículo, eliminar las ventajas de un estudio sistemático de supresión de salientes rígidos, etc.

4.5. SÍNTESIS

Para aminorar las consecuencias de los accidentes con carácter general, y de los infantiles en particular es preciso:

- No alterar con actuaciones incorrectas los elementos de seguridad de los vehículos.
- Proporcionar a los niños sistemas que aseguren SU retención eficaz, incluso en ciudad, donde, si son menos frecuentes los accidentes mortales, son habituales no obstante las deceleraciones bruscas de velocidad.
- Situarlos adecuadamente en los vehículos en ausencia de dichos dispositivos evitando llevarlos en brazos, postura en la que es posible que resulten aplastados por el inmenso peso que en el momento de la colisión tiene el adulto.
- Proporcionarles elementos de protección adecuados si circulan en vehículos de dos ruedas.