

## La Ciencia de la Guerra es la Ciencia de la Paz

En 1946, Gaston Bouthoul acuñó la palabra polemología a partir de «polemos» (guerra) y «logia» (ciencia o tratado, como recordarán todos los culturalmente bachilleres). Era un año excelente para plantearse el tema, recién salido el mundo de la segunda guerra mundial, y en el prólogo, como quien dice, de la tercera. Hoy día, no sólo la palabra, sino la inquietud de Bouthoul ha cruzado casi todas las fronteras y hay institutos de Polemología en París, Oslo, Milán, Groningen, Texas, Filadelfia, Moscú, etcétera. No todos estos institutos tienen las buenas intenciones de Bouthoul, estudioso de la guerra para encontrar el camino de la paz. Los hay que se acercan al asunto con los sesos cargados de «objetividad sociológica», dispuestos a convertir la nueva ciencia en una colección de hechos disecados, como si fueran insectos de entomólogo.

Como polemólogos aparecen hoy intelectuales de tan variadas dedicaciones e intenciones como Konrad Lorenz, Santiago Genovés, Margaret Mead, Master y Johnson, el propio Bouthoul o René Carrere. De las investigaciones de estas gentes se derivan, en mi opinión, otras tantas ciencias polemológicas, que van desde la determinación de la agresividad «nata» del hombre hasta la corriente sexologista o la materialista histórica, que juzga la guerra como una sublimación a nivel de política de Estado de la lucha de clases. En la etapa actual del imperialismo, la guerra sería una técnica de redistribución de zonas de influencia mundial para asegurar las fuentes de materias primas y los mercados para productos manufacturados. Las recientes declaraciones y advertencias de Gerald Ford a los países productores de petróleo parecen clarificar notablemente buena parte de las causas de las guerras.

Los polemólogos no se conforman con esta explicación, aunque cuentan con ella. En España también hay instituto de Polemología, nominado a la memoria del malogrado editor Víctor Seix y que entre sus actividades se aplica a promocionar literatura especializada sobre la cuestión. La idea del Instituto Víctor Seix partió de un curso sobre Polemología dado en la Universitat Catalana d'Estiu. Se dotó una bolsa de estudios sobre el te-

ma, la primera de las cuales fue a parar al profesor granadino Alejandro Rodríguez Carrión, que desarrolló el estudio «El problema de las nacionalidades en la vida internacional». La segunda bolsa de estudios del Instituto Víctor Seix fue concedida al barcelonés Didac Amat y estamos a la espera del resultado de su dedicación.

El Instituto Víctor Seix persigue objetivos concretos:

— Dar a conocer la polemología y las investigaciones sobre la paz.

— Difundir las investigaciones realizadas por la polemología y «Peace Research» hacia el público inicialmente desinteresado.

— Crear un centro de documentación sobre estos temas.

— Organizar actividades didácticas sobre el asunto.

— Gestionar y fomentar la publicación en España de los estudios aparecidos en otros países.

— Posibilitar trabajos de investigación.

Dentro de estas actividades se nos traca ahora a Barcelona a los polemólogos franceses Gaston Bouthoul y René Carrere. El primero es algo así como el padre de la criatura, doctor en Filosofía y Derecho, profesor de la Sorbona, fundador en 1945 del Instituto Polemológico de París y editor de «Etudes Polemologiques». Se han editado en España sus obras: *Ganar la guerra, evitar la paz, El fenómeno de la guerra, La guerra, Las Mentalidades*. En cuanto a Carrere, es oficial de carrera del Ejército francés (general de Brigada en la reserva) y ha ejercido la docencia en distintos centros militares. Desde 1967 colabora estrechamente con Bouthoul tanto en el Instituto como en la revista.

¿Qué pretende esta extraña gente?

Saber todo lo posible sobre el conflicto como excepción en la convivencia humana y desde esa sabiduría hacer todo lo posible para evitar los conflictos. En pocas palabras, la Ciencia de la Guerra pretende ser la Ciencia de la Paz. ■ M. VAZQUEZ MONTALBAN.



ridad; que un número todavía menor de países han efectuado investigaciones sobre la materia; que las normas existentes presentan importantes diferencias, que tienden a acentuarse, y que, por último, en su estado actual los cinturones de seguridad ofrecen ciertos inconvenientes graves, la Federación insta a las autoridades gubernamentales y a las organizaciones internacionales a que efectúen estudios que tiendan a mejorar las características de los cinturones de seguridad, a unificar las normas pertinentes y a investigar cualquier método que ofrezca mayores ventajas en condiciones económicas aceptables.

Nadie discute el valor general de los cinturones de seguridad, pues cada vez es mayor el número de países que obligan a su instalación (España, Estados Unidos, Francia, Australia, Nueva Zelanda y Checoslovaquia, entre otros), aunque sólo unos pocos (Francia, por ejemplo) vigilan si realmente el automovilista lleva puesto el cinturón en la carretera. Los cinturones no sólo ahorran vidas, sino que reducen la gravedad de las lesiones. En el clásico estudio de los ingleses R. D. Lister y Bárbara M. Milson, que comprendió el análisis detallado de 600 accidentes de automóvil en los que 837 conductores o pasajeros sentados junto al conductor llevaban cinturones de seguridad, se observó que la reducción de la frecuencia de las lesiones era del 51 por 100 y que, hecho importante, la disminución era más marcada en las lesiones graves que en las leves.

Sin embargo, igual que todo elemento del progreso humano, el cinturón de seguridad ha de utilizarse correctamente para que dé los resultados apetecidos.

En un reciente estudio de «Drive», la revista de la Asociación del Automóvil del Reino Unido, se observó que 19 de cada 20 automovilistas (conductores y pasajeros) llevaban el cinturón puesto de un modo defectuoso o potencialmente peligroso.

Está bien probado que el cinturón de seguridad consistente en una sola pieza que cruza el pecho en diagonal ofrece una seguridad insuficiente, y que el cinturón debe tener como mínimo tres puntos de fijación, comprendiendo una banda horizontal, que cruza sobre el abdomen, y una banda diagonal. El punto de intersección de esas dos bandas, que suele ser en la mayoría de los modelos el punto en que se abrocha el cinturón, debe estar sobre la cadera y no a la altura del tórax; se han observado lesiones torácicas de cierta importancia producidas por el broche del cinturón.

Uno de los fallos observados con más frecuencia consiste en llevar

el cinturón flojo, en cuyo caso no realiza su auténtica función de contención; el cinturón ha de estar tan apretado como lo permita el manejo del volante, y en ningún caso ha de estar doblado o enganchado en el asiento, pues en el momento del tirón provocado por un accidente, el cinturón se desdoblará o soltará y no sujetará en absoluto al automovilista.

Por llevar el cinturón mal colocado o por razones insuficientemente investigadas, se observan ciertas lesiones típicas en personas que llevan el cinturón en el momento del accidente, lesiones que han recibido el nombre de «síndrome del cinturón de seguridad» (síndrome es un conjunto de síntomas específicos); afectan al abdomen, la columna vertebral, la cintura pélvica y el tórax.

Entre las lesiones intraabdominales tiene particular importancia, por su peculiar mecanismo, el cizallamiento del intestino entre la columna vertebral, por una parte, y la parte anterior del abdomen con la cincha del cinturón, por otra; el riesgo de esa lesión aumenta cuando el enfermo se desliza hacia abajo y adelante por debajo del cinturón, de modo que toda la fuerza de éste se transmite a las vísceras intraabdominales sin la protección de los huesos de la pelvis; ese proceso, al que se ha denominado «submarinismo», es más frecuente si el asiento es blando o el cinturón está flojo. Estas lesiones internas pasan a veces inadvertidas en las horas que siguen al accidente.

El incendio del automóvil y los niños son dos casos particulares que exigen la adopción de precauciones especiales respecto a los cinturones de seguridad. Cuando, en el curso de un accidente, el automóvil comienza a arder, los ocupantes pueden encontrar dificultades para soltar el cinturón de seguridad si éste no está dotado de un broche en el que basta una ligera presión para abrirlo; es esa, pues, una característica indispensable de todo cinturón correcto.

Teniendo en cuenta que los cinturones no deben estar flojos, es bien evidente que un niño no puede llevar un cinturón corriente, aunque conviene señalar que lo importante es que el niño no ocupe en ningún caso el llamado «asiento de la muerte», esto es, el asiento delantero contiguo al del conductor. Numerosas fábricas de accesorios del automóvil han lanzado al mercado asientos para niños, que se fijan sobre el propio asiento del automóvil, y que están dotados de cinturones de seguridad. Su uso es imprescindible para la debida protección del niño pequeño que viaje en automóvil. ■ Doctor J. A. VALTUENA.

## NUESTRO TIEMPO

### El «síndrome del cinturón de seguridad»

La Federación Internacional del Automóvil aprobó recientemente la siguiente resolución: «Habiendo observado que un número todavía

muy escaso de países han adoptado normas técnicas sobre las características, el tipo de enganche y la fijación de los cinturones de segu-