

100

maneras
de evitar
ACCIDENTES DE
TRÁFICO

Moisés Peñalver



CIENX100

Lectio Le ediciones

• Colección Cien × 100 — 27 •

100 maneras de evitar accidentes de tráfico

Moisés Peñalver

ediciones
Lectio

Primera edición: marzo de 2018

© del texto: Moisés Peñalver

© de la edición:
9 Grupo Editorial
Lectio Ediciones
C/ Muntaner 200, ático 8ª – 08036 Barcelona
Tel. 977 60 25 91 – 93 363 08 23
lectio@lectio.es
www.lectio.es

Composición y montaje: 3 x Tres

Impresión: Romanyà-Valls, SA

ISBN: 978-84-16918-32-4

DL T 101-2018

ÍNDICE

| | |
|--|----|
| Agradecimientos..... | 11 |
| Introducción..... | 13 |
| 1. 243 años desde el primer accidente de "coche"..... | 17 |
| 2. ¿Soy un perfecto conductor? La respuesta es no..... | 19 |
| 3. Nos falta actitud. ¿Aún somos neandertales? ¿Qué es lo que no entendemos? ... | 21 |
| 4. Las tres culturas del aprendizaje, ¿cuál creen que es la más apropiada?..... | 23 |
| 5. ¿Cómo ha afectado la crisis a la seguridad vial?..... | 25 |
| 6. La primera parte ya está conseguida, por tanto, felicitémonos..... | 27 |
| 7. La sanción: del miedo al convencimiento..... | 29 |
| 8. Lo que no sabemos sobre el coche y la conducción..... | 31 |
| 9. ¿Cuándo ocurren los accidentes?..... | 33 |
| 10. ¡Ojo a los cortos recorridos habituales!..... | 35 |
| 11. Denuncie, si no lo hace perderá sus derechos..... | 36 |
| 12. El baremo, un "chollo" para los seguros... de momento..... | 38 |
| 13. El nuevo Código Penal y la supresión de las faltas..... | 40 |
| 14. El tráfico y los animales, noticias para aprender..... | 42 |
| 15. Cuando la realidad supera a la ficción..... | 44 |
| 16. No todos estamos capacitados para conducir..... | 45 |
| 17. La edad avanzada y el volante..... | 47 |
| 18. Los atascos, una pesadilla para muchos..... | 49 |
| 19. Embotellamientos, secuestrado por la carretera..... | 51 |
| 20. Las carreteras: planteamiento y mantenimiento..... | 53 |
| 21. El futuro se llama V2V, comunicación inteligente de vehículos..... | 55 |
| 22. Conducir moto con carnet de coche..... | 57 |
| 23. La realidad virtual ayuda a la investigación del accidente..... | 59 |
| 24. La amaxofobia, el miedo a conducir..... | 61 |
| 25. La señalización, crear... pero con reparos..... | 63 |
| 26. Conducir de noche..... | 65 |
| 27. Luchar contra el alcohol, la batalla contra la costumbre..... | 67 |
| 28. Cuidado con los "puntos negros"..... | 69 |
| 29. Adelantarse al peligro..... | 71 |
| 30. El temido choque frontal es el más habitual..... | 73 |

| | |
|--|-----|
| 31. Conozca las consecuencias del choque..... | 75 |
| 32. Cuando la colisión es inevitable..... | 77 |
| 33. Volcar: ¿Qué es eso del centro de gravedad? | 79 |
| 34. Denme un punto de apoyo... y levantaré el coche..... | 81 |
| 35. Salir del coche que ha volcado, ¿qué hacer? | 83 |
| 36. Incendio en el coche | 85 |
| 37. ¿Debemos temer una explosión? | 87 |
| 38. El parabrisas roto..... | 89 |
| 39. Morir con el triángulo en la mano..... | 91 |
| 40. He sufrido un accidente, ¿qué hago?..... | 93 |
| 41. El protocolo PAS o cómo actuar correctamente ante un accidente | 95 |
| 42. PAS: P de proteger | 97 |
| 43. PAS: A de avisar o Alertar..... | 99 |
| 44. Prepararse mentalmente para socorrer. No será fácil | 101 |
| 45. Socorrer: Usted será el médico, enfermero y psicólogo | 103 |
| 46. Socorrer: Analizar el escenario que nos encontramos..... | 105 |
| 47. Socorrer a los heridos: La conciencia y la respiración | 107 |
| 48. Socorrer a los heridos: Un tema de corazón | 109 |
| 49. La maniobra de resucitación y el boca-boca, claves de la supervivencia | 111 |
| 50. Socorrer: Enfrentarse a las temidas hemorragias | 113 |
| 51. El 112, por dentro | 115 |
| 52. El 112: lo importante es el qué y el dónde | 117 |
| 53. Los neumáticos, un palmo de seguridad..... | 119 |
| 54. Cómo actuar ante el temido "reventón" | 121 |
| 55. Los peatones también conducen... su propio cuerpo | 123 |
| 56. Los ancianos, víctimas habituales de los atropellos..... | 125 |
| 57. Cuando el peatón es un niño..... | 127 |
| 58. La hoja de rescate, en favor de la "Hora de Oro"..... | 129 |
| 59. El reposacabezas, o cómo evitar el peligroso latigazo cervical | 131 |
| 60. Emergencias sobre la moto: el pinchazo | 132 |
| 61. Emergencia sobre la moto: la lluvia I..... | 134 |
| 62. Emergencia sobre la moto: la lluvia II | 135 |
| 63. Emergencia sobre la moto: cómo actuar ante la temida caída..... | 136 |
| 64. La bicicleta, un vehículo frágil | 138 |
| 65. Consejos sobre la posición de conducción | 140 |
| 66. El cinturón, el Ángel de la Guarda que nació en América..... | 142 |
| 67. Aprenda a colocarse el cinturón..... | 143 |
| 68. El cinturón: cómo evitar el "efecto submarino" | 145 |
| 69. Conozcamos al camión | 146 |
| 70. Mi aventura sobre un camión: cómo frenar a una "mole"..... | 148 |
| 71. Viajar en camión: la montaña rusa de la velocidad..... | 150 |
| 72. Circunstancias útiles respecto a la seguridad ciclista | 152 |
| 73. Ciclistas en la carretera: precauciones..... | 154 |
| 74. ¡Coche al agua! ¿Qué hago? | 155 |

| | |
|---|-----|
| 75. ¡Coche al agua! Aún flotamos..... | 157 |
| 76. ¡Coche al agua! Nos hundimos..... | 158 |
| 77. Cómo actuar ante vehículos de emergencia..... | 160 |
| 78. El todoterreno, un siglo de tracción 4x4..... | 162 |
| 79. Conducir el todo-terreno, 4x4, 4x2 y reductora..... | 164 |
| 80. Caravanas, una "casa" poco segura..... | 166 |
| 81. Consejos para circular con una caravana o remolque..... | 168 |
| 82. Las dudas al cruzar un badén..... | 170 |
| 83. El GPS no es inteligente..... | 172 |
| 84. El invierno, un enemigo. El hielo, el verdugo..... | 174 |
| 85. El invierno, ¿un enemigo del conductor?..... | 176 |
| 86. El sueño, ese enemigo invisible I..... | 178 |
| 87. El sueño y el volante: los viajes largos..... | 180 |
| 88. "Faros recomendados"..... | 182 |
| 89. Los peligros de la distracción: WhatsApp y SMS..... | 184 |
| 90. El coche automático, ese gran desconocido..... | 186 |
| 91. El cambio automático, "permítanme que insista..."..... | 187 |
| 92. Neumáticos de invierno y Tweel, la rueda del futuro..... | 189 |
| 93. No te impongas hora de llegada..... | 191 |
| 94. Objetos dentro del vehículo: armas letales..... | 192 |
| 95. Quiero a mi viejo coche. ¿Por qué debo cambiarlo?..... | 194 |
| 96. Tomar la curva, el sobreviraje..... | 196 |
| 97. El subviraje en curva, los "esfuerzos" de uno en uno..... | 198 |
| 98. Cómo actuar ante un control policial..... | 199 |
| 99. Los niños, atrás..... | 201 |
| 100. Conclusión: No perdamos lo que hemos conseguido..... | 203 |

AGRADECIMIENTOS

Agradezco la atención y el tiempo que me dedicó a la dirección y equipo de técnicos de la escuela de formación de seguridad Can Padró, especialmente las entrevistas con el técnico instructor en conducción: Jaime Martret. El centro puso a mi disposición vehículos y su circuito para poder realizar algunas maniobras que se narran en este libro de forma desinteresada y con el mismo interés que yo: la seguridad en la conducción.

Las entrevistas con Rafael Olmos y Xavier Almirall, del Servei Català de Trànsit, fueron instructivas, como también lo fue conocer las iniciativas de Xavier Ruestes, de la Fundació RACC, donde colaboré en el año 2000.

Albert Allumà, encargado del Circuito RACC de Barcelona, el abogado Francisco Zapater y Andreu Alfonso, director de operaciones del 112, me dieron una visión desconocida para mí del mundo de la justicia aplicada a los accidentes de tráfico, a la función de instruir en cursillos en el circuito y al funcionamiento interno del servicio de emergencia en Cataluña.

Colaboraron con sus opiniones otras personas relacionadas con los cuerpos de seguridad que prefirieron mantener su anonimato (gracias, Xavier), aunque yo quiero agradecerles desde aquí su colaboración desinteresada. Mis amigas Marta B., Vero y Geno me ayudaron y aconsejaron a encontrar a los interlocutores adecuados con la profesionalidad y amabilidad que siempre les acompaña.

Todas estas conversaciones fueron básicas para ampliar mis conocimientos del mundo de la accidentalidad desde perspectivas diferentes. No obstante, mis conclusiones son personales y en ningún caso proceden de este equipo de personas, ya que en ocasiones las he contemplado y en otras he seguido las enseñanzas producto de mi propia experiencia.

INTRODUCCIÓN

Siempre he dicho que quien compra un libro mío ya es como de la familia. Así que suelo expresarme como si me encontrase ante un amigo o alguien a quien conozco. Quizás sea un error, pero también suelo ser contrario al lenguaje extremadamente técnico, el del político e incluso del académico. Pocos de los libros que leo tienen un lenguaje directo, que llegue a todos los niveles sociales, llano, y que nos haga saber la verdad de las cosas de la misma manera que nos lo explicaría en la barra de un bar o en una tertulia de sobremesa. Por poner un símil, sería como una entrevista de Jordi Évole, antiguo compañero en El Terrat. Así quiero explicar el drama de la mortalidad en la carretera.

Si tienes en tus manos estas páginas, es porque estás interesado en la seguridad vial, o quizás en mejorar tu conducción o en saber los secretos —por todos conocidos— de cómo evitar accidentes de tráfico. Es probable que esperes encontrar esa ristra de estadísticas e indicaciones con los que nos han llenado la cabeza en las últimas décadas desde los diferentes gobiernos que han ocupado los diferentes ministerios de los que depende la accidentabilidad y su entorno. Pero intentaré que no sea así, o como mínimo hacerlo desde un lenguaje diferente, más cercano y amigable. Algunos dirán que este libro no es serio. Esa es la intención: que se interprete como un consejo de amigo más que una interpretación de la normativa. Otros alegarán falta de rigor. Puede tener razón, pero les aseguro que relatar aquí las estadísticas de seguridad vial y aplicar una extrema precisión puede llevar a no acabar nunca de escribir un libro. Por ejemplo, piensen que en los cinco años que tardé en escribirlo ha habido continuas modificaciones de la normativa, incorporación de sistemas electrónicos de seguridad, un aumento de la incorporación del desconocido coche eléctrico y para rizar el rizo una modificación del Código Penal que desgraciadamente ya no tengo tiempo de incorporar. Por poner un ejemplo de lo vertiginoso de esos cambios: ya se ha producido el primer accidente de un vehículo que ni siquiera lleva conductor.

No voy a descubrir nada... O casi nada. Todos conocemos las bondades de abrocharnos el cinturón (¿recuerdan aquella cancioncita de “Ponte el cin-

turón”?), vimos a Stevie Wonder cantar aquel *Si bebes no conduces* o a la folclórica de turno escenificando aquel *Precaución, amigo conductor*. Los que somos de la generación que vio por televisión llegar el hombre a la Luna, oímos los consejos de Rafael Escamilla o crecimos viendo la “Segunda oportunidad” del mítico Paco Costas, ya conocemos el qué, nos falta simplemente el cuándo. ¿Recuerdan aquellos anuncios de la por entonces Jefatura Central de Tráfico del Ministerio de Gobernación con sencillas animaciones de dibujos que ya decían lo mismo que los de ahora, pero cincuenta años atrás? Pues precisamente hemos tardado eso: medio siglo en mentalizarnos de la realidad de que nuestras estadísticas eran escandalosas.

Mientras escribo estas líneas, en el televisor de mi oficina veo la fotografía de Álex Angulo, un actor que me encanta. Subo el volumen del aparato y oigo que ha muerto en un accidente en la autopista en Navarra. Me apeno, pero piensen un momento... si lo hubiesen asesinado o se hubiese suicidado disparándose a la cabeza nos hubiésemos horrorizado aún más. Voy más allá: si el avión en el que viajaba se hubiese estrellado sería todo un shock. Confesemos que la cantarina de los informativos de cuatro muertos aquí, cinco muertos allá... nos ha hecho acostumbrarnos en cierta manera y a normalizar algo que no difiere mucho de un asesinato o de un accidente aéreo. Es más, debería ser más espeluznante porque es más frecuente, y ha habido años que formaban parte de los informativos diariamente.

¿Quién no tiene en su familia o entre sus vecinos y amigos alguien que ha resultado herido o ha muerto en la carretera? Muy pocos de nosotros. Entendemos mejor que bañarse después de comer puede darnos un corte de digestión que si circulamos a mucha velocidad podemos matarnos. Voy a ser sincero en este libro: creo que no hemos hecho ni caso. Este “hemos” se refiere a los conductores españoles entre los que me incluyo. Mientras países como Gran Bretaña, Finlandia, Suecia u Holanda demostraban con la estadística que ellos sí que lo habían entendido. Nosotros, los españoles, continuábamos haciendo subir esa línea pintada en el papel milimetrado donde se escribían los datos de mortalidad.

En este libro encontrará consejos personales, reflexiones de expertos, indicaciones de gente que conoce bien este fenómeno social y algunos consejos típicos y tópicos quizás explicados de una forma un tanto simple. Probablemente les sorprenda mi tono crítico, de tirón de orejas, que me permito utilizar y a veces detectarán algo de humor o ironía. Son secuelas de mi época de guionista de televisión.

Que nadie se piense que soy un jesuita. Me multaron por exceso de velocidad decenas de veces, tuve accidentes con bicicleta, ciclomotor, moto y coche. Me retiraron el carnet y he hecho más de un “trompo” en mi vida. Tenía coche desde los diecisiete años y ya comencé a conducir sin permiso por algunos caminos “para aprender”. Aquel bonito Seat 850 Coupé que solo verlo ahora

nos produce risa, por aquel entonces era capaz de adelantar a quien se pudiese delante. Cuando eso ocurría, hacía cuatro años que había muerto Nino Bravo y uno que la cantante Cecilia nos dejara para siempre, los dos dentro de un coche.

En los años setenta circulábamos a “todo lo que daba el coche” —especialmente si eras joven—, bebíamos si teníamos que beber y eso del cinturón era un molesto accesorio que tenía una hebilla que se clavaba en la espalda. Solo nos frenaba la pareja de la Policía Nacional, primero, y la Guardia Civil de Tráfico, años después. Y así nos iba: a mediados de los años setenta era habitual que cada año muriesen de 4.000 a 5.000 personas cada año, con un parque de vehículos ¡veinte veces menor! Por ejemplo, los muertos en carretera en 1989 fueron 5.940. Esa cifra se ha reducido hasta llegar a superar por poco el millar de fallecidos.

Como periodista de sucesos fui testigo de centenares de accidentes de tráfico en ciudad y en carretera, y empecé a preguntarme por qué aquel horror nos era tan ajeno. Sí, es verdad, si éramos testigos de un accidente nos asustábamos durante unos kilómetros y poco a poco, al ir recorriendo distancia y tiempo, volvíamos a nuestra irresponsabilidad de siempre.

Perdón por la crudeza del relato: no fui consciente de lo significaba el casco hasta que no vi los sesos de un pobre motociclista en la acera de la Rambla Nova de Tarragona. No me di cuenta de lo que significaba el cinturón hasta que no fui testigo de un sembrado de jóvenes sin vida desparrramados en la carretera al haber salido despedidos del vehículo. Así como tampoco había interpretado cómo quedábamos tras un grave accidente hasta que no fui testigo y alumno en las —para mí— duras clases de autopsias en el Instituto de Medicina Legal de Barcelona, que formaron parte de mi formación como criminalista y asesor forense por la UAB.

Continué hablando de mí y mi experiencia profesional. Perdón por ello. En las entrevistas al bueno de Juan Ramón Guelvenzu, jefe de tráfico en los años 90, recogía los datos de cómo había ido la Operación Semana Santa o Verano. Era un ritual anual en el que pocas circunstancias variaban. Me preguntaba cómo era posible que año tras año en los mismos lugares se produjesen accidentes similares. Recuerdo el viento que azotaba la zona de Hospitalet de l'Infant o los despistes por fatiga o somnolencia que año tras año se producían en los mismos kilómetros de la A-7 en el sur de Tarragona.

No tengo más interés en la reducción de víctimas en la carretera y en ciudad que el que tiene alguien que lamenta la pérdida de una vida humana. ¡Ah! Ni soy directivo de ninguna entidad de ayuda al automovilista, ni de un organismo gubernamental, tampoco cobro porque se reduzcan los accidentes. Simplemente, me gustaría que cada vez se vendiesen menos sillas de ruedas, que en los tanatorios no se velen a jóvenes veinteañeros y que en Parapléjicos de Toledo estuviesen bajo mínimo de pacientes.

He estado horas hablando con expertos. Gracias a todos por su colaboración. Si les soy sincero, creí que iba a recibir de nuevo aquella cancioncita de siempre: “use el cinturón”, “no exceda de la velocidad permitida”, “mantenga la distancia de seguridad”, “lleve casco”... ¿Quién no sabe eso? Pero me he llevado una grata sorpresa al haber recibido elementos nuevos que han abierto un abanico más amplio, profundo y veraz. Vuelco aquí esos temas que hasta ahora no había oído y que hacen referencia a la psicología, a la inicial incompetencia gubernamental antes democrática y de la transición, a la innata incapacidad para poder conducir de algunos o a la actitud de confianza de falso “buen conductor” de muchos.

Espero que nadie se ofenda con mi tono ni mis críticas. Son solo mías y por tanto de un modesto periodista y criminalista que pretende lo que muchos han pretendido: concienciarnos de que conducir es una actividad que no por habitual deja de ser compleja y peligrosa. Un millón trescientos mil muertos anuales en accidentes en todo el mundo lo demuestra.

01 / 100

243 AÑOS DESDE EL PRIMER
ACCIDENTE DE "COCHE"

Cuentan los historiadores que el primer accidente de tráfico ocurrido con un vehículo de más de dos ruedas a tracción mecánica se produjo el año 1771 en las calles de París. El ingeniero militar francés Nicolas-Joseph Cugnot había inventado un automóvil... Bueno, quizás es una definición un tanto presu- mida de lo que realmente era un pesado triciclo que funcionaba a vapor. El artilugio fue bautizado como *fardier*, aunque también era conocido como *carro de Cugnot*, y era la segunda versión del inventado el año anterior (1770). La pesada máquina podía alcanzar una velocidad de 3,8 kilómetros por hora, pero por aquel entonces no equipaban cuentakilómetros y ésta se calculaba en *toes- sas*, medida francesa utilizada en la antigüedad equivalente a 1.940 metros. Es decir, que era capaz de circular aun poco más de la mitad de la velocidad que alcanzaba un peatón. Pero aquella olla a presión de metro y medio de diámetro equipado con tres ruedas tenía una gran ventaja respecto al viandante: podía llevar a ese lento paso a cuatro pasajeros y arrastrar cuatro toneladas y media de peso. De hecho, su inventor tenía la intención de que fuese un sustituto de las mulas que arrastraban las piezas de artillería, aunque finalmente no tuvo un uso militar.

Pues bien, pese a la lentitud del invento francés, su conducción era terri- blemente pesada y muy complicada. Ya equipaba los mismos elementos que un automóvil moderno: dirección, frenos, acelerador y marcha atrás, o inversores de marcha. En sus primeros recorridos por las calles parisinas su conductor acabó dándose de bruces contra un muro. Evidentemente, a menos de cuatro kilómetros por hora las consecuencias fueron leves.

A finales del siglo XIX se registraron en Irlanda y Gran Bretaña los prime- ros accidentes mortales y con heridos, mientras que en España comenzaban a matricularse tímidamente algunos vehículos que solían ir a manos de familias adineradas. En 1900 se matricularon tres automóviles en nuestro país, pero en una década ya eran decenas de miles los que circulaban, y en 1925 ya eran más de cien mil. Aquellos primeros coches tenían que ser manejados por un con- ductor profesional, que solía ser un mecánico. Se manejaba de forma tortuosa

y era condición imprescindible tocar el claxon al entrar en cada curva. Sinceramente, me ha costado encontrar en los libros de historia el primer accidente que se registró en España, pero bien podría ser el que sufrió quien llevaba el título de primer barón de Romaña, don Francisco de Paula de Romaña y Saurí. Según publicó el *Heraldo de Aragón* el 14 de agosto de 1911, este personaje ilustre sufrió un accidente —probablemente con un Ford T— en la carretera entre Sabiñánigo y Jaca, en Huesca. Al haber resultado ileso, fue tal su agradecimiento divino que mandó construir un monolito en el lugar (según publicó en 1915 este rotativo) en el que se grabó esta leyenda: “Testimonio de gratitud a Dios omnipotente que ofrece Francisco de P. Romaña Suari por haberle librado de la muerte juntamente con su familia en un accidente de automóvil ocurrido en este sitio el día XIV de agosto de MCMXI”. (No la busque... con la construcción de una autovía el monolito dejó de estar a la vista.)

02 / 100

**¿SOY UN PERFECTO CONDUCTOR?
LA RESPUESTA ES NO**

El lector se preguntará como me atrevo a emitir una sentencia tan contundente en el título de este capítulo. Quizás me repruebe porque es de los que llevan cuarenta años al volante o porque su profesión esté relacionada con la conducción de largos y pesados vehículos por las carreteras europeas. Cabe la posibilidad de que sea preciso en el manejo del vehículo, que jamás incumpla las normas o que sepa orientarse cual paloma mensajera. Quizás sea un joven que controla el vehículo como Fernando Alonso, sabe hacer trompos —que por cierto en lenguaje técnico se denomina Test de Coda— o es el rey del contravolante. Pero la verdad es que en la circulación viaria intervienen tantos factores que jamás seremos capaces de controlarlos todos y toda nuestra precisión al volante de nada puede servir en circunstancias imprevistas o desconocidas. Lo que es lo mismo: nunca seremos conductores perfectos y siempre, siempre, estaremos aprendiendo, ya que nunca habrá dos días iguales en la carretera o en las calles. ¿Cómo se explica entonces que expertos y veteranos conductores mueran al volante? Quizás, como los esquiadores experimentados, su confianza y seguridad son los que le han traicionado.

Los que ya pintamos canas en la cabeza llevamos a cabo las prácticas para obtener el carnet de conducir en viejos vehículos que no disponían de servodirección, ni los modernos sistemas de ayuda a la frenada o estabilidad. Algunos incluso aprendimos el doble embrague para introducir marchas y en nuestro país había tan pocas rotondas que no era necesario saber cómo “bailar” en los carriles que la forman agarrando el volante con la fuerza que necesitaríamos para girar la rueda de la puerta de una caja de seguridad bancaria.

Algunos adquirimos vicios en la formación como conductor en los años sesenta que se arrastran cincuenta años después. Y es por una sencilla razón: nadie nos lo ha hecho saber.

Es cierto que la experiencia es un grado y que probablemente usted —conductor veterano— disponga de una mejor visión de la seguridad vial y de las circunstancias del tráfico que un joven que haya salido de la autoescuela con su flamante carnet de conducir. Pero eso no siempre es así. Usted puede ser un

buen conductor en el sentido estricto del manejo del vehículo, pero un desastre como persona; mientras que el novel puede ser más responsable y atento. Me explico: si es usted de los que llegan siempre tarde, olvidan efectos personales en los lugares que visita, es despistado o un ferviente charlatán, su “manera de ser” se trasladará a la conducción, aunque usted, probablemente, no lo perciba como un peligro. Por ejemplo, les doy a conocer un estudio que me han relatado en Tráfico y que me ha parecido extremadamente curioso: un informe sobre la distracción al volante elaborado en Australia afirma que el hecho de tener móvil, simplemente llevar consigo el teléfono, implica multiplicar por tres las probabilidades de sufrir un accidente que otro conductor que no lo tenga. Ya podrán suponer que hablar por él mientras se conduce multiplica por nueve el porcentaje. Es decir, el mero hecho de “estar pendiente” ya le condiciona.

Así que imagínense lo que representa el ir discutiendo con su novia, haber sido despedido de su trabajo horas antes o utilizar la conducción como una manera de aliviar las tensiones de su vida habitual. Piense que la distracción es la hoja de la guillotina de muchos conductores y en ocasiones el arma con el que se mata a los que circulan por el carril contrario. Cuando se conduce, solo hay que conducir y, si me apuran, ni siquiera deberíamos hablar con el pasajero.

En la circulación vial intervienen tantos elementos que es imposible controlarlos todos al punto de asegurar que uno no sufrirá un accidente. Entre otras cosas porque no podemos controlar “lo que hace el otro”, es decir, que podemos ser impecables en la conducción, pero quien se cruza con nosotros, no.