A blurred background image of a colorful parrot, likely a cockatiel, with vibrant feathers in shades of green, yellow, orange, purple, and pink. The parrot is positioned in the upper half of the frame, and its head is turned towards the right. The overall image has a soft, out-of-focus quality.

# **MÓDULO 1**

**Accidentes de tráfico: de un problema de salud al día después**

## Introducción

Según estimaciones de la Organización Mundial de la Salud, las lesiones por accidentes de tráfico ocuparán en el año 2.020, el tercer lugar entre las diez principales causas de muerte en todo el mundo. La gravedad de los datos presentados plantea que el estudio y la búsqueda de soluciones al accidente de tráfico no pueden ser un tópico. A lo largo de los siguientes capítulos se hablará de un problema “excesivo” en número; se dice excesivo porque es un problema evitable. Trabajar en la prevención de los accidentes de tráfico y de sus consecuencias es un reto que incumbe a toda la sociedad. La escuela es un lugar privilegiado en el que sentar las bases de una mentalidad preventiva que acompañará a los niños y niñas en todas las experiencias de su vida.

# CAPÍTULO 1. Los accidentes de tráfico: Un problema de salud

## Información para el profesorado

### 1. Los accidentes de tráfico: ¿Una epidemia de la sociedad actual?

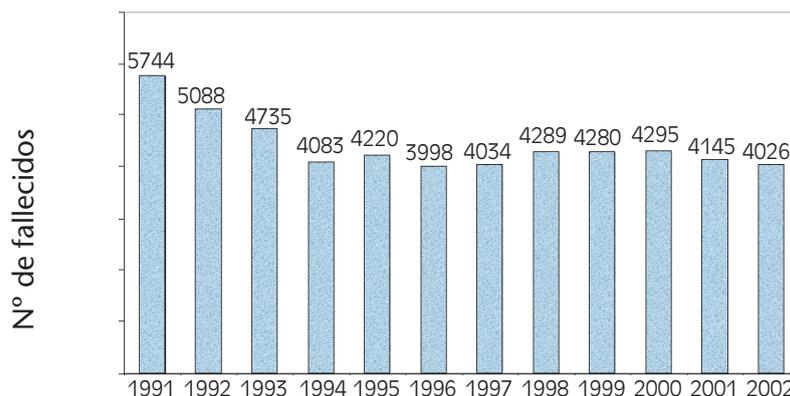
Los accidentes de tráfico son frecuentes en las sociedades desarrolladas. Dada su magnitud algunas personas los consideran como una auténtica epidemia de las sociedades actuales.

El objetivo de este primer capítulo es situar al alumnado en la magnitud real en la que nos movemos. Hay muchos accidentes de tráfico, demasiados. Incluso dentro de la Unión Europea la accidentalidad por tráfico sólo ha sido superior en los últimos años a la española en Grecia y Portugal. Es decir, somos uno de los países de la Unión Europea que destaca en lo que se refiere a accidentalidad de tráfico.

Obtener los datos de accidentalidad de tráfico es fácil. Todos los años a lo largo de enero la Dirección General de Tráfico (DGT) presenta en una nota de prensa los datos del año anterior. Dicha nota se puede consultar en la web de la DGT ([www.dgt.es](http://www.dgt.es)), así como en cualquiera de los periódicos que siempre se hacen eco de estas cifras.

Los datos sobre el número de personas fallecidas en accidentes de circulación en los últimos años se presentan a continuación:

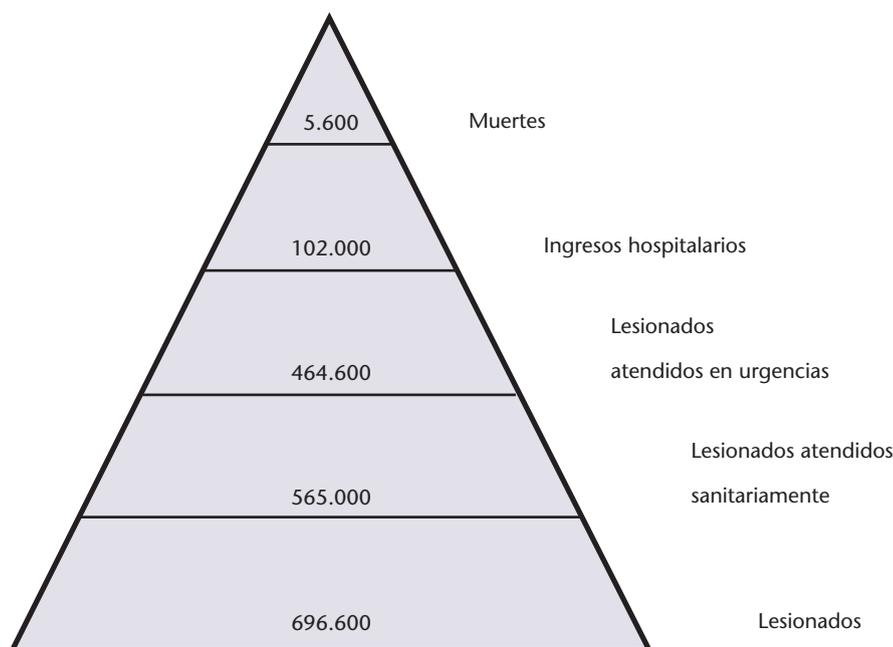
Fallecidos en accidentes de tráfico en las carreteras españolas, 1991-2002\*



\*Personas fallecidas como resultado de la accidentalidad en carretera, excluidas las zonas urbanas y con seguimiento hasta las 24 horas de ocurrido el accidente. Datos tomados de la nota de prensa de enero de 2003 de la Dirección General de Tráfico, Ministerio del Interior. <http://www.dgt.es/dgt/notasprensa/balance02.pdf>.

Para dimensionar adecuadamente los accidentes de tráfico y su magnitud es preciso saber que por cada persona fallecida en accidente de tráfico hay 18 ingresos hospitalarios, 80 casos son atendidos en urgencias y unos 100 casos han requerido algún tipo de atención sanitaria. Ello queda reflejado en la siguiente figura referida a 1997: 696.000 personas tuvieron algún tipo de lesión (1.8% de la población española), 565.000 necesitaron atención sanitaria, 464.000 fueron atendidas en urgencias, 102.000 precisaron ingreso hospitalario y 5.600 fallecieron.

**Pirámide del impacto de los accidentes de tráfico sobre la salud en España en 1997.**



Tomado de: Plasencia A. *Epidemiología de las lesiones de tráfico en España*. En: Programa sobre accidentes de tráfico: prevención y asistencia. Madrid: SEMERGEN, 2000; 1.3-1.10.

En otros programas de educación vial se analizan, también con detalle, aspectos relativos a los accidentes de circulación en relación a distintas circunstancias: las vías, los días de la semana, la zona y los tipos de vehículo [Dirección General de Tráfico, 2002. "Guía de Educación Vial para Educación Secundaria", págs.: 125-142; López P. "La Educación Vial a través de la literatura", págs.: 72-77. Ministerio de Educación, Cultura y Deporte, 2002].

En el desarrollo de las actividades para el alumnado se propone con frecuencia la lectura de textos publicados en la Revista Tráfico. En este capítulo se trabajará el número 128, febrero de 1998, página 10, de la serie "Asombroso". Después de la lectura de dicho texto, y sobre la base del número de defunciones por accidentes de tráfico en el año anterior, se buscará una ciudad o pueblo del entorno de la localidad donde se asiste a la escuela, que les permita entender lo que supondría que cada año las personas que habitan ese pueblo desapareciesen por haber muerto en accidente de tráfico.

## 2. Causas de los accidentes de tráfico

La respuesta a esta pregunta se sale del contenido de este capítulo; no obstante es preciso recordar que:

- En la generación del accidente intervienen, por regla general, múltiples factores que se clasifican en factores relacionados con el vehículo, con el entorno, con aspectos socioeconómicos y factor humano.
- El factor humano está presente en el 90% de los accidentes. Atendiendo a la edad y al sexo se comprueba que jóvenes y mayores así como varones son los que mayor riesgo presentan de padecer un accidente de tráfico. ¿Por qué es importante la edad? La gente joven, entre otros motivos, asume más riesgos, es reticente al uso del cinturón de seguridad y el casco, conduce bajo los efectos del alcohol u otras drogas, con exceso de velocidad, y con frecuencia va acompañada de ocupantes también jóvenes (lo que contribuye a que se adopten conductas más arriesgadas), etc. Las personas mayores tienen mayor riesgo por las alteraciones derivadas del proceso normal de envejecimiento, la suma de patologías, así como la existencia de un entorno vial adverso.
- El consumo de bebidas alcohólicas es, sin duda, el factor humano con mayor importancia en los accidentes de tráfico, ya que no sólo aumenta el riesgo de padecer uno, sino que se asocia a los accidentes más graves y a un peor pronóstico de las lesiones (por su importancia, el tema del alcohol se trata ampliamente en otra unidad).
- “El accidente no es accidental” (Organización Mundial de la Salud 1961). Muchos de los factores de riesgo se pueden eliminar. Cuando se realiza la investigación de los accidentes y se identifican los factores que han contribuido a su producción, se puede concluir que con la eliminación de uno o más de dichos factores el accidente podría haberse evitado.

### Ideas o mensajes a transmitir al alumnado:

- El problema de los accidentes de tráfico existe y tiene una gran dimensión.
- Es un problema cercano.
- El factor humano es el causante de la mayoría de los accidentes de tráfico.

## ACTIVIDADES PARA EL ALUMNADO

### Actividad 1. Una idea original

Lee el artículo y contesta a las siguientes preguntas:

¿Qué pueblo próximo al lugar donde tú resides tiene una población similar al número de personas fallecidas en accidentes de tráfico en 1996? (5483 personas fallecidas)

.....  
 .....  
 .....

Basándote en esa cifra de defunciones anuales, en diez años ¿qué parte de la población de tu provincia habría desaparecido?

.....  
 .....  
 .....

Imagina que eres la única persona superviviente de ese pueblo desaparecido por causa de los accidentes de tráfico y que de ti depende el que no suceda lo mismo en los pueblos vecinos, ¿qué medidas tomarías?

.....  
 .....  
 .....



Los muertos en accidente de tráfico "borrarían" del mapa una población como Santo Domingo de la Calzada

# Una idea original

JUAN M. MENENDEZ, DIRIGE ANTONIO ARAGÜE

**Durante el año 1996, según las estadísticas, murieron por causa de los accidentes de tráfico 5.483 personas y resultaron víctimas (o muertos o heridos graves y leves) de los mismos 129.640 personas. Para evaluar la importancia de estos datos, el alcalde de Buenaidea de San Cristóbal, dado que su patrón lo era, también, del gremio de automovilistas, convocó un concurso de ideas, que premiaría la más original de ellas para concienciar a los ciudadanos del peligro que suponen los accidentes y de por qué hay que tratar de evitarlos.**

**P**rudencia, el equilibrista, expuso su idea: "Si colocáramos a las personas muertas una a continuación de otra, ocuparíamos más de 9 kilómetros de longitud, suponiendo que midieran 1,70 como media". Mariana, el dueño de la tienda de comestibles, lo calculó en forma de cola: "Si pasaríamos en fila a todas las víctimas de los accidentes de 1996, uno detrás de otro, esto se prolongaría a lo largo de 51 kilómetros y pico... Y si todos ellos compraran en mi tienda...". Julián, el encargado de las pompas fúnebras, que proponía un spot en el que se viera un pueblo completamente desierto, sin una sola persona, pero con sus tiosos de jerámos, sus perros

andando por las calles, los coches aparcados, los gallos cantando, pero con un raro silencio de personas y una voz de ultratumba que, en off, leyera: "Los accidentes de tráfico de 1996 arruinan la población de Santo Domingo de la Calzada. Conduzca con cuidado". El pinto rechazó la idea por macabra, pero Julián protestó "enemiga que soy contra mi propio negocio...".



El premio del jurado se lo llevó Luisito, que era un potentio de memoria y un

dier en geografía, y que calculó que ese número de personas sería como meter en un hospital, a la vez, a toda la población de León capital. Sin embargo, los miembros de la oposición y todos los que participaron en el concurso dijeron que el premio se lo habían dado por ser sobrino de un primo-hermano del cañado del hermano del cañado del alcalde, y que el premio estaba politizado. ♦

## ACTIVIDADES PARA EL ALUMNADO

### Actividad 2. La seguridad vial no es accidental

Lee el artículo y contesta a las siguientes preguntas:

¿Cuales son las principales causas de accidentes de tráfico?

.....  
.....  
.....

¿Qué causas serían imputables a malos hábitos de las personas usuarias de la vía?

.....  
.....  
.....

Bajo tu punto de vista, ¿qué medidas pueden ser útiles para erradicar esos malos hábitos?

.....  
.....  
.....

¿Por qué crees tú que la accidentalidad de tráfico es un problema de “salud pública”?

.....  
.....  
.....

- VELOCIDAD**

  - Reducir la velocidad un 1% disminuye un 2-3% la probabilidad de lesión y del 4 al 6% los accidentes mortales.
  - Usar limitadores en vehículos ligeros evitaría de 50 a 200 víctimas/año en la UE (entre 7 y 26 en España).
  - Aplicar sistemas de adaptación inteligente de velocidad reduce entre el 20 y 39% los accidentes con víctimas.
- TRAMOS DE CONCENTRACIÓN**

  - Una gestión correcta de los Tramos de Concentración de Accidentes reduciría entre 2.000 y 4.000 víctimas/año en UE (280/560 en España) y ahorraría de 50.000 a 200.000 €/víctima mortal.
- ALCOHOL**

  - Si, mediante campañas de concienciación o controles más exhaustivos, se desestimara la conducción bajo los efectos del alcohol se evitarían 1.000 víctimas/año en UE (140 en España).
  - El 30,7% de los conductores muertos en España en accidente de tráfico había ingerido alcohol.
- DISEÑO DE LOS VEHÍCULOS**

  - Diseños menos agresivos de los vehículos evitarían de 650 a 2.200 víctimas/año en UE (de 91 a 308 en España).
  - Ahorran de 40.000 a 3 millones € por víctima mortal.
- SEGURO**

  - Su uso reduce un 30% el número de muertos (400 motoristas se salvarían cada año en España), entre un 20 y 45% el riesgo de heridas en la cabeza y evita lesiones cerebrales en el 65% de los accidentes.
  - Rebaja a la mitad el riesgo de ingresar en una Unidad de Cuidados Intensivos y el tiempo de hospitalización.
- ESP**

  - Incorporarlo a todos los vehículos reduciría un 50% el número de accidentes graves.

## El problema de los accidentes de tráfico

	En el mundo (1)	En la Unión Europea (2)
<b>Muertes</b>	1,25 millones	28.000
<b>Heridos</b>	18,13 millones	1,2 millones
<b>Coste</b>	107.400 millones \$	146.200 millones €
	1,25%	1,1%

1) UNICEF, 2002. 2) EUROSTAT, 2002. Fuente: Dirección General de Tráfico y DGT.

## Principales causas

- **CONDICIÓN DE LA CARRETERA Y LOS EFECTOS DEL ALCOHOL**
- **EXCESO DE VELOCIDAD**
- **LOS INCUMPLIMIENTOS DE LOS CONDUCTORES DE CAMIONES Y DEL ENTORNO DE LAS CALZADAS**
- **INCUMPLIMIENTOS EN EL USO DE LOS VEHÍCULOS**
- **APLICACIÓN INCORRECTA EN LAS NORMAS DE SEGURIDAD**



## salud VIAL

Cada año, en el mundo mueren millón y medio de personas en accidentes de tráfico. La Organización Mundial de la Salud quiere que estos se reconozcan como un problema de salud y que, como tal, se puedan erradicar. Por ello le dedica un día mundial bajo el lema "la Seguridad Vial no es accidental".

## LA SEGURIDAD VIAL NO ES ACCIDENTAL

Juan Carlos GONZÁLEZ LUGO, <sup>MD</sup>  
Elena VALDES RODRIGUEZ, <sup>MD</sup>  
F. J. ALVAREZ GONZÁLEZ,  
<sup>MD</sup> Universidad de Valencia

**C**omo sin duda todos nuestros lectores conocen, 2004 está dedicado a la prevención de los accidentes de tráfico y al desarrollo de la seguridad vial como una actividad de salud pública. Para ello, se ha elegido el eslogan "La Seguridad Vial no es accidental". Aunque la Organización Mundial de la Salud (OMS) ya publicó en 1974 una resolu-

ción relativa a la prevención de los accidentes de tráfico, en la primera vez que dedica el día a este tema que posiblemente, no sólo a los que llamamos "tráfico", sino a todos nuestros lectores y a toda la población española en particular. Datos sobre la trascendencia de los accidentes de circulación ya se dan en este número y se vienen exponiendo durante el año. Seguramente muchos españoles conocen estas estadísticas cifras: dos millo y medio de personas fallecen cada año en el mundo como consecuencia de accidentes de circulación. En lo que tardamos en escribir esta sola vez, cuatro personas en todo el mundo resultan heri-

**En España (2)**

6.501

18.900 a 24.000

21.000 a 23.400 millones

El 100% compensa. Para saber precios de indemnización de accidentes de tráfico, llama al 112 o visita [www.aseguradora.es](http://www.aseguradora.es)

**Día Mundial de la Salud**

**PRUEBAS DE CHOQUE**

- Mejorar los vehículos de acuerdo a los resultados de las pruebas de choque evitaría 2.000 víctimas al año en UE.
- Ahorraría de 2.000 a 4.000 € por víctima mortal.

**En España, durante el siglo XX, murieron 250.000 personas y resultaron heridas cerca de 15 millones.**

**El martes 1 de julio de 2003 fue el último día sin accidentes mortales en España. El anterior fue el 14 de noviembre de 1995, también martes.**

**Durante el siglo XX, en el mundo murieron en accidente de tráfico 35 millones de personas y 1.500 millones resultaron heridas. Sólo los peatones muertos equivaldrían a la desaparición de dos veces la ciudad de Madrid.**

**SISTEMAS DE VIGILANCIA**

Aplicar diferentes sistemas inteligentes a los automóviles evitaría:

- Anticolisión: 45% de víctimas mortales.
- Monitorización estado del vehículo y del conductor: entre el 4 y 20% de accidentes.
- Vigilancia automática: 17% de accidentes con víctimas.

**LUZES ENCENDIDAS DE DÍA**

- Llevar encendidas las luces durante el día evitaría de 900 a 2.000 víctimas/año en UE (126/280 en España).

**VENTANILLAS DE VIDA MÁS SEGURAS**

- Se evitarían entre 1.000 y 2.000 víctimas/año (140 a 280 en España).

**VENTANILLAS DE VIDRIO LAMINADO**

- Dos terceros partes de los pasajeros que son 'eyectados' de un coche por accidente sale por las ventanillas laterales y un tercio de ellos muere.
- Usar vidrios laminados en todas las ventanillas evitaría sólo en EE.UU. de 500 a 1.250 víctimas/año.

**SISTEMAS DE RETENCIÓN**

- Generalizar el uso del cinturón evitaría 8.000 víctimas/año en UE (1.120 en España), y reduciría un 45% la mortalidad en caso de accidente.
- Ahorraría 50.000 €/víctima mortal.

(Fuente: Organización Mundial de la Salud/OMS, Libro Blanco del Transporte de la Comisión Europea, Asociación Alemana de Médicos (AMA), Proyecto conjunto del IEN Consejo de la Prevención, Rotación Internacional/RIE, RACE, Fundación RACE y Agencia Norteamericana de Seguridad en el Tráfico/NHTSA).

das de gravedad en accidente. En los varones de 15 a 44 años, las lesiones por accidente de tráfico constituyen la segunda causa de muerte en todo el mundo. En general, los accidentes pasan al más discapacitante, o la tercera en 2020, tras la enfermedad isquémica coronaria y la depresión.

Sin embargo, la OMS no trata sólo de que se conozca el problema, sino, sobre todo, de enviar el mensaje de que las consecuencias de los accidentes se pueden prevenir y de que la seguridad vial es consecuencia de los esfuerzos de diferentes sectores de la sociedad. Aquí que se lucha por erradicar y reducir las consecuencias de enfermedades –virus, la poliomielitis, malaria, tuberculosis,

VII/SIDA) – es preciso entender que la enfermedad que conllevan los accidentes –las lesiones– es evitable. Para alcanzar este fin, la OMS cree necesario desarrollar una estrategia de prevención que tenga en cuenta ciertas consideraciones. Algunas de ellas son:

- La responsabilidad de los accidentes no es exclusivamente del usuario de la vía. El conductor o el peatón, pese a las campañas de educación, la normativa existente o la vigilancia policial, cometerá errores y tomará riesgos que le llevarán a sufrir accidentes. Por ello, la OMS señala que el vehículo y la vía deben ser diseñados pensando en las limitaciones del comportamiento humano. Es preciso detectar las formas del riesgo de accidentes –mejor aún, de lesión– y

actuar en consecuencia. Los responsables del entorno también son responsables de los accidentes.

- Reducir el número de fallecidos y discapacitados por accidente también pasa por el desarrollo de sistemas asistenciales eficaces para el herido politraumatizado. La integración de sistemas de emergencia y la implantación de unidades hospitalarias especializadas en el trauma son imprescindibles para reducir el impacto de los accidentes de tráfico.

Aceptar que se trata de un problema de salud pública es fundamental al hacer una aproximación preventiva eficaz. A juicio de la OMS, la opción de la salud pública es imprescindible para:

- Aportar información de las conse-



causas de los accidentes, mejorando las fuentes de datos sumarias e incorporando información procedente de otros frentes, como los periódicos.

3. **Contribuyendo y evaluando las medidas preventivas** puestas en marcha.

4. **Asegurando el seguimiento y rehabilitación adecuados de los víctimas de los accidentes.**

5. **Promoviendo una participación multisectorial en la prevención de los accidentes y las lesiones.**

6. **Es fundamental un importante apoyo político, que permita implantar las medidas preventivas allí donde son precisas, sean o no fáciles de aceptar por todos.**

7. **Es necesaria la estrecha colaboración de las autoridades responsables de la seguridad vial con todos los demás grupos**

sociales implicados. Fabricantes de automóviles, aseguradoras, asociaciones de víctimas, consumidores, representantes de trabajadores y un largo etcétera deben hacer esfuerzos y participar activamente en las medidas preventivas de sensibilización y en su monitorización.

Afortunadamente, el pasado febrero, los ministros del Interior y de Sanidad y Consumo firmaron un Acuerdo de Colaboración para la prevención y el control de los accidentes de tráfico y de las lesiones que originan. Este acuerdo, preliminar y piloto de carácter estivo, dice claramente que la OMS dedica a los accidentes, no es un convenio vacío de contenido, sino que cubre el reconocimiento de los accidentes como problema de salud. A partir de ahora tendremos la posibilidad de actuar por el ter-

reno ya tratado para otras prioridades sanitarias y, a lo mucho trabajado en materia de accidentes en España hasta hoy, podemos añadir la experiencia de la prevención de problemas que afectan a la salud de todos.

Nuestro propósito es, desde este inicio de "Tráfico", estimular a nuestros lectores a unirse a un ejército de brazos cruzados ante los accidentes, a impulsar la participación activa de todos frente a este problema; a trabajar codo con codo con los responsables de la seguridad vial y a implicarse en un ámbito más cercano, en la familia, en el trabajo. Porque una sociedad sin heridos ni fallecidos por accidentes no sólo es más saludable y desarrollada, sino también más justa y más libre. Y esta sociedad, ya nos la anuncia la OMS, es posible. ●

## CAPÍTULO 2. Los accidentes de tráfico como problema de salud pública. Magnitud de los accidentes de tráfico

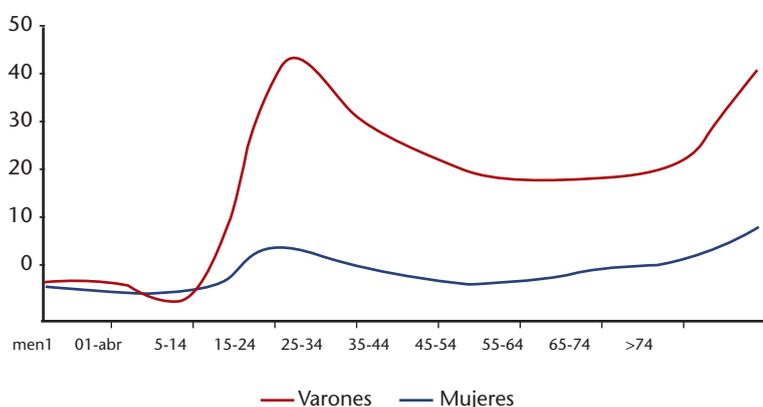
### Información para el profesorado

**Los accidentes de tráfico son un problema de salud pública de primer orden y sin embargo existe escasa conciencia social del problema:**

Como ya se ha señalado en la introducción, los accidentes de tráfico representan un problema de Salud Pública de primer orden a nivel mundial. En España constituyen la quinta causa de muerte.

En los datos que se presentan a continuación, referidos a la siniestralidad en España durante el año 1995, los accidentes de tráfico supusieron la primera causa de muerte en varones de 15-29 años.

Tasas de mortalidad por accidente de tráfico por cien mil habitantes distribuidas por edad



Fuente: WHO Statistics, 1999.

Los accidentes de tráfico se cobran en un año en España entre 5000 y 6000 vidas. Más de 120.000 precisan asistencia hospitalaria por esta causa. Más de la mitad de las lesiones cráneo-encefálicas severas y el 60% de las lesiones medulares traumáticas son consecuencia de un accidente de circulación (tetraplejias, paraplejias...). Sin embargo, una gran parte de las consecuencias de los accidentes de tráfico pasan desapercibidas, ya que las personas heridas de menor gravedad, por diferentes motivos, no se contabilizan (no acuden a hospitales, no se declaran...). Sus lesiones, sus secuelas, la repercusión de éstas, tanto a nivel individual como social, no son conocidas.

Estas cifras son asumidas por la población como algo inevitable, consecuencia del progreso, consecuencia del azar. En cualquier caso son cifras que no provocan alarma en la población frente a otras que tienen mucho impacto en la opinión pública. Por ejemplo puede recordarse el incremento de los casos de meningitis C que se produjo en España en el año 1997 con respecto a años previos y que desencadenó una gran alarma social, ampliamente reflejada en la prensa escrita, la radio y la televisión. En todos los medios de comunicación se pedía la opinión de personal experto sobre la forma de prevenir la infección, medidas para evitar el contagio de la enfermedad, la conveniencia o no de la vacunación masiva de la población infantil, etc.

En 1997 se declararon 2.133 casos de enfermedad meningocócica y 95 defunciones por esta causa. Hay que tener en cuenta que estas cifras engloban diferentes tipos de meningococo que pueden dar lugar a la enfermedad, de tal manera que si se seleccionaran los casos correspondientes al meningococo C, que fue el responsable del aumento tan notable de casos, se hablaría de cifras menores. Ese mismo año murieron por accidente de vehículos a motor 5.428 personas.

La página web del Instituto Nacional de Estadística, <http://www.ine.es>, y en INE base, en el apartado sociedad, y dentro de éste en salud, permite obtener datos generales de las enfermedades de declaración obligatoria y de las estadísticas de mortalidad, por autonomía, por edad y por sexo.

Otro problema de salud pública que produjo gran alarma social durante el año 2000 en España fue la enfermedad de Creutzfeldt-Jakob (nueva variante) en relación con la encefalopatía espongiforme bovina o "enfermedad de las vacas locas". En la prensa quedó reflejada la repercusión en la economía, las medidas legislativas de urgencia, la realización de suplementos especiales en periódicos y revistas, etc.; y el alumnado puede recordar como influyó en su casa o en los comedores escolares.

## **Ideas o mensajes a transmitir al alumnado:**

- El accidente de tráfico también es un problema de salud.
- Los accidentes se pueden evitar adoptando medidas de prevención.

## ACTIVIDADES PARA EL ALUMNADO

### Actividad. Los accidentes de tráfico: problema de salud pública de primer orden, escasa conciencia social

Consulta la tabla que aparece a continuación, elaborada a partir de los datos de la web del Instituto Nacional de Estadística referentes a defunciones, según causa de muerte por enfermedad meningocócica y por accidente de tráfico en el año 1997, en el que se produjo un aumento de casos de meningitis C que, como recordarás, tuvo un importante eco social. Compara los fallecimientos que se produjeron por ambas causas en España, y en tu Comunidad Autónoma y reflexiona sobre las siguientes cuestiones:

Los accidentes de tráfico, ¿crees que provocan tanta alarma social como las otras enfermedades y en particular, como la enfermedad meningocócica?

.....  
 .....  
 .....

Quando en los medios de comunicación aparecen las cifras de accidentes: ¿Son objeto de comentario en casa? ¿Te aconsejan ponerte el cinturón o el casco? ¿Te recuerdan normas de seguridad vial? ¿Observas intranquilidad en el ambiente?

.....  
 .....  
 .....

¿Por qué crees que se tratan estos dos problemas de salud pública de forma tan diferente?

.....  
 .....  
 .....

Para evitar las enfermedades infecciosas se toman medidas como el aislamiento de las personas enfermas, la vacunación, la utilización de material de un solo uso para poner inyecciones o realizar analíticas. ¿Qué medidas se toman para evitar los accidentes de tráfico?

.....  
.....  
.....

¿Qué medidas propondrías tú para reducir los accidentes de tráfico?

.....  
.....  
.....

## Defunciones en 1997 por accidentes de tráfico o infecciones meningocócicas

	Todas las edades	De 0 a 14 años	De 5 a 34 años	De 35 a 54 años	De 55 a 74 años	De 75 en adelante
--	------------------	----------------	----------------	-----------------	-----------------	-------------------

### Andalucía

Accidentes de tráfico de vehículos de motor	887	34	367	236	177	73
Infecciones meningocócicas	16	11	3	0	0	2

### Aragón

Accidentes de tráfico de vehículos de motor	207	7	77	46	48	29
Infecciones meningocócicas	3	2	0	0	0	1

### Asturias

Accidentes de tráfico de vehículos de motor	166	6	54	50	35	21
Infecciones meningocócicas	5	0	2	2	1	0

### Balears (illes)

Accidentes de tráfico de vehículos de motor	126	4	61	29	16	16
Infecciones meningocócicas	2	0	1	0	1	0

### Canarias

Accidentes de tráfico de vehículos de motor	193	8	102	38	27	18
Infecciones meningocócicas	0	0	0	0	0	0

### Cantabria

Accidentes de tráfico de vehículos de motor	64	2	25	10	12	6
Infecciones meningocócicas	6	5	1	0	0	0

	Todas las edades	De 0 a 14 años	De 5 a 34 años	De 35 a 54 años	De 55 a 74 años	De 75 en adelante
--	------------------	----------------	----------------	-----------------	-----------------	-------------------

### Castilla y León

Accidentes de tráfico de vehículos de motor	459	21	186	109	90	53
Infecciones meningocócicas	2	1	1	0	0	0

### Cataluña

Accidentes de tráfico de vehículos de motor	819	11	356	172	175	105
Infecciones meningocócicas	13	4	1	1	1	6

### C. Valenciana

Accidentes de tráfico de vehículos de motor	578	20	229	126	146	57
Infecciones meningocócicas	8	4	2	1	1	0

### Extremadura

Accidentes de tráfico de vehículos de motor	144	4	57	41	27	15
Infecciones meningocócicas	3	2	0	0	1	0

### Galicia

Accidentes de tráfico de vehículos de motor	613	14	256	139	144	60
Infecciones meningocócicas	6	2	2	0	0	2

### Madrid

Accidentes de tráfico de vehículos de motor	437	20	180	120	87	30
Infecciones meningocócicas	15	9	3	0	1	2

### Murcia

Accidentes de tráfico de vehículos de motor	175	6	72	37	40	20
Infecciones meningocócicas	2	1	1	0	0	0

	Todas las edades	De 0 a 14 años	De 5 a 34 años	De 35 a 54 años	De 55 a 74 años	De 75 en adelante
--	------------------	----------------	----------------	-----------------	-----------------	-------------------

### Navarra

Accidentes de tráfico de vehículos de motor	93	3	38	17	29	6
Infecciones meningocócicas	2	1	0	0	1	0

### País Vasco

Accidentes de tráfico de vehículos de motor	316	15	116	78	72	35
Infecciones meningocócicas	5	2	2	0	1	0

### La Rioja

Accidentes de tráfico de vehículos de motor	46	0	19	9	11	7
Infecciones meningocócicas	3	2	0	0	1	0

### Ceuta y Melilla

Accidentes de tráfico de vehículos de motor	12	1	5	3	2	1
Infecciones meningocócicas	0	0	0	0	0	0

## **CAPÍTULO 3. Accidentes de tráfico: el día después**

### **Información para el profesorado**

Los accidentes de tráfico no sólo provocan u ocasionan consecuencias directas relacionadas con los mismos: consecuencias médicas, económicas, legales, etc. sino que una vez que ha pasado la fase “aguda”, es decir, una vez que la situación crítica (fallecimiento de la persona, ¿va a vivir o no?, ¿quedará con secuelas?, etc.) se ha superado, viene lo que se ha denominado el día después, es decir, las consecuencias a largo plazo de los accidentes de tráfico.

Las consecuencias de los accidentes de tráfico no sólo las sufren las personas implicadas en los mismos (por ejemplo, distintos tipos de secuelas, etc), sino que además las sufren las personas próximas a ellas (familiares, amistades, etc). Los problemas psicológicos e incluso mentales a los que deben enfrentarse unas y otras pueden llegar a ser muy grandes.

### **Ideas o mensajes a transmitir al alumnado:**

- Las consecuencias del accidente de tráfico comienzan después del accidente.
- No sólo la víctima sufre las consecuencias, sino toda su familia y seres queridos.
- La mayoría de los accidentes de tráfico podrían evitarse, o cuando menos, reducir la gravedad de las lesiones derivadas de los mismos.

## ACTIVIDADES PARA EL ALUMNADO

### Actividad. El día después del accidente

En relación con los problemas y secuelas derivados en los accidentes de tráfico, realiza alguna entrevista a víctimas de accidentes de tráfico o familiares; y/o lee algún artículo sobre las consecuencias de dichos accidentes. Posteriormente, en grupos, contestad a las siguientes preguntas:

¿Cuáles son las principales causas de los accidentes de tráfico que refieren las víctimas o sus familiares?

.....  
.....

¿Con qué problemas o secuelas físicas y psicológicas se enfrentan las víctimas y sus familiares en los días posteriores al accidente?

.....  
.....

¿Qué accidentes de los que habéis analizado, creéis que podrían haber sido evitados y cómo?

.....  
.....

¿Se podrían haber reducido las lesiones o la gravedad del accidente en alguno de estos casos, con el uso del cinturón de seguridad? Explícadlo.

.....  
.....

Cuando subís a un vehículo, ¿creéis que adoptáis las medidas necesarias para que esto no os ocurra? ¿qué precauciones tomáis?

.....  
.....

## **CAPÍTULO 4. Accidentes de tráfico y peatones**

### **Información para el profesorado**

Aunque en la mayor parte de los accidentes de tráfico en España están implicados los ocupantes de turismos, es preciso señalar que también se encuentran frecuentemente implicados los ocupantes de motocicletas y ciclomotores, así como los peatones.

Datos referidos a 1998 indican que de todas las defunciones, el 62% corresponden a personas que se desplazan en turismos, el 18% en motocicletas y ciclomotores, y el 17% a peatones.

Este capítulo se centrará en la accidentalidad del tráfico en estos últimos años. No hay que olvidar que todas las personas, sean conductoras o no, utilizan la vía pública, y tarde o temprano son peatones.

Seguidamente se presentan los derechos y compromisos que les incumben como tales. Su observancia es clave para reducir los accidentes de tráfico en los que puedan estar implicados. El texto está basado en la declaración de derechos del peatón, aprobada por el Parlamento Europeo en 1988.

Por último, se proponen dos actividades sobre peatones, basándose la primera de ellas en la lectura, análisis y discusión del artículo aparecido en el nº 148 de la Revista Tráfico, páginas 13-21, de mayo-junio 2001 "Peatones imprudentes...y atemorizados".

<http://www.dgt.es/revista/archivo/pdf/num148-2001Enportada.pdf>

### **Los peatones tenemos derecho...**

... a una convivencia entre conductores y peatones fundamentada en el respeto.

... a que nos eduquen e informen sobre los conocimientos necesarios para circular como peatones de forma segura.

... a disfrutar del espacio público en condiciones de seguridad adecuadas a la salud física y psicológica.

... a una señalización eficaz, clara y legible diseñada teniendo en cuenta también al peatón, y no sólo al vehículo.

... a que los conductores respeten siempre nuestra prioridad en los pasos de peatones.

... a que la ciudad constituya un lugar que favorezca el desarrollo personal y la plena integración de niños, mayores y minusválidos.

... a diseños y sistemas de señalización concebidos también para quienes sufran cualquier tipo de minusvalía.

... a disfrutar de zonas peatonales que se ubiquen coherentemente en la organización general de la ciudad.

... a que se habiliten alternativas de paso seguras y debidamente señalizadas para el caso de que obras u otras acciones imposibiliten el paso por la carretera.

... a disfrutar de una buena red de servicios de transporte público.

### **Por nuestra parte, los peatones nos comprometemos...**

... a promover y practicar una convivencia basada en el respeto hacia los demás.

... a fomentar, sobre todo entre los más pequeños, comportamientos y actitudes responsables en relación con el tráfico.

... a cumplir correctamente como peatones las normas de circulación.

... a respetar y cuidar los sitios públicos.

... a circular por las aceras.

... a cruzar siempre por los pasos de peatones o, en su defecto por los lugares más seguros para ellos.

... a cruzar correctamente, mirando antes y esperando a que se detengan totalmente los vehículos.

... a realizar un uso correcto de la señalización y a disponer con cautela de la preferencia.

... a ayudar a los niños, ancianos y minusválidos tratando de compensar su situación de vulnerabilidad y facilitar su integración.

... a utilizar el transporte público.

Fuente: Resolución del Parlamento Europeo de octubre de 1988.

## **Ideas o mensajes a transmitir al alumnado:**

- Todas las personas somos peatones en algún momento.
- Hay que hacerse ver utilizando ropa adecuada cuando se camina por la carretera.
- Como peatones tenemos unos derechos, pero también tenemos unos deberes que cumplir.

## ACTIVIDADES PARA EL ALUMNADO

### Actividad 1. Los accidentes de peatones

Lee el artículo y contesta a las siguientes preguntas:

¿Cuáles son las causas más frecuentes de atropello de peatones?

- .
- .
- .

¿Qué precauciones debes tomar cuando andas por una carretera?

- .
- .
- .

¿Y cuando caminas por la ciudad?

- .
- .
- .

¿Crees que cumples con tus deberes como peatón? Haz un breve comentario.

- .
- .
- .

¿Crees que los mensajes publicitarios son efectivos a la hora de evitar o reducir este tipo de accidentes? Razona tu respuesta.

- .
- .
- .

## **Actividad 2. Ser peatón en la vía pública**

¿Qué mejoras propondrías en tu pueblo o ciudad para favorecer el tránsito de los peatones?

- .
- .
- .

¿Crees que cumples con tus deberes como peatón? Haz un breve comentario.

- .
- .
- .

## EL 66 POR 100 DE LOS ATROPELLADOS COMETÍA UNA INFRACCIÓN EN EL MOMENTO DEL ACCIDENTE

JULIANA BANCHEZ,  
ENTREVISTA: MARCOS GONZALEZ  
COORDINADOR: CYRILUPO

Un millar de peatones fallece cada año en España, casi a partes iguales entre ciudad y carretera. Una cifra importante, sobre todo porque las imprudencias de los propios peatones son la causa principal de sus accidentes: dos tercios de quienes han sufrido un atropello cometían alguna infracción cuando se produjo el siniestro. Sin embargo, según un estudio del Instituto Mapfre de Seguridad Vial, el peatón se siente atemorizado ante el tráfico.

peatones

imprudentes...  
y atemorizados



IMPUDENTES. Las imprudencias de los peatones son la primera causa de sus accidentes. Y al ser ellos, por...

**Q**uince de cada cien muertos al año en accidentes de tráfico en España son peatones. Según datos provisionales de la Dirección General de Tráfico (DGT), en 2000 un millar de personas falleció cuando caminaba o cruzaba calles y carreteras. Un número que, en nuestro país, apenas sufre ligeras variaciones cada año y que, en términos absolutos, se divide casi por igual entre zona urbana e interurbana.



OJO AL CRUCE. Infruir e cruzar inoportunamente es uno de los "pecados" más habituales y peligrosos.

En 2000, sin datos definitivos de algunas provincias, se contabilizaron 480 peatones muertos en accidentes en ciudad frente a 520 en carretera. Además, casi 13.000 sufrieron lesiones de distinta consideración.

En Europa, según datos de 1997 de Eurostat —la oficina de estadística de la Unión Europea—, el 14,5 por 100

**E**l peatón se siente amedrentado en la ciudad, según un estudio de Mapfre. El 30 por 100 cree que es más fácil sufrir un atropello que ser atracado.

de los muertos en siniestros de tráfico correspondió a accidentes de peatones, porcentaje que se eleva al 31 por 100 si se restringe sólo a la ciudad. El Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS) ha calculado que, en el siglo que acaba de terminar, ocho millones de personas sufrirían atropellos por un automóvil en todo el mundo; en España, en ese período, habrían fallecido 80.000 peatones y 3,5 millones habrían resultado heridos.

**¿Qué nos atropellan?**

A las cifras hay que añadirles un dato fundamental, repetido en escenarios urbanos e interurbanos: las infracciones del peatón —presientes en casi dos de cada tres accidentes que sufren— son la causa más importante de estos siniestros. Más de la mitad de estos "pecados" del peatón —54,2 por 100— se registra por irrumpir en la calzada o cruzar de forma indebida: "estar o circular sinreglamentadamente por la calzada o el arcén" supone el 13 por 100 de las infracciones cometidas.

Según el "Estudio sobre Atropello de Peatones en Carreteras", realizado por la Dirección de Programas de Investigación de Accidentes de la DGT, que analizó con detalle casi 300 atropellos, el peatón contribuyó a que se produjera el accidente en siete de cada diez casos.



Fuente: DGT. Datos provisionales de 2000, a falta de contar algunas provincias.

Mapfre | Septiembre 2001

## Los 'pecados' del peatón



© Corbis, L. O'Grady / F. Serrano

Figuras: DGT. Datos en % de los últimos 2 años



**FALTA DE RESPETO.** Conductores y peatones invaden a menudo el territorio contrario. Los unos no respetan los pasos de peatones; los otros, esperan su turno en la calzada.



TAFICO. Mayo-junio, 2001

frente al papel del conductor, que contribuyó en cinco de cada diez.

Curiosamente, los peatones reconocen sin muchos problemas que se arriesgan y cometen imprudencias, según un informe dirigido por el sociólogo Aníbal de Miguel para el Instituto Mapfre de Seguridad Vial. Sobre 1.000 entrevistas a otros tantos peatones —con permiso de conducir y sin él—, el 47 por 100 de los encuestados confiesa que, antes de dar un rodeo, "se atreve a sorprender los coches parados o a poca velocidad cuando van a pasar la calle y no hay paso de peatones", aunque hay que interpretar, según el autor del estudio, que en la práctica será un porcentaje bastante mayor en función de la pena o el nivel de riesgo que perciba el viandante. Además, se trata de una conducta considerada bastante natural entre los peatones de menos edad, aunque disminuye con los años: el 60 por 100 de los jóvenes reconoce hacerlo frente a sólo el 30

por 100 de los mayores. En todo caso, De Miguel asegura que "esta actitud en cerca de la mitad de la población es suficientemente arriesgada. Es una manifestación del conflicto de tráfico que enfrenta permanentemente a conductores y peatones".

Sin embargo, el peatón se siente



**E**n el siglo XX, ocho millones de personas murieron atropelladas en todo el mundo, según cálculos del INTRAS. Setenta mil de ellas, en España

atemorizado ante el tráfico. Dos de cada diez encuestados en el estudio de Mapfre opinan que hay muchos lugares en la ciudad especialmente peligrosos y más de un tercio considera que existe un alto riesgo de ser atropellado por un vehículo, frente al 25 por 100 que piensa que puede ser atacado, caerse o resbalarse. Entre los peatones "puros" —no tienen permiso de conducir— el porcentaje es aún más elevado: cerca de la mitad considera muy probable poder ser atropellado alguna vez por un vehículo, algo que temen especialmente

quienes son cumplidores de las normas o se mueven en entornos donde se cumplen. El grupo de población que se siente más vulnerable son las mujeres de más edad y menos estudios: más del 50 por 100 manifiesta temor ante los automóviles.

En este sentido, es significativa la percepción que los viandantes tienen de las acciones de los conductores: casi tres de cada cuatro —72 por 100— sostiene que es "muy corriente" que haya coches aparcados en doble o triple fila. Ocho de cada diez opina que habría que prohibir que autos y motos apurquen en las aceras.

Pero lo que quizás es más representativo es que más de la mitad de los encuestados —58 por 100— asegura que los vehículos se paran "pocas veces" ante los pasos para peatones lo que, según Amando de Miguel, "es un dato francamente preocupante. Estamos ante el aspecto más conflictivo desde el punto de vista de la



ENTRE COCHES: Antes que alancarse al paso para peatones, algunos conductores prefieren rozar suavemente los coches que circular a poca velocidad.



Fuente: OCDE, Datos de 1998

### Qué piensan de...

- CONDUCTORES DE AUTOBUS:** Los peatones que caminan a mercado, viven en ciudades pequeñas y son pasajeros frecuentes de este transporte -sobre todo, personas mayores- les valoran muy positivamente.
- TAXISTAS:** Para los peatones mayores, su imagen es moderadamente positiva, aunque su valoración baja con la edad del peatón.
- CONDUCTORES PARTICULARES:** La opinión sobre ellos es ligeramente negativa, porque incumpelen las normas y son un peligro de atropello.
- MOTORISTAS:** Los peatones les califican muy negativamente por sus actitudes de riesgo: velocidad excesiva, adelantamientos por el arrión o saltada contraria e ir sin casco.

Fuente: Instituto Mapta de Seguridad Vial

*seguridad del peatón". De hecho, es frecuente ver a peatones que no se atreven a cruzar el paso aún cuando el primer vehículo se detenga, por temor a que otros que vienen detrás no lo hagan. En opinión de este sociólogo, es sorprendente que los conductores cedan el paso en las rotondas pero no en los pasos de peatones, y concluye que si se cumplen las normas "es por temor al posible daño que uno puede recibir".*

**Los más peligrosos:**

Trampear o cruzar la vía incorrectamente, en carretera, y no utilizar el paso de peatones, en ciudad, son las infracciones más frecuentes del peatón y las situaciones que más atropellos provoca, aun cuando no siempre sea el viandante el único responsable. Otra de sus imprudencias más habituales es no utilizar los pasos elevados o subterráneos, allí donde existen, cruzando la vía por tramos muy peligrosos. También es frecuente cruzar con el semáforo en rojo -cuando tienes prioridad de paso los vehículos- o esperar en la ciudad el cambio de ese semáforo.

En cuanto a la edad de las víctimas de los atropellos, las personas mayores son, con diferencia, el colectivo de más riesgo y de más graves consecuencias: en 2000, los mayores de 65 años alcanzaron el 28 por 100 de los peatones muertos en carretera y el 45 por 100 de los falle-



EN CARRETERA. Según un estudio de Mapta, el 30 por 100 de los peatones, aun no sabe que, en carretera, debe circular por su izquierda.

**Coches menos agresivos:**

Los conductores de coches pequeños que giran también en las rotondas, los coches más pequeños que circulan por las carreteras, son más agresivos en la circulación. Los vehículos más pequeños son los que más accidentes provocan. Los coches pequeños son los que más accidentes provocan. Los coches pequeños son los que más accidentes provocan.

**COMPORTAMIENTO**

**Para caminar por la ciudad...**

-  Si existen zonas peatonales, camine siempre por ellas, sin invadir la calzada.
-  Si no existen, vaya lo más cerca posible de los edificios. Mejor por la izquierda para ver venir de frente a los vehículos.
-  Preste especial atención a las entradas y salidas de automóviles por las aceras, por la existencia de garajes o talleres.
-  No camine por el bordillo ni muy cerca de él.
-  Cruce por los pasos para peatones, sin correr pero sin detenerse en la calzada. Si no hay, cruce por las esquinas, es más seguro.
-  Mire siempre antes de cruzar y hágalo en líneas rectas, que es el camino más corto, por el lado más alejado a donde se detienen los coches.

**... y andar por carretera**

-  Camine por el arcén izquierdo. Si no hay, vaya lo más separado que pueda del borde de la calzada.
-  Cruce por sitios donde no haya curvas u otros obstáculos que no le dejen ver los vehículos o donde su acción pueda sorprender a los conductores.
-  Los días de lluvia son especialmente peligrosos: los paraguas restan visibilidad a los viandantes y es frecuente el empañamiento de los cristales de los coches.
-  Tanto en carretera como en ciudad, la ropa oscura (frecuente en las prendas de abrigo) hace que el peatón sea menos visible, especialmente en condiciones de poca luminosidad.
-  De noche, hágase ver. Lleve un elemento reflectante (brasaleta, cinturón, chaleco...) o luminoso, como una linterna.
-  No atravesarse un peso a nivel cuando duela el tren, aunque sea a lo lejos, o cuando ya estén bajando las barreras.

**Las lesiones más graves**



En los niños:  
**A** La cabeza y el tronco golpean con el coche y la parte anterior del capo del coche.  
**B** Las piernas y el torso impactan contra el parabrisas.

En los adultos:  
**A** La cabeza golpea contra la parte superior del capo, impartiéndose y al mismo del parabrisas.  
**B** La pelvis y el abdomen impactan en la parte más alta del capo o las ruedas.  
**C** Las piernas chocan contra el parabrisas.

cidos en ciudad. Una cifra preocupante que se repite fuera de nuestras fronteras. Según datos de Eurostat, en el conjunto de países europeos, los peatones de más de 65 años forman el grupo más expuesto a los accidentes mortales, ya que el 44 por 100 de los muertos tienen esa edad. En este punto, cabe preguntarse si son suficientes los conocimientos que los peatones tienen de las normas de tráfico que les afectan. Según el estudio de Mapfre, uno de cada tres entrevistados no sabe que los peatones deben circular por la izquierda en carretera. Curiosamente, son los peatones "puros" —los que no tienen permiso de conducir— quienes menos —sólo la mitad— conocen esta norma, frente a los "conductores que caminan poco por la ciudad", que la conocen en un 87 por 100 de los casos. Además, los que menos conocen esta norma son también quienes se sienten más inseguros. Por su parte, en el "Estudio sobre Atropello de Peditones en Carretera" de la DGT mencionado anteriormente se destaca que, en una cuarta parte

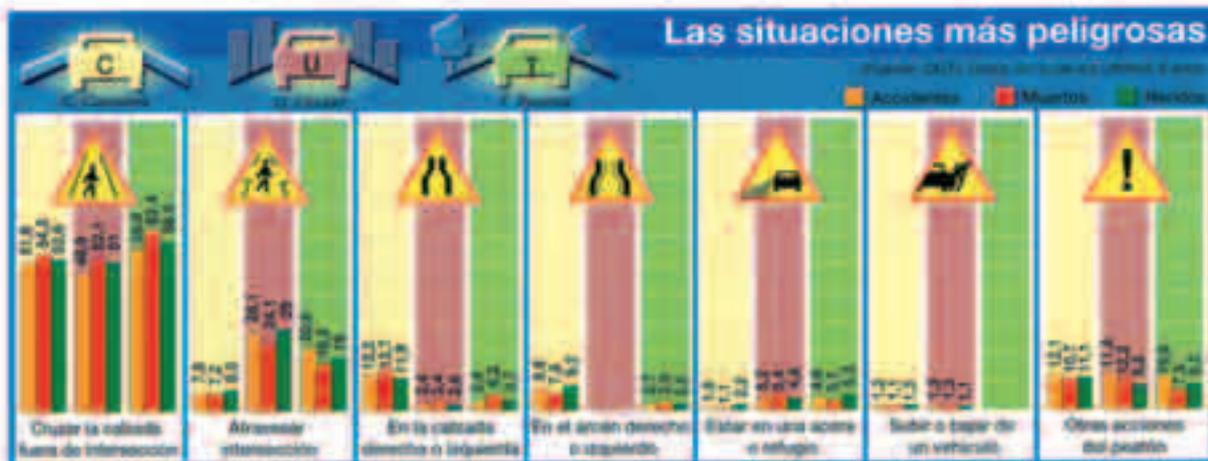
de los casos analizados, el peatón fue atropellado por la espalda, lo que indicaría que caminaba siguiendo al mismo sentido de marcha de los vehículos, quizás por desconocimiento de la norma. Sin embargo, Gonzalo Ocampo, jefe provincial de Tráfico de A Coruña —una comunidad donde la dispersión poblacional conlleva un alto número de peatones en carretera—, reconoce que son difíciles de modificar algunas actitudes de riesgo como llevar ropa oscura o no usar elementos reflectantes, pero considera que el peatón es más respetuoso en líneas generales, que el conductor. "De hecho, no hay los accidentes de peatones tan atropellos. Muchos se producen en los accesos a núcleos poblados donde el viandante marcha correctamente y falta diligencia en el conductor".

En todo caso, Amadeo de Miguel cree que "no hay que confiar en que el usuario esté formado, sino que hay que estar recordándole lo fundamental constantemente". Miguel Muñoz, presidente del Instituto Mapfre de Seguridad Vial, va más allá: "A veces, los adultos transmiten a sus hijos que cumplir las normas de circulación es trivial, que carece de importancia. Lo hacen cuando ni se ponen el cinturón...".



**En 2000, el 28 por 100 de los peatones muertos en carretera y el 45 por 100 de los de ciudad tenía más de 65 años.**

**MAYORES.** Son el grupo de edad que más accidentes sufren. Pero sus conductas, a veces, no se corresponden con sus circunstancias.



### Semáforos... para atletas

El semáforo es un elemento esencial para la seguridad vial. Sin embargo, en algunas ciudades se han instalado semáforos para bicicletas, lo que ha generado polémica. Algunos opinan que esto es una medida necesaria para garantizar la seguridad de los ciclistas, especialmente en zonas urbanas con mucho tráfico. Otros consideran que esto es una discriminación hacia los conductores de vehículos motorizados. La DGT ha señalado que el uso de semáforos para bicicletas debe ser evaluado caso por caso, teniendo en cuenta las características de cada zona y el nivel de tráfico de bicicletas.



por adelantado, no se les puse al niño a cuando cruzar, con él de la mano, por un niño indisciplinado en vez de recurrirse al paso de peatones. Así es muy difícil que los niños interioricen las normas correctas". Las lesiones de los peatones en un atropello se dividen casi a partes iguales entre fracturas y traumatismos. Las más frecuentes se producen en las piernas (62 por 100), que, en los adultos, golpean contra el parachoques del vehículo; seguidas de los daños en la cabeza (43 por 100).

**LOS NIÑOS, SIEMPRE PRIMERO:** Hay que tener especial cuidado con un niño en el momento de cruzar la calle. Una colchoneta bajo el pie es vital.

**Los peatones opinan que los conductores "se paran poco" en los 'paseos de cebra' y confiesan que ellos cruzan sorteando los coches que circulan despacio**

que impacta contra la parte superior del capó, el limpiaparabrisas y el marco del parabrisas, y en otras partes del cuerpo —como espalda, pecho o cuello—, que llegan a sumar el 41 por 100. En ese sentido, los fabricantes de automóviles trabajan actualmente para que los vehículos sean menos agresivos en un atropello, ya que estos daños se producen incluso a velocidades relativamente bajas, como a las que se circula en zonas urbanas.

#### Sólo para andar

Una fórmula para evitar la accidentalidad peatonal en las ciudades son las calles que sólo permiten la circulación a pie, un recurso cada vez más frecuente en las urbes. Pero no todos los peatones las ven con los mismos ojos, y su uso varía en función de factores como el sexo y la edad: cuatro de cada diez hombres y tres de cada diez mujeres dicen frecuentarlas, mientras, por edades, son los estudiantes quienes más las usan. Sin embargo, en líneas generales, las personas que más temen ser atropelladas por un automóvil son las que más apoyan la ampliación de las zonas peatonales, y opinan que es mejor que haya mucha gente en ellas.

Por su parte, algunos municipios están tomando medidas para reducir el riesgo peatonal en vías de mucho tránsito, obligando a los automovilistas a respetar las prioridades del ciudadano: pasos de peatones elevados, señalados con bander rojas o azules, o con iluminación especial para alertar al conductor suponiendo un cierto respiro para andar a pie en cada vez más ciudades. ♦

## CAPÍTULO 5. Accidentes de tráfico y jóvenes

### Información para el profesorado

Los accidentes de tráfico afectan especialmente a las poblaciones más jóvenes. Para ambos sexos son la primera causa de muerte en la población de 5 a 24 años (llegando a suponer entre un tercio y la mitad de las defunciones), y la segunda causa de muerte en la población de 25 a 34 años.

En este capítulo la actividad se basa en la lectura, análisis y discusión de un artículo aparecido en la Revista Tráfico en 2002 sobre accidentes en jóvenes (Revista Tráfico. Jóvenes ¿un colectivo de riesgo?. Noviembre-Diciembre de 2002, número 157, páginas I-VIII). De manera regular en dicha Revista Tráfico se analizan este tipo de accidentes.

En el artículo se realiza un análisis comparativo entre la conducta de la juventud y de la gente adulta desde diferentes puntos de vista: teniendo en cuenta las particularidades del comportamiento de la población más joven; según las estadísticas de la DGT sobre accidentes de tráfico; a través de la percepción de las compañías de seguros, finalizando con un resumen de datos obtenidos en diferentes encuestas realizadas por diferentes organismos. La lectura completa del artículo aporta una visión global de la misma realidad desde estas diferentes perspectivas.

### Ideas o mensajes a transmitir al alumnado:

- La población más joven es un colectivo de riesgo frente a los accidentes de tráfico
- El comportamiento de la gente joven frente a la conducción es diferente del de las personas adultas, en determinados aspectos.

## ACTIVIDADES PARA EL ALUMNADO

### Actividad 1. La juventud y los accidentes de tráfico

¿Qué factores influyen más frecuentemente en los accidentes de tráfico que sufre la gente joven? ¿Son los mismos factores los que influyen en los accidentes en los que no hay gente joven implicada?

.....  
.....  
.....

Cuando utilizas un vehículo, bien sea conduciendo o como acompañante, ¿eres responsable y tienes en cuenta estos factores de riesgo? Explica tu respuesta.

.....  
.....  
.....

¿Qué opinas acerca del alto porcentaje de personas que conducen habiendo consumido alcohol?

.....  
.....  
.....

¿Te parece adecuada la política de las compañías aseguradoras con respecto a las personas más jóvenes? Razona tu respuesta.

.....  
.....  
.....

2002

**dossier**

**JÓVENES**



EN 2001 MURIERON CASI 1.000 Y 44.000 RESULTARON HERIDOS EN ACCIDENTE DE TRÁFICO

**¿UN COLECTIVO DE RIESGO?**

- ANÁLISIS DE SUS CONDUCTAS Y HÁBITOS AL VOLANTE
- RADIOGRAFÍA DEL CONDUCTOR JOVEN IMPLICADO EN ACCIDENTE
- EL PORQUÉ DE SUS PROBLEMAS CON LAS ENTIDADES ASEGURADORAS

Tomas Miranda López, Investigador. Elcano

JÓVENES

# dossier

## CASI 43.000 CONDUCTORES DE 14 A 24 AÑOS SE VIERON INVOLUCRADOS EN ACCIDENTES DE TRÁFICO EN 2001



# JÓVENES: ESPEJO DE LA SOCIEDAD

**El pasado año 2001, en España casi mil jóvenes perdieron la vida y cerca de 44.000 resultaron heridos en un accidente de tráfico. Estas cifras escalofriantes, son el resultado de unas simples conductas y actitudes temerarias al volante o hay algo más? Los expertos aseguran, sin que ello suponga disminuir la gravedad del problema, que los jóvenes son un fiel reflejo de la sociedad permisiva y poco segura en la que se desarrollan:**

**D**urante el pasado año 2001, según datos de la Dirección General de Tráfico (DGT), alrededor de 43.000 conductores de entre 14 y 24 años se vieron involucrados en un accidente de tráfico. Los resultados fueron trágicos: casi 1.000 jóvenes perdieron la vida y cerca de 44.000 resultaron heridos de diferente gravedad. Antonio Espada, miembro de la Comisión Directiva del Instituto Mapfre, traduce muy claramente estas cifras: "Cada fin de semana mueren 20 jóvenes en las carreteras españolas y 50, quedan paralizados".

Estas estadísticas son resultados más recientes al conocer que los accidentes de tráfico ocupan el primer lugar en las tablas de causas de mortalidad (junto a ANESDOR -Asociación Nacional del Sector de las Ruedas- y UNESPA -patronal de las compañías aseguradoras-) entre los jóvenes, delante de enfermedades como cáncer o sida. Mientras, para la población adulta -por encima de los 44 años- los accidentes de tráfico se sitúan en el cuarto lugar, por detrás

de las enfermedades del corazón, tumores y enfermedades del aparato respiratorio.

Con otro agravante, como señala el calendario de Seguridad Vial de la Universidad de Valencia, Luis Molinero: "Los accidentes de los jóvenes son provocados por los años juveniles de vida perdidos, que se han convertido en uno de los principales problemas de salud pública".

### ¿Colectivo de riesgo?

Ante esta agobiante y alarmante evidencia estadística, se plantea una pregunta: ¿Son los jóvenes un grupo de especial riesgo? "Indudablemente, los jóvenes son un grupo de riesgo porque se ven involucrados en numerosos accidentes", señala Antonio García, gerente del Instituto Mapfre. Esta afirmación es asumida por todos los expertos, aunque también desde todos los sectores surgen

### ¿CUÁNTOS AÑOS TIENEN?

El intervalo de edad utilizado por los expertos al hablar de jóvenes puede variar de unos estudios a otros. El vocablo joven' se está diluyendo. Etimológicamente se utiliza para designar a un colectivo comprendido en un período cronológico que podía comenzar a los 17 años. En la actualidad, por determinadas conductas, nos referimos a personas de 13-14 años. En este trabajo nos hemos centrado en el colectivo comprendido entre 14 y 24 años. Los riesgos son evidentes: se han terminado los estudios universitarios, comienza el paso a la vida laboral e incluso familiar. Factores claves en el cambio de roles y actitudes.

### POBLACIÓN JOVEN ESPAÑOLA

Total	14 años	24 años
1.601.037	1.378.525	240.920
1.621.207	1.310.510	226.896
Total varones:	3.331.062	Total mujeres:
3.331.062	3.160.813	1.670.250
Más de 24 años: 34.028.099	Fuente: Instituto Nacional de Estadística	

ELABORACIÓN: INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA

# dossier



### EL PERFIL DEL RIESGO

Los conductores jóvenes son los que más accidentes provocan en España. En 2001, los jóvenes de entre 14 y 24 años provocaron el 15% de los accidentes de tráfico, a pesar de ser solo el 12% de los conductores. Este porcentaje de implicación en accidentes es superior al de los conductores de más edad, que en 2001 provocaron el 11% de los accidentes de tráfico, a pesar de ser el 15% de los conductores.

Los jóvenes también son los que más accidentes provocan en Cataluña. En 2001, los jóvenes de entre 14 y 24 años provocaron el 15% de los accidentes de tráfico, a pesar de ser solo el 12% de los conductores. Este porcentaje de implicación en accidentes es superior al de los conductores de más edad, que en 2001 provocaron el 11% de los accidentes de tráfico, a pesar de ser el 15% de los conductores.

### NO LES ASUSTA LA MUERTE

La escuela o toda preparación al riesgo que tienen los jóvenes es una de sus características reconocidas por todos sus expertos. Alfonso García, de Múgica, indica que "los jóvenes no relacionan el accidente y la muerte y piensan que que les pasa a los mayores, pero no a ellos". Afirma también que comparo la pedagogía de la DGT, M<sup>a</sup> Cruz García Egido, subrayando el hecho de que "a los jóvenes no les asusta la muerte como tal, pero les impacta mucho la pérdida de movilidad personal, porque valoran mucho su autonomía. La percepción del riesgo -aquella- es más obvia con la madurez, según va creciendo la experiencia. En educando se adquieren responsabilidades y las actuaciones también son importantes para los jóvenes". Menciona esta evolución de riesgo. García Egido apunta "por todos aquellos accidentes que involucran las vidas de personas, especialmente, paternidad, responsabilidad...".



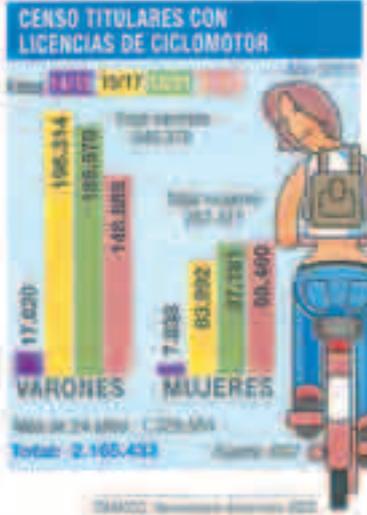
que "los jóvenes cargan con el sentido de la peligrosidad que provoca un pequeño número que podemos llamar nuestro día". En este sentido se manifiesta Alfonso García al señalar que "no hay que demonizar a todos los jóvenes. No todos beben y conducen, no todos son antagónicos, infractores...".

La segunda matización: los jóvenes son un reflejo de la sociedad en la que se desarrollan. Una sociedad que, en opinión de todos, es poco segura y muy permisiva. Como apunta Alfonso Perona, secretario ejecutivo de la Fundación RACC (Real Automóvil Club de Cataluña), "debe pensarse que se criminaliza a los jóvenes. Son más rebeldes y tienen una mayor disponibilidad a saltarse las normas, es una característica de la juventud. Pero también se están desarrollando en un entorno permisivo con la seguridad. En Alemania, los jóvenes siguen siendo jóvenes y son adultos completos. Sin embargo, son más conscientes, porque su entorno está más concienciado. En España hay que trabajar en la formación y en la concienciación. Pero de todos".

### ¿SON LOS JÓVENES LOS QUE MÁS ACCIDENTES PROVOCAN Y NO QUEREN RESPONSABILIDAD?

inmediatamente diferentes puntualizaciones. Así, Mónica Colla, responsable del Departamento de Investigación de Accidentes de la DGT, subraya que "un estudio primerizo de treinta las variables pone de manifiesto la necesidad de hacer múltiples matizaciones".

La primera de ellas: no hay que generalizar. Jesús Morillas, jefe del Departamento de Seguridad Vial del RACC (Real Automóvil Club de España), indica



que "los jóvenes cargan con el sentido de la peligrosidad que provoca un pequeño número que podemos llamar nuestro día". En este sentido se manifiesta Alfonso García al señalar que "no hay que demonizar a todos los jóvenes. No todos beben y conducen, no todos son antagónicos, infractores...".

La segunda matización: los jóvenes son un reflejo de la sociedad en la que se desarrollan. Una sociedad que, en opinión de todos, es poco segura y muy permisiva. Como apunta Alfonso Perona, secretario ejecutivo de la Fundación RACC (Real Automóvil Club de Cataluña), "debe pensarse que se criminaliza a los jóvenes. Son más rebeldes y tienen una mayor disponibilidad a saltarse las normas, es una característica de la juventud. Pero también se están desarrollando en un entorno permisivo con la seguridad. En Alemania, los jóvenes siguen siendo jóvenes y son adultos completos. Sin embargo, son más conscientes, porque su entorno está más concienciado. En España hay que trabajar en la formación y en la concienciación. Pero de todos".

No hay que olvidar, observa Mónica Colla, "no cabe duda que se están produciendo en la sociedad, con una mejora importante en la calidad de vida que también afecta a los jóvenes. Ahora se les más de noche, tienen otras formas de divertirse, manejan más dinero, suelen tener cosas propias a todo o lo tiene un amigo...".

JÓVENES

# dossier

## LOS FACTORES QUE MÁS INFLUYEN EN SU ACCIDENTALIDAD: INFRACCIÓN A LA NORMA, DISTRACCIÓN, VELOCIDAD Y ALCOHOL

# IGUALITOS A "PAPÁ"

Los datos indican que los jóvenes comparten con el resto del censo de conductores las causas que provocan más accidentes: no respetar las normas, velocidad excesiva, distracción y alcohol. Además, un análisis comparativo entre los dos grupos de edad demuestra que, en muchas ocasiones, los jóvenes no sólo cometen los mismos errores, sino también en porcentajes similares.



¿Por qué los accidentes en los que se ven involucrados los jóvenes unas características especiales que los diferencian del resto? ¿Cuáles son las causas que explican el porqué del accidente juvenil? Si seguimos el prototipo que maneja la mayoría de la sociedad, entseguida pensaremos en la falta de experiencia, en la jergas nocturnas de los fines de semana, en coches con varios ocupantes, viejos y con los neumáticos desgastados, o demasiado potentes, sin hacer uso del cinturón de seguridad y bajo la influencia del alcohol o, incluso, de otras drogas.

Y es que en un primer acercamiento, como explica Luis Montoro, "se podría apelar a razones externas, como la combinación velocidad, alcohol y otros productos tóxicos; situaciones de inversión; horas nocturnas, coches potentes,

automotrices..." Sin olvidar que muchas investigaciones apuntan a factores psicosociales como la verdadera causa explicativa del accidente juvenil. "Porque -subraya Montoro- las actitudes y los individuos condicionan cómo viven, y parece que el estilo de vida de los jóvenes -obviamente, no todos- es más exhibicionista, a veces más competitivo, con más pasión por el riesgo..."

"Sin embargo, tal y como señala Mónica Cobla, "para confirmar con precisión la magnitud del problema es preciso hacer una comparativa de este grupo con las demás franjas de edad". Y desde esa perspectiva, curiosamente las diferencias con los accidentes causados por los adultos pueden desaparecer o al menos amortizarse.

Como expresa Alfonso Perona, "en los jóvenes hay mayor rebeldía y mayor disponibilidad a saltarse las normas: es

una característica de la juventud". Pero cuando estudiamos las estadísticas de la DGT observamos que, aunque el 45% de los conductores de 14 a 24 años implicados en accidente en 2001 había cometido alguna infracción, el porcentaje de conductores mayores de 25 años se situaba en cifras similares: 43%.

Otro de los factores que más vinculamos al accidente de este tramo de edad es la velocidad. En opinión de los expertos, los jóvenes asocian velocidad con libertad y su necesidad de autoafirmación se expresa con comportamientos competitivos. No obstante, las cifras vuelven a correr paralelas. Según los datos de la DGT, el



### RADIOGRAFÍA DE LOS CONDUCTORES JÓVENES IMPLICADOS EN ACCIDENTES

Censo conductores entre 14 y 24 años

5.977.988

Involucrados según sexo

Mujeres



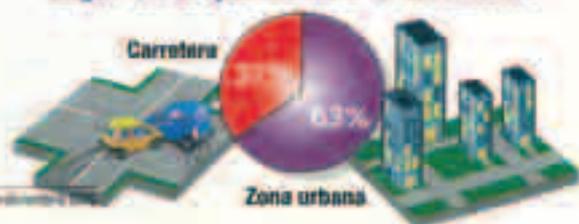
Total

42.858

Según día de la semana



Lugar en el que ocurrió el accidente



# dossier

**Circunstancias concurrentes**

- Velocidad inadecuada
- Distracción
- Infracción normas
- Alcohol y drogas
- Estado de la vía
- Meteorología adversa
- Carretera, suelo e iluminación
- Mal estado del vehículo

**Según antigüedad del permiso de conducción**

Edad del permiso	Accidentes
Más de 1 año	4.582
Más de 1 año	6.240
Más de 7 años	7.304
Más de 3 años	5.774
Más de 2 años	4.127
Más de 1 año	2.872
Más de 6 años	1.700
Más de 7 años	1.100

**Lesividad de los accidentes (\*)**

Categoría	Muertes	Heridos graves	Heridos leves
Conductores	634	4.914	23.139
Pasajeros	151	2.730	13.379
Tercera	955	7.644	38.017

**MÁS DEL 40% DE LOS IMPLICADOS CONSTITUYEN VEHÍCULOS DE DOS RUEDAS**

El 15% de los conductores jóvenes implicados en accidentes en el 2001 había sobrepasado los límites de velocidad o esta era inadecuada para la vía por la que circulaban, frente a un 13% del resto de los conductores. Si continuamos con la distracción (otra variable presente en un elevado número de accidentes), los datos indican que los conductores jóvenes, durante el 2001, se distraían menos (28%) que los adultos (33%). También resulta interesante analizar el estado del vehículo en el que circulaban. Las cifras reflejan que en menos del 1% de los casos el joven llevaba un coche en mal estado, porcentaje similar al del resto de los conductores.

Si hay diferencias al estudiar el tipo de vehículo con el que se producen los accidentes. Lo más destacable es la elevada participación de ciclomotores y motocicletas, muy superior al peso que tienen en el parque automovilístico español. Según Mónica Colás, esta implicación "se agrava en el caso de los jóvenes, donde el 42% de los implicados en accidente eran conductores de vehículos de dos ruedas".

En definitiva, el perfil del joven conductor que sufre accidentes de tráfico res-

ponde a este modelo básico: no respeta las normas, corre excesivamente, va acompañado por el alcohol... Sin embargo, en palabras de Mónica Colás, "ha quedado evidenciado que la participación de todos estos factores en los accidentes no es exclusiva de este grupo de edad, sino que se comparte por el resto de la población, para la que constituye un problema, si cabe, de mayor dimensión".

## TODOS BEBEMOS DEMASIADO

Uno de los temas que más preocupa a la sociedad respecto a los jóvenes es su excesivo consumo de alcohol. Según los datos que maneja el DOT, en las pruebas de alcoholometría realizadas a conductores, el tramo de edad comprendido entre 21 y 24 años presenta los mayores porcentajes de positivos. No obstante, si nos centramos en los peores de los tests de alcoholometría, son los conductores de 30 a 44 años quienes presentan tasas más altas. Todo por eso, como subraya Antonio Genua (Mostré), "en España existe el hábito de beber y lo hacen igual los jóvenes que los adultos. Lo que hay que diferenciar es los hábitos: el adulto bebe todos los días y el joven corre el consumo en el fin de semana". A esto, Alfonso Perona añade: "A lo mejor, si hicieramos controles en Madrid y Barcelona, un día cualquiera a las cinco de la tarde, muchas respetables señoras dan un positivo después de participar en una comida de negocios que termina con un whisky. Por supuesto, sin saber que la tasa de juventud y alcohol es un problema grave".



## **CAPÍTULO 6. El teléfono móvil y los accidentes de tráfico**

### **Información para el profesorado**

El uso del teléfono móvil está cada día más extendido en la población. Este uso se hace también extensivo a la población conductora, a pesar de que está suficientemente demostrado que aumenta significativamente el riesgo de sufrir un accidente.

Según estudios de la Dirección General de Tráfico el uso del teléfono móvil multiplica por seis el riesgo de provocar un accidente de tráfico. La distracción es el principal factor de riesgo en la aparición de accidentes, y durante el año 2002 fueron 941 las personas que fallecieron en accidentes de tráfico por esta causa.

Además de la distracción, conducir mientras se habla por el móvil produce sobre los reflejos, efectos similares a los producidos por la ingestión de una cantidad de alcohol suficiente para producir una alcoholemia de 1 g/l.

En el artículo 11 de la Ley de Seguridad Vial se detallan las normas generales que deben cumplirse mientras se conduce, y se especifica: "Se prohíbe la utilización durante la conducción, de dispositivos de telefonía móvil y cualquier otro medio o sistema de comunicación, excepto cuando el desarrollo de la comunicación tenga lugar sin emplear las manos ni usar cascos, auriculares o instrumentos similares".

### **Ideas o mensajes a transmitir al alumnado:**

- El uso del teléfono móvil mientras se conduce incrementa el riesgo de sufrir un accidente.
- El teléfono móvil aumenta la distracción y disminuye los reflejos al volante.
- El uso de teléfono móvil sin dispositivo de manos libres mientras se conduce está sancionado.

## ACTIVIDADES PARA EL ALUMNADO

### Actividad 1. El uso del teléfono móvil y los accidentes de tráfico

Lee el artículo que se presenta a continuación y contesta a las siguientes preguntas:

¿Cuáles son los efectos del teléfono móvil cuando se utiliza durante la conducción?

.....  
.....  
.....

¿Cuál es la sanción por utilizar el teléfono móvil mientras se conduce?

.....  
.....  
.....

¿Existe algún dispositivo que permita la utilización del teléfono móvil sin cometer una infracción? ¿Crees que es totalmente seguro? Razona tu respuesta.

.....  
.....  
.....



La DGT ha realizado una campaña para concienciar a los conductores del riesgo del uso del teléfono

## UN PELIGRO CONOCIDO

Un tercio de los conductores reconoce usar el móvil al volante. Con un agravante: en más del 60% de los casos se utiliza el móvil manual, lo que multiplica por seis el riesgo de sufrir accidente. Para concienciar a los conductores sobre el peligro que supone conducir y hablar por el móvil, la DGT realizó una campaña de especial vigilancia el pasado mes de junio.

País Vasco, las policías locales de los municipios de más de 25.000 habitantes y de las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla se controlaron alrededor de 100.000 vehículos para determinar el uso del móvil, tanto en ciudad como en carretera. Como apoyo, simultáneamente, se emitirán una serie de cuñas divulgativas en las principales cadenas radiofónicas para concienciar a los conductores y darles a conocer la campaña de especial vigilancia que se estaba realizando.

**Marcelino LÓPEZ**  
 Corresponsal de TRÁFICO

**A**

pesar de que diferentes investigaciones han demostrado que conducir y hablar por el teléfono móvil multiplica por seis la posibilidad de sufrir un accidente, más del 30% de los conductores reconoce usar el móvil mien-

tras conducir, según se desprende del estudio previo a la campaña de concienciación y vigilancia sobre los riesgos que entraña el uso del teléfono móvil mientras se conduce un vehículo que la Dirección General de Tráfico (DGT) llevó a cabo en la segunda quincena del pasado mes de junio.

Durante esta -en la que participaron tanto los agentes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, como las policías autonómicas de Cataluña y el

**ESTUDIO PRELIMINAR.** Días antes del inicio de la campaña, se realizó un estudio, coordinado por la Dirección de Programas de Investigación de Accidentes de la DGT, para conocer el uso efectivo que se hace del móvil. Sus resultados se compararán con los obtenidos en otra recogida de datos posterior a la campaña, para comprobar la influencia que la mis-

**LO QUE CONSIDERAMOS MÁS PELIGROSO**

Conducir bajo los efectos del alcohol	9,7	
Consultar un mapa	9,8	
Atender a un móvil en la parte de atrás	8,9	
Caer el vidrio delantero impañado	8,9	
<b>Usar el móvil</b>	<b>8,8</b>	
Mirarse al espejo	7,9	
Encender o apagar un cigarrillo	6,9	
Coger las gafas de la guantera	6,5	
Poner música o la radio	5,8	

*(Fuente: Fundación RACC)*

**CONSCIENTES DEL RIESGO**



Desviarse de la trayectoria es el accidente más común (57%) que tienen los conductores que hablan por el móvil mientras conducen. Aunque también hay que destacar que más del 20% había realizado maniobras anti-reglamentarias y un porcentaje igual había sufrido alguna colisión. Todos estos datos, reconocidos por los propios conductores y subrayados por el Director General de Tráfico, Carlos Makou-Repiso, "demuestran que los conductores son conscientes del peligro que asumen". Así, preguntados los conductores —encuesta Fundación RACC— sobre la peligrosidad del uso del móvil, estos puntúan con un 7,8 sobre 10 el riesgo que se corre al hablar por el móvil al volante y consideraron que marcar un número es la más peligrosa

**UN 10% DE LOS CONDUCTORES QUE UTILIZAN EL MÓVIL RECONOCE HABER SUFRIDO ALGÓN "INCIDENTE"**

ma ha tenido en los conductores. Las conclusiones del primer trabajo fueron preocupantes: "Nueve de cada diez conductores llevaba un móvil; de ellos, más del 60% era manual e iba encendido y sólo el 14% era un número libre".

Esos datos coinciden con los de una encuesta realizada por la Fundación RACC: "Más del 85% de los conductores habituales tiene móvil y más del 25% de ese número conduce". En cifras absolutas, una milla de 3.355.000 conductores que usan el móvil mientras conducen.

Todo ello, a pesar de que, como se ha demostrado en los trabajos desarrollados por el Programa Argos de la DGT, el cerebro humano no es capaz de realizar simultáneamente dos tareas complejas, como son la conducción y la atención a una llamada, con la concentración adecuada. No olvidemos que la distracción es el principal factor de riesgo en la aparición de accidentes. Así, durante el pasado 2002, casi el 25% de los accidentes mortales (en concreto 820, donde fallecieron 941 personas) fueron causados por la distracción de los conductores.

**RIESGOS AL VOLANTE.** Conducir y hablar por el móvil es un peligro conocido por los conductores y que para Alfonso Perera —secretario ejecutivo de la Fundación RACC—, es un dato a destacar: "En general, los conductores consideran que el uso del móvil puede provocar situaciones peligrosas que derivan en accidentes de tráfico". Según las res-

puestas más generales que había recibido el RACC, el uso del móvil y las distracciones pueden provocar errores en el control del volante, desvíos en la trayectoria, dificultad para mantener la distancia de segu-



guialad, variación de itinerarios... ya que "una llamada al móvil reduce la velocidad de conducción y, sobre todo, en los tramos de curva reduce la aceleración de forma repentina" como concluye una investigación llevada a cabo por el Departamento de Psicobiología y Metodología de los Ciclos de la Salud de la Universidad Autónoma de Barcelona. Esta llega a asegurar que "el estímulo del móvil compete con la señal visual de forma que las personas que conducen dirigen su atención hacia el teléfono". A pesar de ello, cinco de cada diez conductores (52%) reconocen que han

usado el móvil —para recibir o realizar alguna llamada— por lo menos una vez, según el estudio de la DGT. Finalmente, hay que señalar un hecho preocupante: se están empezando a registrar atropellos de peatones que iban hablando por el móvil, los móviles en la conversación que cruzaban las vías sin fijarse si veía algún vehículo. ●

**TIPO DE MÓVILES QUE SE USAN**

NOMBRE	36	207	212	706	1.158
MUJER	11	32	31	202	426
TOTAL	47	234	243	1.008	1.582

*(Fuente: Encuesta de Programas de Investigación 2003)*

## BIBLIOGRAFÍA Y LECTURAS ADICIONALES

Administración General del Estado.

<http://www.eeb.es>

Asociación para el Estudio de la Lesión Medular Espinal

Web AESLEME: <http://www.aesleme.es/index2.html>

Dirección General de Tráfico. Notas de prensa: Campaña de vigilancia de uso del teléfono móvil.

<http://www.dgt.es/index.html>

Dirección General de Tráfico. Guía de Educación Vial para educación secundaria. Madrid: Dirección General de Tráfico, 2002.

Instituto Mapfre de Seguridad Vial. Accidentes de Tráfico: El día después. Madrid: Instituto Mapfre de Seguridad Vial, 1999.

Instituto Nacional de Estadística.

<http://www.ine.es>

López, P. La educación vial a través de la literatura. Madrid: Ministerio de Educación Cultura y Deporte, 2002.

<http://www.mec.es/cide/publicaciones/textos/inn2002ev/inn2002ev.htm>

Ministerio de Sanidad y Consumo. Accidentes.

[http://www.msc.es/Diseno/enfermedadesLesiones/enfermedades\\_accidentes.htm](http://www.msc.es/Diseno/enfermedadesLesiones/enfermedades_accidentes.htm)

Plasencia A. Epidemiología de las lesiones de tráfico en España. En: Programa sobre accidentes de tráfico: prevención y asistencia. Madrid: SEMERGEN, 2000; 1.3-1.10.

Revista Tráfico. Asombroso: Una idea original. Febrero de 1998, número 128, página 10.

Revista Tráfico. Asombroso: El "móvil" del delito. Mayo-junio de 1998, número 130, página 12.

Revista Tráfico. Peatones: imprudentes ... y atemorizados. Mayo-junio de 2001, número 148, páginas 13-19.

<http://www.dgt.es/revista/archivo/pdf/num148-2001Enportada.pdf>

Revista Tráfico. Andar con sentido común. Julio-agosto 2002, número 155, páginas 17-20  
<http://www.dgt.es/revista/archivo/pdf/num155-2002P.17.pdf>

Revista Tráfico. Jóvenes ¿un colectivo de riesgo?. Noviembre-Diciembre de 2002, número 157, páginas I-VIII.  
<http://www.dgt.es/revista/num157/pages/index.html>

Revista Tráfico. Un peligro conocido. Julio-Agosto de 2003, número 161, páginas 38-39.  
<http://www.dgt.es/revista/num161/pages/index.html>

Robledo T, Córdoba R. Políticas sobre seguridad vial. En: Programa sobre accidentes de tráfico: prevención y asistencia. Madrid: SEMERGEN, 2000; 1.25-1.35.

WHO. Informe sobre la salud en el mundo. Ginebra: OMS, 1999.  
<http://www.who.int>