

UN AÑO DE SEGURIDAD VIAL EN LA EMPRESA

OPEL ESPAÑA - MAPFRE



**INSTITUTO
MAPFRE**
DE SEGURIDAD VIAL

COLECCIÓN CUADERNOS DE SEGURIDAD VIAL

I CAMPAÑA DE SEGURIDAD VIAL

OPEL ESPAÑA - MAPFRE

Libro Blanco

I CAMPAÑA DE SEGURIDAD VIAL

OPEL ESPAÑA
MAPFRE

Libro Blanco



Todos los derechos reservados. Esta publicación, o cualquiera de sus partes, no podrá ser reproducida o transmitida por un sistema de recuperación de información, en ninguna forma ni por ningún medio, sea mecánico, fotoquímico, electrónico, magnético, electroóptico, mediante fotocopias o cualquier otro, sin permiso previo por escrito del editor.

© 2002, Instituto MAPFRE de Seguridad Vial

Editorial MAPFRE, S. A.
Paseo de Recoletos, 25 - 28004 Madrid

ISBN: 84-7100-772X
Depósito legal: M. 8.927/2002

Fotocomposición: Fernández Ciudad, S. L.
Catalina Suárez, 19 - 28007 Madrid

Impreso en los talleres de Editorial MAPFRE, S. A.
Impreso en España - Printed in Spain

Índice

Prólogo	IX
Agradecimientos	XI
El Instituto MAPFRE de Seguridad Vial	XIII
Introducción	1
1. Los objetivos	5
2. El convenio	7
3. Las acciones	9
1. Empleados	15
1.1. Artículos en la revista <i>Rodando</i>	15
«Preparados para el invierno»	19
«Lo importante es llegar»	23
«Mira por dónde andas»	28
«A toda pastilla»	32
«Pequeños pero seguros»	37
«Adelanta seguro»	41
«Lo importante es regresar»	45
«Desde el primer trago»	49
«Drogas NO»	54
«A revisión»	59

«Conducción y salud»	63
«Depresión y conducción»	70
1.2. Concurso «Conductor del Mes»	74
1.3. Revisión Técnica de Vehículos	75
2. Supervisores	78
2.1. Cursos presenciales	78
3. Familiares y amigos	86
3.1. Club Infantil de Seguridad Vial	86
4. La participación	89
5. La opinión de los participantes	91
6. Las conclusiones	95

Prólogo

Que Opel España es una empresa con una especialísima sensibilidad en materia de seguridad en el trabajo es algo ya antiguo y sobradamente conocido en el mundo de la industria española. El instituto MAPFRE de Seguridad Vial se enorgullece de haber colaborado en la extensión de sus programas de prevención de accidentes laborales al terreno de la seguridad vial. Porque no olvidemos que casi la mitad de las víctimas mortales en accidente de trabajo, lo son también de accidente de tráfico, sean en misión o *in itinere*.

La colaboración entre ambas entidades es joven pero ya consolidada, y tiene el carácter pluridisciplinario que requiere el tratamiento de una realidad tan compleja como la inseguridad vial.

En el marco de estos programas conjuntos se han abordado acciones sobre el factor humano (sin duda las más extensas e intensas), sobre el vehículo y además se ha realizado un estudio sobre la seguridad del tramo de la carretera N-232 que es el principal acceso a la planta de Figueruelas. Con todo ello no pretendemos considerar que todo está hecho. Muy al contrario, entendemos que no hemos hecho sino empezar a recorrer

un camino tan arduo como gratificante. Un camino en el que probablemente nunca lleguemos al final porque, recordémoslo siempre, la única meta a la que éticamente se puede aspirar es el cero absoluto, en cuanto al número de accidentes circulatorios y de sus víctimas. Pero el camino lo iremos construyendo también mientras lo recorremos y, en este empeño común, nos seguiremos encontrando Opel España y MAPFRE Mutualidad acompañados por la fundación Opel Nueva Empresa y el Instituto MAPFRE de Seguridad Vial.

El reto es apasionante porque al final no estamos hablando de datos estadísticos o de abstracciones económicas. De lo que se trata es de contribuir a salvar vidas humanas y para ello bien vale la pena el esfuerzo conjunto.

A este propósito responde la I Campaña de Seguridad Vial de la que, sin perjuicio de las conclusiones concretas que se plasman en el capítulo correspondiente de este libro, quisiera destacar únicamente lo grato que ha sido para todas las personas de MAPFRE que hemos participado el trato estrecho y cordial con los responsables, en todos los niveles, de Opel España. A ellos nuestra gratitud por habernos ayudado a encauzar una de las líneas más sugestivas de la seguridad vial: la de su relación con la prevención laboral.

Miguel Muñoz Medina
Presidente del Instituto MAPFRE
de Seguridad Vial

Agradecimientos

Nuestro agradecimiento a Juan Manuel Garicano, de Opel España S.A., Miguel Ángel Ballestín del Carmen, de MAPFRE Mutualidad, y Florentino Fondevila, de Opel España S.A., sin cuya colaboración no hubiera sido posible esta campaña.

El Instituto MAPFRE de Seguridad Vial

El Instituto MAPFRE de Seguridad Vial se crea el 19 de junio de 1996, como obra social de la Fundación MAPFRE, para aglutinar las diferentes acciones sobre seguridad vial que se venían realizando por distintas entidades del Sistema MAPFRE. Es una organización sin ánimo de lucro que nace con la vocación de consolidar, sistematizar e impulsar una amplia gama de actuaciones, con el objetivo de prevenir y reducir los elevados índices de accidentalidad.

La seguridad vial es una realidad compleja que se estructura en tres factores fundamentales: la vía y su entorno, el vehículo y el hombre. El Instituto MAPFRE trata de actuar sobre todos ellos.

Las acciones del Instituto sobre la vía se orientan a la realización de trabajos de investigación sobre la infraestructura (trazado, características geométricas, conservación y señalización), sin descartar acciones concretas de tipo operativo. En este caso, el Instituto MAPFRE de Seguridad Vial ha publicado estudios de gran relevancia entre los que destacan: «Criterios de Señalización Orientativa», en el que se hacían las recomendaciones oportunas para el diseño de una señalización más

clara y más segura y el estudio «Recomendaciones de infraestructura para vehículos de dos ruedas», entre otros.

En lo que respecta al vehículo, se actúa con campañas permanentes y gratuitas de diagnóstico y revisión técnica de vehículos.

Las acciones sobre el factor humano, que suponen la mayor parte del trabajo del Instituto, se centran en la educación vial a través de cursos de formación para escolares, empresas, jóvenes y tercera edad, y campañas divulgativas a través de los medios de comunicación.

En paralelo, se realizan trabajos de investigación y análisis sobre seguridad vial en colaboración con universidades, organismos e instituciones públicas y privadas, así como asociaciones relacionadas con la seguridad vial.

Las actividades del Instituto tienen su dimensión pública más notoria en la celebración anual de las «Semanas por la Seguridad Vial», que vienen organizando desde 1995. Durante estas Semanas se desarrollan, a través de campañas publicitarias y otras acciones de divulgación, aspectos específicos de la seguridad vial. Con ello se pretende impulsar, en la sociedad española, el conocimiento de temas concretos que se deben tener en cuenta en relación con el tráfico y que inciden de una manera importante en la prevención de los riesgos de circulación.

El Instituto MAPFRE de Seguridad Vial, desde su carácter altruista y fundacional, asume una importante responsabilidad social, convirtiéndose en motor de actividades y acciones dirigidas a incrementar la seguridad del tráfico. La seguridad vial no debe ser sólo labor de los organismos públicos. Las entidades privadas también deben tener un papel protagonista: **La seguridad vial es responsabilidad de todos.**

Introducción

Los accidentes *in itinere* y en misión suponen un alto porcentaje respecto a los accidentes laborales en general. Según diversas estadísticas, un tercio de los accidentes laborales mortales son originados por los accidentes de tráfico, es más, un cuarto de los accidentes laborales son de tráfico. Este dato, que de por sí es muy llamativo, es más grave si tenemos en cuenta que el desplazamiento del trabajador a su puesto representa, aproximadamente, un 20% del tiempo total que dedica a su labor diaria.

Ante esta dramática realidad, el Instituto MAPFRE de Seguridad Vial no dudó en crear un programa de formación dirigido específicamente al entorno empresarial. Esta actividad, pionera en toda España, pretendía promover la educación vial entre todos los trabajadores, con acciones específicas según las necesidades de cada entidad.

Con la experiencia acumulada, el Instituto MAPFRE de Seguridad Vial fue adaptando estos cursos y ofreciéndolos a todas aquellas entidades interesadas. Tras varios años de trabajo se plantea una acción específica en la planta que Opel España S.A. tiene situada en la localidad aragonesa de Figueruelas.



Sede del Instituto MAPFRE de Seguridad Vial

Opel España S.A., multinacional fabricante de vehículos, se asienta en esta localidad aragonesa desde la cual desarrolla su principal labor: la fabricación de vehículos turismo. Este núcleo industrial ha modificado su área de influencia, generando gran cantidad de puestos de trabajo, así como el desarrollo e implantación de numerosas industrias auxiliares. Más de 10.000 personas desarrollan su labor profesional en esta planta, así



Planta de Opel España, S. A. en Figueruelas

como otros miles que lo hacen en la empresa auxiliar que da servicio a Opel España.

A la planta, situada a 30 kilómetros de Zaragoza, se accede a través de varias vías de comunicación, especialmente por la carretera Nacional 232. Esta carretera discurre entre numerosos polígonos y es una de las que más tránsito registra de la región, especialmente tráfico pesado, lo que supone un grave riesgo, por sus especiales características, para los desplazamientos continuos de estos trabajadores.

Esta característica fue también uno de los elementos detonantes para el inicio de la campaña, especialmente por el riesgo que entraña este recorrido para la integridad de los empleados y proveedores del Opel España S.A., así como para el resto de trabajadores de las empresas aledañas.

1

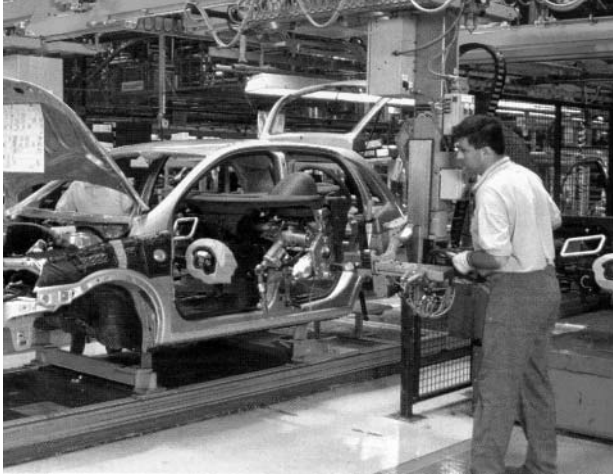
Los objetivos

Desde sus comienzos, el Instituto MAPFRE de Seguridad Vial se centró en la prevención de los accidentes de tráfico, especialmente desde la faceta de la concienciación social. Uno de los objetivos era dirigirse a los colectivos, en este caso a los adultos en los propios centros de trabajo.

El alto desarrollo industrial de nuestra sociedad hace que los accidentes laborales sean uno de los grandes precios que estamos pagando, pero no debería ser así.

Ante nuestra iniciativa, una entidad como Opel España S.A., ampliamente sensibilizada por estos temas, se propuso, con nuestra colaboración, reducir las elevadas cifras de heridos y fallecidos que se originan en los accidentes de tráfico.

De ese modo se plantea esta campaña con el objetivo alcanzable de reducir las cifra de accidentes laborales, en este caso los relacionados con el tráfico, mediante la formación y la divulgación, englobando, no sólo al propio trabajador sino implicando a su entorno familiar, con la realización de actividades dirigidas, especialmente, a sus propios hijos. Desde este punto de vista, queremos que los niños sean también los par-



Planta de Opel España, S. A. en Figueruelas

típicos de este tipo de actividades, no sólo por su papel prescriptor ante los mayores sino también por la evidente necesidad de que reciban la formación necesaria para educar su comportamiento ante la circulación.

2

El convenio

Con el fin de establecer las bases de una relación de colaboración para el desarrollo de un plan de actuación en pro de la seguridad vial, el Instituto MAPFRE de Seguridad Vial y Opel España S.A. firman un convenio, a través de MAPFRE Mutualidad y la Fundación Opel, que insta a ambas partes a desarrollar diferentes actividades encaminadas a reducir el número de accidentes de tráfico que se pudieran producir, tanto entre los trabajadores de Opel España S.A. como en su entorno familiar.

De ese modo, el día 21 de noviembre de 1999, Juan José Sanz, presidente consejero delegado de Opel España S.A., y Santiago Gayarre, director general de MAPFRE Mutualidad y representante del Instituto MAPFRE de Seguridad Vial, firmaron este acuerdo de colaboración y, desde ese momento, ambas entidades se comprometían a crear y desarrollar toda una serie de proyectos encaminados a luchar contra una de las causas más importantes de bajas laborales: los accidentes de tráfico.

En dicho convenio, ambas partes manifiestan su preocupación compartida en relación con el elevado número de accidentes de tráfico y la certeza de que en la mayor parte de es-

tos accidentes se aprecia, como factor dominante, la presencia de actitudes y actuaciones incorrectas por parte de las personas participantes en la circulación, a su vez con la profunda convicción de que la necesaria prevención de los accidentes y sus secuelas tiene su máxima potencialidad en acciones tendentes a la información, formación y educación de las personas intervinientes en el fenómeno circulatorio.

Por ello, ambas entidades elaborarán un programa común de actuación tendente a la prevención de los accidentes de tráfico, enfocándolo hacia acciones informativas y formativas dirigidas a los empleados de Opel España, así como a sus familiares.

El Instituto MAPFRE de Seguridad Vial participará en el programa planificando conjuntamente con Opel España las acciones que van a desarrollar, aportando los monitores necesarios para las sesiones de formación que se estimen convenientes así como el material divulgativo y de apoyo.

Por su parte, Opel planificará conjuntamente con el Instituto MAPFRE de Seguridad Vial las acciones que hay que desarrollar, distribuyendo entre sus empleados el material necesario para la ejecución del programa y dirigiendo, de manera inmediata, la ejecución de las acciones objeto del presente convenio, planificando el tiempo y el lugar de desarrollo concreto de las sesiones de trabajo.

Se constituye una comisión de seguimiento y control del presente convenio, formada por Juan Manuel Garicano, en representación de Opel España y por Fernando Garrido en representación del Instituto MAPFRE de Seguridad Vial. Esta comisión se encargará de estudiar el grado de ejecución del mismo y, en su caso, establecer las líneas básicas de planificación de acciones futuras.

3

Las acciones

El convenio de colaboración firmado entre ambas entidades se materializó en una serie de acciones mediante las cuales se pretendía llegar directamente a los empleados de Opel España S.A. y también a su entorno más inmediato. Para su realización se aprovecharon los medios disponibles con los que contaban ambas entidades.

Estas acciones se dirigen tanto a los propios empleados, a los supervisores de cada área, a los directivos y a los familiares y amigos.

Dado que se realizaban en estrecha colaboración con el departamento de comunicación interna, uno de los medios más valiosos ha sido la revista *Rodando* un medio de comunicación eficaz para poder acer-



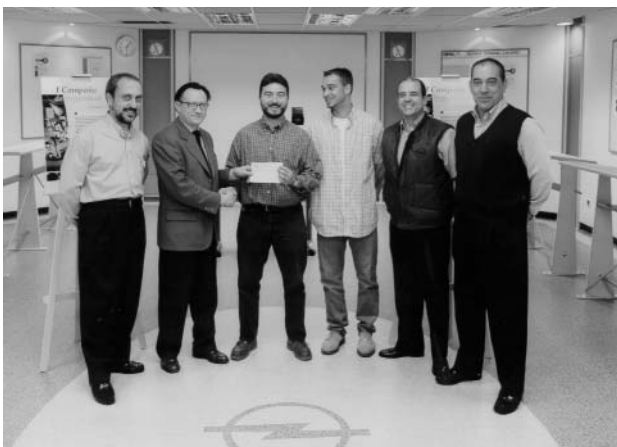
Cartel genérico de la I Campaña



Fernando Arcega, director general de Deportes de Aragón

carros, mensualmente, a una plantilla tan extensa como a la que nos referimos.

En primer lugar se plantea la necesidad de incluir una serie de artículos, elaborados por el propio Instituto MAPFRE de Seguridad Vial, los cuales, de un modo sencillo, acercaban diversos temas de especial relevancia. Tales temas se centraban



Paolo Jamelli, jugador del Real Zaragoza



Pedro Jato. Concejale de Tráfico y Transportes

en problemáticas específicas, tratadas de modo temporal, es decir, según la época del año se daban unas nociones básicas de cómo, por ejemplo, preparar un viaje o cómo nos puede afectar la ingestión de alcohol o medicamentos.

Con el fin de incentivar la participación, alrededor de estos artículos se creó el concurso **«Conductor Seguro del Mes»**. En la revista correspondiente a la publicación de un artículo se realizaban una serie de preguntas relacionadas con ese mismo tema. El empleado únicamente debe responder correctamente a las tres preguntas formuladas. En las principales zonas de paso se situaba una urna con la imagen de la campaña donde se debe depositar el formulario contestado. Responsables de ambas entidades seleccionaban un único ganador que debería demostrar no haber sufrido ningún accidente de tráfico. Otro importante incentivo fueron regalos donados por la propia MAPFRE para gran parte de los participantes. Chubasqueros, «rasca-hielos», mapas de carreteras, parasoles, etc. fueron algunos de los obsequios entregados.

La entrega de los premios a los ganadores se realiza en la propia planta de Figueruelas, con la presencia de responsables

del área en la que el empleado desarrolla su labor, así como con la colaboración de un personaje popular.

Personajes de la talla de Paolo Jamelli, jugador del Real Zaragoza; Fernando Arcega, Director General de Deportes de la Diputación General de Aragón; Natalia Robles, Miss Teruel, etc., fueron algunos de los encargados de hacer entrega de los trofeos a todos los premiados.

Cada una de las entregas contó también con la presencia de un responsable de área, con lo que se demuestra la implicación de la entidad en todas las actividades que se llevan a cabo.

Otra acción importante para los empleados fue una campaña específica de revisión de vehículos. Esta acción se desarrolló en la propia Zaragoza y contó con una gran asistencia. Al final del presente informe se pueden observar los gráficos de asistencia así como de las incidencias encontradas.

Los **supervisores** de cada área también tuvieron otra acción específica. En este caso se impartieron **sesiones de formación** en materia de Seguridad Vial. Estos cursos, de dos horas, eran de carácter totalmente voluntario y se acudía fuera del horario de trabajo. A todos los participantes se les hizo en-



Unidad de Revisión Técnica de Vehículos



Sede de la Subcentral Aragón de MAPFRE

trega de diverso material formativo, así como del «Primer Programa de Formación en Seguridad Vial para la Empresa».

La respuesta hacia los cursos fue magnífica, incluso lo fueron las propias calificaciones, si bien, debido a la enorme plantilla con la que nos encontramos, se hacía imposible llegar a cada uno de los trabajadores. Evidentemente, contábamos con los supervisores para que nos sirvieran de enlace entre nosotros y los mismos trabajadores. En total se realizaron nueve sesiones formativas.

Para los **directivos** (Grupo 100) también se realizó una jornada de seguridad vial, aprovechando la presentación de los nuevos Opel Corsa y Opel Agila. El sábado 8 de julio de 2000, directivos de Opel España participaron de una jornada que comenzó a las 9:30 de la mañana con la llegada al auditorio de la factoría en Figueruelas.

Juan José Sanz, presidente y consejero delegado de Opel España fue el encargado de dar la bienvenida a los asistentes. Posteriormente se proyectó el vídeo *Desde la Cuneta*, un vídeo producido por la Asociación Española de la Carretera en el que se mostraban diversas anécdotas relacionadas con la historia de las carreteras españolas.

A continuación impartió una charla Mar Cogollos, directora de la Asociación Española para el Estudio de la Lesión Medular y Espinal (AESLEME).



En esta ocasión, el contenido se centró en las secuelas más graves de los accidentes de tráfico y, especialmente, cómo prevenir este tipo de lesiones.

La charla de Mar Cogollos, a pesar de lo que significa hallarse postrada en una silla de ruedas, estuvo salpicada de numerosas anécdotas que, sin duda, dejaron una gran huella entre los asistentes. Concienciación ante las secuelas de los accidentes de tráfico, la manera de prevenirlos y la esperanza de los lesionados fueron el eje central de la ponencia. Al final, la satisfacción de los participantes fue manifiesta.

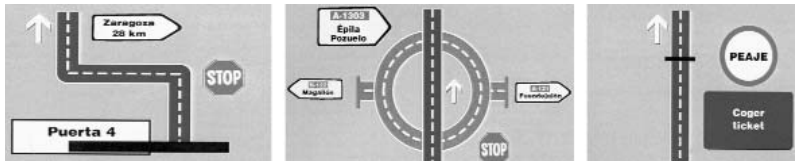
Una vez finalizada la sesión y, tras la presentación y asignación de los modelos Corsa y Agila, los participantes se trasladaron hacia el Monasterio de Veruela donde pudieron realizar una visita tanto al claustro como a la iglesia. Por parejas, todos los participantes pudieron disfrutar de la conducción de los nuevos modelos a lo largo de una ruta previamente establecida.

El recorrido, con una longitud de 60 kilómetros, discurrió por las poblaciones de Borja, Maleján, Bulbuenta, Vera, Veruel, Ainzón, Bureta, Pozuelo y, por último, Figueruelas.

La jornada finalizó con una comida en la propia planta de Figueruelas amenizada, posteriormente, por un grupo musical.



Ruta al Monasterio de Veruela



Algunos tramos del recorrido

1. EMPLEADOS

1.1. Artículos en la revista *Rodando*

La revista «Rodando» ha sido una de las «armas» más efectivas para la difusión de la campaña, especialmente al incluirse, mensualmente, un breve artículo sobre una temática relacionada con la seguridad vial. A continuación se incluye la relación de los artículos realizados por el Instituto MAPFRE de Seguridad Vial para la revista rodando a lo largo del año 2000.



Preparados para el invierno: publicado en la revista de noviembre de 1999, este artículo pretendía informar al lector de los riesgos que supone la conducción invernal, así como las medidas que se deben tomar.

Lo importante es llegar: un tema tan conflictivo como los límites de velocidad. Quizás leyendo el artículo alguien se dé cuenta de lo que cuesta detener un vehículo cuando circulamos a más velocidad de la permitida.

Mira por dónde andas: coincidiendo con la campaña anual que realiza el Instituto MAPFRE de Seguridad Vial, este

artículo pretendía dar una visión de lo que significa ser peatón, del respeto que debemos tenerles y de las medidas de seguridad que deben tomar cuando circulan por una vía pública.

A toda pastilla: bajo esta frase coloquial se trataba de llamar la atención sobre el uso indiscriminado y sin control de medicamentos. Cualquier tarea que requiera concentración se ve notablemente alterada cuando se realiza bajo la influencia de estas sustancias. Además, por las fechas, se hizo especial mención a las alergias y los medicamentos para combatirlas.

Pequeños pero seguros: desde el principio hicimos hincapié en la problemática de los niños y el tráfico. Dada la gran cantidad de niños que son víctimas de los accidentes de tráfico, era imprescindible concienciar a los adultos de la forma de llevarlos en un vehículo, especialmente si sabemos la cantidad de lesiones y muertes que se podrían evitar utilizando estos elementos de seguridad.



Adelanta seguro: el adelantamiento es una de las maniobras más peligrosas que podemos realizar al volante. Si se siguieran unos pequeños consejos, seguramente evitaríamos una de las principales causas de fallecimientos en carretera.

Lo importante es regresar: muchas veces iniciamos un viaje sin tomar unas medidas básicas de seguridad. Hacerlo convenientemente puede evitarnos muchas averías, e incluso, algún accidente. Saber qué debemos llevar y como hacerlo, sin duda redundará en una estancia más agradable en nuestras vacaciones.

Desde el primer trago: el alcohol es una de las sustancias que más daño puede hacer a la hora de conducir. Su consumo, aun en pequeñas cantidades, puede afectar seriamente a nuestra capacidad de conducción. La concienciación social es una de las bases para la prevención de la gran cantidad de personas que fallecen cada año por culpa de esta sustancia.

Drogas NO: cada año, más y más jóvenes se inician en el consumo de toda clase de estupefacientes. Tanto las denominadas drogas «blandas» como las «duras» son totalmente incompatibles con una actividad tan delicada como conducir.

A revisión: el parque español de vehículos sigue siendo antiguo respecto a otros países más avanzados. Este alto número de años hace que los coches pierdan eficacia en sus elementos de seguridad. Tan sólo con una buena revisión se pueden detectar unas averías que, en muchos casos, nos pueden salir más caras que la propia revisión.

Conducción y salud: la salud es un aspecto muy importante para desarrollar cualquier actividad. Carecer de ella determina nuestra capacidad total o parcial para la conducción. Este artículo nos ofrece algunas ideas de cómo evitar los accidentes.

Depresión y conducción: la actividad diaria nos lleva, en muchos casos, a situaciones insostenibles por nuestro propio ce-

rebros. La depresión es uno de los males que más afecta a nuestros semejantes. Saber su origen, su prevención y su tratamiento ayudaría a muchos individuos a prevenir los comportamientos derivados de su padecimiento o de su propia medicación.

CONDUCCIÓN EN CONDICIONES ADVERSAS

Preparados para el invierno

El invierno es una de las peores épocas del año para circular. La nieve, el hielo, la lluvia, la niebla, etc., son sólo algunos de los agentes atmosféricos que más aumentan el riesgo de sufrir un accidente. Adaptar nuestra conducción a las nuevas condiciones es la base para prevenir cualquier tipo de percance.

Conducir es una actividad compleja que exige una serie de aptitudes y actitudes básicas para su buen desarrollo. Circular en unas condiciones climatológicas adversas nos exige variar nuestro modo de conducción y readaptarlo a las nuevas circunstancias. Está claro que las reacciones de nuestro vehículo van a ser distintas y, por ello, es importante prevenirlas. Es en estos casos cuando la conducción debe ser mucho más suave y atenta. La base es anticiparse a los acontecimientos.

Seguridad Vial

Conducción en condiciones adversas

Preparados para el invierno

El invierno es uno de los peores épocas del año para circular. La nieve, el hielo, la lluvia, la niebla, etc., son sólo algunos de los agentes atmosféricos que más aumentan el riesgo de sufrir un accidente. Adaptar nuestra conducción a las nuevas condiciones es la base para prevenir cualquier tipo de percance.

Conducir en una situación que exige una serie de aptitudes y actitudes básicas para su buen desarrollo. Circular en unas condiciones climatológicas adversas nos exige variar nuestro modo de conducción y readaptarlo a las nuevas circunstancias. Está claro que las reacciones de nuestro vehículo van a ser distintas y, por ello, es importante prevenirlas. Es en estos casos cuando la conducción debe ser mucho más suave y atenta. La base es anticiparse a los acontecimientos.

Hay que conducir con suavidad y atenta. La base es anticiparse a los acontecimientos.



Siempre es importante estar preparados para cualquier situación que pueda surgir durante el viaje.

Siempre es importante estar preparados para cualquier situación que pueda surgir durante el viaje.

Siempre es importante estar preparados para cualquier situación que pueda surgir durante el viaje.

Siempre es importante estar preparados para cualquier situación que pueda surgir durante el viaje.

Pero no debemos olvidar que, en estos casos, también se ve afectado el estado del conductor. Fatiga y estrés son sólo alguno de los ejemplos.

La conducción en condiciones climatológicas adversas es sinónimo de pérdida de adherencia, aumento de la distancia de frenado, falta de visibilidad, etc. No tener en cuenta estos factores significa una falta de responsabilidad hacia los demás y también hacia nosotros mismos, teniendo muchas veces como consecuencia un accidente fácilmente evitable.

Aunque no tratemos específicamente la preparación del vehículo, hay que recordar que, si conducir en estas condiciones es peligroso, mucho más lo es si no mantenemos nuestro vehículo en perfectas condiciones. Unos neumáticos en perfecto estado, la amortiguación, las escobillas, las luces, el líquido anticongelante, el líquido limpiaparabrisas, etc., son elementos básicos para la seguridad que, en muchos casos, son determinantes para que se produzca o no el accidente.

A continuación intentaremos dar unos breves consejos sobre la conducción en diferentes condiciones climatológicas adversas.

La lluvia es uno de los fenómenos meteorológicos más comunes. En los primeros momentos, se mezcla el agua caída



con la suciedad acumulada en el pavimento, aceites, etc., creándose una superficie altamente resbaladiza y, en consecuencia, muy peligrosa. En esos momentos, adaptaremos nuestra conducción a la nueva situación, disminuyendo la velocidad y aumentando la distancia de seguridad.

La falta de visibilidad es otro de los aspectos más importantes. Es fundamental encender las luces, en este caso, las luces de cruce, tanto para poder ver como para ser vistos. No olvidemos que la lluvia puede llegar a ser tan densa que nos obligue, incluso, a utilizar los faros antiniebla. Procure no conducir cerca de otros vehículos, ya que el agua que despiden sus neumáticos reduce peligrosamente la visibilidad (efecto spray).

Dentro del habitáculo, debido a las diferencias de temperatura y a la humedad, los cristales se empañarán. Ventilar el interior de nuestro coche, con la calefacción o con el aire acondicionado, nos servirá para recuperar de nuevo la visibilidad perdida.

Cuando hablamos de lluvia es difícil no hacerlo del *acquaplaning*. Este fenómeno se produce cuando la banda de rodadura del neumático es incapaz de evacuar el agua y pierde el contacto con el pavimento. En ese momento, el vehículo se desliza en plancha sin control alguno. Para evitarlo, desacelere inmediatamente, pero recuerde que sólo debe frenar cuando los neumáticos recuperen la adherencia, salvo que su vehículo disponga de ABS.

La conducción con nieve es, en muchos casos, más peligrosa que con lluvia, pues a las prevenciones de la conducción con esta última hay que añadirle unas condiciones mucho más severas. Para iniciar la marcha lo haremos en segunda velocidad, evitando, de ese modo, que se transmita con demasiada brusquedad la potencia del motor.

Con nieve en el pavimento la adherencia es tan escasa que la velocidad debe reducirse al máximo e, incluso, a veces se hace obligatorio el uso de cadenas, siempre en las ruedas motrices.

Para iniciar un viaje por zonas con nieve, es conveniente llenar previamente el depósito de combustible, llevar ropa de abrigo, cadenas, etc. Tampoco se olvide, si lo tiene, su teléfono móvil.

El hielo es, sin duda, el fenómeno atmosférico más peligroso, pues la adherencia es casi nula y no solemos darnos cuenta de su presencia hasta que ya es demasiado tarde. En este caso, podemos prevenir muchos incidentes si somos capaces de intuir su presencia. Primeras horas del día, zonas sombrías y húmedas, carreteras de montaña, etc., son sólo algunos de los principales indicios.

Evidentemente aquí está mucho más justificada una conducción extremadamente suave e incluso aparcar el vehículo en un lugar seguro, si fuese necesario.

Con niebla, el principal problema, pero no único, es la falta de visibilidad. A las precauciones que debemos tener en los apartados anteriores, hay que hacer más hincapié en la señalización luminosa (evitando las luces largas), en el aumento de la distancia de seguridad y en la reducción de la velocidad. Para este último caso, debido a la niebla, la visibilidad queda a veces tan reducida que la zona iluminada es menor que la distancia que necesitamos para detener nuestro vehículo.



No debe olvidar que, si detiene su vehículo, lo debe hacer en un lugar seguro y apartado de la calzada. Con el fin de evitar falsas referencias a otros conductores, le recomendamos que apague las luces.

Por último, un fenómeno no menos importante y peligroso es el viento. No es extraño que un golpe de viento, sobre todo lateral, nos haga variar la trayectoria, o que, incluso pueda hacer volcar nuestro vehículo. Es importante tenerlo en cuenta cuando adelantemos a un vehículo volu-

minoso, cuando salgamos de un túnel, cuando atravesemos un viaducto, etc.

En estos casos, sujete el volante con ambas manos y con firmeza sin olvidar que a menor velocidad el efecto disminuye.

Como conclusión, hay que recordar que es necesario conducir de manera preventiva, anticipándose a cualquier incidente. Los grandes avances tecnológicos, disponibles en gran parte de los turismos actuales, no son suficientes si despreciamos absolutamente el riesgo que supone conducir infringiendo unas normas básicas de seguridad.

LA VELOCIDAD

Lo importante es llegar

Parece que desde que nuestros antepasados bajaron de los árboles, la especie humana no ha cejado en su empeño de correr. No hay más que detenerse en nuestras ciudades y observar cómo peatones, motociclistas, turismos, etc., se desplazan de un lado a otro como si correr fuera un fin en sí mismo. Conducir no se queda al margen.

La velocidad es uno de los términos que definen la sociedad actual. Centrándonos en la conducción, alguien dijo que las sociedades conducen como son y, en efecto, el estrés propio de nuestra sociedad, nuestra forma de vida, se refleja directamente en nuestra forma de conducir. La velocidad, en este caso el exceso de velocidad, nos proporcionará una serie de sensaciones que, en muchos casos, conllevan resultados totalmente incontrolables. De un modo tan sencillo como apretar un pedal, el riesgo, la emoción y otras muchas sensaciones se agolpan en nuestros sentidos. Es la «droga» de la velocidad.

Obviamente, el medio natural de transporte del ser humano es caminar, no desplazarse, a grandes velocidades, en un arti-

Lo importante es llegar

Parece que, desde que nuestros antepasados bajaron de los árboles, la especie humana no ha cejado en su empeño de correr. No hay más que detenerse en nuestras ciudades y observar cómo psautomas, motociclistas, turismos, etc. se desplazan de un lado a otro, como si correr fuera un fin en sí mismo. Conducir no se queda al margen.



La velocidad es uno de los límites que definen la realidad actual. Considerada en la retribución, se quien dijo que los accidentes son como son. En efecto, el estrés propio de nuestra sociedad y nuestra forma de vida se reflejan directamente en nuestra forma de conducir. La velocidad, en este caso, es el exceso de velocidad, nos proporciona la sensación de sensaciones que, en muchos casos, consiguen resultados fatalmente incontrolables. Un modo tan sencillo como aprendiendo un poco, el riesgo, la emoción y una muchacha sensacional se agitan en nuestros sentidos. Es la «droga» de la velocidad.

Obviamente, el medio natural de transporte del ser humano es caminar, no desplazarse a grandes velocidades en un artificio mecánico.

Diez veces son innumerables las vidas humanas que se cobra la carretera, gran parte de ellas por una velocidad inadecuada.

En la actualidad, el límite de velocidad es una de las normas más incumplidas por los conductores. La velocidad excesiva es, a la vez, una de las mayores causas de accidentes de tráfico. Atropellos, pérdidas de control de nuestro vehículo, choques, salidas de vía, etc., son sólo algunos de los incidentes que pueden ocurrir.

Por lo contrario, algunas acciones evocan —que sue-

len coincidir con aquellos que muchos respetan: la norma— dependen a cogir y en cada la supresión de los actuales límites de velocidad y aligian por su aumento. Entre las ventajas se basan en el aumento de los sistemas de seguridad de los vehículos, en la mejora de las infraestructuras viarias, etc. Lamentablemente, las cifras no dicen lo mismo. De hecho, en un innumerable las vidas humanas que se cobra la carretera, gran parte de ellas por una velocidad inadecuada.

En varios países europeos, diversos medidas se contratan a la rebaja de los límites de velocidad se proponen consigo un notable descenso del número de accidentes de tráfico. Por el contrario, una experiencia llevada a cabo en los Estados Unidos, que aumentó estos límites,



oculando

lugar mecánico. La sensación de seguridad que nos proporcionan los vehículos actuales, el buen estado de las carreteras o nuestra falsa capacidad para conducir en esos extremos, sobre todo cuando nuestras condiciones psico-físicas están mermadas, nos lleva, en la gran mayoría de los casos, a desestimar los riesgos que realmente corremos.

En la actualidad, el exceso de velocidad es una de las normas más incumplidas por parte de los conductores, siendo, a su vez, una de las mayores causas de accidentes de tráfico. Atropellos, pérdidas de control de nuestro vehículo, choques por alcance, salidas de vía, etc., son sólo alguno de los

incidentes que pueden ocurrir.

Por el contrario, algunos sectores sociales (que suelen coincidir con quienes menos respetan la norma) defienden a capa y espada la supresión de los actuales límites de velocidad, abogando por un aumento de los mismos. Estos postulados se basan en el avance de los sistemas de seguridad de los vehículos, en la mejora de las infraestructuras viarias, etc.



Lamentablemente, las cifras no dicen lo mismo. Día tras día son innumerables las vidas humanas que se cobra la carretera, gran parte de ellas por una velocidad inadecuada.

En varios países europeos, diversas medidas encaminadas a la rebaja de los límites de velocidad trajeron consigo un notable descenso del número de accidentes de tráfico. Por el contrario, una experiencia llevada a cabo en los Estados Unidos, que aumentó estos límites, acabó en un rotundo fracaso que desencadenó un destacable aumento de estos accidentes. Está demostrado que, a mayor velocidad, más accidentes, y éstos, además, mucho más graves.

Pero no sólo eso. Por definición, la vía es el lugar donde se desarrolla el tráfico. Peatones y vehículos comparten un espacio reducido que, de no existir norma alguna, nos llevaría irremediablemente al caos. En el caso de la velocidad, imagínese una autovía en la que circulan camiones de gran tonelaje, furgonetas, turismos, ciclistas, micro-coches, etc. En la medida en que permitamos aumentar la velocidad establecida a unos, otros se verán más perjudicados. De este modo, ¿aumentamos la velocidad a todos?, ¿a quiénes?. Si raramente se respetan los límites actuales, ¿se seguirán respetando si los aumentamos?

En general, podemos afirmar que no es el problema el mayor exceso de velocidad sino, en muchos casos, no adaptarse convenientemente a las condiciones de la circulación. Una velocidad de 80 kilómetros por hora no es elevada si circulamos por autovía, pero sí lo es en zona urbana, más si comprendiéramos que atropellar a un peatón, a tan sólo 50 kilómetros por hora, significa, gran parte de las veces, su fallecimiento inmediato. Pero hay que dejar claro que no por circular a 50 kilómetros por hora, por esa misma autopista, vamos a circular más seguros. Una velocidad excesivamente reducida interrumpe la circulación normal, provocando también un gran número de situaciones de riesgo.

¿Se ha parado a pensar qué distancia recorreremos en un segundo si circulamos a 150 kilómetros por hora? Pues, aproximadamente son 41 metros. Encender un cigarrillo, poner la radio, etc. son acciones cotidianas pero que, a los mandos de un vehículo, nos impiden su control durante largos espacios de tiempo. En estos casos, cualquier tipo de error, cualquier maniobra de corrección, es difícilmente subsanable.

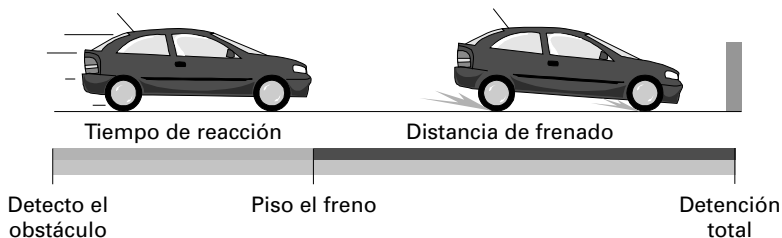
Un aspecto muy importante de la velocidad es poder parar. ¿Se imagina cuál es la distancia que necesitamos para frenar nuestro vehículo cuando circulamos a 120 kilómetros por hora? Si nuestro estado psico-físico es normal, el pavimento está seco y nuestro vehículo está en perfectas condiciones, entre el tiempo de reacción y la distancia de frenado, nuestro vehículo necesitaría, aproximadamente, unos 140 metros hasta quedar totalmente detenido. Esta distancia no es tan grande si la comparamos con la distancia que necesitaríamos si, por ejemplo, la calzada estuviera mojada, la amortiguación del vehículo estuviera deteriorada o me hubiera bebido tres jarras de cerveza.

Como conclusión, debemos recordar que si llegamos tarde, aunque sea al trabajo, deberíamos plantearnos salir un poco antes. No son muchas las causas por las que uno se debe jugar la vida ni tampoco la de los demás.

El exceso de velocidad no sólo produce más accidentes sino que éstos conllevan unas consecuencias mucho más graves. Los fabricantes de vehículos invierten grandes sumas de dinero en el desarrollo de coches más seguros. De poco sirven estas tecnologías cuando la velocidad es, sencillamente, desproporcionada. De nada sirve creerse un conductor muy experimentado, ni que nuestro vehículo esté dotado de avanzados sistemas de seguridad, o que circulemos por una gran autopista, si no nos concienciamos de que la velocidad es peligrosa, no sólo para nosotros sino para todos los que nos encontramos en la vía.

El tiempo de reacción es el que discurre desde que advierto un obstáculo y reacciono, por ejemplo pisando el freno. Suele ser casi un segundo. En este tiempo el vehículo continúa circulando. Ingerir alcohol, estar despistado, etc. aumenta peligrosamente este tiempo, pues nos acercamos al obstáculo sin haber frenado aún.

La distancia de frenado es la que necesita nuestro vehículo para detenerse. La velocidad, el estado de la mecánica, el pavimento, etc. incide directamente en que esta distancia sea mayor o menor. El choque se produce cuando la suma de la distancia recorrida mientras reaccionamos y la distancia de frenado, es mayor que la distancia que nos separa del obstáculo.



EL PEATÓN

«Mira por dónde andas»

El peatón es el elemento más frágil de la circulación vial. Ya sea por imprudencias de los conductores o por imprudencias de ellos mismos, el peatón es el que, en caso de accidente, siempre suele llevarse la peor parte. Además, no olvidemos que cuando bajamos de nuestro coche, todos somos peatones.

Seguridad Vial

El peatón

El peatón es el elemento más frágil de la circulación vial. Ya sea por imprudencias de los conductores o por imprudencias suyas, el peatón es el que, en caso de accidente, suele llevarse la peor parte. Además, no olvidemos que cuando bajamos de nuestro coche, todos somos peatones.

«Mira por dónde andas»

Según indica nuestro Código de Circulación, «peatón es toda persona que, sin otro vehículo, ande a pie por las vías o terrenos de uso público que sean utilizados por una colectividad indistintamente de usuarios».

Esto quiere decir que ser peatón no es una tarea fácil. En todo caso nos dedicamos de un lado a otro, o sea, de las calles, al trabajo, al fútbol, etc. Cuidar la salud corporal es esencial. Salir del bordillo, etc. en momentos de alta concentración mental, sin darse ninguna importancia o, por lo menos, la negligencia. La convivencia en la ciudad y el automóvil es tan intensa que, muchos veces, el espacio público que uno vive al otro queda totalmente relegado en la enorme cantidad de accidentes que se producen.

El rápido proceso de modernización en el que está inmersa la sociedad actual nos obliga a irnos adaptando a los cambios que se producen a diario y a estar preparados para cualquier eventualidad que se presente. No se trata de ser precavidos, sino de ser conscientes de que, en cualquier momento, podemos ser víctimas de un accidente. No olvidemos que, cuando bajamos de nuestro coche, todos somos peatones.

También hay que considerar la falta de educación de todos aquellos que, por una u otra razón, no respetan las normas de circulación. En el último tiempo, los peatones que se cruzan por las calles sin mirar, se han convertido en un problema para los conductores. En muchos casos, se ha quedado paralizado y sin saber qué hacer.

Por otro lado, la infraestructura vial de nuestras ciudades, en la gran parte de los casos, se ha quedado obsoleta y obsoleta. Accesos

3



Es difícil ver, por lo menos en nuestro país, personas que esperen a tener el semáforo en verde para poder cruzar con seguridad.

restrechos, vehículos mal aparcados, muchas veces por falta de espacio, agravan el tránsito.

Especialmente en las zonas más congestionadas, la falta de espacio para los peatones es un problema. En muchos casos, los peatones se ven obligados a cruzar por las calles sin mirar, lo que genera un alto riesgo de accidentes. En muchos casos, los peatones se ven obligados a cruzar por las calles sin mirar, lo que genera un alto riesgo de accidentes.

Aunque estos días de tránsito intenso, los datos de accidentes de tráfico son aún desproporcionados, sobre todo si tenemos en cuenta que, en más del 60% de los accidentes, la culpa recae en el peatón y, en casi el 40%, la infracción fue cometida por el conductor.

De hecho, en la mayoría de los accidentes de tráfico, las víctimas más afectadas son los peatones y, especialmente, los niños.



Según muestra nuestro Código de Circulación, «Peatón es toda persona que, sin ser conductor, transita a pie por las vías o terrenos de uso público que sean utilizados por una colectividad indeterminada de usuarios...».

Está claro que ser peatón no es una tarea fácil. Día tras día nos desplazamos de un lado a otro para ir de compras, al teatro, al fútbol, etc. Cruzar la calle, esperar el semáforo, bajar del bordillo, etc, son acciones que realizamos repetidamente, sin darles ninguna importancia o, por lo menos, la que debiera. La convivencia entre el peatón y el automóvil es tan intensa que, muchas veces, el escaso respeto del uno por el otro queda tristemente reflejado en la enorme cantidad de accidentes que se producen.

El rápido proceso de modernización en el que está inmersa la sociedad actual nos empuja irremediamente al estrés, a las prisas. ¿Ha probado a esperar a que el semáforo le permita cruzar aun cuando no se aproxime ningún coche? Realmente es difícil ver, por lo menos en nuestro país, personas que esperen a tener el semáforo en verde para poder cruzar con seguridad.

También hay que mencionar la falta de solidaridad de todos aquellos que, por una actitud totalmente desconsiderada hacia el resto, aparca en las aceras, pasos de peatones o en el último lugar que nos podamos imaginar, olvidando que también son peatones las personas inválidas que circulan en silla de ruedas o los padres que transportan a sus hijos en carrito para bebés.



Por otro lado, la infraestructura viaria de nuestras ciudades, en la gran parte de los casos, se ha quedado pequeña y obsoleta. Aceras estrechas, vehículos mal aparcados, muchas veces por falta de espacio, agreden directamente al peatón.

Efectivamente, el espacio, siempre reducido, lo tenemos que compartir con los demás. Coches, motocicletas, camiones, etc., «conviven» o intentan hacerlo, diariamente. Con el fin de ordenar eficazmente las partes de la vía, se asignó a cada uno de éstos, peatones y conductores, zonas específicas para poder circular. Inevitablemente, circular incluye desplazarse dentro de la propia zona y, a veces, invadir la del contrario. Este momento es especialmente delicado cuando no se cumple una serie de normas que, a fin de cuentas, no son más que normas de convivencia y de respeto.

Aunque disminuyendo, las cifras de peatones víctimas de accidentes de tráfico son aún desproporcionadas, sobre todo si tenemos en cuenta que, en más de un 60% de las ocasiones, la culpa ha sido del peatón y, en casi un 40%, la infracción fue cometida por el conductor.

De toda esta «jungla de asfalto» las mayores víctimas, no exentas a veces de culpa, son los peatones y, especialmente, los niños, los discapacitados y las personas mayores.

En el pasado año 99, de los 13.122 peatones víctimas de accidente de tráfico, más de 12.000 fueron los heridos, mientras que la cifra de fallecidos ascendió a 906 personas. Proporcionalmente, el mayor número de víctimas se centra en las personas mayores de 64 años. Sólo un dato estremecedor, del total de víctimas, 396 eran menores de 4 años.

Por hacer referencia a un accidente típico, puede decirse que la mayoría de los accidentes en los que están involucrados los peatones, ocurren a mayores de 64 años, en zona urbana, por cruzar de manera indebida la calzada.

El análisis de estos datos es el mejor método para tomar ciertas decisiones. Pero no pensemos que este tipo de medidas, únicamente pueden ser tomadas por organismos estatales

o entidades privadas. Somos nosotros: padres, profesores, amigos, etc., los que debemos inculcar una serie de principios básicos para desenvolvemos como peatones, especialmente a los niños. Tan sencillo como esto.

Por la experiencia extraída en los cursos infantiles que el Instituto MAPFRE de Seguridad Vial imparte en su centro de formación se llegó a la conclusión, entre otras muchas, de que los niños incumplen la norma, gran parte de las veces, por desconocimiento. Es entonces cuando el papel del adulto es primordial. Si vamos con nuestro hijo cruzando semáforos en rojo, el niño adoptará ese comportamiento como normal. Lo difícil será tratar de convencerle, posteriormente, de que esa acción está mal hecha.

Como hemos visto, los datos de accidentalidad de los peatones son demasiado altos como para no tomar medidas urgentes. Sólo hace falta atender a unos pequeños consejos y gran parte de la solución estaría en nuestras manos. Lamentablemente, todos los años muchas ilusiones, proyectos, etc., se quedan en el asfalto por no haber mirado antes de cruzar.

El peatón en zona urbana

No cruzar hasta que los vehículos estén totalmente detenidos.
Transitar por las zonas peatonales.
Cruzar por los pasos de peatones.
Si no hay paso de peatones, cruzar por el lugar más seguro.
Siempre mirar antes de cruzar.
Cruzar con paso rápido, pero sin correr ni detenerse.
Cruzar en línea recta es el camino más corto.
Hacerse ver y no sorprender a los conductores.
No atravesar las plazas, sino rodearlas.
Utilizar los pasos inferiores y superiores de peatones.
Ayudar a quien lo necesite.
Respetar los semáforos.

El peatón en carretera

Cruzar por donde tengamos buena visibilidad a ambos lados.
Caminar por el arcén de la izquierda. Si no hay, por el borde.
En grupo, todos en fila india.
Al cruzar, si se duda, no hacerlo.
Hacerse ver y no sorprender a los conductores.
Los peatones no pueden circular por las autopistas.
Por la noche:
Hacerse ver con ropa clara y reflectante.
Para poder ver, llevar una linterna.

MEDICAMENTOS Y CONDUCCIÓN

«A toda pastilla»

Los medicamentos son una de las sustancias que más han mejorado nuestra calidad de vida. Los efectos derivados de su consumo, tanto los deseados como los secundarios, pueden alterar de forma significativa tanto nuestras capacidades físicas como las psíquicas. Una buena información puede ayudarnos a compatibilizar su consumo con la conducción.

Cuando escuchamos frases sobre la ingestión de ciertas sustancias y sus efectos en la conducción, pensamos inmediatamente en el alcohol o en las drogas, sin que imaginemos que dentro de este grupo también están incluidas diversas sustancias englobadas dentro de la denominación de fármacos.

Los fármacos son uno de los productos de consumo más comunes en la sociedad actual. Sus propiedades curativas han ayudado a millones de personas a superar innumerables dolencias que, apenas hace unos años, eran insuperables. A lo largo de la historia hemos visto que su eficacia aumenta de

Seguridad Vial

Medicamentos y conducción

Los medicamentos son una de las sustancias que más han mejorado nuestra calidad de vida. Los efectos derivados de su consumo, tanto los deseados como los secundarios, pueden alterar de forma significativa tanto nuestras capacidades físicas como las psíquicas. Una buena información puede ayudarnos a compatibilizar su consumo con la conducción.

A toda pastilla

Cuando escuchamos frases como la ingesta de ciertas sustancias y sus efectos en la conducción, pensamos inmediatamente en el alcohol o en las drogas, sin que imaginemos que dentro de este grupo también están incluidos diversos medicamentos analgésicos (dentro de la clasificación de fármacos).

Los fármacos actúan de los productos de consumo más cotidianos en la sociedad actual. Sus propiedades curativas han ayudado a millones de personas a superar enfermedades diversas que, apenas hace unos años, eran insuperables. A lo largo de la historia hemos visto que su eficacia aumenta de manera impresionante. Este uso tan masificado de los medicamentos ha llevado a que nuestra sociedad los identifique como productos inocuos, exentos de cualquier tipo de riesgo, pero no es así.

Hoy en día es común ver que en casi todos los hogares se dispone de una pequeña reserva de fármacos. Alguien definió la automedicación como «uno de los deportes nacionales». Tan fácilmente como si de una golosina se tratara, ingerimos sustancias cuyos efectos, buenos o malos, son complicados de entender, siendo los profesionales de la medicina los que únicamente pueden determinar su buena o mala pertinencia. Cientos de estudios calculan que solo en los Estados Unidos de América se producen 400 millones anuales de barbacoas; de los que la mitad, aproximadamente, se distribuye en el mercado negro. ¿Se imaginan por qué será tan rentable este negocio? ¿entendá qué ver con los cigarrillos?

Podemos ver que los medicamentos producen efectos nocivos que derivan de muchos factores, especialmente del tipo de



El uso masificado de los medicamentos ha llevado a que nuestra sociedad los identifique como productos inocuos, exentos de cualquier tipo de riesgo.

rodando

manera impresionante. Este uso tan masificado de los medicamentos ha llevado a que nuestra sociedad los identifique como productos inocuos, exentos de cualquier tipo de riesgo, pero no es así.

Hoy en día es común ver que en casi todos los hogares se dispone de una pequeña reserva de fármacos. Alguien definió la automedicación como «uno de los deportes nacionales». Tan fácilmente como si de una golosina se tratara, ingerimos sustancias cuyos efectos, buenos o malos, son complicados de entender, siendo los profesionales de la medicina los que únicamente pueden determinar su buena o mala pertinencia.



Ciertos estudios calculan que sólo en los Estados Unidos de América se producen 400 toneladas anuales de barbitúricos siendo, aproximadamente, la mitad distribuida en el mercado negro. ¿Se imagina por qué será tan rentable este negocio?, ¿tendrá que ver con los efectos?...

Podemos ver que los medicamentos producen diferentes reacciones dependiendo de muchos factores,

especialmente del tipo de medicamento, de la cantidad ingerida y del organismo del consumidor. Hay veces en que los resultados son tan convincentes que, debido a ello, recomendamos su utilización a los compañeros, amigos, etc, administrándolos incluso a nuestros propios hijos. De la noche a la mañana nos hemos autodiplomado en «medicina doméstica». Ante cualquier leve dolor de garganta administramos el primer antibiótico que nos aparezca en el cajón.

La sociedad actual vive inmersa en el estrés, las prisas. No es extraño que se hayan popularizado de tal manera los antidepresivos, potentes medicamentos que actúan directamente sobre el sistema nervioso central. Según el Instituto Nacional de Toxicología, los antidepresivos son los medicamentos más detectados en las víctimas de accidentes de tráfico. Este tipo de medicamentos se engloba dentro del grupo de psicofármacos, que son, sin duda alguna, los medicamentos que peores efectos pueden producir no sólo sobre la conducción, sino también sobre nuestra actividad diaria y laboral.

La conducción es una actividad que requiere mantener nuestro organismo en plenas facultades, tanto físicas como

psíquicas. Cuando tomamos un fármaco, previamente deducimos que hay una enfermedad. Esta enfermedad nos producirá unos síntomas que, gran parte de las veces, influirá notablemente en las actividades que estemos realizando. A estos síntomas debemos añadir los que nos producirán los propios medicamentos. Como puede verse, lo mejor es prever cuándo vamos a conducir o qué tipo de actividades vamos a realizar posteriormente, teniendo en cuenta que los efectos son más notables en las primeras horas después de la ingestión, sobre todo en los primeros días del tratamiento.

Aunque es escasa la información que se posee de la relación entre consumo de fármacos y la conducción, puede afirmarse que un 10% de las víctimas en accidente de tráfico habían consumido algún tipo de medicamento. Otros estudios posteriores demuestran que un 17,3% de los conductores españoles son consumidores habituales de fármacos.

El problema se agrava cuando hablamos no ya sólo de automedicación, sino de la polifarmacia o, lo que es lo mismo, la ingestión de una combinación de productos. En estos casos, la compatibilidad o incompatibilidad de estos productos será determinante a la hora de potenciar los efectos secundarios derivados de dicha mezcla.

Quizás sea más grave la mezcla de determinados fármacos con el alcohol. En estos casos, tanto las capacidades físicas como las psíquicas quedan gravemente alteradas. Sedación, somnolencia, pérdida de reflejos, etc. son sólo algunos efectos negativos que, como puede deducirse, son totalmente incompatibles con la conducción.

Como nos podemos imaginar, un simple estornudo puede provocar que circulemos a gran velocidad sin prestar atención a la carretera. Un dolor de cabeza puede alterar nuestra capacidad de concentración, y así un largo etcétera de síntomas que, conociéndolos, nos ayudarían a prevenir una gran parte de los accidentes que se producen por estas causas.

Para evitar los desagradables efectos que se pueden producir, como primera medida de prevención, es importante consultarlo con nuestro médico, mucho más si conducimos habitualmente o, por ejemplo, si trabajamos con maquinaria especial. El prospecto de los medicamentos advierte también sobre el tipo de precauciones que hay que tener en cuenta. Recuerde que cuando adquiera un medicamento, aunque sea sin receta, el consejo de su farmacéutico le será de gran ayuda.

Como hemos dicho, hay que evitar automedicarse, sobre todo combinar medicamentos distintos, sin la supervisión de un profesional. Pero lo que nunca debe hacerse es mezclar el alcohol, ya de por sí incompatible con la conducción, con fármacos por muy inofensivos que nos parezcan, ya que puede dar lugar a situaciones muy dramáticas.

En definitiva, evite conducir después de haber consumido un medicamento expresamente contraindicado, sin olvidar que un mismo medicamento, ingerido en distintas circunstancias, puede provocar una reacción diferente en el mismo individuo.

ALERGIAS

Recordemos que estamos en la época de las alergias más comunes, las alergias al polen. La alergia es una reacción de nuestro cuerpo ante un organismo externo. Cada vez son más los individuos que presentan algún tipo de dolencia de este tipo. Aunque depende de la sensibilidad de cada individuo, la reacción más común se produce en las vías respiratorias y en los ojos. El tratamiento más habitual se realiza con antihistamínicos. Este tipo de fármacos suelen venderse sin receta médica, provocando, entre muchos otros efectos secundarios, la temida somnolencia.

LOS NIÑOS Y EL AUTOMÓVIL

«Pequeños pero seguros»

Muchas veces, nuestros propios hijos son los más olvidados cuando nos desplazamos en nuestro vehículo. Debido a su fragilidad, los niños suelen sufrir las peores consecuencias en caso de un accidente. Con unos sencillos consejos se podría evitar la gran cantidad de niños que son víctimas de los accidentes de tráfico.

Seguridad Vital

Los niños y el automóvil

Muchas veces, nuestros propios hijos son los más olvidados cuando nos desplazamos en nuestro vehículo. Debido a su fragilidad, los niños suelen sufrir las peores consecuencias en caso de un accidente. Con unos sencillos consejos se podría evitar la gran cantidad de niños que son víctimas de los accidentes de tráfico.

Pequeños, pero seguros

Por fortuna, cada vez son más los fabricantes que se están concienciando sobre la importancia del montaje de sistemas de seguridad infantil (SRI) en sus vehículos. Este hecho es uno mucho más de la conciencia social que existe sobre este asunto. Por otro lado, a pesar de ello, aún queda mucho por hacer. Lamentablemente se sigue con viendo a un conductor que «olvida» a su hijo en la conducción con tanto sobre sus propios pechos, pasajeros que llevan a su bebé en brazos, etc. Faltan educadores, que tal vez también deben de ser muy peligrosos, son los que debemos decantarnos de nuestro comportamiento y más si tenemos un cuantía que España ostentará la lista de países europeos respecto al índice de mortalidad y lesiones infantiles en los accidentes de tráfico.

Los sistemas de transporte son uno de los sectores que más ha avanzado respecto a medidas de protección ante un accidente de tráfico. Los vehículos actuales disponen de una gran cantidad de sistemas de seguridad encaminados a la protección de los ocupantes de un tiempo. Estos sistemas están diseñados la gran mayoría de las veces para la protección de individuos adultos, no tanto para los más jóvenes de la casa. A pesar de ello, existe una sim-



Debemos tener claro que está totalmente prohibido que un menor de doce años circule en el asiento delantero de un vehículo si no utiliza un dispositivo homologado.

plio gama de accesorios, algunos incluso por el propio fabricante, de los que dependen que un niño viaje más seguro.

Los últimos estudios realizados en torno a la ocupación infantil demuestran que, a tan solo 50 kilómetros por hora, las probabilidades de que un niño sobreviva sin ninguna medida de seguridad son prácticamente nulas. Este dato, que a simple vista no dice mucho, es realmente impresionante. Este vehículo es la máxima prioridad en las vías urbanas y, sin embargo, no garantiza la supervivencia de nuestros pequeños hijos. Se hace inevitable por nuestra parte, una actuación encaminada a la prevención de este tipo de riesgos.

Como primera medida preventiva debemos tener claro que es totalmente prohibido que un menor de doce años circule en el asiento delantero de un vehículo si no utiliza un dispositivo homologado. En este caso, no nos referimos al resultado de seguridad, sino a un aspecto, u otro tipo de disposición homologada, adaptado a las características físicas del menor.

En el caso de los bebés, colocados en el asiento delantero nos facilita, entre todo si vamos bien, controlar el estado del pequeño. En este caso, además de estar obligados por ley a llevar un asiento «cascabel» para su



Afortunadamente, cada vez son más los adultos que se están convenciendo sobre la efectividad del montaje de sistemas de seguridad infantil (SSI) en sus vehículos. Este hecho es una prueba más de la concienciación social que existe sobre este aspecto. Por otro lado, a pesar de ello, aún queda mucho por hacer. Lamentablemente es todavía común ver a un conductor que «inicia» a su hijo en la conducción sentándolo sobre sus propias piernas, pasajeros que llevan a su bebé en brazos, etc.

Estas costumbres, que no por habituales dejan de ser muy peligrosas, son las que debemos descartar de nuestro comportamiento y más si tenemos en cuenta que España encabeza la lista de países europeos respecto al índice de mortalidad y lesiones infantiles en los accidentes de tráfico.

Los fabricantes de turismos son uno de los sectores que más ha avanzado respecto a medidas de protección ante un accidente de tráfico. Los vehículos actuales disponen de una gran cantidad de sistemas de seguridad encaminados a la protección de los ocupantes de un turismo. Estos sistemas están diseñados, la gran mayoría de las veces, para la protección de individuos adultos, no tanto para los más jóvenes de la casa. A pesar de ello, existe una amplia gama de accesorios, algunos incluidos por el propio fabricante, de los que dependerá que un niño viaje más seguro.

Los últimos estudios realizados en torno a la seguridad infantil demuestran que, a tan sólo 50 kilómetros por hora, las posibilidades de que un niño sobreviva, sin ninguna medida de seguridad, son prácticamente nulas. Este dato, que a simple vista no dice mucho, es realmente impresionante. Esta veloci-

dad es la máxima permitida en las vías urbanas y, sin embargo, no garantiza la supervivencia de nuestros propios hijos. Se hace inevitable, por nuestra parte, una actuación encaminada a la prevención de este tipo de riesgos.

Como primera medida preventiva debemos tener claro que está totalmente prohibido que un menor de doce años circule en el asiento delantero de un vehículo si no utiliza un dispositivo homologado. En este caso, no nos referimos al cinturón de seguridad, sino a un asiento, u otro tipo de dispositivo homologado, adaptado a las características físicas del menor.

En el caso de los bebés, colocarlos en el asiento delantero nos facilita, sobre todo si vamos solos, controlar el estado del pequeño. En este caso, además de estar obligados por ley a llevar un asiento específico para su edad, es conveniente también colocarlos en sentido contrario a la marcha del vehículo. Los bebés, debido al peso desproporcionando de su cabeza respecto a su cuerpo y a la musculatura del cuello, pueden sufrir graves lesiones en caso de colisión por alcance o frenazo brusco, situaciones más comunes en la conducción.

Lo que sí debemos tener en cuenta es no llevar a los niños cogidos en nuestros brazos. Está físicamente demostrado que a una velocidad de 60 kilómetros por hora ningún brazo es capaz de retener a un niño de 18 kilogramos. La razón es que en caso de colisión frontal su peso llegaría a ser de más de una tonelada. Aunque el choque fuera más leve, el propio peso del adulto aplastaría al pequeño. Argumentos como «conduce despacio que vamos con los niños» no se sustentan solos ante las implacables leyes de la física.

Tal y como se explica en el gráfico adjunto, existe una serie de elementos de seguridad, clasificados según edades y pesos, diseñados específicamente para el transporte de los más pequeños. Aunque su obligatoriedad es únicamente para los menores de doce años que viajen en asientos delanteros, en caso de no disponer de ningún sistema de los mencionados, los menores irán detrás aunque sea únicamente con los cinturones de seguridad instalados en nuestro vehículo.

Grupos de seguridad infantil

Grupo	Peso	Edad	Dispositivo de seguridad
0	Hasta 10 kg	0-9 meses	<ul style="list-style-type: none"> Silla-cesta de seguridad Cuco para prematuros y recién nacidos Arnés de seguridad para capazo
0+	Hasta 13 kg	0-18 meses	<ul style="list-style-type: none"> Silla-cesta de seguridad diseñada para ir en sentido contrario a la marcha
I	9-18 kg	9 meses a 3 años	<ul style="list-style-type: none"> Silla de seguridad para ir en sentido contrario a la marcha en asiento delantero/trasero Silla para asiento trasero (orientación frontal)
II	15-25 kg	3 a 6 años	<ul style="list-style-type: none"> Cojín elevador con respaldo Asientos con ajuste de cinta del cinturón de seguridad del automóvil
III	22-36 kg	6 a 12 años	<ul style="list-style-type: none"> Ajustadores de altura de cinta Cojín elevador Cinturones especiales (arnés pectoral)

Las consecuencias de los accidentes de tráfico siguen siendo terribles y se ceban especialmente con los más pequeños. En España, en 1998, 202 menores de 14 años fallecieron en accidentes de tráfico y casi 1.500 sufrieron heridas graves. De todos ellos, aproximadamente un tercio eran pasajeros de un turismo. Se calcula que si hubieran ido equipados con los sistemas de seguridad adecuados, se podría evitar el 75% de los fallecidos y el 90% de las lesiones graves.

Evidentemente, uno de los grandes problemas con los que nos encontramos es la desinformación de los adultos en todos estos aspectos. Ante esto, la prevención fundamental es informarse y conducir siempre con prudencia. Cuando llevemos niños en nuestro coche procuraremos instalar un asiento específico, bien sujeto. También activaremos los cierres que eviten que los niños puedan abrir las puertas. Es un error, bastante común, sujetar a varios niños con el mismo cinturón e incluso compartirlo un adulto con un niño.

Por último, es importante recordar la incompatibilidad de los asientos para niño con el uso del *air-bag* para pasajeros. Si va a llevar a un bebé en su silla homologada, en el asiento delantero, desconecte el *air-bag* de pasajero. De no poder hacerlo, y por el bien de todos, traslade al niño, con su silla, al asiento trasero.

Por la propia naturaleza inquieta de los niños, llevarlos en el coche puede ser, a veces, una experiencia estresante, tanto para ellos como para los adultos. Mantenerlos adecuadamente

colocados y entretenidos, es una buena forma evitar problemas mayores.

Por último, recordar que, aunque no es obligatorio, las mujeres embarazadas deberían llevar, bien puesto, su correspondiente cinturón de seguridad.

EL ADELANTAMIENTO

«Adelanta seguro»

El adelantamiento es una maniobra que no por ser muy común deja de ser extremadamente peligrosa. En el caso más común, la invasión de un carril de circulación de sentido contrario, supone arriesgarse a sufrir uno de los accidentes más graves y de peores consecuencias: el choque frontal. De la correcta ejecución de un adelantamiento depende nuestra propia integridad y la de los demás.

Quando conducimos describimos una trayectoria que viene definida por la vía por la cual circulamos y por el entorno. Una maniobra significa cambiar esa trayectoria regular por lo que supone un riesgo para el normal desarrollo de la circulación, sobre todo teniendo en cuenta que somos muchos los que nos desenvolvemos en un bien tan escaso como es la vía pública.

Aunque dentro del término maniobra se engloba una gran cantidad de acciones, en este caso nos referimos a aquella que, por sus especiales características, representa el mayor riesgo para la circulación: el adelantamiento.

La maniobra de adelantamiento es una de las más peligrosas de las que un conductor puede realizar habitualmente. Adelantar consiste en sobrepasar a otro vehículo que circula más lento que el nuestro. Cuando circulamos por una vía con varios carriles para un mismo sentido, por ejemplo por auto-

El adelantamiento



Cuando adelantamos, efectuamos una maniobra que viene definida por la vía por la cual circulamos y por el entorno. Una maniobra significa cambiar esa trayectoria regular, por lo que supone un riesgo para el normal desarrollo de la circulación, sobre todo forzando en cuenta que ambos vehículos que nos observamos en un futuro ser capaces como en la vía pública.

Desde dentro del terreno manobra se requiere una gran cantidad de acciones, en este caso nos referimos a aquella que, por sus especial características, representa el mayor riesgo para la circulación: el adelantamiento.

La maniobra de adelantamiento es una de las más peligrosas de las que un conductor puede realizar habitualmente. Adelantar consiste en adelantarse a otro vehículo que circula más lento que el nuestro. Cuando circulamos por una vía con varios carriles para un mismo sentido, por ejemplo por autopista, este tipo de maniobra, aunque no es diario, tampoco, no son tan peligrosas como las adelantamientos que se realizan invadiendo el carril contrario, por ejemplo, en una carretera comarcal.

Cuando iniciamos esta maniobra, nuestro organismo sufre una serie de reacciones psicofísicas, como por ejemplo un aumento del ritmo cardíaco, en definitiva, estrés. Esta reacción nos lleva, por un lado, a estar más o menos alerta pero, por otro, nos

«Adelanta seguro»

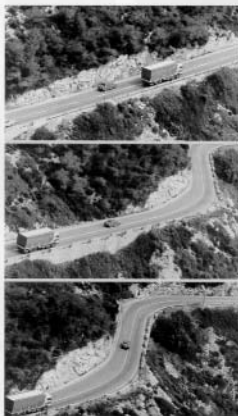
El adelantamiento es una maniobra que no por ser muy común deja de ser extremadamente

peligrosa. En el caso más común, la invasión de un carril de circulación de sentido contrario supone arriesgarse a sufrir uno de los accidentes más graves y de peores consecuencias: el choque frontal. De la correcta ejecución de un adelantamiento depende nuestra propia integridad y la de los demás.

podría entrar en primer término de indecisión que tiene que ver con la percepción de la hora de tomar este tipo de decisiones. Muchos de los accidentes originados en un adelantamiento se deben a la incapacidad del propio conductor de decidir, en unas pocas décimas de segundo, si prosigue en su intención o, por el contrario, si lo abandona.

Adelantar requiere una serie de pautas previas. De su buena realización dependerá que se ejecute con éxito. Hemos de saber que un adelantamiento debe realizarse de forma coordinada, respetando estrictamente unos roles indispensables que se pueden resumir en: **observar, solicitar y realizar.**

Antes de adelantar debemos comprobar que las condiciones nos lo permiten: es decir, que el carril contrario está libre y la señalización



no permita adelantar. Es decir, que si, por ejemplo, la carretera es de sentido unidireccional, hay una curva pronunciada, una línea contraria, etc., debemos desistir inmediatamente de nuestra intención.

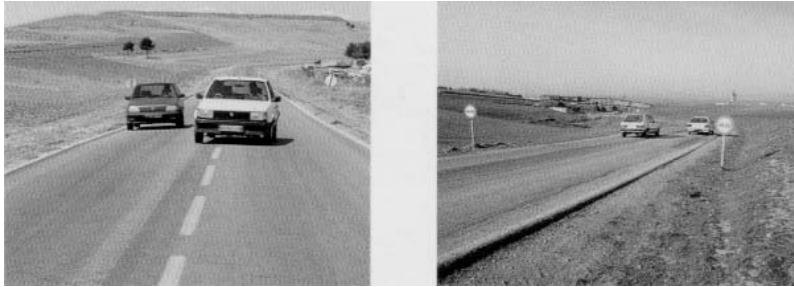
Posteriormente, debemos determinar la velocidad del vehículo que vamos a adelantar, la velocidad del nuestro e, incluso, la de los vehículos que se acercan por la parte frontal. Un buen conductor debe conocer perfectamente las capacidades de su vehículo. De este aspecto dependerá que el adelantamiento se prolongue

demasiado, que no se produzca el choque frontal, que se desarrolle un trayecto incontrolado. En este último caso, **reducirnos de marcha** de modo que el motor impulse a nuestro vehículo con la suficiente fuerza que nos permita iniciar la maniobra.

El más próximo paso es **impredecible colocarse a una distancia prudencial del vehículo al que pretendemos adelantar**. Si hay suficiente espacio, nuestra distancia de seguridad deberá ser proporcionalmente reducida, sobre todo si tenemos en

pista, este tipo de maniobras, aunque no sin cierto riesgo, no son tan peligrosas como los adelantamientos que se realizan invadiendo el carril contrario, por ejemplo, en una carretera comarcal.

Cuando iniciamos esta maniobra, nuestro organismo sufre una serie de reacciones psicofísicas, como por ejemplo: un aumento del ritmo cardíaco, en definitiva, estrés. Esta reacción nos lleva, por un lado a estar más en alerta pero, por otro, nos puede provocar graves problemas de indecisión que quizás sea uno de los peores factores a la hora de tomar este tipo de decisiones. Muchos de los accidentes originados en un ade-



lantamiento se deben a la incapacidad del propio conductor de decidir, en unas pocas décimas de segundo, si prosigue en su intento o, por el contrario, si lo pospone.

Adelantar requiere una serie de pasos previos. De su buena realización dependerá que se ejecute con éxito. Hemos de saber que un adelantamiento debe realizarse de forma coordinada, respetando estrictamente unas fases indispensables que se podrían esquematizar en comprobar, señalar y realizar.

Antes de adelantar debemos comprobar que las circunstancias nos lo permiten, es decir, que el carril contrario está libre y la señalización nos permite efectuarlo. Está claro que si, por ejemplo, la carretera es demasiado estrecha, hay una curva próxima, una línea continua, etc, debemos desistir inmediatamente de nuestra intención.

Posteriormente debemos determinar la velocidad del vehículo que vamos a adelantar, la velocidad del nuestro e, incluso, la de los vehículos que se acerquen por la parte frontal. Un buen conductor debe conocer perfectamente las capacidades de su vehículo. De este cálculo dependerá que el adelantamiento se prolongue demasiado, que no se pueda realizar o, por el contrario, que se desarrolle sin mayores inconvenientes. En este último, reduciremos de marcha de modo que el motor impulse a nuestro vehículo con la suficiente fuerza que nos permita iniciar la maniobra.

En esta primera parte es imprescindible colocarse a una distancia prudencial del vehículo al que pretendemos adelan-

tar. Si nos acercamos demasiado, nuestra distancia de seguridad se vería peligrosamente reducida, sobre todo si tenemos en cuenta que parte del tiempo, por reducido que sea, estamos fijando la vista en los vehículos que se aproximen por delante. Además, aproximarse excesivamente al vehículo que vamos a adelantar conlleva una grave pérdida del campo de visión, especialmente si el vehículo que nos precede es de gran volumen.

La situación contraria sería dejar demasiada distancia. En este caso, incrementaríamos notablemente la distancia a recorrer, por lo que la duración de la maniobra aumentaría innecesaria y peligrosamente.

Por medio de los espejos retrovisores comprobaremos que ningún vehículo está intentando adelantar. Si así fuera, ese vehículo tendría prioridad sobre nosotros. Esta situación se repite continuamente y suele terminar con la colisión lateral de ambos vehículos, incluso con la expulsión de la vía de alguno de ellos. En estos casos, aunque gocemos de preferencia, es muy importante avisar acústicamente a los vehículos que adelantemos o, incluso, con una serie de ráfagas. Este tipo de incidente es bastante común tanto en autovías como en autopistas

La realización de estos desplazamientos laterales exige el uso de los correspondientes intermitentes. Es un error habitual, sobre todo en vías de varios carriles, dejar esta señalización puesta mientras estamos adelantando, ya que únicamente hay que hacerlo mientras cambiamos de carril, no cuando permanecemos en él.

¿Ha observado alguna vez la cantidad de conductores que no señalizan los adelantamientos o que no miran por el espejo retrovisor si alguien está ya adelantando?. Lamentablemente, es una costumbre bastante generalizada y, aunque parezca lo contrario, entraña un gran riesgo. Sin embargo, nuestro código de circulación nos obliga claramente a señalar con los medios disponibles, sobre todo porque quien señala primero es quien tiene la preferencia.

Por último, con el fin de retornar a nuestro carril, es importante fijarse en que no entorpecamos la trayectoria del vehículo adelantado. Este último deberá facilitar la maniobra, incluso reduciendo la velocidad si fuese necesario, con el fin de evitar una situación de mayor peligro. Lo que nunca debe hacerse es invadir el arcén para facilitar la maniobra a no ser que irremediamente se origine un accidente.

Recuerde, el adelantamiento es una maniobra que debe realizarse con soltura, evitando hacerlo de un modo apresurado o, por el contrario, de modo lento y dubitativo. No lo olvide, ante cualquier caso de indecisión, no adelante, habrá más oportunidades.

LOS VIAJES

«Lo importante es regresar»

Un año más, miles y miles de personas se disponen a disfrutar de sus merecidas vacaciones estivales. Se cuentan por millones el número de desplazamientos que se originan por este motivo. Son fechas de diversión, atascos, calor y también, lamentablemente, de accidentes de tráfico. Debido a estos últimos, cada año, miles de personas no regresarán a casa y otros muchos deberán adaptarse a una nueva forma de vida. Prevenir que esto ocurra es también cuestión nuestra.

Las vacaciones de verano son una de las épocas más esperadas por la gran mayoría de nosotros. Para afrontar esta situación con tranquilidad y sin imprevistos es necesario atender a una serie de breves consejos. Tanto las personas como los vehículos deben estar preparados para afrontar unas condiciones a las que no han estado sometidos a lo largo del año. Nuevamente, millones de conductores se ponen al mando de sus vehículos, algunas veces descuidando los más elementales

Los viajes

Un año más, miles y miles de personas se disponen a disfrutar de sus vacaciones estivales. Se cuenta por millones el número de desplazamientos que se originan por este motivo. Son fechas de diversión, atascos, calor y, lamentablemente, de accidentes de tráfico. Debido a estos últimos, cada año, miles de personas no regresarán a casa y otros muchos deberán adaptarse a una nueva forma de vida. Prevenir que esto ocurra es también cuestión nuestra.



Evite el alcohol. Con ganas o no se involucra perfectamente un viaje.



8

Lo importante es regresar

Las vacaciones de verano son una de las épocas más esperadas por la gran mayoría de nosotros. Para alcanzar esta estación con tranquilidad y sin imprevistos, es necesario atender una serie de breves consejos. Tanto las personas como los vehículos deben estar preparados para afrontar unas condiciones e hitos que no han sido similares e incluso, algunos, estos dos últimos, dando los más elementales principios para evitar cualquier tipo de incidente. En este breve artículo recomentamos una serie de consejos para que todo salga bien, aunque todo se venimos en cuenta que julio y agosto son los meses en los que más fallecidos se producen en nuestras carreteras.

Sin referirnos exclusivamente a los accidentes, una simple avería puede estropearlos considerablemente las vacaciones y muchas veces, con una revisión previa se habría podido evitar. En muchos casos, las vacaciones estivales se convierten en una buena excusa para poner a punto los elementos básicos de seguridad de nuestro coche. Hay que tener la cuenta de que nuestros desplazamientos, conllevan el riesgo de pescados agua fresca por largos itinerarios, con atascos, etc. Por tanto, todos ellos, que pueden ser el origen de un accidente, se uno de ellos del agravamiento de una ya existente.

La revisión técnica de nuestro vehículo nos estará asegurándonos imprevistos. Acuda a un taller de confianza donde revisen el estado de su vehículo. En estos casos, los puntos que más debemos de prevenir serán aquellos que los que de las posibles averías. Tiempo



Miliones de conductores se ponen al mando de sus vehículos, algunas veces descuidando los más elementales principios para evitar cualquier tipo de incidente.

además el equipamiento obligatorio que debemos llevar en nuestro coche, que, sin duda, nos salvará de un suceso grave.

Mención especial merece los neumáticos. Los neumáticos son uno de los elementos más vulnerables de nuestro vehículo. Su correcto estado de conservación multiplica casi al doble y los peligros, vienes experimentando grandes cosas. Debemos controlar que la profundidad mínima permitida en el dibujo es de 1,6 mm.

La amortiguación es otro elemento importante a tener en cuenta. La sobrevelocidad a la que probablemente realizamos nuestro vehículo resulta que su estado nos perjudica si no tenemos que las reacciones sean bruscas e incontrolables.

Por último, frenos, dirección, amortiguador, líquidos,

rodavelo

principios para evitar cualquier tipo de incidente. En este breve artículo comentaremos una serie de consejos para que todo salga bien, sobre todo si tenemos en cuenta que julio y agosto son los meses en los que más fallecimientos se producen en nuestras carreteras.

Sin referirnos exclusivamente a los accidentes, una simple avería puede estropearlos considerablemente las vacaciones y, muchas veces, con una pequeña revisión previa se habría podido evitar. En muchos casos, las vacaciones estivales se convierten en una buena excusa para poner a punto los elementos básicos de seguridad de nuestro coche. Hay que darse cuenta

de que nuestros desplazamientos conlleven el traslado de pesados equipajes por largos itinerarios, con atascos, etc., factores, todos ellos, que pueden ser el origen de un accidente, de una avería o del agravamiento de una ya existente.

La revisión técnica de nuestro vehículo nos evitará desagradables imprevistos. Acuda a un taller de confianza donde revisen el estado de su vehículo. En estos casos, los gastos que realicemos en prevención serán menores que los que nos supondrían las posibles averías. Tampoco olvidemos el equipamiento obligatorio para llevar en nuestro coche que, sin duda, nos sacarán de un buen aprieto.

Mención especial suponen los neumáticos. Los neumáticos son uno de los elementos más vulnerables de nuestro vehículo. Su continuo proceso de desgaste se multiplica con el calor y los largos viajes soportando grandes pesos. Debemos recordar que la profundidad mínima permitida en el dibujo es de 1,6 mm.

La amortiguación es otro elemento importante que hay que tener en cuenta. La sobrecarga a la que probablemente someteremos a nuestro vehículo exigirá que su estado sea perfecto, si no deseamos que las reacciones sean bruscas e incontrolables. Por último, frenos, dirección, alumbrado, líquidos, etc. son otros de los puntos a tener muy en cuenta, sin olvidar la carga del aire acondicionado.

Respecto a la preparación del viaje, es fundamental realizar una planificación previa. Busque el itinerario más seguro, aunque no siempre coincida con el más corto. Es preferible circular más kilómetros por una autopista que hacerlo por una carretera de doble sentido de circulación. Al final, lo que se gana es seguridad.

Una vez decidido el itinerario, es conveniente decidir el día y la hora para el inicio del viaje. Lo ideal, si se puede, es no hacerlo coincidir con la salida masiva del resto de la población. Una solución es iniciar las vacaciones un día antes o un día después. La hora del día ya no es un obstáculo insalvable. El aire acondicionado nos permite viajar cómodamente, in-

cluso al mediodía, con lo que las operaciones salida-entrada o los pequeños traslados se hacen mucho más cómodos.

Pero aunque el calor ya no va a ser un problema, es importante tener muy en cuenta la posición del sol. Por ejemplo, un viaje hacia el este, a primeras horas de la mañana, puede suponer una verdadera tortura, sobre todo por la pérdida de visibilidad debido al continuo deslumbramiento del sol.

Lo que nunca debemos hacer es poner una hora para la llegada. Intentar ganar al reloj suele ser un riesgo muy alto. Descanse cada dos horas y disfrute del viaje. Es importante no iniciar un desplazamiento sin haber descansado. Si a lo largo del viaje le entra sueño, no lo dude, pare en un lugar seguro y duerma.

Cuando ya hemos realizado estos pasos, llega el complicado momento de cargar el coche. Es importante distribuir la carga contando también con los pasajeros. Esta distribución debe equilibrar los pesos para que el comportamiento del vehículo sea más homogéneo pues debemos tener en cuenta que un coche cargado no es igual que vacío sobre todo en situaciones extremas como es el caso de adelantamientos, descensos pronunciados, curvas, etc.

La utilización de baca, además de aumentar el consumo, es otro factor que influye en el comportamiento de nuestro vehículo. Si no hay más remedio que llevarla, es muy importante colocar y sujetar firmemente el equipaje, sin que sobresalga del perímetro de nuestro coche. Mención especial merecen los animales. Éstos deben ir en un compartimento aislado o, de otro modo, bien sujetos ya que sus reacciones pueden ser del todo imprevisibles.

Pero viajar también nos exige unas pautas a la hora de vestir y calzar. Ir cómodo es una exigencia prioritaria pues nos facilitará los movimientos y nos evitará el entumecimiento de los músculos. Esta advertencia es también muy importante para aquellas personas que llevan calzadas unas chanclas de playa. Nunca se imaginarían la cantidad de accidentes que se producen debido a esta mala costumbre.

Respecto a la comida, evite las comidas copiosas pues, en la posición de conducción, le provocaría una digestión pesada y lenta con la consiguiente somnolencia. Por supuesto, evite totalmente cualquier tipo de alcohol. Con zumos y agua realizará perfectamente el viaje.

Pero no todo termina aquí. Tenga en cuenta que la mayoría de los accidentes se producen en los trayectos cortos, es decir, cuando estamos a tres kilómetros de la playa, vamos descalzos y nos tomamos un aperitivo con alcohol.

En definitiva, las vacaciones son para disfrutarlas y para volver a casa y contarlas. Son muchas las personas que pasarán a formar parte de unas estadísticas que año tras año vamos olvidando, pero entre todos debemos evitarlo. Conduzca con prudencia. Lo importante es regresar.

EL ALCOHOL

«Desde el primer trago»

A lo largo de los años, nuestra cultura ha incluido el alcohol en la celebración de sus fiestas y rituales, en definitiva, en su vida cotidiana. Por esta razón, ingerir alcohol es una acción completamente normal y aceptada socialmente. Este artículo pretende dejar claro que para la conducción el alcohol es incompatible «desde el primer trago», sobre todo si tenemos en cuenta que el alcohol está presente en la mitad de los fallecidos en accidente de tráfico.

El consumo de alcohol es una tradición de gran arraigo en nuestra sociedad y ya desde nuestros antepasados las bebidas alcohólicas han estado ligadas a las celebraciones y a todo tipo de actos sociales donde se busca la diversión y las relaciones humanas. Lamentablemente, en algunos casos, su consumo se ha desvirtuado convirtiéndose, para ciertos grupos sociales, en un elemento de evasión ante los problemas personales o

El alcohol

A lo largo de los años, nuestra cultura ha incluido el alcohol en la celebración de sus fiestas y rituales y, también, en su vida cotidiana. Por esta razón, ingerir alcohol es una acción completamente normal y aceptada socialmente. Este artículo pretende dejar claro que para la conducción el alcohol es incompatible «desde el primer trago», sobre todo si tenemos en cuenta que el alcohol está presente en la mitad de los fallecidos en accidente de tráfico.

«Desde el primer trago»

El consumo de alcohol es una tradición de gran arraigo en nuestra sociedad y ya desde nuestros antepasados las bebidas alcohólicas han estado ligadas a las celebraciones y a todos tipo de actos sociales. Incluso se lea sea la diversión y los momentos de reunión y se ha convertido para ciertos grupos sociales en un elemento de unión entre las personas que pertenecen a la sociedad. Este es, por ejemplo, el caso de algunos jóvenes.

Esta aceptación social de su consumo ha ocultado, en muchos casos, sus terribles efectos. El alcohol es una sustancia que, como veremos más adelante, influye decisivamente en nuestra manera de actuar y de comportarnos. Debe quedar claro que no es igual tomarnos una copa de licor y después levantarse en el sofá, que salir a un momento a operar una apendicitis o conducir nuestro propio vehículo.

Cuando realizamos una actividad compleja, por ejemplo cuando conducimos, nuestro cerebro procesa enormes cantidades de información. Miles de estímulos nos llegan a través de los sentidos y de ellos dependo que nuestra conducción sea segura y así es como de nosotros. Alzará este proceso podría suponer un accidente

tráfico para nuestra integridad y la de los demás.

Atendiendo a los estadísticos, se estima que en España fallecen, aproximadamente, 15.000 personas al año por causas derivadas del consumo de alcohol. Su consumo está tan generalizado que casi la mitad de la población lo hace de una manera más o menos habitual. Para el sexo femenino se incrementa en la población juvenil de entre 16 y 20 años, cuyo porcentaje se eleva hasta el 83 %. Justo otro nos lo va a una socialización alternativa: la combinación de alcohol y conducción es la

primera causa de mortalidad entre los jóvenes españoles y de casi todos los países desarrollados.

La razón es que el alcohol nos afecta mucho más de lo que realmente pensamos. Inmediatamente después de ingerirlo, el alcohol comienza a pasar a la sangre desde el primer momento. Para comprender mejor que rápidamente llega al cerebro, si bien los efectos mayores se hacen notar una vez transcurrido la primera hora.

Una vez en el cerebro, el alcohol nos produce una serie de efectos que son irre-

versiblemente para la conducción y, en general, para cualquier actividad que requiera un alto nivel de concentración.

La cultura es uno de los pilares básicos que sustentan las fiestas y celebraciones. Para ser el momento en que pasamos que somos los mejores conductores, despreciando a los demás y mostrando actitudes inhumanas, como por ejemplo abandonar cuando viene un coche de fuera. A nivel físico, sostenemos y repetimos una serie de reacciones motoras que nos reaccionan con exactitud a



Los accidentes de tráfico originados por el consumo de alcohol se echan sobre todo con la población más joven. Beber demasiado habitualmente a lo largo de la semana, concentrar su consumo en las fines de semana, inexperiencia, cansancio, alcohol y velocidad forman, en estos casos, una combinación fatal.

como rebeldía ante la sociedad. Este es, por ejemplo, el caso de algunos jóvenes.

Esta aceptación social de su consumo ha ocultado, en muchos casos, sus terribles efectos. El alcohol es una sustancia que, como veremos más adelante, influye decisivamente en nuestra manera de actuar y de comportarnos. Debe quedar claro que no es igual tomarnos una copa de licor y después tumbarnos en el sofá, que subirnos a un andamio, operar una apendicitis o conducir nuestro propio vehículo.

Cuando realizamos una actividad compleja, por ejemplo, cuando conducimos, nuestro cerebro procesa enormes cantidades de información. Miles de estímulos nos llegan a través

de los sentidos y de ello depende que nuestra conducción sea segura y esté exenta de riesgos. Alterar este proceso podría suponer un evidente riesgo para nuestra integridad y la de los demás.

Atendiendo a las estadísticas, se estima que en España fallecen aproximadamente 15.000 personas al año por causas derivadas del consumo de alcohol. Su consumo está tan generalizado que casi la mitad de la población lo hace de una manera más o menos habitual. Pero si nos fijamos estrictamente en la población juvenil de entre 16 y 25 años, este porcentaje se eleva hasta un 83%. Esta cifra nos lleva a una escalofriante afirmación: la combinación de alcohol y conducción es la primera causa de mortalidad entre los jóvenes españoles y de casi todos los países desarrollados.

La razón es que el alcohol nos afecta mucho más de lo que realmente pensamos. Inmediatamente después de ingerirlo, el alcohol comienza a pasar a la sangre desde el propio estómago. Esta característica hace que rápidamente llegue al cerebro, si bien los efectos mayores se hacen notar una vez transcurrida la primera media hora.

Una vez en el cerebro, el alcohol nos produce una serie de efectos que son totalmente incompatibles para la conducción y, en general, para cualquier actividad que requiera un alto nivel de concentración.

La euforia es uno de los primeros síntomas que notaremos tras haber tomado alcohol. Éste es el momento en que pensamos que somos los mejores conductores, despreciando a los demás y asumiendo riesgos innecesarios, como por ejemplo, adelantar cuando viene un coche de frente. A nivel físico, comienza a aparecer una clara descoordinación motriz, es decir, nuestro cuerpo no reacciona con exactitud a las órdenes que le envía el cerebro. Esto se traduce en pérdidas de trayectoria del vehículo, aceleraciones y frenadas bruscas o, por ejemplo, circular en sentido contrario. Lamentablemente, cada cierto tiempo escuchamos este tipo de acontecimientos, pero son muchos más los incidentes de los que nunca nos enteramos.



Evidentemente, este estado nos hace aumentar nuestro tiempo de reacción (*Rodando* n.º 185) pues ante cualquier estímulo externo respondemos mucho más tarde de lo normal, incluso, a veces, ni siquiera reaccionamos.

Nuestros sentidos se verán alterados, especialmente nuestros ojos, que serán incapaces de ver con nitidez ni calcular correctamente las distancias. El efecto más típico es el que comúnmente deno-

minamos «ver doble». Pero no sólo es eso, nuestra capacidad para ver luces móviles y, sobre todo, las de color rojo, se ve gravemente alterada. En ese momento el problema es que nos creemos los mejores pilotos de la vía y, realmente, corremos en zig-zag invadiendo el sentido contrario.

Pero lo que sí hay que tener en cuenta es que el alcohol es un potente depresor de nuestro sistema nervioso central. Esto significa que nos producirá somnolencia y cansancio, así como fatiga muscular.

La asimilación y los efectos del alcohol dependerán de bastantes factores, sobre todo de la cantidad de alcohol ingerida. Los jóvenes y los ancianos son mucho más sensibles al alcohol, por lo que sus efectos son mucho más contundentes. Pesar más también es un factor que reduce su influencia, pues necesitaremos más cantidad de alcohol para sufrir los mismos efectos. Hay que destacar que el alcohol caliente o mezclado con bebidas carbonatadas se asimila mucho más rápido, por lo que sus efectos llegan antes. No ocurre lo mismo si previamente hemos comido. En este caso, aunque los niveles de alcoholemia serán los mismos, éstos llegarán más tarde.

El grado de alcoholemia es la cantidad de alcohol en sangre y se mide en gramos por litro (*). Nuestra legislación actual admite 0,5 g/l para la mayoría de los conductores, a excepción de los conductores profesionales y los conductores noveles, a los que únicamente se les permite llegar a 0,3 g/l.

Para llegar a estos niveles no es necesario ingerir mucho alcohol. Un individuo de 70 kg tan sólo necesitaría tres cañas de cerveza para estar cerca del límite legal de los 0,5g/l. Es importante saber que la edad, sexo, peso, incluso la costumbre, afectan a la cantidad necesaria para alcanzar un determinado nivel de alcoholemia, pero, una vez alcanzados, los efectos son similares en todos los individuos. Ante esta situación recomendamos no beber nunca antes de ponerse a los mandos de un vehículo.

Para deshacernos de todo este alcohol de nuestro organismo se realiza un complejo proceso metabólico que requiere bastante tiempo. Una vez ingerido el alcohol, su eliminación requerirá aproximadamente 0,15 g/l por hora, es decir, un varón de 70 kg de peso necesitará entre 5 y 6 horas para completar este proceso, si bien, para estar totalmente eliminado pasarán hasta 24 horas. De nada servirá que tomemos después mucha agua, que sudemos o que nos refresquemos, dado que el 90% de ese alcohol deberá ser metabolizado por el hígado.

Por último, sólo habría que añadir que cuando vayamos a conducir debemos tomar agua, zumos o bebidas refrescantes, nunca alcohol. Conducir con alcohol nos puede traer unas gravísimas consecuencias, independientemente de las elevadas sanciones que actualmente se imponen. Hoy puede ser un buen momento para empezar a evitar esa copa o, si no, para volver en taxi. En todo caso, la mejor tasa de alcoholemia para conducir es 0.

(*) El grado de alcoholemia se mide también en el aire expirado. En este caso, la unidad es miligramos de alcohol por litro de aire expirado, siendo los límites para los conductores 0,25 mg/l y para noveles y conductores profesionales la cantidad es de 0,15 mg/l.

Bajo el lema «Basta con que el conductor no beba», el Instituto MAPFRE de Seguridad Vial celebró su segunda semana dedicada a la prevención de accidentes de tráfico. El mensaje que se pretendía mandar, sobre todo a los jóvenes, era que uno de los componentes del grupo no bebiera alcohol para, de ese modo, poder conducir en buenas condiciones. Sin duda es una buena opción que suele ponerse en práctica entre la población del norte de Europa.

Los accidentes de tráfico originados por el consumo de alcohol se ceban sobre todo con la población más joven.

Bebedores poco habituales a lo largo de la semana concentran su consumo en los fines de semana. Inexperiencia, cansancio, alcohol y velocidad forman, en estos casos, una combinación fatal.

LA DROGA

«Drogas NO»

Las drogas son sustancias de origen natural o sintético, que, tal y como ocurre con el alcohol, producen diferentes reacciones en el interior de nuestro organismo, además de una clara dependencia de su consumo. Cualquiera que sea su tipo, todas las drogas van a afectar, en mayor o menor medida, a las actividades que realicemos, en este caso en relación con la conducción. Su consumo, más habitual de lo que creemos, afecta a diversos grupos de población, en especial, a los jóvenes.

Cuando hablamos de drogas no nos estamos refiriendo a un fenómeno reciente. Estas sustancias han estado presentes, a lo largo de nuestras civilizaciones, como un elemento más dentro de los utilizados en sus ritos y tradiciones. Uno de los principales usos, aparte del medicinal, era poder cambiar la

La droga



El consumo de sustancias estupefacientes se ha generalizado de modo alarmante a lo largo de los últimos años. Según el tipo de droga, unos y otros las han clasificado en legales, ilegales, duras, blandas, etc., pero a la hora de conducir todas las drogas son peligrosas por muy "blandas" que queramos denominarlas.

Las drogas antidepressivas se utilizan con el fin de conseguir un estado de relajación y de «sensación de bienestar». Este tipo de sustancias actúan directamente sobre nuestro sistema nervioso relajándolo de tal manera que nuestra reacción ante estímulos externos se ralentiza peligrosamente.

«Drogas NO»

Las drogas son sustancias de origen natural o sintético que, tal y como ocurre con el alcohol, producen efec- tuos reaccionales en el in- terior de nuestro organismo, además de una clase de depen- dencia de su consumo. Cu- alquiera que sea su tipo, to- das las drogas van a afectar, en mayor o menor medida, a las actividades que realiza- mos, en este caso en rela- ción con la conducción. El consumo, más habitual de lo que creemos, afecta a diver- sos grupos de población, en especial, a los jóvenes.

Cuando hablamos de drogas no nos estamos refiriendo a un fenómeno recién creado. Estas sustancias han ex- istido presentes, a lo largo de nuestra civilización, co- mo un alimento más dentro de las utilizadas en sus ritos y tradiciones. Uno de los principales usos, aparte del

medicinal, era poder cam- biar la realidad que nos ro- dea ingiriéndolo a nuestros sentidos y por ende a nues- tro propio cerebro.

El consumo de sustan- cias estupefacientes, se ha generalizado de modo alarmante a lo largo de los últi- mos años. Según el tipo de droga, unos y otros las han clasificado en legales, ilegales, duras, blandas, etc., pero si le falta un conducto todas las drogas son peli- grosas por muy «blandas» que queramos denominarlas. En este artículo vamos a cen- trarnos especialmente en las denominadas «drogas ilegales» cuyos efectos, según la ley, son los más perjudiciales a corto plazo, sobre todo para realizar una tarea como la conducción.

Las drogas legales me- difican gravemente nuestra capacidad para conducir un

vehículo, especialmente por- que alteran nuestra coordina- ción y además, porque nuestro organismo reacciona de ma- nera distinta respecto a la re- acción en la que nos encon- tramos.

Respecto a los tipos de drogas y la reacción con nuestro organismo, nos en- contramos con tres tipos bá- sicos: las antidepressivas, los estimulantes y las paratibla- rias.

Las drogas antidepressi- vas se utilizan con el fin de conseguir un estado de rela- jación y de «sensación de bienestar». Este tipo de sus- tancias actúan directamente sobre nuestro sistema ner- vioso relajándolo, de tal ma- nera que nuestra reacción ante estímulos externos se ralentiza peligrosamente. Un ejemplo claro es el que se produce cuando soñorimos que el coche que nos proce- de ha frenado. En este caso, en un estado normal, no tar- dábamos más de un segun- do en reaccionar. Si hubie- mos ingerido una sustancia antidepressiva, nuestro cere- bro tardará incluso varios se- gundos en advertirnos lo real- mente que ha sucedido, me- jor ejemplo, en el momento en que el coche se detiene, los frenos del coche, etc.

Un caso contrario es el que ocurre con las sustan- cias estimulantes. Este tipo de drogas se consume con el fin de estimular nuestro or- ganismo. Es frecuente su



realidad que nos rodea engañando a nuestros sentidos y por ende a nuestro propio cerebro.

El consumo de sustancias estupefacientes se ha generalizado de modo alarmante a lo largo de los últimos años. Según el tipo de droga, unos y otros las han clasificado en legales, ilegales, duras, blandas, etc., pero a la hora de conducir todas las drogas son peligrosas por muy «blandas» que queramos denominarlas. En este artículo vamos a centrarnos especialmente en las denominadas «drogas ilegales» cuyos efectos, según la ley, son los más perjudiciales a corto plazo, sobre todo para realizar una tarea como la conducción.



Las drogas ilegales modifican gravemente nuestra capacidad para conducir un vehículo, especialmente porque alteran nuestra conducta y, además, porque nuestro organismo reacciona de manera distinta respecto a la realidad en la que nos encontramos.

Respecto a los tipos de drogas y la reacción en nuestro organismo, nos encontramos con tres tipos básicos: las depresivas, las estimulantes y las perturbadoras.

Las drogas depresivas se utilizan con el fin de conseguir un estado de relajación y de «sensación de bienestar». Este tipo de sustancias actúan directamente sobre nuestro sistema nervioso relajándolo de tal manera que nuestra reacción ante estímulos externos se ralentiza peligrosamente. Un ejemplo claro es cuando advertimos que el coche que nos precede ha frenado. En este caso, en un estado normal, no tardaríamos más de un segundo en reaccionar. Si hubiéramos ingerido una sustancia depresora, nuestro cerebro podría tardar varios segundos en advertirlo, lo cual nos llevaría, irremediablemente, a la tragedia. Un ejemplo conocido es el alcohol, los sedantes, los derivados del opio, etc.

Un caso contrario es el que ocurre con las sustancias estimulantes. Este tipo de drogas se consume con el fin de estimular nuestro organismo. Es frecuente su uso entre indivi-

duos que se sobreexijen en su actividad diaria más de lo que su propio organismo puede resistir. Ante este tipo de sustancias las reacciones son rápidas, pero a la vez son desproporcionadas, sobreestimando la capacidad del propio individuo.

En este caso, un claro ejemplo podría ser la velocidad. Un individuo bajo estos efectos circula a gran velocidad, mucha más de a la que es capaz de controlar su vehículo. Es también frecuente que realicen una conducción arriesgada sin importarles el resto de los usuarios. Dentro de este tipo de sustancias se encuentran la cocaína, las anfetaminas, las drogas sintéticas o de diseño y, aunque nos parezca mentira, las *xantinas*, que se encuentran, aunque en mínimas cantidades, en el té, en el café y en las bebidas a base de cola.

Por último, las drogas perturbadoras son las que producen distorsiones en nuestro cerebro generando ilusiones y alucinaciones más o menos fuertes. Este tipo de sustancias crea una gran sensación de bienestar, euforia y relajación, lo que produce, a la hora de conducir, graves alteraciones de la percepción, los reflejos se reducen y las órdenes que envía nuestro cerebro, por ejemplo a las piernas, no son realizadas de forma correcta. ¿Se puede imaginar a un individuo conduciendo bajo estos efectos?. Dentro de esta clasificación se encuentran el ácido lisérgico (LSD), la mescalina, etc.

A pesar de ello, es bastante difícil estimar el porcentaje de conductores que conducen bajo la influencia de las drogas, si bien, el Instituto Nacional de Toxicología estima que en casi el 60% de los accidentes mortales de circulación el conductor había ingerido algún tipo de sustancia como alcohol, estupefacientes, medicamentos o cualquier combinación de las mismas. Estas cifras nos indican claramente que la droga es un problema más común de lo que realmente creemos.

Aunque ya se están experimentando diversos métodos de detección, es bastante complicada la realización de controles rutinarios tal y como se hace con la detección de la alcoholemia. Esta característica no evita que, tras un accidente, la au-

toridad pertinente nos exija someternos a una prueba de detección.

Hay que destacar que los efectos de las drogas van mucho más allá que únicamente cuando las tenemos en nuestro organismo. Estamos hablando del síndrome de abstinencia vulgarmente llamado «mono», que no es más que una reacción de nuestro organismo ante la falta de este tipo de sustancias. En este caso, también la conducción resulta enormemente peligrosa, sobre todo por las reacciones de ese individuo para el cual lo único importante es su dosis de droga.

Respecto al inicio del consumo de estas sustancias se puede decir que se produce en unas edades cada vez más tempranas. Por ello, debemos incidir especialmente en los jóvenes. Aunque ya hemos hablado del tema del alcohol, es necesario saber que es numerosa la cantidad de jóvenes que consumen este tipo de sustancias. Sus primeras incursiones en el mundo del motor los van a realizar con los ciclomotores, que suele coincidir con sus «rutas» de diversión. Dado el precio que están tomando las bebidas alcohólicas, el consumo de las denominadas «drogas de diseño», con costes realmente irrisorios (al principio) y al alcance de todos, hace que su consumo se generalice entre muchos jóvenes. En el año 1999 fallecieron más de 200 jóvenes de entre 15 y 20 años en accidente con ciclomotor, de los cuales una parte había consumido alguna sustancia estupefaciente, incluido, por supuesto, el alcohol.

Como conclusión es importante indicar que la droga es uno de los mayores problemas que tenemos a nivel social y que, a nivel personal, nunca debemos bajar la guardia, sobre todo cuando cualquier individuo, incluyendo nuestros propios hijos, puede adentrarse en ese tenebroso mundo de la manera más sencilla.

Los automóviles son unas máquinas que han sufrido un espectacular desarrollo a lo largo de los últimos años. Los modelos más recientes del mercado aportan unos altísimos niveles tecnológicos, lo cual repercute significativamente en un notable incremento de la seguridad. Aunque ya nos estamos igualando, el parque español de vehículos en el tramo de más de diez años es aún bastante mayor al de nuestros vecinos europeos. Como resultado de esta realidad deberíamos ser más conscientes de que cuanto más viejo es nuestro coche, más estrictos debemos ser con su puesta a punto, sobre todo sabiendo que, aproximadamente, un 10% de los accidentes de tráfico tienen su origen en fallos mecánicos.

Para paliar en parte esta situación se crearon la Inspecciones Técnicas de Vehículos, las «ITV». Este tipo de entidades intentan mantener unos criterios homogéneos a la hora de valorar el estado de un vehículo para poder circular. Un vehículo con cinco años de antigüedad ya está obligado a pasar este tipo de revisiones y, aunque este tipo de servicio ha provocado algunas reticencias entre los usuarios, debemos reconocer que realizan una buena labor preventiva.

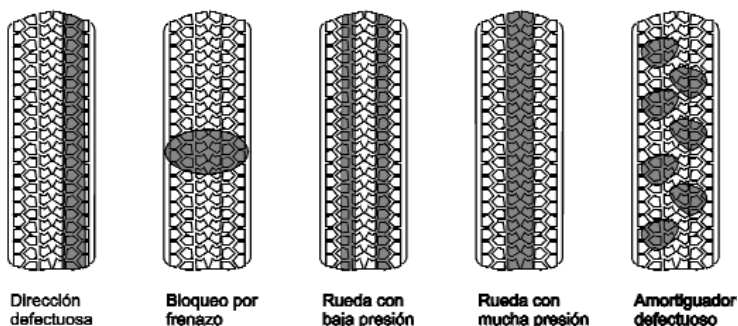
Los fabricantes de automóviles nos ofrecen un servicio de revisiones que deben asegurar el buen funcionamiento de nuestro coche durante muchos años. Si bien este tipo de revisiones debe realizarlas un profesional cualificado hay otras muchas que, debido a su gran simplicidad, podemos realizarlas nosotros mismos. Con sólo unos minutos de dedicación, nos evitaríamos muchos problemas.

Debemos darnos cuenta de que los automóviles son máquinas cuyos componentes sufren un progresivo desgaste debido a su uso. Dirección, frenos, amortiguación, etc., son sólo algunos de los sistemas que requieren una mayor atención. Lamentablemente, no tenemos una sólida conciencia de lo que supone revisar la mecánica de nuestro vehículo y no nos percatamos de ello hasta que la avería, incluso el accidente, ya se ha producido. Más fácil debería ser entender que con la prevención ahorramos dinero y accidentes.

Para comenzar vamos a detenernos únicamente en los puntos de seguridad activa más importantes, es decir, en aquellos que mantienen la seguridad antes de que se produzca cualquier tipo de accidente.

En primer lugar, uno de los elementos en los que nos centraremos son los neumáticos. Por la función que desempeñan, los neumáticos sufren un gran desgaste de modo continuo, sobre todo dependiendo de nuestro estilo de conducción. La principal comprobación que debemos realizar es medir la presión del aire. Tanto una presión escasa como una excesiva provocan desgastes irregulares del neumático, lo que los inutiliza rápidamente. Un dibujo deteriorado conlleva una grave pérdida de adherencia, sobre todo cuando las condiciones climatológicas son adversas. El límite de profundidad de la banda de rodadura está establecido en 1,6 mm. El desgaste de un neumático, según su distribución en la banda de rodadura, también nos va a advertir de posibles averías en el sistema de amortiguación o en la propia dirección.

Pero el paso de los años también afecta a los neumáticos. El envejecimiento de un neumático tiene unos síntomas característicos como son el agrietamiento y la deformación. Aunque no se utilice, un neumático comienza a perder sus propiedades con seis años. Por eso, antes de adquirirlos, observe atentamente la fecha de fabricación (ver cuadro).



DESGASTE DE NEUMÁTICOS

Respecto a la dirección hay que destacar que, a pesar de su aparente sencillez, se trata de uno de los elementos mecánicos más complejo y delicado, debido a su propia geometría. En este caso, una de las mejores revisiones que podemos realizar, además de observar el desgaste de los neumáticos, es detectar las posibles vibraciones que se puedan producir o las tendencias de nuestro vehículo a desviarse de su trayectoria.

Otro de los elementos más importantes, y a la vez olvidados, que está en total relación con los anteriores es el sistema de suspensión. El sistema de suspensión es el que intentará mantener las cuatro ruedas de nuestro coche en permanente contacto con el pavimento, además, nos proporcionará el grado necesario de comodidad en la marcha. Este sistema está compuesto, básicamente, de muelles y amortiguadores siendo, a la vez, uno de los más olvidados. Los primeros síntomas de una posible avería están relacionados directamente con el comportamiento del vehículo. Ruidos constantes e inclinaciones excesivas en curvas y frenadas son las pruebas inequívocas de que algo falla.

El sistema de frenos es quizás uno de los más importantes, sobre todo por las consecuencias que conlleva una frenada defectuosa. Los elementos que más desgaste sufren son las pastillas de freno, así como los discos. También debemos tener en cuenta el nivel del líquido de frenos, pues de él depende que se transmita correctamente la presión que imprimimos al pedal sobre las que éste transmite sobre las pastillas.

Si notamos que falta presión en el pedal, que incluso hay que bombear (síntoma de aire en el circuito), ruidos al frenar o desviaciones en la trayectoria del vehículo, debemos acudir a un taller especializado pues, para la gran mayoría de los conductores, su reparación resulta muy complicada.

Fuera del apartado específico de mecánica, uno de los elementos importantes de seguridad activa es el alumbrado.

Lamentablemente observamos que las deficiencias en este apartado son numerosas y muchas veces no advertimos que es perjudicial, sobre todo, para el resto de usuarios de la vía. Por

ello, debemos observar cada semana el buen funcionamiento de todos los pilotos, así como ver las bombillas de repuesto de que disponemos. Dos medidas importantes son: regular la altura del haz de luz dependiendo de la carga de nuestro vehículo y mantener los focos limpios.

Por último, dentro de este apartado de seguridad activa, es importante mantener el limpiaparabrisas en perfecto estado. La climatología, la intemperie, etc., van mermando sus propiedades, hecho especialmente peligroso cuando conducimos con lluvia.

Como conclusión debemos recordar que una conducción tranquila y sin brusquedades también previene gran cantidad de averías y desgastes innecesarios.

ESTADO PSICOFÍSICO DEL CONDUCTOR

«Conducción y salud»

En nuestro ambiente, y dejando al margen los accidentes en masa de tipo catastrófico, una de las dos circunstancias más frecuentes causantes de lesiones son los accidentes de tráfico.

A pesar de la mejor calidad de los vehículos, mejores carreteras y autovías, climatología poco lluviosa y campañas de prevención de los medios informativos, etc., lo cierto es que los accidentes se siguen produciendo y hay un sinnúmero de heridos y fallecidos que siguen estando presentes, muy a nuestro pesar.

Múltiples son las lesiones que se producen como consecuencia y, a pesar del buen tratamiento realizado, los lesionados suelen emplear mucho tiempo en curar y son candidatos a sufrir cierto tipo de secuelas que muchas veces supondrán una discapacidad y/o invalidez, no sólo desde el punto de vista laboral con la consiguiente repercusión económica y familiar, sino también en lo referente a los actos elementales de la



En nuestro ambiente, y dejando al margen los accidentes en masa de tipo catastro, una de las dos circunstancias más frecuentes causantes de lesiones son los accidentes de tráfico. A pesar de la mejor calidad de los vehículos, mejores carreteras y autovías, climatología poco lluviosa, campañas de prevención de los medios informativos, etc., lo cierto es que los accidentes se siguen produciendo y hay un sinnúmero de heridos y fallecidos que siguen estando presentes, muy a nuestro pesar.

Conducción y salud



Muertes son las víctimas que se producen como consecuencia de los accidentes de tráfico y a pesar del buen nivel de realización, los levantamientos empiezan mucho tiempo en el curar y son pesadillas a sufrir cierto tipo de secuelas que muchas veces suponen una discapacidad o invalidez. No solo desde el punto de vista laboral, con la consiguiente repercusión económica y familiar, sino también en lo referente a los actos elementales de la vida diaria. Estas situaciones se convierten en tragedia en los días que siguen, aunque con especial importancia en los casos de jóvenes de menos de 25 años, que son los que más expuestos están, según las estadísticas, debido a diversos factores, que podemos resumir en cinco principales durante el periodo de conducta nocturna (fines de semana) bajo los efectos del alcohol, conducción temeraria.

A estas tres condiciones, que se suman al fin conductivo de cualquier caso, aunque son más frecuentes en jóvenes, hay que añadir otro factor de carácter que contribuyen a la producción de accidentes de tráfico. A conductor temerario y abusivos en la conducción (superación intencionada de los límites de velocidad y riesgo de exceso), falta de respeto a los límites de circulación e imprudencia.

En cuanto a las víctimas de accidentes según edad y sexo podemos sacar como conclusión que son los varones, sobre todo, quienes sufren más accidentes de tráfico.

Según las estadísticas, el perfil de la persona accidentada es el siguiente: adulto, varón, sano y con antigüedad de más de 10 años de permiso de conducir. Además, se resalta la particularidad de que el número de accidentes reduce a la edad.

Esto indica que la salud puede tener un efecto en la conducción y la seguridad vial, dado que se trata de un grupo de personas que sufren más accidentes de tráfico.

Aunque parece un riesgo, la salud es un bien precioso e imprescindible para que nuestra vida vaya por el buen camino, y precisamente la falta de estos o otros algunos aspectos que nos ha permitido que la conducción y la salud no sean enemigas.

Alcohol y conducción

Entre el 30 y el 50 % de todos los accidentes graves con víctimas mortales afectan a personas que han consumido alguna bebida alcohólica antes de tomar el volante. Dentro de este porcentaje, existe un grupo importante de personas que se exponen a mayores riesgos por los efectos que los alcoholizados producen entre los 17 y 25 años de edad.

Entre los trastornos que se producen en la visión del conductor cuando ha ingerido alcohol, destacan los siguientes:

- **Estimación falsa de la distancia.** Una conducción con un alcoholizado que sobrepasa los 0,10 gramos por litro de sangre de que se reduce la distancia a la que se ve un obstáculo en un 30 %.

- **Reducción del ángulo.** Este efecto hace disminuir el control de los vehículos móviles que movían y controlan el eje y producen imágenes distorsionadas en la retina a nivel de los ojos en situaciones concretas.

- **Doble visión.** Debido a la incapacidad de controlar la mirada sobre el mismo punto.

- **Disminución del contenido de oxígeno en la sangre.** La ingesta de alcohol tiene efectos a los 10 minutos de consumo y, por tanto, disminuye la hemoglobina de la sangre y la visión nocturna.

En el aspecto psicológico, un conductor con exceso de alcohol adoptará supuestas conductas que le hacen a realizar maniobras arriesgadas y a autorizar la aceptación de riesgos.

Comer en el accidente, no conducen

La conducción de un vehículo no supone un esfuerzo físico y de una intensidad que se considere ligera en cuanto al costo energético que se produce. El conductor que realiza conducir es similar a los trabajos de oficina o de oficina.

El alimentación debe ser adecuada y variada, capaz de proporcionar energía al conductor para la conducción. El exceso de comida puede ser perjudicial para la salud y la conducción, tanto por el exceso de peso como por el exceso de grasa en la alimentación, en detrimento de la salud.

vida o actividades de la vida diaria. Estas situaciones se convierten en tragedia en todos los casos, aunque con especial importancia en los casos de jóvenes de menos de 25 años, que son los que más expuestos están según las estadísticas debido a diversos factores, que podemos resumir en:

- Poca antigüedad desde la obtención del permiso de conducir.
- Conducción nocturna (fines de semana) bajo los efectos del alcohol.
- Conducción temeraria (sobre todo en adolescentes).

A estas tres condiciones que se pueden dar en conductores de cualquier edad, aunque son más frecuentes en jóvenes, hay que añadir otra serie de factores que contribuyen a la producción de accidentes de tráfico. A destacar:

- Descuidos y despistes en la conducción.
- Somnolencia (¡Atención a los fármacos y drogas de abuso!
- Falta de respeto a las señales de circulación.
- Imprudencias.

En cuanto a las víctimas de accidentes según edad y sexo, podemos sacar como conclusión que son los varones cuyas edades están comprendidas entre los 18 y 44 años, los que más accidentes sufren con el resultado de lesiones o muerte.

Analizando esta franja de edad, no debemos perder de vista que en esas edades la proporción de horas al volante es mucho mayor que en otras, lo que de alguna forma nos indica que la exposición al riesgo siempre es mayor.

Según las estadísticas, el perfil de la persona accidentable es el siguiente: adulto, varón, sano y con antigüedad de más de 10 años de permiso de conducir. Además se cumple la particularidad de que normalmente el accidente ocurre de día.

Esto nos demuestra que no es el inexperto el que más accidentes sufre, sino el conductor avezado que confía demasiado en sí mismo que en un momento determinado se olvida de que está llevando en sus manos un vehículo que si no le presta toda la atención se convierte en un instrumento peligroso.

Todo esto nos tiene que hacer pensar que la educación y la seguridad vial deben convertirse en algo más que asignaturas de colegio.

Aunque parezca un tópico, la salud es un bien necesario e imprescindible para que nuestra vida vaya por el buen camino y precisamente para ello vamos a tratar algunos aspectos que nos hagan posible que la conducción y la salud no sean enemigos:

Alcohol y conducción

Entre el 30 y el 50% de todos los accidentes graves con víctimas mortales afectan a personas que han tomado alguna bebida alcohólica antes de sufrir el accidente. Dentro de este porcentaje existe un grupo de especial riesgo y es el comprendido por los jóvenes, cuyas edades oscilan entre los 17 y 25 años de edad.

Muchos de ellos, especialmente en el fin de semana, aprovechan para beber unas copas de más a ritmo de discoteca. El alcohol y el cansancio pueden llegar a tener un desenlace fatal.

Frente a la cultura tan divulgada de la velocidad, el poder y el riesgo, es necesario superponer el valor de la prudencia, a la hora de ponerse al volante.

El hecho de sentarse «bebido» al volante produce alteraciones oculares y psicológicas que impiden alcanzar la capacidad necesaria para conducir. Además, en esta situación, tienen lugar otras consecuencias negativas, como la variación en el tiempo de la reacción del conductor, la falta de coordinación y la ausencia de reflejos.

Entre los trastornos que se producen en la visión del conductor cuando ha ingerido alcohol, destacan los siguientes:

- Estimación falsa de la distancia: una concentración de alcohol en sangre de 0,12 gr./litro da la sensación de que se reduce la distancia a la que se sitúa un obstáculo en un 20%.
- Relajación del ojo: este efecto hace disminuir el control de los pequeños músculos que mueven y centran el ojo y ocasionan imágenes difusas en la retina e interferencias en las sensaciones cerebrales.
- Doble visión, debido a la imposibilidad de centrar la mirada sobre el mismo punto.
- Disminución del contenido de oxígeno en la sangre. La ingestión de alcohol resta eficacia a las células oculares y, por tanto, dificulta la transmisión de color y la visión nocturna.

En el aspecto psicológico, un conductor con exceso de alcohol sobrevalora sus posibilidades, hecho que le lleva a ejecutar maniobras arriesgadas y a aumentar la aceptación de riesgos.

Comer: si te excedes no conduzcas

La conducción de un vehículo no supone un esfuerzo especial y es una actividad que se considera «ligera» en cuanto al coste energético que se precisa. El esfuerzo que implica conducir es similar a los trabajos denominados «sedentarios».

De esta forma, llegamos a la conclusión de que una persona que va a conducir de forma prolongada no precisará una alimentación que supere las 2.500 kc/día. No conviene sobrepasar esa cantidad pero tampoco quedarse corto.



La alimentación debe ser variada y nunca copiosa, si queremos mantener el adecuado nivel de atención. El exceso de comida hace que el vaciamiento gástrico sea más lento y la circulación sanguínea se dirige principalmente a órganos digestivos, en detrimento de la circulación por otros órganos como el cerebro o el riñón.

Tan perjudicial es una comida copiosa como una escasa y en ambos casos dificulta la atención y se favorece la aparición de síntomas precoces de fatiga.

Se trata de conducir y sobre todo de llegar, así que en materia de alimentación la dieta ideal consiste en: pescado, leche, cereales, frutas y verduras, y si durante el viaje tiene que comer los alimentos recomendados son el chocolate, galletas y frutas.

Enfermedades y conducción ¿por qué no?

El que piense que por el simple hecho de tener alguna enfermedad o defecto físico, aun siendo importante, no puede conducir un automóvil, está equivocado. Un vehículo a motor es algo que no utilizado convenientemente puede llegar a ser peligroso, incluso mortal, pero afortunadamente los avances y medios técnicos permiten que esas personas enfermas o discapacitadas puedan seguir siendo independientes en sus desplazamientos a motor.

¿Seríamos capaces de no dejar conducir a un sordo o a un miope que con gafas tiene una visión buena?

Con el único ánimo de no impedir gozar de la independencia que proporciona el desplazarse en automóvil a las personas con alteraciones físicas, toda la normativa establecida intenta por todos los medios darles dicha oportunidad.

La persona con una talla inferior a 1,45 m (permitida por legislación), el lesionado medular o el hipertenso deben tener el mismo derecho a conducir que el conductor sin enfermedad alguna, porque no olvidemos que un buen conductor no es el que más sano está, sino el que más interés y precaución pone en la conducción.

Embarazadas y niños: viajar sí, pero seguros

Evidentemente embarazo no significa discapacidad pero sí implica algo más de prudencia cuando de una conductora embarazada se trata.

El problema se plantea a la hora de ponerse el cinturón de seguridad, situación que admite cierta controversia sobre si se debe poner o no. Aunque la legislación permite que no se use en el caso de la mujer «en estado de buena esperanza», el

sentido común te inclina a pensar que «sí» es conveniente y diría yo que hasta imprescindible, ya que si protegemos el continente (la madre), siempre estaremos protegiendo el contenido (el feto).

Únicamente falta conocer cómo colocarlo de la mejor forma posible, de manera que ese futuro hijo no sufra las consecuencias de un golpe. Para ello, basta con fijarme en los siguientes consejos:

La banda superior debe colocarse entre los senos y la inferior sobre los muslos, ajustándose bajo el abdomen de forma que no resulte incómoda (si se sufre un accidente, no es el abdomen quien absorbe las fuerzas).

Si la mujer embarazada es vulnerable viajando en coche, el problema se acentúa más cuando de niños menores de 10 años se trata.

Nuestros pequeños que de por sí ya son indefensos, lo son aún más cuando viajan en automóvil; por ello debemos tener en cuenta una serie de normas que nos ayudarán a que vayan más seguros.

- Un niño no debe viajar nunca en brazos de un adulto ni delante ni detrás. En caso de impacto no podrá ser retenido y sus lesiones pueden, incluso, ser agravadas por esta pésima posición.
- No ponga la silla sin fijarla correctamente: es tan peligroso como inútil.
- Nunca deje al niño sentado sobre la silla sin abrocharle los cinturones, con el pretexto de que el recorrido es corto.
- Nunca ponga objetos en la bandeja trasera del coche ya que pueden golpear la cabeza del niño.
- Si es un bebé es preferible que vaya en el sentido contrario a la marcha.

En definitiva, vemos que la salud en la conducción no sólo depende de lo que se haga, desde el punto de vista sanitario después del accidente, sino que también lo es el hacer

una buena medicina preventiva, aunque no sepamos que la estamos haciendo. De este modo estaremos contribuyendo a que viajar en coche sea un instrumento de trabajo, un placer, o simplemente un método de desplazamiento y no un elemento productor de posibles tragedias en caso de mala utilización.

FACTORES PSICOLÓGICOS

«Depresión y conducción»

Cualquier actividad humana, por ejemplo la conducción de un simple turismo, puede ser una tarea compleja pero, debido a la práctica, el cerebro la procesa como una tarea rutinaria y automática. Todas y cada una de estas actividades las controla un elemento sumamente complejo como es el cerebro humano. Cualquier alteración, transitoria o permanente, por poca importancia que tenga, puede afectar a cualquier otra actividad que realicemos, y también a la conducción. Respecto a nuestro país, se calcula que, aproximadamente, dos millones y medio de personas sufre algún tipo de depresión.

El cerebro humano es uno de los organismos más complejos de la naturaleza. Este órgano es el centro que controla todo nuestro cuerpo, en definitiva, el que envía las órdenes oportunas para realizar las tareas que le encomendamos y la manera en que deseamos hacerlos.

Cuando su funcionamiento se encuentra alterado, su función se modifica, por lo que la respuesta ante los estímulos o ante la realización de tareas se ve también cambiada.

Cuando obtenemos el carnet de conducir, previamente hemos sido sometidos a un estudio de aptitudes psicológicas que pretende determinar la existencia de algún atisbo de enfermedad de carácter mental.

Indudablemente, hay una serie de alteraciones que, por su carácter evidente y crónico, son detectadas fácilmente. Otras, en

Factores psicológicos

Cualquier actividad humana, por ejemplo la conducción de un simple turismo, puede ser una tarea compleja pero, debido a la práctica, el cerebro la procesa como una tarea rutinaria y automática. Todas y cada una de estas actividades las controla un elemento sumamente complejo como es el cerebro humano. Cualquier alteración, transitoria o permanente, por poca importancia que tenga, puede afectar a cualquier otra actividad que realicemos, y también a la conducción. Respecto a nuestro país, se calcula que, aproximadamente, dos millones y medio de personas sufre algún tipo de depresión.



La depresión es una de las enfermedades más comunes en nuestra sociedad.



18

Depresión y conducción

El cerebro humano es uno de los órganos más complejos de la naturaleza. Este órgano es el centro que controla todo nuestro cuerpo, es definitivo, el que envía las órdenes oportunas para realizar las tareas que le encomendamos y la manera en que deseamos hacerlas.

Cuando su funcionamiento se encuentra alterado, su función se modifica, por lo que la respuesta ante los estímulos o ante la realización de tareas se ve también cambiada.

Cuando realizamos el control de conducir, previamente hemos sido sometidos a un estudio de aptitud psicológica, que pretende determinar la existencia de algún grado de enfermedad de carácter mental.

Sin duda, hay una serie de alteraciones que, por su carácter evidente y concreto, son detectadas fácilmente. Otras, en cambio, se manifiestan de modo temporal o con una sintomatología difícil de diagnosticar, por lo que se hace muy complicado iniciar un tratamiento previo que, entre otras cosas, evita que el paciente conduzca. Un ejemplo de este último caso puede ser el estrés momentáneo originado por una situación límite y puntual. En este caso, el individuo, normal a todos los efectos, pasa una etapa crítica que, sin recibir tratamiento alguno, afecta notablemente a su capacidad de manejar un vehículo.

En la sociedad actual en que vivimos, las enfermedades de carácter psicológico constituyen una verdadera epidemia. El ritmo de vida al que nos enfrentamos, las presiones, los riesgos, el constante de cambios, el ritmo de vida actual, que nos enfrenta a un mundo que cambia constantemente, provocando en él una serie de alteraciones que, irremediablemente, cambian nuestro comportamiento.



En concreto, que si la conducción con las capacidades psicológicas alteradas puede llegar a ser muy arriesgada, no lo es menos cuando la conducción se desarrolla bajo los efectos del tratamiento médico. Los medicamentos utilizados para estas enfermedades suelen estar acompañados de fuertes efectos secundarios, por lo que, en todos los casos, su ingestión debe estar, obligatoriamente, controlada por personal facultativo, que será el que decidirá si se puede conducir o no.

Un individuo depresivo no valora su integridad como una persona en condiciones normales. Este autodesprecio podría traducirse en una acusada tendencia suicida que en algunas ocasiones les podría llevar a tomar decisiones dirigidas a perder la vida.

rodando

cambio, se manifiestan de modo temporal o con una sintomatología difícil de diagnosticar, por lo que se hace muy complicado iniciar un tratamiento previo que, entre otras cosas, evite que el paciente conduzca. Un ejemplo de este último caso puede ser el estrés momentáneo originado por una situación límite y puntual. En este caso, el individuo, normal a todos los efectos, pasa una etapa crítica que, sin recibir tratamiento alguno, afecta notablemente a su capacidad de manejar un vehículo.

En la sociedad actual en que vivimos, las enfermedades de carácter psicológico constituyen una verdadera epidemia. El ritmo

de vida al que nos hallamos sometidos, las prisas, tensiones, el consumo de sustancias nocivas, etc. afectan de forma decisiva sobre nuestro cerebro, provocando en él una serie de alteraciones que, irremediablemente, cambian nuestro comportamiento.

Es evidente que si la conducción con las capacidades psicológicas alteradas puede llegar a ser muy arriesgada, no lo es menos cuando la conducción se desarrolla bajo los efectos del tratamiento médico. Los medicamentos utilizados para estas enfermedades suelen producir fuertes efectos secundarios por lo que, en todos los casos, su ingestión debe estar, obligatoriamente, controlada por personal facultativo, que será quien dictamine si se puede conducir o no.

Dentro de este tipo de enfermedades, la depresión es una de las más típicas de nuestra sociedad y no por ser muy común sabemos los síntomas que produce.

En relación con la conducción, un individuo depresivo desarrolla un amplio mundo interior que le hace perder la atención sobre lo que ocurre a su alrededor. Conducir en estas condiciones puede significar no ver los semáforos, no mantenerse en el carril correspondiente y, en definitiva, generar graves incidentes de circulación.

Evidentemente, un individuo depresivo no valora su integridad como una persona en condiciones normales. Este autodesprecio podría traducirse en una acusada tendencia suicida que en algunas ocasiones le podría llevar a tomar decisiones dirigidas a perder la vida. Este lamentable hecho es, en sí mismo, muy difícil de demostrar como origen de un accidente, pero debemos darnos cuenta de que es real y más frecuente de lo que pudiéramos pensar.

Otro de los aspectos que más se ponen de manifiesto es la falta de una óptima y precisa capacidad de toma de decisiones. Para comprenderlo fácilmente, imaginemos que vamos a iniciar un adelantamiento. Para un individuo de estas características, decidir si adelanta o no, es un dilema que puede tardar varios segundos en resolverlo. Este tiempo, que para este tipo de maniobras es fundamental, le hará perder unos segundos vitales,

aunque eso no es nada cuando la decisión es totalmente errónea, cuando se decide a adelantar a un vehículo sabiendo que otro se acerca, de frente, a gran velocidad.

La depresión tiene unos síntomas tan variados que, incluso puede producir fatiga, reducir la visión, irritabilidad, alteraciones del sueño, etc. Pero también hay que saber que esta enfermedad varía notablemente de unos individuos a otros. De este modo, la hora del día, la estación del año, la climatología, la ingestión de alcohol, etc. hacen que sus efectos se vean más agravados de lo normal.

Pero, en definitiva, y como en el resto de enfermedades, hay que tener en cuenta que uno de los principales peligros está en la automedicación. Nuestro médico será la única persona capacitada para determinar el tipo de tratamiento acorde con nuestra dolencia. Es frecuente, ante un caso de depresión, negar de plano la enfermedad y renunciar a cualquier tipo de ayuda externa, en este caso, la del médico. Muchas veces la propia medicación es más peligrosa para conducir que la misma enfermedad y por eso debemos conocer, de manos de nuestro médico, las posibilidades que tenemos de conducir. Quizás con un simple cambio de la hora de ingestión del medicamento o de su dosis, la conducción se podría realizar sin inconveniente alguno.

Pero, a la vez, incidimos en el carácter negativo de la ingestión de alcohol y drogas, de por sí perjudiciales, pues potencian desproporcionadamente sus efectos negativos cuando se combinan, no sólo con la propia enfermedad sino también con los mismos medicamentos.

En definitiva, a pesar de las características propias de las enfermedades mentales, es importante volver a puntualizar que es el médico quien tiene la última palabra sobre su mejor tratamiento. Sufrir un trastorno psicológico no significa que debamos dejar de conducir obligatoriamente, pero lo que sí debe quedar claro es que nosotros no somos los más indicados para saber si es o no es lo apropiado.

Síntomas físicos de la depresión

- Trastornos del sueño
- Alteración de la digestión
- Pérdida del apetito
- Cansancio físico elevado
- Cefaleas
- Hipotensión arterial

1.2. Concurso «Conductor del Mes»



J. José Sanz en la cena de clausura

Como incentivo a la lectura de los artículos, y a la campaña en general, se organiza un concurso que, bajo el lema, «Conductor del mes» pretende premiar a todos aquellos empleados que demuestren unos conocimientos básicos sobre seguridad vial y, además, no hayan sufrido un accidente de tráfico en el último año.

La participación mensual superaba ampliamente el 10% de la plantilla con lo que se presuponía una gran sensibilidad hacia los temas relacionados con la seguridad vial.

El ganador de cada mes, seleccionado por un jurado formado por las entidades participantes, recibía una cheque por el coste aproximado del combustible que utiliza para desplazarse de casa al trabajo y viceversa.

El premio era entregado por un representante de cada entidad, además de por un personaje notorio que se acercaba hasta la planta de Figueruelas para hacer entrega del cheque. El acto se vería reflejado en el número siguiente de la revista *Rodando*.

Entre los participantes se sortearon numerosos obsequios que, sin duda, también sirvieron como agradecimiento a la respuesta obtenida.

1.3. Revisión Técnica de Vehículos

El Instituto MAPFRE de Seguridad Vial, con el fin de prevenir accidentes de tráfico debidos a fallos mecánicos, realizó, específicamente para los trabajadores de Opel España S.A., una campaña de revisión técnica de vehículos. Se estima que el factor vehículo está presente en, aproximadamente, un 10% de los accidentes de tráfico. Con esta serie de actuaciones se pretende reducir, en gran medida, este tipo de incidencias.

De ese modo, del día 1 al 31 de mayo se instaló en la calle Rosalía de Castro, número 13, una de las unidades de revisión de vehículos con las que cuenta el Instituto MAPFRE de Seguridad Vial.

Revisión Técnica de Vehículos

Díe 1 al 31 de mayo

Lugar:
C. Rosalía de Castro, 13 (Barrio Amal)
Zaragoza

Horario:
Lunes a Jueves, de 10:00 a 14:00 h. y de 16:00 a 22:00 h.
Viernes, de 10:00 a 14:00 h.

Gracias por estar participando en nuestra 1ª Campaña de Diagnóstico Vial.

Captemos que esta revisión técnica preventiva sirva para mejorar su seguridad.

Departamento de Recursos Humanos de Opel España

GRATIS

Colabora:
Excelentísimo Ayuntamiento de Zaragoza

OPEL
Opel España

INSTITUTO MAPFRE

MAPFRE
MUTUALIDAD

The flyer features a grid background with various car-related icons on the right side, including a triangle, a steering wheel, a sun, a gear, a headlight, a car, and a water splash.

Octavilla de Diagnosis

La campaña de desarrolló de lunes a viernes de 10:00 a 14:00 y de 16:00 a 20:00 por las tardes.

Todos los trabajadores de Opel España S.A. podían solicitar su cita previa y acudir al lugar previsto.

Además, como medida de prevención de robos de vehículos, los técnicos del Instituto MAPFRE de Seguridad Vial grababan las placas de matrículas en las lunas de los automóviles.

Como conclusiones generales de las revisiones podemos ver claramente que a un poco más del 50% de los vehículos se les detectó algún tipo de incidencia, es decir, sobre un total de 350 vehículos revisados, 176 presentó alguna incidencia, mientras que 174 no presentó ninguna.

El sistema eléctrico, el motor, los frenos y las ruedas fueron los sistemas en que más incidencias se presentaron.

Por el contrario, la carrocería y la dirección apenas tuvieron incidencias dignas de mención

A continuación se detallan los resultados de las revisiones realizadas.

Ruedas		
Presión	12	
Estado cubiertas	37	
Estado general y alabeo	0	
Rueda de repuesto	0	
Total incidencias	49	
N.º de vehículos	48	
Frenos		
Potencia de frenada	25	
Freno de mano	42	
Nivel de líquido	12	
Control de líquido	10	
Latiguillos	0	
Total incidencias	89	
N.º de vehículos	65	

Sistema eléctrico		
Lámparas	49	
Reglaje de Faros	20	
Intensidad	5	
Escobillas	2	
Motor limpia-parabrisas	0	
Nivel batería	6	
Carga batería	5	
Terminales batería	7	
Total incidencias	94	
N.º de vehículos	75	
Dirección		
Alineación	13	
Juego volante y dirección	6	
Total incidencias	19	
N.º de vehículos	18	
Carrocería		
Paragolpes	1	
Pases de rueda	0	
Largueros	0	
Cinturones de Seguridad	6	
Total incidencias	7	
N.º de vehículos	7	
Suspensión		
Estado general	37	
Total incidencias	37	
N.º de vehículos	37	

Mecánica		
Emisión de humos	23	
Transmisiones y semiejes	16	
Anticongelante	11	
Escape	13	
Fugas	12	
Total incidencias	75	
N.º de vehículos	64	
Resumen total		
Total vehículos	350	
Vehículos con incidencias	176	
Vehículos sin incidencias	174	

2. SUPERVISORES

2.1. Cursos presenciales

Dada la dificultad de llegar a todos los trabajadores de la plantilla mediante cursos presenciales, se optó por dirigirnos directamente a los encargados de cada una de las áreas. De esta manera presentábamos el «Primer Programa de Formación en Seguridad Vial para Empresas» para que pudieran ser ellos mismos capaces dar conocer su contenido a sus propios subordinados.



Cada uno de los asistentes fue obsequiado con un CD-ROM del programa realizado por el Instituto MAPFRE de Seguridad Vial, así como con un

libro sobre las consecuencias de los accidentes de tráfico, titulado: *Accidentes de tráfico: el día después*.

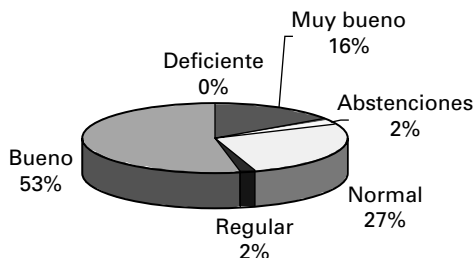
Los cursos impartidos fueron nueve en total, con una duración de dos horas cada uno. A los mismos asistieron más de 200 personas, de diversas áreas de la planta de Opel España, desde la atención sanitaria hasta miembros del equipo de bomberos.

Los seminarios se celebraron en la semana del 21 de marzo al 24 de marzo de 2000 en las instalaciones de MAPFRE en Zaragoza

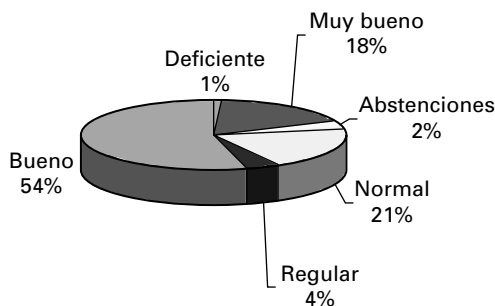
El contenido del curso se desarrollaba a lo largo de dos horas, en el que se trataban los aspectos más importantes del factor humano del factor vehículo y del factor vía.

A continuación se incluye la valoración del curso por parte de los participantes.

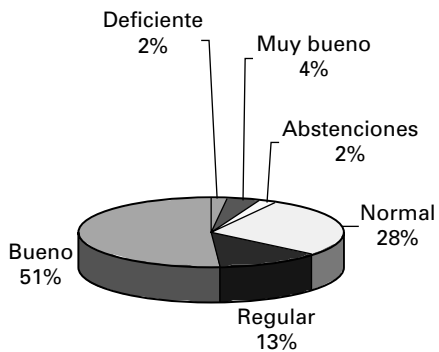
Valoración en conjunto



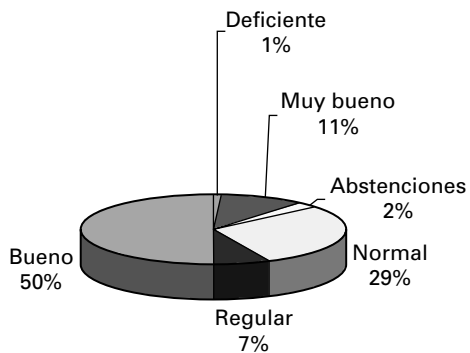
Valoración global del curso



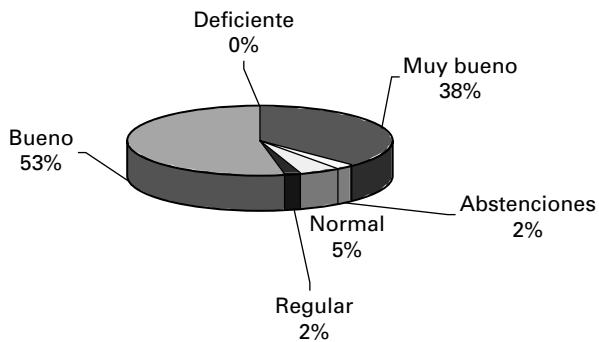
Cumplimiento de objetivos



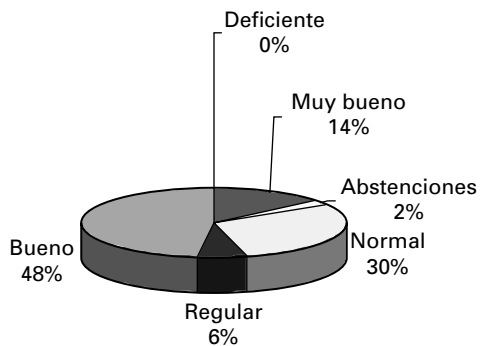
Valoración del contenido del curso



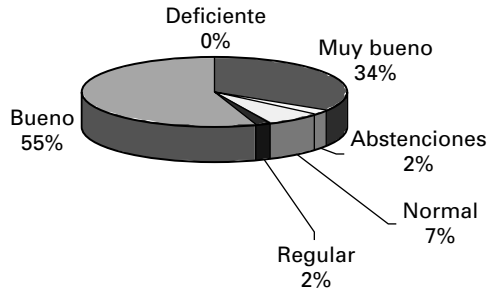
Aula



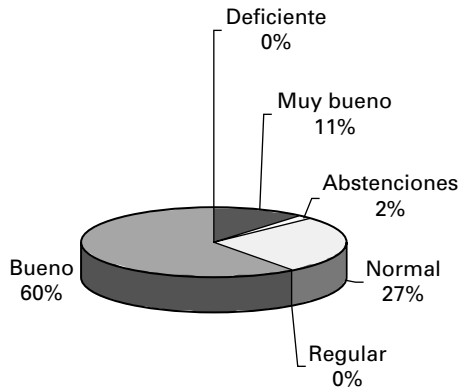
Orientación práctica en la materia



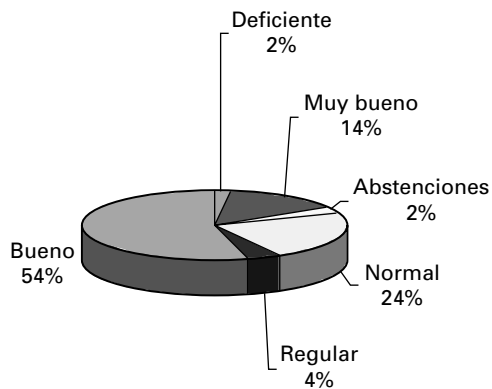
Lugar de impartición



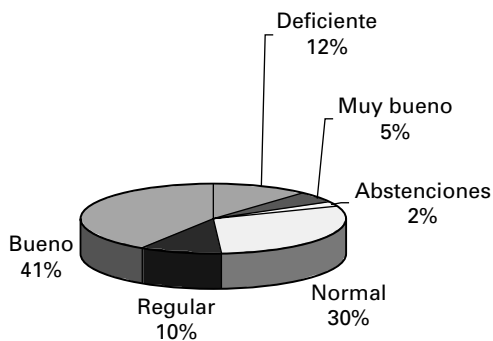
Medios utilizados



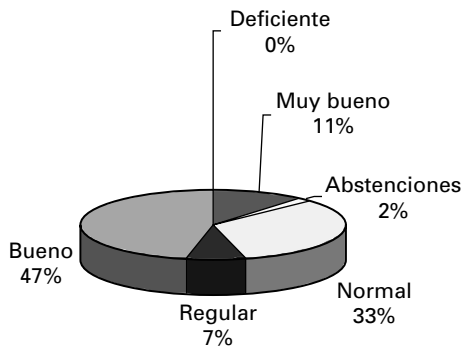
Horario



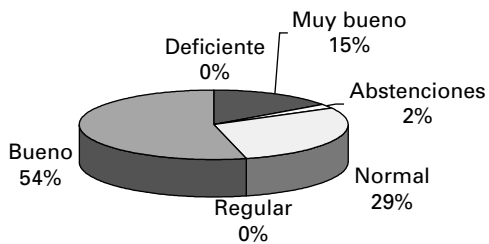
Duración del curso



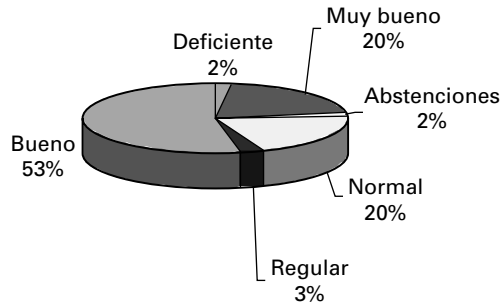
Aplicación práctica de contenidos



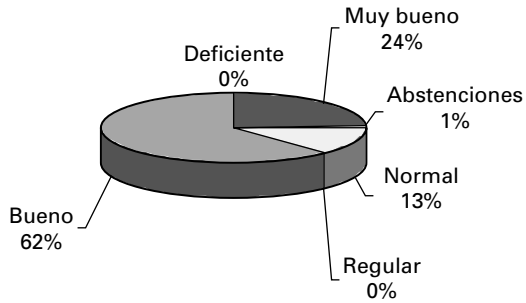
Material entregado



Organización del curso



Profesorado



3. FAMILIARES Y AMIGOS

3.1. Club Infantil de Seguridad Vial

Grupo A
Participantes entre 6 y 9 años

Nombre del participante: _____
Número de teléfono de tu madre o padre: _____

A continuación te convertiremos en investigador. Tienes que intentar solucionar las siguientes preguntas, marcando las respuestas en los líneas puntuadas o trazando con una cruz en las opciones.

1. ¿Al bajar del autobús, cómo debemos cruzar la calzada?

Por el lado Por la parte trasera Por la parte delantera Esperando a que se vaya el autobús?

2. ¿Más o "correcto" o "incorrecto" según como pedis?

En la carretera privada

	Correcto	Incorrecto
¿Se va acompañando al conductor de seguridad?	■	■
Los menores de 12 años van en detrás.	■	■
Jugar entre los coches de los padres.	■	■
Para ir a jugar al deporte, ¿qué el coche será persona.	■	■

En la carretera, solitarios

	Correcto	Incorrecto
Muchas veces conducir con amigos.	■	■
Conducir sin ir al límite.	■	■
Apoyarse al volante, no ir relajado, no salir nunca.	■	■
Apoyarse en los puentes.	■	■
Acceso a objetos por la ventanilla.	■	■

¿Cuándo se debe cruzar por el paso de peatones?

OPTEL, MAPFRE, SEPRISA, MINISTERIO DE INTERIORES, MINISTERIO DE SANIDAD Y CONSUMO

Uno de los principales objetivos del Instituto MAPFRE de Seguridad Vial es la prevención de los accidentes de tráfico, especialmente mediante la formación y concienciación de los más pequeños. Bajo esta premisa, el diseño de la campaña de seguridad con Opel España se estableció, desde el principio, la necesidad de llegar a los más jóvenes de la casa, especialmente por su papel prescriptor.

Con el fin de llevar a cabo esa labor de concienciación, se diseñaron unas fichas que incluían una serie de pruebas dirigidas a participantes de entre 6 y 9 años y otros de 10 a 12 años.

Con el formato diseñado se pretendía también la implicación de los propios empleados en la actividad de sus hijos. Eran los propios padres los que deberían ayudar a sus hijos a solucionar las pruebas planteadas y, además, nos harían entrega de los formularios completados.



Entre todos jóvenes los participantes se sorteó un estupendo viaje a Port Aventura que fue ganado por Patricia Martín, hija de un empleado de Opel España S.A.

Posteriormente se creó un nuevo formato, incluido en la propia revista y en el que todos los meses se sorteaban varios patines. Las urnas que servían a los empleados para dejar las respuestas del concurso del «Conductor del Mes» servían, a la vez, para depositar las respuestas de los más jóvenes.

CONDUCTOR DEL MES

Nombre del participante: _____
 Código personal: _____
 Número del empleado: _____

1. ¿Usas o usaste una red social en una oficina? ¿Por qué?
 (Indica el nombre de la red social y el motivo)

2. ¿Tiene algún tipo de red social de empresa los empleados? ¿Por qué?

3. ¿Usas o usaste un correo por móvil? ¿Por qué?

4. Marca correcto o incorrecto según corresponda:

	Correcto	Incorrecto
El correo debe ir siempre por la oficina	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
El correo debe ir solo en el móvil en ciudad y carretera	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
El correo debe ir siempre en el móvil cuando se va a trabajar	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
El correo, al estar conectado, puede ser borrado por otro	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
El correo debe ir siempre a partir de la oficina	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
El correo de los grupos no tiene que ser borrado	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
El correo debe ir siempre al máximo posible de minutos que se precise	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

4

La participación

Desde el primer momento se puso de manifiesto la notable sensibilización de los empleados de Opel España hacia los temas relacionados con la prevención y, especialmente, los relacionados con la prevención de accidentes de tráfico.

La buena aceptación de la campaña se dejó sentir ya desde sus inicios, ya que se obtuvieron unos resultados mejores de los esperados.

A pesar de ello, sabíamos que quedaba gente que no se había interesado por la campaña por lo que también incentivamos la participación. Es entonces cuando las cifras de participación se elevan a más de un 10% mensual, lo que significaba que, aproximadamente, 1.000 trabajadores de la planta participaban todos los meses.

Evidentemente, todas las cifras son superables y, después de la experiencia, ya estamos en condiciones de aplicar la mejor metodología que nos haga llegar al mayor número posible de trabajadores.

5

La opinión de los participantes

Aunque la campaña se estaba desarrollando por unos resultados verdaderamente buenos, con el fin de tomar nuevas decisiones y llevar a cabo algunas nuevas iniciativas, creímos conveniente incluir alguna pequeña encuesta de opinión que nos diera una idea de cómo se estaba desarrollando la campaña y qué opinión tenían los trabajadores de la misma. Además era el momento de conocer nuevamente los gustos e inquietudes de los mismos.

Mediante unas sencillas preguntas, podíamos llegar a la conclusión de que nuestro camino era el equivocado o, por el contrario, aunque era acertado, deberíamos motivar nuevamente a los participantes.

Para la realización de esta encuesta, acudimos nuevamente a la revista *Rodando* e insertamos un pequeño faldón que, a la vez, servía para concursar como en anteriores ocasiones. Esta vez, sin promoción alguna, llegamos a la cifra de casi 400 contestaciones.

Las preguntas planteadas fueron las siguientes:

1. ¿Cómo consideras la campaña?

Casi el 83% contestó que le pareció muy buena, el 14% dijo que buena y a un 2% le pareció regular. Efectivamente, en este apartado tan sólo se les pedía una idea general, sin especificar, pero pudimos comprobar que la campaña ha calado en mucha gente.

2. ¿Qué te ha parecido más interesante?

Estas respuestas fueron múltiples, dado que era una pregunta con cinco opciones: artículos en la revista; concurso Conductor del Mes; sesiones de formación, Club de Seguridad Vial y revisión gratuita de vehículos.

Mayoritariamente las respuestas se decantaron por los artículos. Un 96% de las papeletas habían señalado que los artículos eran una de las partes de la campaña que más les había gustado. A continuación, el concurso del «Conductor Seguro del Mes», presente un 78% de las papeletas. El concurso estuvo seguido muy de cerca por las sesiones de formación, con un 70%. Este dato es especialmente llamativo si tenemos en cuenta

que las sesiones de formación no pudieron impartirse a todos los empleados por evidentes razones de número.

Más de lejos se situaron la revisión técnica de vehículos que, con un 34%, también se debe destacar, pues las revisiones se realizaron en un número limitado de vehículos. Por último el Club Infantil que, aunque en un porcentaje más re-

I Campaña de Seguridad Vial

Conductor del mes

Acá se está el año 2001, Opel España, S.A. y el 8 edición Mapas de Seguridad Vial quieren conocer vuestra opinión sobre la I Campaña de Seguridad Vial que hemos dirigido a todos los empleados de Opel España, S.A. A pesar de la gran respuesta obtenida por nuestra parte, les planteamos una serie de preguntas con el fin de poder mejorar otras campañas que realicemos, adaptándonos a vuestras gustos y necesidades.

Tal vez te que: *interesada*

- ¿Cómo consideras la campaña?
 Muy buena Buena Regular Mala Muy mala
- ¿Qué te ha parecido más interesante?
 Artículos en la revista. Club de Seguridad Vial.
 Concurso Conductor del Mes. Revisión gratuita del automóvil.
 Sesiones de formación.
- ¿Cuántas veces has participado?
- ¿Tienes hijos de entre 6 y 13 años que hayan participado en el Club de Seguridad Vial?
 Sí No
- ¿Crees conveniente volver a realizar esta campaña durante el próximo año?
 Sí No
- ¿Volverías a participar el próximo año?
 Sí No
- ¿Qué elementos añadirías o eliminarías?

febrero

ducido, ha tenido una notable repercusión, sobre todo si tenemos en cuenta que la encuesta era realizada por los padres y el Club es para sus hijos.

3. ¿Cuántas veces has participado? Sobre las respuestas recibidas, un 44% habían participado siete o más veces. Del porcentaje restante, la gran mayoría participó un mínimo de tres veces.

4. ¿Tienes hijos entre 6 y 13 años que hayan participado en el Club de Seguridad Vial? En este caso, el 60% de las contestaciones eran positivas, mientras que el 30% eran negativas. El resto estaban sin contestar. Este aspecto es interesante porque refleja que los hijos están también respondiendo a la campaña junto con sus padres.

5. ¿Crees conveniente volver a realizar esta campaña el año que viene? Mayoritariamente la respuesta ha sido positiva. Más del 96% opinan positivamente sobre la conveniencia de realizar campañas de este tipo, en la que una parte fundamental, aparte de la divulgación, es la formación. Un porcentaje del 3% opina que se debería repetir pero no en el año siguiente.

6. ¿Volverías a repetir al año siguiente? Aquí la respuesta es mayoritariamente positiva. El 99% de los participantes estarían dispuestos a repetir la experiencia, lo que no quita que para próximas ediciones se tengan en cuenta los cambios o modificaciones que se nos propongan.

7. ¿Qué elementos añadirías o eliminarías? Es curioso que son mínimas las respuestas dirigidas a la eliminación de alguna de las partes de la campaña. Es más, muchas de esas respuestas no tienen mucho que ver con la campaña en sí, por ejemplo la eliminación de publicidad.

En cambio, aunque mayoritariamente se está de acuerdo con el contenido, hay alguna sugerencia que, sin duda, tendremos en cuenta para siguientes ocasiones, entre ellas destacaremos, aleatoriamente, las siguientes:

- Información sobre seguros.
- Primeros auxilios.
- Información sobre vehículos nuevos.
- Elementos de seguridad pasiva y activa del vehículo.
- Ejemplos de multas.
- Prácticas para niños.
- Formación.
- Más dinero para el conductor del mes.
- Información sobre cambio de normas.
- Cursos para carretilleros.
- Averías y soluciones.

6

Las conclusiones

A la vista de los resultados obtenidos, la I Campaña de Seguridad Vial ha sido todo un éxito, máxime si se tiene en cuenta que partía de cero. Este tipo de acciones, si bien difíciles de evaluar en cuanto a resultados objetivos, redundan positivamente en una actividad fundamental como es la prevención. De sus buenos resultados no sólo se benefician los propios empleados sino las propias entidades concernidas.

La buena respuesta recibida nos empuja a seguir mejorando en muchos aspectos y a marcarnos objetivos, si cabe, más altos. En definitiva, llegar al mayor número posible de personas, de la forma más amena y entretenida. Tal y como estaba previsto, se ha puesto ya en marcha la **II Campaña de Seguridad Vial**, en la que, manteniendo el mismo formato, pretendemos integrar nuevas actividades corrigiendo y mejorando las ya diseñadas.

La experiencia ha demostrado que la unión de dos grandes entidades permite alcanzar objetivos muy ambiciosos y extenderlos a grandes áreas de la sociedad. Este acuerdo también ha traído consigo la firma de otros nuevos convenios, tanto con el Ayuntamiento de Zaragoza como con la Diputación General de

Aragón con las que se realizarán otras nuevas actuaciones encaminadas a la prevención de accidentes de tráfico mediante la formación y campañas de divulgación.

Quizás, con haber convencido a una persona por ejemplo, sobre el uso del cinturón de seguridad, ya merecería la pena haberse celebrado esta campaña.

Alcalá de Henares, 29 de mayo de 2001.

Este libro se terminó de imprimir
en los talleres de Editorial MAPFRE, S. A.
en el mes de febrero de 2002.