

REGIÓN

Prohibido prohibir

Un estudio de la Facultad de Psicología de la Universidad de Granada revela que los conductores procesan con más rapidez el mensaje de las señales de obligación que las de prohibición

L. J. R. | LOGROÑO

La capacidad de reacción de un conductor ante una señal de obligación es mayor que cuando se enfrenta a una de prohibición, según ha revelado una investigación de la Facultad de Psicología de la Universidad de Granada (UGR) que pretende proponer dispositivos «más inteligibles» que eviten accidentes.

A falta de completar el estudio, que comenzó hace un año y que se prologará hasta el 2010, los primeros análisis han puesto de manifiesto que el tiempo que una persona tarda en pensar y procesar el mensaje de una señal es menor cuando se le obliga a hacer una determinada maniobra en la carretera que en los casos en los que se le prohíbe.

Una de las directoras del proyecto, Cándida Castro, del Departamento de Psicología Experimental y Fisiología del Comportamiento, explica que «en general» existen «ventajas» ante una señal de obligación, especialmente en circunstancias de tráfico «complejas» o con tareas «concurrentes».

Según esta experta, la capacidad de la memoria humana es «limitada», de ahí que cuando las personas se enfrentan a varias prohibiciones tienden «a darles la vuelta», a plantear la situación «en positivo» y a valorar «lo que es posible o permitido».

Anticipar maniobras

«Parece que cuando nuestra memoria se sobrecarga tendemos a pensar en positivo, por eso captamos mejor aquellas señales que nos permiten o nos dicen dónde debemos ir», señala la investigadora, quien apunta que, no obstante, existen ciertas excepciones. De hecho, añade, en situaciones «muy sencillas» puede ser mejor prohibir que obligar, especialmente si se pretende potenciar que el conductor «no vaya a lo no permitido», informa Efe.

Castro incide en la importancia que tiene para la seguridad vial el tiempo que una persona invierte en responder ante una determinada señal y lo precisa que es su reacción, teniendo en cuenta además que en la conducción influyen otros muchos factores. En este sentido, afirma que las señales de tráfico tienen la misión principal de «anticipar» las maniobras que el conductor debe hacer, con la finalidad de proveerle de una determinada información antes de que la necesite. A través de este proyecto se evalúa en definitiva el tiempo disponible para tomar una decisión, el número de señales o la complejidad de una situación, derivada de la complejidad de las intersecciones, rotondas, mapas geográficos y la posible integración de los mensajes de la señal.

Representación mental

También analizan el formato -verbal o pictórico-, la familiaridad de la señal o su grado de abstracción, para lo cual presentan diferentes escenas de tráfico donde los participantes en el estudio deben juzgar si la maniobra está permitida o no.

Con los resultados que obtengan, el grupo de investigación podrá proponer un modelo teórico de la forma en la que se representan mentalmente las señales de obligación y prohibición.

La meta final es ayudar a evitar los accidentes relacionados con los problemas humanos haciendo que las señales sean más fácilmente utilizables e inteligibles, contemplando las limitaciones humanas de procesamiento de información del conductor.



La acumulación de señales puede conducir al error.
/ E. DEL RÍO