



**PRIMERA REUNION
INTERNACIONAL DE PSICOLOGIA
DE TRAFICO Y SEGURIDAD VIAL**



**PRIMERA REUNION
INTERNACIONAL DE PSICOLOGIA
DE TRAFICO Y SEGURIDAD VIAL**

VALENCIA, JUNIO 1984

Se publican en este volumen las Ponencias y Comunicaciones presentadas en la Primera Reunión Internacional de Psicología de Tráfico y Seguridad Vial, celebradas en Valencia en junio de 1984 con motivo del XXV Aniversario de la Dirección General de Tráfico, con la colaboración de la Facultad de Psicología de aquella universidad.

INDICE

Págs.

	Págs.
ACTO INAUGURAL	7
PSICOLOGIA Y CONDUCCION.....	15
ASPECTOS HISTORICOS DE LA PSICOLOGIA APLICADA A LA CONDUCCION	39
EL PAPEL DEL PSICOLOGO EN LA SEGURIDAD VIAL.....	59
ESTADO ACTUAL DE LA INVESTIGACION EN EL TEMA DE PSICOLOGIA Y SEGURIDAD VIAL.....	79
COGNITIVISMO Y PERCEPCION	101
EVALUACION E INTERVENCION EN CONDUCTORES BEBEDORES: UN ES- TUDIO PILOTO	121
PSICOLOGIA DE LA CONDUCCION EN ESPAÑA	129
PSICOLOGIA I PSIQUIATRIA VERSUS CONDUCCIO.....	139
ASPECTOS PSICOLOGICOS-AMBIENTALES DE LA CONDUCCION.....	147
ESTUDIOS EMPIRICOS DEL COMPORTAMIENTO DEL CONDUCTOR.....	161
PARAMETROS ESTIMULARES EN LA PERCEPCION DEL AMBIENTE	175
CONDUCTA SIMBOLICA Y CONDUCCION.....	191
CONDUCCION Y VELOCIDAD	201
METODOLOGIA PARA LA DETECCION DE LOS CONDUCTORES TOXICO- MANOS U OPIACEOS.....	213
LOS FACTORES PERCEPTIVOS EN LA CONDUCCION.....	219
INVOLUCRANDO A LOS PADRES EN LA EDUCACION DE LA SEGURIDAD VIAL DE SUS HIJOS.....	245
SIMULADORES Y APRENDIZAJE DE LA CONDUCCION.....	251
PERSONALIDAD TIPO A Y B, Y SU RELACION CON LA TAREA DE CONDU- CIR EN SUJETOS CON INFARTO DE MIOCARDIO	259
COMPORTAMIENTO VIAL EN ADOLESCENTES DELINCUENTES Y NO DELIN- CUENTES.....	265
LA ATENCION EN EL DESARROLLO DEL APRENDIZAJE DE LA CONDUCCION.....	277
ASPECTOS EVOLUTIVOS QUE AFECTAN A LA CONDUCCION	287
EDAD Y CONDUCCION: PECULIARIDADES Y PROBLEMAS DE LAS PER- SONAS MAYORES FRENTE A LA CONDUCCION	301

LA TENDENCIA A ARRIESGARSE (RISK TAKING) Y EDUCACION VIARIA	321
EDAD Y CONDUCCION.....	339
PSICOPATOLOGIA DEL ALCOHOLISMO E INSEGURIDAD COMPORTAMEN- TAL	347
INTROVERSION, EXTROVERSION Y CONDUCCION.....	365
RITMICIDAD BIOLOGICA Y OPTIMIZACION CONDUCTUAL: UN NUEVO DESA- FIO	373
LA DEPRESION COMO CAUSA DE DISMINUCION PERCEPTIVA	383
PERSONALIDAD Y CONDUCCION.....	397
TIPOLOGIA DE LOS ACCIDENTES DE TRAFICO.....	405
MEDIDAS REPRESIVAS Y CAUTELARES DE LA ADMINISTRACION Y SU IN- CIDENCIA EN EL COMPORTAMIENTO DE LOS CONDUCTORES Y EN EL RIESGO DE ACCIDENTES	411
SEÑALIZACION DEL AREA URBANA. INVESTIGACIONES SOBRE FORMA Y CONTENIDO DE UN SISTEMA DE SEÑALIZACION.....	423
COMPORTAMIENTO DEL CONDUCTOR Y RIESGO DE ACCIDENTE EN LOS PASOS A NIVEL CON SEMAFORO Y PARALELOS A LA CARRETERA.....	429
FACTORES TECNICOS Y ACCIDENTES DE TRAFICO: EL PAPEL DEL CON- DUCTOR.....	439
POLIRREACTIMETRO Y BATERIA DE TEST PARA LA REVISION PSICOLO- GICA DE CONDUCTORES.....	449
TOXICOMONIAS Y CONDUCCION DE VEHICULOS: SU PREVENCION. APO- RACIONES DE LA COMPAÑIA TELEFONICA.....	455
DEPENDENCIA E INDEPENDENCIA DE CAMPO EN SEGURIDAD VIAL.....	465
RETRASO EN LA PERCEPCION COMO CAUSA DE ACCIDENTE	479
PERSONALIDAD ESTRESANTE Y CONDUCCION	487
PREVENCION DE ACCIDENTES MEDIANTE UNA BATERIA PSICOFISIOLO- GICA: NUESTRA EXPERIENCIA EN LA COMPAÑIA TELEFONICA	493
EL PEATON, CONDUCTOR DE SU PROPIO CUERPO	509

ACTO INAUGURAL

Palabras del

Dr. D. HELIO CARPINTERO

Presidente del Comité Organizador

Excelentísimos señores. Ilustrísimos señores. Queridos amigos.

Me corresponde un alto honor, que entraña una gran satisfacción, al recibirlos aquí, en el atrio de esta I Reunión Internacional de Psicología de Tráfico y Seguridad Vial, para ponernos a trabajar sobre un temática cuya relevancia social es indiscutible, y respecto a la cual le cabe al psicólogo un papel creciente.

Al recibirlos, y daros la bienvenida, ciertas sorpresas me invaden. En primer lugar, lo diré sin orgullo a la par que sin modestia, me sorprende estar yo embarcado en semejante tarea; y en segundo lugar, me sorprende estar celebrando aquí una Primera Reunión sobre este tema.

Para lo primero, tengo alguna justificación: desde hace algún tiempo, he venido apoyando desde mi cátedra universitaria y mi departamento en la Universidad de Valencia la puesta en marcha de un grupo de trabajo sobre los problemas de psicología del tráfico y la seguridad vial. La razón es sencilla: ante la inquietud sentida por algunos colaboradores míos por este tema, no nos ha parecido posible volver la espalda. Nos hemos visto forzados a colaborar. La Universidad, tal es mi fe, esta hecha para la vida, para proporcionar ideas y soluciones a los problemas de la existencia humana, de la sociedad, y a los más específicos del inmediato entorno en donde se halla levantada. La Universidad no puede volver la espalda a la vida. Pero, además, hemos encontrado el apoyo en esa empresa, no sólo de algunas personas cualificadas, sino también de ciertas instituciones —la Universidad de Valencia, también el Colegio Oficial de Psicólogos, pero, sobre todo, la Dirección General de Tráfico, verdadero artífice que ha hecho posible la realidad de esta Reunión, y a la cual va, desde ya, nuestra gratitud y reconocimiento más sinceros.

Se quería tratar el problema: además, resultó que era posible hacerlo porque había medios, y porque había especialistas, colegas, compañeros, que aceptaban poner su conocimiento a contribución de nuestro proyecto: por medio de nuestras modestas gestiones, se fueron integrando las distintas piezas de esta construcción; y así, sin querer, he venido a encontrarme situado en el centro de este tornado cultural que es una reunión científica internacional como la que ahora iniciamos.

Me sorprende, además, que esta sea una Primera Reunión. Nadie lo creería. En nuestro país ha habido una tradición seria, importante, de trabajo sobre los temas de la seguridad vial. Desde los años 30, una figura admirable de nuestra psicología científica, el doctor don José Germain —a quien propongo que esta Reunión salude en su primera sesión con el reconocimiento público a su contribución pionera en el estudio de nuestros temas en España—, aún viva por suerte, intervino en comisiones gubernamentales tratando de llevar la contribución de la psicología del momento a la ordenación social del tema.

Nuestro país, como dijo hace tiempo un gran historiador, don Ramón Menéndez Pidal, se caracteriza por dar frutos tardíos. El renacimiento nuestro vino más tarde que en otros países, pero dio frutos originales; la reforma fue entre nosotros, sobre

todo, contrarreforma; tal vez esta I Reunión no es sino un «fruto tardío» de aquel impulso psicotécnico dominante en España antes de la guerra civil, que patrocinaban hombres como Emilio Mira y López, Gonzalo Rodríguez Lafora y José Germain, un fruto que aspira a ayudar a restablecer la continuidad y la normalidad científica en nuestra psicología, profundamente quebrada durante unos años por la guerra civil y por sus consecuencias sociales y culturales.

Nuestra Primera Reunión no hace tabla rasa de todo lo anterior; simplemente reconoce que durante bastante tiempo, y particularmente desde que los psicólogos han comenzado a tener existencia propia como especialidad universitaria definida y específica, a comienzos de los años 70, no habíamos tenido holgura, o calma, o clima adecuado, para reunirnos a reflexionar sobre este tema, la psicología del Tráfico y la seguridad vial, un tema que está siempre presente, bajo la forma dramática de su insuficiencia y de su urgencia puesta de continuo de relieve por los miles de muertos y heridos que el tráfico produce año tras año, con escalofriante regularidad que parece resultar inevitable, tal vez mecánica.

Y a este problema, que incluye entre sus elementos esa dimensión trágica del luto, pero que además abarca muchas otras dimensiones igualmente esenciales para la existencia del hombre de fines del siglo XX, a este problema tiene que prestarle estudio el psicólogo, si quiere ser un profesional comprometido con su tiempo.

El psicólogo, en efecto, es un especialista en «adaptación a la circunstancia». Fue un filósofo español, José Ortega, quien formuló con claridad y brillantez que cada hombre es inseparable de su mundo al que está referido esencialmente, hacia el que existe abierto en una interacción dinámica en que consiste la existencia. «Yo soy yo y mi circunstancia», dijo Ortega; yo existo siempre abierto a un mundo que me es íntimo, pero a la vez del cual soy extraño, soy otro: por eso mi vida es una continua tensión de ajuste y desajuste a mi circunstancia; en el problema de adaptarse a ella encuentra el psicólogo su campo de trabajo, y lo que le preocupa es lograr una calidad de vida que corresponda al desarrollo personal más alto, hecho posible con ayuda de las técnicas complejas de que hoy cabe disponer.

Ahora bien, el hombre del final del siglo XX vive inmerso en una civilización de la que el automóvil, y más en general el transporte, el tráfico, constituye una pieza esencial. El hombre, durante milenios, ha vivido ligado a la tierra, más aún, a un cierto paisaje, dentro de una forma de vida conservativa de hábitos, de valores y de significaciones. «Quien no ha salido de su aldea cree que sólo su madre sabe cocinar», es, según parece, una sentencia de una de las culturas africanas: la salida al mundo exterior, la movilidad sobre el planeta, es el comienzo de una profunda transformación antropológica: los alemanes lo incluyeron en la formación humana, y lo llamaron «años de viaje», *Wanderjahre*, la época destinada a relativizar el punto de partida original y compararlo con otras formas de vida. Pero la movilidad introducida por el automóvil tenía, al menos, ciertos rasgos diferenciales.

El automóvil, primero, amplió el radio de acción del movimiento inmediato, permeabilizando, en cierto sentido, la ciudad y su entorno campesino, engrosando la ciudad, abriendo de paso el camino hacia las grandes conurbaciones que hoy caracterizan a nuestras sociedades. Pero, además, ha hecho posible el desplazamiento dentro de un recinto de intimidad personal, que se perfila como un hogar móvil complementario, seleccionado entre distintas formas posibles, expresión a un tiempo de deseos, de aspiraciones personales y sociales, revelador, en suma, de su personalidad. Sin entrar en oscuras dinámicas inconcientes, cabe no obstante reconocer que el automóvil ha llegado a constituir una parte importante de aquel «mi matrial» que, como capa más externa, se atrevía a reconocer William James en la complejidad del yo de cada cual.

Nuestras sociedades, como Olsen ha dicho hace poco con razón, son «un sistema donde todos los mayores de 16 años esperan conducir» (Olsen, 1981, 132), y donde las personas que no saben o no pueden conducir han pasado a formar en

buena medida un núcleo desplazado, insuficiente, menesteroso, dependiente siempre del conducir de los demás.

En semejante cambio, muchas cosas se han ganado, otras forzosamente se habían de perder.

Tal vez no esté fuera de lugar una impresión viva, nítida, sin duda ya completamente envuelta en el perfume de la historia, de un testigo de los cambios iniciales sobrevenidos por lo que él quiso llamar «el delirio de la velocidad: trenes, automóviles y aeroplanos», en que se lee esto:

«Infinidad de escritores y moralistas han deplorado esta peligrosa manía de nuestros tiempos. La Humanidad parece empeñada en suprimir el espacio. ¡Cómo añoramos los jubilados turistas, aquella dichosa edad en que, viajando, en corcel, ya en carro, ora en galera acelerada, explorábamos el terreno, nos extasiábamos ante los paisajes pintorescos o ruinas históricas, respirábamos la atmósfera fragante de bosques y huertas!

El automóvil ha producido efectos morales inesperados en las grandes urbes. De hecho, el callejeo indolente y el piropo gentil a las buenas mozas han quedado suprimidos. Mujeres y hombres cuidan vigilantes de resguardar sus palmitos del ataque de los brutales caballos mecánicos (...) Muchos antepasados rugirían también de indignación al enterarse de los cuatro, seis o más accidentes cotidianos de la moderna locomoción (...) ¡Cuántos infelices han hallado la muerte en la entrada de un puente, la concavidad de una curva o el fondo de un barranco! Una estadística cabal de las desgracias exigiría un libro...» Y en otro lugar: «Pero lo más desagradable del automóvil es el escamoteo del paisaje. La celeridad suprime el encanto de la contemplación.»

Así se expresa Ramón y Cajal en ese curioso libro, lleno de sorpresas. El mundo visto a los ochenta años (*O. Lit. compl.* Aguilar, 1969, 341-3) que testimonia una actitud curiosa y abierta a un mundo que ha cambiado decisivamente.

No, el problema no está sin más en el escamoteo del paisaje, ni en la pérdida del piropo o el callejeo tranquilo, pero tampoco está sin más en el accidente luctuoso, sangriento, sino en el conjunto de transformaciones sociales y personales que la llegada de este modo de existencia ha impreso a la vida de los hombres de nuestros tiempos. Porque se trata, en el fondo, de todo un cambio en la vida, un cambio al que han seguido otros muchos, en multiplicación creciente, hacia la sociedad interplanetaria a que nuestra historia parece conducir.

Y con ello, una serie de problemas requieren solución adecuada: hay que formar conductores preparados, seguros, haciendo poco menos que de cada ciudadano un conductor para que así esté a la altura de su momento histórico; hay que formar al hombre para que planifique su vida contando con esa movilidad, ajustándose a sus nuevas exigencias, que empiezan tal vez por el problema de los millones de niños que hacen ahora miles y miles de horas en autobuses yendo y viniendo de sus colegios y hogares, o los millones de personas que pasan cada día largas horas en medios colectivos de transporte para hacer su vida cotidiana y habitual en medio de un tremendo ir y venir; hay que formar al peatón que camina, al niño que cruza la calle, al usuario de transportes, para procurar lograr la máxima adaptación a ese medio.

En esto es en lo que la psicología tiene un papel que cumplir, un campo en el que desplegar sus recursos.

La psicología ha trabajado ya en seleccionar y examinar conductores, ha aconsejado sobre el modo de diseñar aparatos adecuados a las capacidades psicofísicas del sujeto operador humano, ha aconsejado a los responsables sociales sobre modos de lograr un mejor cumplimiento de las normas, a través de la educación, de las campañas de información, y de cuantos recursos están hoy en la mano del Estado moderno... La Psicología, en suma, ha intervenido en esas tres E de que hablan los manuales anglosajones:

— La Engineering: diseño o ingeniería ergonómicas.

- La Education: o formación de personas competentes mediante aprendizajes formales.
- El Enforcement: la constricción social que forma hábitos de convivencia ciudadana.

Pero, más que todo eso, la Psicología ha de aplicarse al estudio y al análisis de una conducta compleja, la conducta de tráfico o de circulación, una conducta que pone en juego cierto tipo de capacidades o habilidades psicofísicas, pero cuyo sentido completo depende para cada caso de factores situacionales y del proyecto personal en que se integra.

Por eso, como el profesor Sivak ha postulado recientemente (1981), son necesarios los equipos de investigación interdisciplinar. Por eso también, como Shinar ha reconocido (1978, 10), «no hay 'la mejor' técnica para estudiar todos los aspectos de la conducta de conducción», como sin duda no hay una técnica para estudiar la conducta lectora de los humanos, si por ello se quiere ir no sólo a la adquisición de los mecanismos lingüísticos pertinentes, sino a la selección de los libros, el modo de leer y la ocasión de seleccionar la poesía, el drama o el teatro de Shakespear.

Cuanto más se estudia la conducta de conducción, más se ve que es una conducta compleja, significativa, expresiva de la totalidad de la persona, antes que una mera activación de puros mecanismos naturales.

Esto aparece por todos lados. Ya desde muy pronto se vio cómo los conductores muy bien dotados, con tiempos de reacción muy rápida, no eran los conductores más seguros y fiables en la conducción ordinaria. Y así, recientemente, Williams y O'Neill (1974) volvieron a comprobar el hecho, con conductores de carreras, advirtiendo que no son los conductores más seguros, asumen muchos más riesgos que los que asume el conductor menos dotado, el sujeto normal.

O bien cuando se han estudiado los sujetos que han intentado el suicidio, y se ha visto que entre ellos la tasa o porcentaje de accidentes era un 81 por 100 más alta, y un 146 por 100 o más alto el porcentaje de transgresiones al código registradas, de lo que ocurre entre sujetos normales: esto ha llevado a pensar en la posibilidad de que muchos «accidentados» sean formas de acción de esa voluntad de suicidio entre ciertos sujetos (Shinar, 1978, 36), es decir, estaríamos ahí ante el accidente buscado, en vez de sobrevenido e involuntario. ¿Y cómo podrán entrar ambos en una misma categoría de fenómenos a explicar?

Pero, todavía más, hay estudios como el de Mayer y Treat (1977), realizado con estudiantes, unos sin haber padecido accidente alguno y otros con tres o más en su experiencia, que permite ver cómo ambos grupos, igualados en una amplia serie de variables, terminan por diferenciarse con toda nitidez cuando se acude a variables de socialización:

los accidentados aparecen como sujetos peor socializados, con peor sentido ciudadano, con mayor tendencia antisocial, con actitud más negativista, con mayor propensión a situar el control supuesto de los acontecimientos en causas externas (un extremo locus de control), y con peor experiencia escolar. Y esto lo han reconfirmado otros autores (Schmidt, Shaffer, Zlotowitz, y Firher, 1976).

Lo cual nos lleva a advertir que tal vez, y con tanta importancia como las pruebas de visión binocular, hubiéramos de examinar la sociabilidad, o más en general, la personalidad de los futuros conductores. ¿No decía Chesterton que la filosofía de un huésped era tal vez lo más importante a conocer por la patrona de la casa de huéspedes? ¿Necesitaríamos llegar a conocer las filosofías de cada futuro conductor?

Efectivamente, conducir es una acción humana que tiene su porqué y su para qué, que la enmarcan en cada biografía, y en cada situación. Recojamos aquí al-

gunas consecuencias contingentes a la conducta de conducir un automóvil, tal como las ha enumerado recientemente Everett (1981: en Altmann y cols., p. 67):

- Realizar el viaje en poco tiempo.
- Prestigio.
- Flexibilidad de la salida y la llegada.
- Alegre estimulación.
- Intimidad.
- Selección de la ruta.
- Capacidad de cargamento.
- Predecibilidad.
- Costo diferido.

Como se ve, se trata de consecuencias de la más variada índole, que pueden originar conductas análogas en personas bien diversas con motivaciones bien diversas también. Y estaríamos, en todo caso, ante conductas con significaciones también diversas. Se ha dicho:

A man drives as he lives: cada cual conduce según vive. Y además habríamos de decir ahora, cada uno vive conduciendo: al conducir hoy se «realiza» el hombre de nuestro tiempo, se expresa, se integra en un marco social de convivencia aislada, distante respecto de los demás, busca su puesto social, y puede cumplir muy variadas intenciones.

La psicología se ha aproximado a este problema en sucesivos niveles, desde el análisis de aptitudes psicofísicas de los primeros psicotécnicos a la actual visión ecológica de la conducción, del sujeto en su ambiente, de un sujeto que en muchos modelos aparece como un auténtico procesador de información; también ha pasado por el análisis de los complejos motivacionales implicados en la conducción, y los aspectos psicosociales que en aquélla se integran.

Más allá de la preocupación constante por el accidente, la psicología ha de ir, en uno de sus fines, a esclarecer de un modo sistemático e interdisciplinar el fenómeno de la conducta de circulación.

Necesitamos, claro es, actualizar, en ese estudio, nuestros conceptos psicológicos. Necesitamos considerar aquellos aspectos cognitivos y perceptivos que abren el sujeto a su entorno y le proporcionan información del mismo. Necesitamos, igualmente, considerar aquellas condiciones psicofísicas, biológicas de un lado, pero sobre todo psicosociales, que compendiamos bajo el concepto de edad, en cuanto que sitúan a la persona con cierto proyecto genérico de acción en el marco de cada situación histórica. Necesitamos comprender las actitudes profundas que guían una conducta en que se asumen peligros, riesgos, en cada tipo humano, y más en general, la repercusión que sobre el fenómeno de la circulación puede tener ese conjunto de estructuras psicofísicas, la estructura de personalidad, que sin duda tiene un papel capital en la comprensión de las conductas de los distintos sujetos.

Sobre todo esto, y sobre otros muchos puntos, vamos a oír hablar aquí estos días, y vamos a poder comentar, discutir, contrastar informaciones.

Esta reunión pretende acercar al interés común de los psicólogos no sólo unos temas, sino unos desarrollos precisos, unas posibles líneas de investigación, junto con la experiencia ya reconocida, solvente, admirable, de unos especialistas que han accedido a suspender su investigación para venir a comunicar y compartir conocimientos y problemas con nosotros.

Particularmente saludo aquí a los distinguidos profesores y especialistas que vienen de otros países, a los que nuestra reunión les da oportunidad de entrar en contacto con nuestra tierra y nuestras gentes, a los profesores Trankle, Michaut, Sivak y Summala, figuras bien conocidas y distinguidas en el estudio del tema de la reunión; así como a los colegas de otras Universidades, que han querido venir a compartir

con nosotros su conocimiento y experiencia, en momentos llenos de quehacer como los que ahora pasamos todos.

Mi saludo más cordial y mi gratitud a cuantos han querido asistir para presentar el fruto de sus trabajos o reflexiones o, más sencillamente, su interés y su inquietud por estos problemas.

Todos ellos hacen posible, al fin, la realidad de esta reunión.

Y, claro está, mi reconocimiento al Ilustrísimo director general de Tráfico, que ha querido y hecho posible esta Reunión, y a cuantas autoridades lo han apoyado: Honorable señor Conseller, de Cultura Educación y Ciencia, alcalde de Valencia, gobernador civil, rector de la Universidad, presidente del Colegio de Psicólogos, al equipo de colaboradores, al jefe provincial de Tráfico y su equipo; el doctor Peiró, director del Departamento de Psicología General de la Universidad de Valencia; el doctor Soler Pérez —tal vez el último y verdadero motor que puso en marcha los otros motores que nos han traído a este momento.

Y, en fin, a todos ustedes, por hacer posible con su presencia este acto lleno de significación.

Se trata, antes que nada, de un comienzo, de echar a andar en la investigación de una línea de problemas que tienen que tener un tratamiento adecuado por parte de los psicólogos, porque nuestras sociedades demandan claridad acerca de ellos, y los psicólogos disponen de conceptos y técnicas con que aproximarse a su estudio.

Se trata, también, de un compromiso que un puñado de universitarios son capaces de asumir, para hacer posible esa investigación, si las instituciones implicadas ayudan y estimulan con su colaboración.

Precisamente porque era una tarea importante, e incitante, no podíamos darle la espalda, y hemos hecho lo que se ha podido por que empiece con buen pie.

Al comenzar la reunión, lleno de esperanza en su realidad, permitid que traiga aquí a colación unas palabras del gran escritor Miguel Delibes:

«El verdadero progresismo no estriba en un desarrollo ilimitado y competitivo, ni en fabricar cada día más cosas, ni en inventar necesidades al hombre, ni es destruir la Naturaleza, ni en sostener a un tercio de la Humanidad en el delirio del despilfarro mientras los otros dos tercios se mueren de hambre, sino en racionalizar la utilización de la técnica, facilitar el acceso de toda la comunidad a lo necesario, revitalizar los valores humanos, hoy en crisis, y establecer las relaciones Hombre-Naturaleza en un plano de concordia.»

Tal es el verdadero espíritu que, a mi entender, ha de presidir la correcta aproximación técnica, al par que humanística, al problema perentorio de la conducción humana.

Bajo este espíritu deseo que podamos todos avanzar en nuestro trabajo en estos días.

Muchas gracias. Bien venidos a nuestra Reunión.