

EDUCACION VIAL ¹

Dr. Miguel Silva Martínez ²

La educación vial se define como una disciplina escolar y como requisito de la vida moderna para usar las vías públicas, ya sea como pasajero, peatón o conductor.

El transitar es inherente a la vida humana; el hombre siempre ha necesitado de la movilidad, ya sea personal o de grupos, para satisfacer tanto sus necesidades básicas vitales como las originadas por su condición social. Los accidentes ocurridos con motivo del tránsito también han acompañado a todos los grupos sociales desde los tiempos más remotos; seguramente han sido de escasa proporción o no fueron motivo de registro, pero observando lo que ocurre en regiones con modos de vida cuyos habitantes aún usan la tracción animal, se puede aseverar lo anterior.

La invención y perfeccionamiento de los motores de explosión revolucionaron el transporte; los beneficios de estos adelantos son incalculables pero, por otro lado, la humanidad ha pagado con creces, en heridos y vidas humanas, la comodidad, rapidez y goce que trae consigo el transporte con este tipo de vehículos.

El primer accidente mortal debido a vehículo de motor fue notificado en Europa en 1896 y en los Estados Unidos en 1899 (1). Hacia 1968, la cifra de defunciones por accidentes del tránsito era casi de 150,000 (2), y en 1970, llegaron a 200,000 (3). La cantidad de heridos se calcula en cerca de seis millones (2).

En el Continente Americano, los accidentes del tránsito ocupan un lugar prominente como causa de muerte. En un reciente

trabajo de los Dres. Adriasola, Olivares y Díaz Coller (3) se pone en evidencia la gravedad que este problema alcanza en varios países de nuestro Continente (cuadros 1, 2 y 3).

“En las Américas, entre los países que acusaban las mayores tasas de mortalidad por accidentes del tránsito, figuraban el Canadá, con 27.0 por 100,000 habitantes en 1969; los Estados Unidos, con 27.5 en 1968; Venezuela, con 25.4 en 1969 y Chile, con 17.4 en 1969 (cuadro 1). En el período de 1966 a 1969, la tasa de mortalidad por accidentes por vehículos de motor en Chile y Venezuela aumentó, mientras que en el Canadá y los Estados Unidos continuó bastante estacionaria.

“En algunos países, los accidentes del tránsito figuran entre las 10 causas principales de defunción para todos los grupos de edad en conjunto; pero, en el grupo de adultos jóvenes, ocupan el primer lugar entre las causas principales en cuatro de los países sobre los que se presentan datos. En los Estados Unidos y en Venezuela, estos accidentes constituyen la causa principal de defunción en los grupos de edad de 15 a 24 y de 25 a 34 años. A ellos se debe el 40% de las muertes ocurridas en personas de 15 a 24 años en los Estados Unidos y el 19% en ese mismo grupo de edad en Venezuela. En Chile y Costa Rica, los accidentes por vehículo de motor ocupan el segundo lugar entre las causas principales de defunción en el grupo de edad de 15 a 24 años” (3).

Aunque en algunos países las tasas de defunción por accidentes han permanecido

¹ Trabajo presentado en los Seminarios Latinoamericanos sobre Accidentes del Tránsito, Aguascalientes, México, del 17 al 21 de julio 1972; y Caracas, Venezuela, del 13 al 17 de noviembre de 1972.

² Consultor de la Oficina Sanitaria Panamericana.

CUADRO 1—Tasas de mortalidad por accidentes del tránsito en las Américas (3).

País	Tasa por 100,000 habitantes			
	1966	1967	1968	1969
Argentina ^a	15.9	15.9	—	—
Barbados	6.9	11.6	11.9	14.2
Canadá	27.0	27.0	26.4	27.0
Colombia	11.1	10.6	—	—
Costa Rica	12.9	9.7	11.0	11.9
Cuba	—	—	10.5	—
Chile	14.9	15.8	22.7	17.4
Ecuador	9.5	9.7	—	14.2
El Salvador	8.6	8.5	9.1	8.7
Estados Unidos de América	27.1	26.5	27.5	—
Guatemala	6.7	5.5	—	—
Jamaica	6.5	6.5	7.3	6.4
México	6.5	6.5	7.3	6.4
Nicaragua	—	—	10.4	9.0
Panamá	9.2	9.9	13.3	8.0
Paraguay	8.7	8.9	9.7	—
Perú	—	13.1	10.5	—
República Dominicana	5.3	5.2	5.8	6.9
Trinidad y Tabago	6.7	14.7	—	—
Uruguay	7.5	6.0	6.0	6.2
Venezuela	22.5	23.0	23.7	23.4

^a Areas de inscripción.
— Datos no disponibles.

estacionarias, lo cual no es muy alentador, en el resto de los países las tasas van en aumento, lo cual es ahora un motivo de grave preocupación para los funcionarios de la salud pública, para las autoridades responsables de la seguridad de los ciudadanos y para estos, en particular, cuya sensación de inseguridad en las vías públicas va en aumento.

Epidemiología de los accidentes

Varios estudios se han realizado sobre la epidemiología de los accidentes. Examinando la intervención del huésped, el medio ambiente y los agentes patógenos que concurren en el accidente, se ha podido dilucidar que en general en el 95% de los casos el hombre, o sea el huésped, influyó determinantemente en la serie de actos, hasta ahora denominados como fortuitos, que culminaron en una colisión o atropellamiento (3).

Por otra parte, en los estudios realizados en zonas urbanas se ha mencionado que de las defunciones por accidentes del tránsito,

el 76% corresponde a los peatones y solo un 3% a los conductores; y que en las carreteras, esta proporción difiere por el número grande de conductores y pasajeros fallecidos.

También es conveniente hacer notar que más del 50% de los accidentes son por choque, y mucho menos por volcadura; que la falta de precaución al manejar y el exceso de velocidad son las grandes causas de accidentes, y que ahora empieza a delinearse un factor que antes no tenía importancia: la ingestión inmoderada de alcohol tanto por el conductor como por los atropellados. Se han mencionado ya todos los padecimientos que interfieren con la seguridad de la conducción, y desde luego han sido incluidos todos los trastornos mentales, ya sean de corta duración y crónicos, que representan un peligro para el conductor y los demás usuarios de las vías públicas. Pero de todos estos estudios se obtiene ya una conclusión: es el hombre, con su modo de conducirse en la carretera, el factor más importante de los accidentes del tránsito.

CUADRO 2—Vehículos registrados en 1969, accidentes, lesiones y defunciones debidos a vehículos de motor (3).

País	Vehículos registrados	Accidentes	Accidentes por 1,000 vehículos	Lesiones por 1,000 vehículos	Defunciones por 1,000 vehículos
Argentina	1,804,700	29,766	16.5	14.7	2.0
Barbados	14,700	2,432	165.4	66.7	2.4
Bolivia	39,400	3,378	85.7	—	—
Brasil	2,490,900	129,080	51.8	33.7	—
Canadá	7,746,800	—	—	—	0.7
Colombia	264,300	9,872	37.4	28.8	7.7
Costa Rica	51,600	8,116	157.3	55.7	3.9
Cuba	265,700	—	—	—	3.2
Chile	254,500	19,683	77.3	70.7	6.6
Ecuador	56,300	5,975	106.1	—	14.9
El Salvador	47,200	6,484	137.4	63.8	6.3
Estados Unidos de América	99,563,400	13,700,000	137.6	19.6	0.6
Guatemala	52,800	—	—	—	4.9
Guyana	19,800	—	—	—	—
Haití	84,000	—	—	—	—
Honduras	23,500	—	—	—	—
Jamaica	76,700	—	—	—	2.3
México	1,465,800	72,419	49.4	36.0	2.1
Nicaragua	22,900	—	—	—	7.6
Panamá	53,200	6,767	127.2	56.7	2.1
Paraguay	13,500	—	—	—	—
Perú	306,900	38,547	125.6	47.5	4.4
República Dominicana	51,400	7,846	152.6	98.1	5.6
Trinidad y Tabago	86,400	15,514	179.6	—	1.7
Uruguay	232,300	—	—	—	0.8
Venezuela	863,784	75,272	87.1	39.2	2.8

Las nuevas condiciones de trabajo y de vida que los procesos de desarrollo imponen en cada país, incluyen entre sus factores el uso de vehículos de motor; el aumento de la población y de la superficie de las ciudades hacen del vehículo un elemento indispensable; también lo requiere el afán de prestigio ya que forma parte de la posición social de cada grupo. Hasta internacionalmente, el número de vehículos da relieve de primacía; hay países que se mueven y viven sobre ruedas.

Pero también es cierto que las calles de muchas ciudades y las carreteras de muchos

países no han sido modificadas a la par de las nuevas condiciones de vida: el adelanto técnico que representa el número creciente de vehículos de motor todavía está enmarcado en anticuadas vías públicas usadas por un número creciente de ciudadanos que no se han adaptado a estos nuevos modos de vida. Por eso se menciona que el transeúnte no usa la calle en forma correcta y apropiada.

Los mecanismos psicológicos derivados de las frustraciones en la vida cotidiana, que usualmente desencadenan reacciones de conducta inapropiada, no tuvieron antes la grave

CUADRO 3—Número y porcentaje de defunciones por accidentes de vehículos de motor en cuatro países, 1969 (3).

País	Todas las edades		De 5 a 14 años		De 15 a 24 años		De 25 a 34 años	
	No.	%	No.	%	No.	%	No.	%
Estados Unidos	54,862	2.8	4,105	23.4	16,543	40.2	7,727	20.7
Chile	2,123	2.5	255	13.5	284	10.4	340	9.6
Venezuela	2,424	3.6	309	11.4	556	18.7	494	17.1
Costa Rica	201	1.7	26	6.2	63	16.7	29	8.3

significación actual por la ausencia o escasez de vehículos. La conducta anormal o indeseada de gran número de personas que en otros tiempos fue inocua, hoy es peligrosa en grado sumo, puesto que está ligada, en gran medida, con el pedal del acelerador de un vehículo de motor.

El Dr. Olivares menciona con acierto que la revolución originada por el vehículo de motor, ha tomado de sorpresa a los mecanismos de adaptación de esta generación, que años atrás estaban acostumbrados a un devenir lento, sin preocupaciones y con pocos peligros (3). Los grandes grupos humanos entre los que ocurren los accidentes, con sus secuelas mortales, no tenían una respuesta adecuada, una conducta aprendida, para usar la vía pública con seguridad, ya fueran conductores o peatones.

De este brevísimo comentario sobre lo pensado por los especialistas en este tema, emerge claramente uno de los muchos factores, quizá uno de los más importantes en la compleja red de causas determinantes del accidente: no se ha aprendido a usar correctamente la vía pública ni como conductores ni como peatones. De esta afirmación bien cimentada en cifras de muertos y heridos, surge como necesaria una de las medidas preventivas más urgentes: el aprendizaje social para circular con seguridad por las vías públicas, ya sea como pasajero, conductor o peatón. Así se entra al terreno de la educación vial.

Definición de educación vial

Antes de entrar en su definición, cabe mencionar que el aprender a usar la vía pública no es una nueva exigencia. Se tiene conocimiento de que en 1300, al celebrarse el Año Santo en la ciudad del Vaticano, la cantidad de peregrinos fue tan grande que tuvieron lugar numerosos accidentes del tránsito, por lo que se decidió pintar las calles, puentes y caminos con rayas blancas para dividirlos en dos secciones, haciendo saber a

los peregrinos las reglas para transitar fácilmente y con cierta seguridad (4).

En el documento escrito por los Dres. Adriasola, Olivares y Díaz Coller (3) se menciona que las defunciones debidas a accidentes del tránsito llegan a 200,000 cada año: si una enfermedad transmisible causara esta fantástica cifra de muertes, todos los grupos humanos responsables de la salud y seguridad de los ciudadanos se movilizarían de inmediato. El accidente, como evento fortuito, tiene todavía una imagen de fatalidad imprevisible, como lo tuvo la patología infecciosa. Quizá esta barrera haya significado mucho para que la educación vial, vigente desde hace varios años, no haya detenido el aumento de los accidentes en muchos países y en otros no los haya hecho descender.

En esta época se ha definido la educación vial como una nueva disciplina escolar en los programas de educación vigentes, que tiende a preparar al niño para conducirse en la vía pública. Y en materia de tránsito, es el mínimo de conocimientos y normas de conducta que toda persona debe poseer para conducirse correctamente en la vía pública (4). Si fue necesaria en épocas tan remotas como las que se han mencionado, más lo es en la actual, en que los accidentes representan ya una epidemia auténtica.

Aprendizaje social

Es necesario considerar aquí algunos puntos sobre el aprendizaje social que posiblemente orienten las actividades futuras de la educación vial.

Para aprender se han mencionado cuatro condiciones:

1. Desear algo, necesitar algo o, usando la terminología moderna, ser motivado.
2. Actuar para atender la satisfacción o necesidad, es decir, desarrollar algún modo de conducta.
3. Un estímulo en la ejecución de los actos que orienten una conducta adecuada, es decir, una sugerencia.

4. Como parte final, se precisa obtener algo, una recompensa, lograr una satisfacción.

Pocos reconocen ahora como una necesidad el aprender a caminar en la vía pública; desde luego que no es una necesidad básica, pero va tomando proporciones de tal magnitud que ya es vital para grandes grupos sociales, sobre todo al examinar las tasas de mortalidad por accidentes, aunque el transitar es una necesidad adquirida, socialmente derivada. Por eso se considera que en la educación vial será necesario aceptar que aprender a usar la vía pública es un requerimiento social. Desgraciadamente, los grupos sociales no están motivados, no perciben esta necesidad, y se puede aventurar la hipótesis de que tal motivación está ausente solo por ignorancia.

Los programas que tienden a cambiar la conducta se inician con la motivación. Si la propaganda comercial usa con éxito envidiable este primer paso del aprendizaje social, para hacer sentir como indispensable lo que es superfluo, con mayor razón se justificaría que se usaran con la misma amplitud, tiempo y constancia, los medios masivos de comunicación para cambiar la actitud que se expresa frente a los accidentes, o sus alarmantes cifras con la frase "esto no me pasaría a mí", optando por otra, muy real, de "esto puede ocurrirme".

Al actuar frente a esta necesidad o motivación, la conducta debe ser apropiada, es decir, debe haber siempre una sugerencia. La falta de ella indudablemente plantea una confusión o un modo abigarrado de protegerse del accidente, situación que se observa con facilidad y que inactiva, por desordenado, el proceso educativo. Parece ser que los reglamentos del tránsito en vigencia tienen todas las sugerencias posibles para la prevención del accidente, pero tales sugerencias no se emplean en el proceso educativo sino que su enunciado y falta de explicación, la ausencia del "porqué" de tales normas, los han puesto fuera de las medidas preventivas

positivas. El programa educativo tendrá que resolver el escollo que representa la consideración de tales normas de conducta como base de sanción y no como fuente de protección y seguridad.

En este programa no será fácil percibir personalmente la satisfacción o la recompensa de este proceso educativo. Pero cualquier epidemiólogo, delegado de tránsito o maestro podrá tener, en la disminución de las tasas de mortalidad y morbilidad por accidentes, la gran satisfacción o recompensa que este programa bien ejecutado produce, cuando los lesionados son menos, cuando no hay defunciones y se aleja el sufrimiento de los grupos humanos servidos. Y esto lo debe saber toda la comunidad, no por prestigio institucional del que realiza tal actividad, sino porque forma parte de la motivación que refuerza el proceso educativo.

El aprendizaje social, tal como se esboza, nunca termina; el niño y el joven aprenden, y también lo hacen los adultos, que nunca acaban de aprender. Pero por razón natural, los esfuerzos educativos siempre se dirigen con primacía hacia los niños y jóvenes, y con menos esfuerzos y tiempo a los adultos, quienes ya han recibido alguna forma de educación y se supone que la conservan. Pero en esta época en que todos los aspectos cambian con rapidez vertiginosa, no es posible concebir un programa educativo solo para niños y jóvenes, ni siquiera por ser un grupo muy afectado. La epidemia de accidentes del tránsito en el mundo ocurre entre los mayores de 18 años y también a ellos deben ir dirigidos los esfuerzos. Por eso se piensa que los programas educativos deben abarcar todas las edades. Siguiendo la norma que el proceso educativo debe ser constante y no esporádico, siempre se tratará de llegar a toda la comunidad al mismo tiempo, evitando que los programas sean parciales en cuanto a edad, sectores sociales o de trabajo. Si el problema es de tipo epidémico, las medidas que se tomen deberán ser parecidas a las que se toman en

casos similares: acción planeada y sistemática como parte del programa educativo cívico para los niños y jóvenes, y para todos los demás, en las áreas de trabajo, de vida social, aplicando las modernas técnicas de comunicación en uso en todas partes. Si todos usan la vía pública, no hay razón por la cual unos deban recibir la instrucción y otros no.

Programa de educación vial en México

A continuación se presenta un breve resumen del programa de la Dirección de Tránsito en el Distrito Federal de México, que se inicia en los jardines de la infancia y que llega a incluir todos los habitantes de la ciudad. El programa se intensifica en forma de campañas cuando, por circunstancias especiales de aglomeración y exceso de tránsito, es necesario incrementar las actividades, no solo educativas, sino de vigilancia y protección.

Parece que es unánime la opinión de expertos en el sentido de que esta educación es conveniente iniciarla a temprana edad en los jardines de la infancia: los niños aprenden la manera de usar juguetes, como patines, triciclos, etc.; los lugares apropiados para el juego; los vehículos en uso; el significado de los colores de peligro y seguridad en el tránsito, iniciándolos en el conocimiento de sus señales por medio de recortes, cantos y juegos.

En la escuela primaria se inician las actividades con la historia del transporte, el tránsito de ayer y el de hoy, las señales del tránsito, la manera de conducirse correctamente como peatón, conductor y pasajero; se les enseña cómo están hechos los vehículos y cuáles son las consecuencias de un manejo defectuoso, uso incorrecto de la vía pública y su efecto final: el accidente. Las visitas a las fábricas o talleres de montaje, los álbumes, la formación de clubes cívicos que organicen los sistemas de señales frente

a las escuelas, etc., son y serán siempre medidas efectivas.

En las escuelas secundarias se siguen tratando los temas anteriores pero con más profundidad, agregando además las nociones sobre manejo y conocimiento de los vehículos, los puntos más importantes de los reglamentos del tránsito y el "por qué" de sus normas, el conocimiento de la ciudad, a través de visitas, álbumes, formación de clubes cívicos, etc.

Debe agregarse que en la actualidad es indispensable incorporar a estos temas, aquellos que se refieren a los efectos dañinos del alcohol, desvirtuando su uso, contrarrestando propaganda nociva, aclarando las creencias erróneas sobre el mismo y haciendo énfasis en su intervención en los accidentes del tránsito.

Otro tema que debe incorporarse se refiere a las medidas correctas que se deben aplicar en casos de accidentes, como son el uso y funcionamiento de extinguidores, lo que no debe hacerse con los lesionados, etc. Igualmente es conveniente incluir, como información necesaria, lo referente a las más importantes causas que inhabilitan a un conductor de vehículos: enfermedades del aparato locomotor, de la vista y el oído; la influencia de algunos medicamentos en la percepción y los trastornos del psiquismo, como son la agresividad anormal, la falta de sentido de alerta, la fatiga, etc.

Por último, cuando el joven se acerca a la etapa de poder conducir, vale la pena resumir las reglas del buen manejo y contrarrestar la torcida propaganda de los vendedores de vehículos que impulsan al joven a adquirir actitudes incorrectas. Esto se refiere a las virtudes de los combustibles que le dan al automóvil el arranque de cohete, a las llantas que hacen del coche "un tigre", al motor poderoso que supera a los demás en velocidad, etc. Son efectivos los ejemplos que usan los educadores comparando el tiempo que transcurre en conducir peligrosamente en zonas urbanas, con el que se em-

plea siguiendo las reglas de seguridad, cuya diferencia es mínima.

Fuera de las escuelas secundarias, ya sea como egresados o por no haber recibido la oportunidad de ingresar a esas instituciones, los jóvenes buscan siempre un lugar dónde aprender a conducir. Un programa de educación sobre el tránsito para la juventud, realizado por maestros en esta disciplina y por técnicos en mecánica automotriz siempre llenará los deseos de un gran grupo, ocupará su tiempo y su recompensa ha de ser una licencia de conducir bien ganada. Además de los temas señalados anteriormente, el programa incluye también aquellos que se refieren al "por qué", aparte de las normas contenidas en los reglamentos del tránsito, las funciones de la policía del tránsito, los conocimientos sobre los motores de combustión analizando sus partes y su funcionamiento, otros componentes del vehículo y su funcionamiento y cuidado. Posteriormente se estudian los combustibles, la historia de su descubrimiento, explotación y aplicación actual en la industria en general y en la del transporte en particular. Igualmente se tratarán estos mismos temas con referencia al caucho, su apasionante historia, explotación y aplicación actual hasta llegar al caucho sintético y sus aplicaciones a la industria del transporte. Después de estudiar los aspectos que corresponden a los neumáticos, su inspección, cuidado apropiado y uso correcto, se termina el programa con la enseñanza del buen manejo en todas sus fases.

Medidas preventivas y recomendaciones

En las áreas de trabajo, organizaciones formales —sindicatos, asociaciones civiles, etc.— sería conveniente incluir como tema o motivo de reunión, las conferencias o cursos sobre los problemas que plantean los accidentes del tránsito y desde luego, haciendo resaltar la preocupación por su gran magnitud, el examen de su multicausalidad

y los conocimientos que a la fecha se tienen para prevenirlos. En el terreno educativo y en los demás sectores de la prevención, muchos esfuerzos serán necesarios para lograr la cooperación de educadores y expertos, pero una vez lograda, su participación será fructífera, como se ha comprobado repetidamente en la edición de manuales, con su presencia en campañas intensivas, etc., pero sobre todo, por la modificación de la conducta de grandes grupos de conductores de vehículos de motor.

Como medida preventiva general, en todos los casos en que se formulen medicamentos que modifican la percepción y coordinación motora, se recomienda estar en contacto con las organizaciones médicas locales y obtener la cooperación de sus miembros para que el paciente que maneja reciba las instrucciones adecuadas para su protección.

No está demás decir, aunque parezca obvio, que dentro de las instituciones encargadas de la prevención de accidentes, ya mencionadas, será necesario que su personal reciba, antes que nadie, un curso completo de enseñanza en materia del tránsito. Este personal incluye especialmente el agente de tránsito, el maestro y el funcionario de salud pública. Fuera de estas instituciones, el programa educativo cuenta hoy con grandes recursos para llegar a toda la comunidad. El uso de la radio y televisión, los carteles, folletos, etc., son instrumentos valiosos que deberán estar presentes siempre, por el tiempo y en la abundancia que sean necesarios, en todo programa educativo (4, 6). En las instituciones docentes, este programa constituye una disciplina escolar; entre las autoridades que dirigen el tránsito es una actividad fundamental y permanente; en las instituciones de salud pública, debe formar parte de la materia sobre educación higiénica; así mismo, en otros sectores organizados de la comunidad será necesario lograr que forme parte de sus actividades.

La coordinación de todas las instituciones es indispensable para que esta labor y otras que intervienen en la prevención de accidentes puedan tener éxito. La organización que cada entidad decida darle, podrá reunir los esfuerzos dispersos, aumentar su eficacia parcial y darle unidad a sus objetivos y actividades.

Resumen

Se presentan, como introducción, los datos estadísticos sobre accidentes del tránsito de los países de América y se subraya que su magnitud —como causa de muerte en los grupos de 15 a 24 y de 25 a 34 años de edad— es motivo de preocupación para todos los que intervienen como vigilantes de la salud y seguridad pública. Igualmente, se comentan los conceptos que hasta la fecha han vertido los especialistas en este tema.

Se define la educación vial como una disciplina escolar y como requisito de la vida moderna para usar las vías públicas, ya sea como pasajero, peatón o conductor. Al abordar los problemas de educación vial se mencionan los requisitos del aprendizaje social, insistiendo en aquellos aspectos que, al parecer, se han olvidado. Tomando como base un programa actualmente en ejecución, el de México, se mencionan las adiciones necesarias que un programa vial pudiera tener. Finalmente, se recomienda que tales actividades en vista de la magnitud del problema, deben incrementarse, y hacerlas llegar a toda la comunidad abarcando todos sus sectores, usando los medios modernos de comunicación. Así mismo, se recomienda que se organicen, en cada entidad, todos los esfuerzos de las distintas dependencias oficiales que intervienen en este problema. □

REFERENCIAS

- (1) Norman, L. G. *Road traffic accidents. Epidemiology, control and prevention.* WHO Public Health Papers 12, 1962.
- (2) World Health Organization: "Human factors in road accidents". Report on a Symposium. Roma, octubre de 1967.
- (3) Adriasola, Guillermo; Olivares, Carlos, y Díaz Coller, Carlos. "Prevención de accidentes del tránsito." *Bol Ofic Sanit Panamer* 72(1):1-18, 1972.
- (4) Dirección General de Policía y Tránsito de México. *Programa de Educación Vial. Sector Escolar.* Departamento del Distrito Federal, República Mexicana, 1972.
- (5) Ashley Montagu, M. F. *La dirección del desarrollo humano.* Madrid: Editorial Tecnos, 1961.
- (6) Lozano Garrido, Alfredo, "Seguridad Vial". Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Dirección General del Autotransporte Federal, República de México. (Copia mimeografiada, 1972).

Traffic Education (Summary)

Statistical data on traffic accidents in the countries of the Americas are presented as an introduction and it is emphasized that their magnitude as a cause of death in the age groups 15-24 and 25-34 years is a matter of concern to all those involved in the supervision of health and public safety. The concepts which specialists in this field have so far expressed are also commented upon.

Traffic education is defined as a school subject and as a requirement for modern life in order to use public highways either as a passenger, a pedestrian, or a driver. In dealing with problems of traffic education mention is made of the requirements of social learning and those aspects which apparently have been forgotten are emphasized. Taking as a basis a

program at present underway, that of Mexico, mention is made of the necessary additions that a traffic program might have. Finally, it is recommended that such activities, in view of the magnitude of the problem, should be increased

and extended to the whole community by using modern mass communication media. It is also recommended that in each entity all the efforts of the various official agencies concerned with the problem should be organized.

Aprendizado das leis do trânsito (*Resumo*)

Apresentam-se, como introdução, dados estatísticos sobre acidentes de trânsito nos países da América, salientando-se que sua incidência como causa de morte nos grupos de 15 a 24 e de 25 a 34 anos de idade é motivo de preocupação para todos os que têm por função o controle da saúde e da segurança públicas. Apresentam-se também comentários de especialistas sobre o assunto.

Define-se o aprendizado das leis do trânsito como disciplina escolar e como requisito da vida moderna para uso das vias públicas, seja como passageiro ou pedestre, seja como motorista. Ao tratar dos problemas relacionados com o ensino dessa matéria, mencionam-se os

requisitos para a educação social, insistindo-se nos aspectos que aparentemente foram esquecidos. Com base num programa atualmente em execução—o programa mexicano—mencionam-se os aspectos que um programa de aperfeiçoamento do trânsito deveria abranger. Finalmente, recomenda-se que, dada a magnitude do problema, se desenvolvam tais atividades e que sejam elas levadas a todos os setores da comunidade pelos meios modernos de comunicação. Recomenda-se, outrossim, que as repartições oficiais encarregadas do assunto envidem todos os esforços no sentido da solução dos problemas com ela relacionados.

Enseignement de la sécurité routière (*Résumé*)

L'auteur présente à titre d'introduction les données statistiques sur les accidents de la circulation dans les pays des Amériques et souligne que leur importance—comme cause de décès parmi les groupes d'âge de 15 à 24 ans et de 25 à 34 ans est un sujet de préoccupation pour tous ceux qui sont responsables de la santé et de la sécurité publique. En outre, le rapport examine les principes qui, jusqu'à présent, ont guidé les spécialistes de cette question.

L'enseignement de la sécurité routière en tant que discipline scolaire et nécessité de la vie moderne pour l'utilisateur de la route, que ce soit comme passager, piéton ou conducteur, est traité à fond par l'auteur. En qui concerne les

problèmes que pose l'enseignement de la sécurité routière, il mentionne la nécessité d'un apprentissage social en insistant sur des aspects qui, semble-t-il, ont été oubliés. Prenant comme base un programme qui est actuellement en cours d'exécution, celui du Mexique, il mentionne les adjonctions nécessaires qu'un tel programme pourrait comporter. Enfin, l'auteur recommande, étant donné l'importance du problème, d'intensifier de telles activités et d'y intéresser tous les secteurs de la communauté en utilisant tous les moyens de communication. Il recommande également de coordonner dans chaque secteur les efforts des différents organismes s'occupant de ce problème.