

a contra

LA VANGUARDIA

ANA

Si se ama, póngase el cinturón de seguridad"

Tengo 33 años. Nací en Barcelona. Soy doctora en Medicina y máster en Salud Pública por la Universidad Johns Hopkins de Baltimore (EE.UU.), donde vivo y doy clases. Me he especializado en prevención de accidentes de tráfico. Estoy casada, sin hijos. Los accidentes de tráfico son un grave problema de salud pública: son una epidemia

EXPERTA EN PREVENCIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁFICO



MARÍA SEGUÍ-GÓMEZ

AL COCHE

Muchas familias se toman vacaciones a partir de hoy o en los próximos días. Millones de personas se subirán a un coche... Y después de Semana Santa, las cifras de muertos en carretera nos helarán la sangre. La señora Seguí-Gómez dice que muchas de esas muertes podrían evitarse. Ella lleva años estudiando el asunto en la Johns Hopkins, una de las diez universidades más importantes del mundo. Su estudio sobre los "airbags" tuvo eco internacional, y hoy continúa su lucha por prevenir la que considera una epidemia contemporánea: la muerte por accidente de tráfico. Ha estado aquí de la mano de la Fundació RACC (que tiene una cátedra de Movilidad y Seguridad Viaria) y la Escola de Prevenció i Seguretat Integral. Felices vacaciones y conducid con cuidado, amigos

pensando en el tamaño y peso del hu en su postura, en el tiempo que tard cuerpo en llegar al salpicadero... de ta que un "airbag" así lesionaba allí a r mujeres, e incluso las desnucaba.

—Se corrigió eso, supongo.

—Sí, pero cuidado: no coloque delan lita del niño de cara.

—¿Cómo deben ir los niños?

—Hasta los seis años, atados con el rón a su sillita, y la sillita bien fijada a to. A partir de los seis años, asiento d un alza, y siempre, siempre el cintur

—Tomo nota.

—Hay papás que no hacen esto y les sesionados con esterilizar la tetina de rón... ¡Y la causa más probable de mu un bebé menor de un año —después enfermedad congénita, parto prema homicidio— es el accidente de coche! Y tir de un año, ¡es la primera causa!

—Voy de susto en susto.

—Hace falta educación, formación.

—¿Y leyes que limiten más la veloci

—Nunca se respetan, pero ayudan a dos vayan a velocidad homogénea, lo duece la probabilidad de choques. Lo debería permitirse es la fabricación ches que alcancen más velocidad de serán capaces de absorber si chocan.

—¿Ve peligro en el cambio brusco d las denominaciones de carreteras cata

—No; al ser masivo, en bloque, uno sobre aviso, alerta, y se esmera en la c

—¿Quién conduce peor en el mundo?

—Imposible decirlo: los códigos imq de conducta de un sitio pueden espant conductor llegado de fuera, y vicever

—Estamos ya acabando, y...

—¿Sí? ¿Ya? Pues quiero decirlo ot pónganse el cinturón! Yo me lo pong en los taxis. Y un día convencí a un de que se lo pusiera: ha sido mi mayo

VÍCTOR-M. J

Me voy unos días de vacaciones... en coche. ¿Rezo? —Dios está demasiado ocupado: mejor póngase el cinturón de seguridad. La verdad puede salvarme la vida?

—Un 50% de los accidentes que pueden te, llevar el cinturón te salva la vida. Verdad ama su vida, póngaselo! e lo pondré: prometido.

—Muy importante. El 40% de usuarios che no lo hace: ¡piensan que los acci- les suceden a los demás! Qué error. lay cifras?

—Los accidentes de tráfico, en personas abajo de los 30 años, ¡son la primera de muerte en el mundo! Así lo afirma anización Mundial de la Salud.

—¿Tráfico, problema de salud?

—Lo lo ve? Muertes aparte, en el año rá en el mundo la tercera causa de dis- itación. Hoy, el 15% de los accidenta- idecen discapacidades.

—¿Cuánta gente muere a causa de acciden- tráfico?

—En el mundo, 4.200.000 personas al año. paña, 6.000 personas al año: un tercio, r primera horas tras el accidente; otro ter- rante el primer mes; y después, el ter- stante.

—¿Acaba estadística...

—Sí. Más datos: en España, los acciden- tráfico producen 30.000 ingresos hos- rios al año, 100.000 heridos... Es una nead, un problema de salud pública... ccidentes de tráfico son una epidemia! a peste del siglo XXI?

—¿Rus, bacterias... coches: la muerte por neadades infecciosas irá decreciendo, rá ereciendo la población con coche, i tributo al desarrollo, pues...

—¿Eso no es así: los países más desarro- no son los que más muertes padecen. hús país tiene más muertes por tráfico?

—En Europa, Portugal: 28 muertos por ca- da 100.000 habitantes. Sigue Grecia, con 22.

—¿Y España?

—En el mismo furgón de cola: 15 muertos por 100.000 habitantes, ¡mientras que son só- lo 6 en el Reino Unido! Es donde menos hay.

—¿Y qué tienen los británicos que no tenga- mos todavía nosotros?

—Una tradición preventiva. Porque, ¡aten- ción!: no es que en España tengamos más ac- cidente de tráfico, sino que nos morimos más de los que tenemos. Nos matamos más.

—¿Podemos tomar medidas para reducir las muertes por accidentes de tráfico, entonces?

—Sí. Accidentes siempre habrá: sea por lo que sea, la gente choca. Pero si podemos pre- venir el índice de morbilidad.

—¿Cómo hacerlo?

—El choque provoca desaceleración, lo que supone una dispersión de energía, energía que se dispersa en el coche (y lo rompe) y en la persona, y la hiere o mata. ¿Me sigue?

—Sí, suena muy técnico, pero sí. ¿Y?

—Pues se trata de evitar que demasiada de esa energía se disperse en la persona.

—Ah, muy bien, ¿y cómo?

—Con setos en vez de cemento en las vías, espaciando los obstáculos, diseñándolos con ángulos menos dañinos, con materiales ab- sorbentes en postes y señales de tráfico...

—¿Y en los coches, qué hacemos?

—Diseñarlos con "jaula de seguridad": es decir, que la mayor parte de esa energía la absorba el resto del coche, que se chafe bien todo... menos el habitáculo de las personas.

—Y para el habitáculo, ¿qué propone?

—Barra de volante telescópica, que ceda, for- ros lo más absorbentes posible, diseño en- volvente para asientos y reposacabezas...

—"Airbags"...

—Sí, laterales y frontales. ¡Pero tienen que estar bien diseñados! Hicimos un estudio en Estados Unidos en los años 90, y demo- stramos que allí los "airbags" estaban diseñados