

Javier Costas Franco

Tranquilos, que yo controlo

Manual de conducción para gente de bien



Tranquilos, que yo controlo

Javier Costas Franco

Tranquilos, que yo controlo

Manual de conducción para gente de bien

Tranquilos, que yo controlo
Manual de conducción para gente de bien

© Javier Costas Franco, 2016

Ilustración de la cubierta: © Getty Images
Fotografía del autor: © Ainhoa Heras

Primera edición: Septiembre 2016

Este libro no podrá ser reproducido, ni total ni parcialmente,
sin el previo permiso por escrito del editor.
Todos los derechos reservados.

ISBN: 978-84-945256-5-0
Depósito Legal: M-28011-2016

© Meridiano Editorial, 2016
Avda. Nazaret 13, Portal A, 9º D Izda.
28009 Madrid

Impreso en Estugraf
Calle Pino nº 5. Pol. Ind. Los Huertecillos
28350 Ciempozuelos (Madrid)

ÍNDICE

PRÓLOGO	13
Empezando por el principio...	19
Acerca de este libro	21

PRIMERA PARTE: SOBRE TI Y LOS DEMÁS

Una cuestión de actitud	25
El porqué de la mano dura	29
Pasajero pasivo, pasajero activo	32
Viajando con niños	39
Si compartes coche, ten esto en cuenta...	42
¿Eres virgen? ¿Eres novato?	
¿No te has sacado el carné?	44
Las clases para sacar el carné no te las deben dar tus seres queridos	48
¿Y si los menores de edad aprendiesen antes de la autoescuela?	51
Cuando el alcohol se convierte en un mal trago	54
La historia de Helena	63
Hablemos de drogas	67

Fumar conduciendo, ¿sí o no?	71
Cuidado con conducir y tomar determinados medicamentos	74
El tiempo de reacción y la distancia de seguridad	75
Retrovisor, señalización, maniobra	77
Evita las procesiones y los «trenecitos»	79
Conducir elevado o no, he ahí la cuestión	81
<i>Mannia mia</i> , o los vicios al conducir	83
Sentarse bien y saber agarrar el volante es importantísimo	85
Hay cosas que hay que hacer antes de salir, como programar aparatos	94
Cuanto un autobús veas...	96
Cuando en un autobús viajes...	98
Los peatones y los niños	100
De animales sueltos y animaladas	103
Viajando al extranjero (y conduciendo por allí)	105
Adelantar por la derecha, ¿sí o no?	109
Mensaje para las parejas pegajosas	112
Viajando con mascotas	113
La gestión de la fatiga	116
La vida de Johnny	120
Más allá de la autoescuela: los cursos de conducción avanzada	122
Qué hacer en caso de accidente	127

SEGUNDA PARTE: SOBRE LA MÁQUINA QUE CONDUCES

El manual de instrucciones, ese gran desconocido	139
La climatización a bordo	141
El coche no es un vertedero, ni un zoológico de peluches	142
Coloca carga y transporta con un mínimo de lógica	144
Mantener el coche en buen estado es tu responsabilidad	147
¿Sabes si tu coche ha sido llamado a revisión?	153
¿Qué es EuroNCAP y qué significan las estrellas?	155
ABS: «a beses» frena, «a beses» no	157
ESP, control electrónico de estabilidad	160
Una cuestión de pedales	164
Cómo hacer una frenada de emergencia	169
¿Y si entras a una curva muy rápido?	
Subviraje y sobreviraje	170
Los «iluminados» y el uso correcto de las luces	175
No conduzcas con vendas en los ojos	179
Distracciones, las tentaciones a bordo	182
¿Tracción delantera, propulsión trasera o tracción total?	186
«Talante, tatrás»: introducción al reparto de pesos	188
Los neumáticos son los zapatos de tu coche	190
¿Has cambiado alguna vez una rueda?	196
Conducción eficiente significa conducción segura	199
Los motores de vez en cuando necesitan alegría	204
Conducir con sistema <i>Stop&Start</i>	206

Los turbos necesitan un descansito al final de la jornada	208
Bajar un puerto de montaña con seguridad es muy fácil, usa el cambio de marchas	210
Sobre conducir descapotables	214
La moto	217
Bicicletas, ciclomotores, triciclos y cuadriciclos ligeros	220
SUVebordillos, tontocaminos y compañía	223
Conducción todoterreno o fuera de carretera	227
Tocar el claxon también tiene su ciencia	233
Lo que siempre deberías llevar a bordo	234

TERCERA PARTE: SOBRE LA VÍA POR LA QUE CONDUCES

La velocidad y tal	241
Conduciendo de noche	248
Glorietas y rotondas	252
Nunca llueve a gusto de todos	255
La niebla	257
Cómo mola la nieve en las postales y qué poco en los parabrisas	258
El mal menor, cómo elegir contra qué chocar	265
<i>Aquaplaning</i> , el surf que no mola	267
Miles de litros de agua, pero pocos segundos para pensar	270
La fluidez del tráfico también depende de ti	271

CUARTA PARTE:

LOS NUEVOS SISTEMAS DE SEGURIDAD

Asistente de arranque en pendiente	277
Asistente de cambio de carril	278
Asistente de conducción semiautónoma	279
Asistente de control de descenso	281
Asistente de detección de fatiga	281
Asistente de frenada de emergencia	283
Asistente de luces de carretera	284
Asistente de mantenimiento de carril	286
Aviso de colisión frontal	288
Aviso de olvido del cinturón de seguridad	289
Aviso de tráfico transversal	290
Cámara de visión frontal	291
Cámara de visión nocturna	292
Control de cruce adaptativo	294
Frenado multicollisión	296
Iluminación adaptativa	297
Llamada de emergencia	298
Preparación al impacto	300
Reconocimiento de señales de tráfico	300
Sensor de presión de neumáticos (TPMS)	302

EPÍLOGO	305
----------------	-----

BIBLIOGRAFÍA

Libros	309
Páginas Web	310
Recursos electrónicos	311
Otros recursos consultados	311

PRÓLOGO

Si ahora mismo, en vez de abrir este libro aunque sólo sea para hojearlo, le preguntas a cuatro o cinco personas de tu entorno qué opinan acerca de la Seguridad Vial, así, a palo seco, lo más probable es que o esas personas salgan huyendo de ti despavoridas... o que, si no lo hacen, sean unos frikis del asunto. Y, por pura Ley de Gravitación Universal, es más que probable que a ti te ocurra lo mismo que a tus conocidos.

Sí, la Seguridad Vial (como materia) arrastra el sambenito de ser un verdadero coñazo. Y si viene presentada en libro, ya ni te cuento.

Esto, sin duda, es mérito irrenunciable de aquellos pájaros de mal agüero que, año tras año, se han esmerado por convertir en aburrida y desastrosa una materia que, en realidad, debería ser amena como mínimo, ya que trata acerca de lo más maravilloso que puede aprender y enseñar un ser humano: VIVIR. O, mejor dicho: vivir y seguir viviendo..., a pesar de.

A pesar de estar moviéndonos metidos en una bola de acero que se traslada a no sé cuántos metros por segundo y a pesar de hacerlo en medio de un enjambre de personajes, cada uno de su padre y de su madre, cada uno de ellos metido en una bola de acero que se traslada a no sé cuántos metros por segundo y siguiendo vete tú a saber qué extraña trayectoria. Vivir y seguir viviendo, a pesar de todo eso.

Eso nos catapulta directamente hacia lo que algunos considerarán una paradoja: la PASIÓN por la SEGURIDAD.

Piensa por un momento en qué es lo que te llena de TU VIDA. ¿Tus amigos? ¿Tu pareja? ¿Tu familia? Los hay que incluso hablan del dinero o hasta del trabajo (sobre todo si les preguntas en un entorno laboral y con el aliento del jefe de Recursos Humanos resoplando no muy lejos, claro). Tanto da. En el fondo, se trata de tener identificadas aquellas personas y situaciones por las que vale la pena levantarse cada día.

¿Lo tienes ya? Bien. Pues ahora... piensa en todo lo que te apasiona hacer con esas personas y situaciones. ¿Te gusta salir de juerga con los amigos? ¿Te encanta estar a solas con tu pareja? ¿Te apetece quedar de vez en cuando para comer con los tuyos y decirles a los pequeños de la casa eso tan manido de «hay que ver cómo has crecido»? Etcétera. Lo que sea. Ponte en situación por un momento.

Y ahora imagina que todo eso se acabase de repente. Así, de golpe y sin pedir permiso. Por la cara. Como si te hubieran atracado, violado y condenado, todo a la vez y en un solo segundo de tu vida. Y que de lo que era hasta ahora tu vida, esa vida por la que apostabas, por la que lo dabas todo, no te quedara nada. O que lo que te quedara fuera una vida mucho peor que la que tenías. Pero mucho peor, y sin que por adelantado hubieras podido elegir esta situación en absoluto.

No mola nada, ¿verdad? Pues este ejercicio nos lleva de la mano hasta el siguiente punto: la PASIÓN por la EMPATÍA.

La empatía es la capacidad que tenemos la mayoría de los seres humanos mentalmente sanos para identificarnos con alguien y compartir sus sentimientos.

Vemos que un amigo las pasa canutas porque se ha quedado en paro y tiene un follón estratosférico en casa para llegar a final de mes y nos sentimos mal por él. Vemos a una niña pequeña perdida en una multitud, llorando porque no encuentra a sus padres y nos da cosica. Sabemos de alguien que se cayó

con la moto y se quedó hecho una mierda y pensamos: «Ostras, vaya putada». Empatía.

Quienes no tienen empatía no pueden comprender que algo que le ha ocurrido a otro le puede suceder a ellos mismos. A los psicópatas les pasa. Hacen sufrir y no se plantean que sus víctimas lo pasan mal con sus acciones. Ni siquiera es necesario que piensen en sus víctimas; en general, son incapaces de sentir lástima por otras personas que pasan una situación chunga o de ponerse en el lugar de esas otras personas, sean estas o no víctimas suyas. Falta de empatía.

La empatía es aquello que nos mueve a hablar con pasión sobre la seguridad de las personas, vengan o no a (nuestro) cuento estas personas. Pasión por la seguridad de todas ellas, las conozcamos o no. Por esta razón, los que pretendemos ayudar a los demás hablando sobre Seguridad Vial, hablando sobre vivir y seguir viviendo a pesar de, intentamos apartarnos al máximo del sambenito del tío coñazo. Lo único que queremos es que nos lean y nos escuchen. Y que quienes nos lean y nos escuchen puedan continuar saliendo de juerga, haciendo el amor y quedando con la familia para decir a los pequeños de la casa eso tan manido de «hay que ver cómo has crecido», e incluso trabajando y sintiéndose realizados sobre todo si el jefe de Recursos Humanos anda cerca merodeando.

Hace unos cuantos años conocí a un tal Javier Costas. Era un tipo que se dedicaba a escribir sobre coches y sobre Seguridad Vial. Y no era un coñazo de tío. A poco que lo leyeras, te dabas cuenta de que por sus venas no sólo corría la sangre, sino también la pasión. Y cuando hablaba sobre Seguridad Vial, su pasión se orientaba de forma empática hacia la única pretensión que le podía invadir: intentar que sus lectores apreciaran sus vidas y las del resto de personas que se les cruzaran por la carretera.

A Javier nunca lo persiguió el sambenito de ser un tío coñazo, salvo seguramente para los lectores más trogloditas,

sino otro sambenito: el de haber nacido siendo nieto de un periodista de Motor que se atrevió a apasionarse por la seguridad y pretender apasionar a los españoles cuando en España el concepto «Seguridad Vial» era lo más parecido a un unicornio con ruedas. Los más jóvenes se perdieron la experiencia de ver a Paco Costas en la tele cuando la tele era la reina de los medios de comunicación de masas, y harían bien en recuperar alguna que otra entrega de *La Segunda Oportunidad*¹ para, con ojos del pasado, ver una materia que, en el fondo, no ha cambiado tanto.

Pero en realidad no había lugar para tal sambenito. De hecho, puedo dar fe de que en los años que he compartido con Javier, la influencia más significativa de Paco Costas sobre este ha consistido en conseguir que un ingeniero informático colgara los hábitos de la programación y se lanzara sin chaleco salvavidas a este océano en el que quienes hablamos sobre Seguridad Vial nos encontramos navegando, buceando y, a veces, naufragando. Pero es verdad que la influencia de su abuelo se le nota, sobre todo, en las formas llanas y próximas. Sin artificios. Sin perder el rigor tampoco.

Por lo demás, cuando Javier habla sobre Seguridad Vial consigue que uno no se aburra. Te confieso que para mi gusto a veces resulta un poco bestia con las formas, pero al fin y al cabo es honesto: cuenta las cosas tal y como las piensa. Y lo hace con un solo fin: ayudar. Lo lleva haciendo así desde mucho antes de que empezara a darle a la tecla para ganarse el pan con ello. Él te contará por qué lo hace y verás que lo único que persigue es que a ti no te ocurra lo que, por desgracia, le ha pasado ya a demasiadas personas.

Poco a poco irás descubriendo o consolidando conocimientos sobre Seguridad Vial y también aprenderás o refor-

1. <http://libro.javiercostas.com/segunda-oportunidad> (está subida a YouTube casi en su integridad)

zarás habilidades para manejar tu vehículo de una forma más segura y eficaz. Pero, sin duda, lo más importante de todo es que te sumergirás de lleno en la actitud de querer vivir apreciando lo que tienes, que no es poco, sin renunciar a la diversión de disfrutar la libertad que te proporciona tener un vehículo con el que moverte por donde quieras y sin pedir permiso a (casi) nadie.

Quienes nos dedicamos a contar cosas sobre Seguridad Vial sabemos que nadie nació enseñado ni morirá aprendido. Es un hecho que nadie aprende jamás a conducir del todo, ya que siempre queda algo nuevo por aprender. Es en ese sentido que la actitud de continuar querer aprendiendo a vivir es aquello que mejor nos puede ayudar. Por supuesto, para conseguir esto hay que realizar un socrático ejercicio de honestidad. Si honesto es el autor, honesto debe ser el lector.

Si nunca has hecho un ejercicio de honestidad contigo mismo, este libro puede ser un gran punto de partida. Yo lo aprovecharía.

Josep CAMÓS, formador vial y periodista de Motor

Empezando por el principio...

Aunque he vivido «poco» (menos de la mitad de lo que se supone que me toca), llevo desde la más tierna infancia ligado al mundo del automóvil. Empecé a memorizar los coches de los rallies cuando apenas sabía hablar y pasé por el correpasillos, el triciclo, la bicicleta, un coche eléctrico a escala y algún desfogue en coches de verdad en un terreno privado. Todo eso fue antes de cumplir diez años.

Apuntaba maneras desde pequeño por mi pasión por el Scalextric, las maquetas de cualquier escala, las películas y series con protagonistas de cuatro ruedas, los videojuegos... En cierto modo, mi destino estaba sentenciado y en el momento en que este libro llegue a tus manos ya llevaré trabajando a nivel profesional en este sector más de quince años, ¡se dice pronto!

Es evidente que, por razones de sobra conocidas, he estado muy influenciado profesionalmente por mi entorno familiar y desde pequeño he ido siendo consciente de cosas que cualquier niño pasaría por alto, luego cualquier adolescente y también muchos adultos. La gente a la que nos gusta —y mucho— el mundo del automóvil estamos en este aspecto un poco más formados e informados de lo normal (o deberíamos).

En todos estos años me he comportado como una esponja y he bebido de la sabiduría de mucha gente hasta ir haciendo

ese saber algo también mío y que he recopilado para ti en este libro. Mi intención ha sido acumular todo el conocimiento útil posible con el que podrás evitar accidentes de muy distinta tipología. Yo mismo estoy de una pieza por haberme aplicado lo que vas a leer a continuación y más veces de las que me gustaría.

Los accidentes no son eso que le ocurre solo a los demás. Te pueden ocurrir a ti, en cualquier momento y sin previo aviso. El factor humano está presente en nueve de cada diez accidentes. Mientras lees este libro, quizás encuentres multitud de excusas para no estar de acuerdo conmigo o quizás no le des tanta importancia a lo leído. Desecha las excusas, es lo mejor. Cada excusa te aleja más de ser un buen conductor y te pone en mayor riesgo.

En Seguridad Vial no he inventado nada, pero te traeré información y enseñanzas fundamentales para tu día a día como peatón, ciclista, conductor, pasajero o cualquier otro rol que sigas en el tráfico. Dicen que la información es poder y aquí la encontrarás en abundancia. He procurado justificarlo todo para no tratar de imponer mi criterio sin dar razones suficientes. De poco me sirve que me leas si no crees lo que te cuento.

A lo largo de esta lectura te voy a poner en situaciones de lo más diverso y espero que algunas no llegues a vivirlas nunca, pero si no queda más remedio quiero que estés preparado y sepas qué hacer y qué no hacer. Muchas de las cosas que vas a leer aquí no se cuentan en la autoescuela, algunas solo las explican en cursos impartidos por profesionales y otras las he recuperado del mundo de la competición. Y es que podemos aprender mucho de esa gente que se juega el pellejo por la gloria deportiva y el riesgo; ellos saben lo que se hacen.

Este libro aglutina los conocimientos que he adquirido en todos estos años, espero que te sean tan útiles como me han sido a mí, de corazón.

Acerca de este libro

He dividido el contenido de este libro en cuatro partes diferenciadas: conductor, vehículo, vía y sistemas de seguridad. En cada parte se tratan varios temas y he procurado explicar los conceptos con facilidad para que cualquiera pueda entenderlos y no bostece. Puede que algunos conceptos te parezcan totalmente desordenados, pero para facilitarte la vida te dejaré migas de pan para que puedas ir al lugar correcto rápidamente.

Muchas de las cosas que podrás leer están basadas en hechos reales que bien me han ocurrido o le han pasado a terceros y sé de buena tinta que son verídicos. Otras veces dramatizaré, me burlaré o exageraré, pero con la idea de que a la vez que aprendes algo nuevo, disfrutes y no te pierdas entre tanta letra. Cada persona que termine el libro me hará sentirme orgulloso por un lado y aliviado por otro. Me costaría aceptar que alguien se haya aburrido sin terminarlo.

Según los expertos en seguridad vial hay que distinguir lo que es una infracción vial (error humano), un accidente de tráfico (hecho fortuito) y una agresión vial (infracción + intención con daños a terceros). Por simplificar, todo el libro hace alusión a accidentes de tráfico sin distinguir clases, ya que está destinado a un lector no especializado en este tema. Eso sí, los expertos tienen razón en que esas tres definiciones no significan lo mismo.

A veces encontrarás alguna nota al pie, pero procuraré no abusar de ellas ni de palabras de origen extranjero, así como utilizar un lenguaje habitual pero a la vez mínimamente preciso. Mi intención, querido lector, es que pases un buen rato y que además sea productivo y aprendas cosas útiles.

También encontrarás algunos enlaces, que he acertado para que te sea más fácil llegar a los contenidos. Algunos sitios o recursos no tienen relación alguna conmigo y es posible que algún enlace quede roto por reorganización de la web de destino. Si encontrases cualquier enlace que no funciona te ruego que me lo hagas saber, aunque los comprobaré de vez en cuando. El libro una vez impreso no permite interactividad, pero los enlaces sí. Y mi intención es que este libro esté vivo.

Quiero dedicar esta obra a todas aquellas personas que, a lo largo de mis 33 años, me han enseñado algo sobre Seguridad Vial, empezando por mis padres, Francisco Manuel y Beatriz Isabel, y mi abuelo Paco. A él le debo la mayor parte de lo que sé y siempre le consideraré un maestro. La lista completa de agradecimientos me temo que sería interminable, pero tampoco me olvido de todos aquellos que me animaron y me dieron fuerzas para completar este reto.

¡Vamos allá!

PRIMERA PARTE SOBRE TI Y LOS DEMÁS

El hombre es la medida de todas las cosas

PROTÁGORAS

Si no fuese por los seres humanos, los automóviles serían máquinas completamente inútiles. A pesar de los esfuerzos de Google, Apple, Tesla, Ford y compañía, los vehículos que circulan por las vías públicas y privadas dependen del conductor, un ser humano, que tiene sus ventajas y sus inconvenientes. En esta primera parte veremos todos aquellos temas que están ligados a las personas. La gran mayoría de los accidentes se pueden explicar solo a través del factor humano, en tal medida que si eliminásemos este los accidentes se reducirían en un 90%. Casi nada, ¿eh?

Una cuestión de actitud

Digamos que hay dos tipos de conductores: los que conducen porque les gusta y los que lo hacen solo porque tienen que hacerlo. Ambos tipos estamos condenados a compartir la carretera y la calle, por lo que nos tenemos que tomar esto de conducir con un mínimo de seriedad. Hay muchas cosas en la vida que se hacen por necesidad, pero que hay que hacer bien aunque no sea algo apasionante *a priori*. Parafraseo a Miquel Bort, un experto en seguridad vial: conducir es como trabajar.

Un buen conductor no es solo el que es capaz de llevar la máquina bien, sino el que es capaz de conducirse a sí mismo. Eso implica tener una actitud de respeto por los demás, respeto por uno mismo, respeto por la máquina que se conduce y respeto por la vía por la que se transita. En ningún caso hay que conducir con miedo, se trata de conducir con respeto. El miedo a conducir se llama amaxofobia y hay formas de superarlo con ayuda profesional.

Todos conocemos a algún conductor miedoso, en ambos géneros. No les gusta conducir ni les gustan los coches y cuando se ponen al volante es por necesidad. Si tienen que ir de copilotos no van a discutir; es más, lo van a preferir. Si tienen que ir a algún lugar medianamente lejano, seguramente se decantan por el autobús, el tren o incluso el avión. Por muy prudentes que sean al volante, en cierto modo son un peligro y lo más fácil es que no lo sepan. Las reacciones de los conductores miedosos son imprevisibles, incluso para ellos mismos. Creerán que con circular despacito y con cuidado es suficiente. Se equivocan; prudencia y velocidad no van siempre de la mano.

No olvides que...

- *Una cosa es la aptitud (habilidad) y otra bien distinta la actitud (cómo nos comportamos).*

Te pediré a lo largo de este libro que te implique un poco más en lo que es el conocimiento sobre la conducción y sobre la carretera. Aunque no sea lo que más te guste ni lo que más te emocione, aunque sea por necesidad, es muy importante que tengas asimilados algunos conceptos. Lo podemos comparar con no fumar mientras se reposta gasolina, si te parece. Procuraré que mis explicaciones pueda entenderlas cualquiera, sepa de esto o no tenga ni la menor idea. Esta obra es para los que saben, los que no saben y los que creen que saben.

¿Quién te conoce más en esta vida? La respuesta evidente debería ser: «yo». Ese conocimiento te debería servir para saber cuándo estás en condiciones de conducir y cuándo no. Hay muchas cosas que pueden alterar el correcto equilibrio de uno mismo. No hace falta haberse tomado cuatro cubatas; basta una discusión acalorada con una persona, tener un agobio emocional o tener la autoestima por los suelos para ser más peligroso de lo normal.

En un futuro muy, muy cercano, habrá coches que conducirán solos, siguiendo rutinas de programación en las que influirá todo lo que capten sus sensores. Si las condiciones de circulación se pudiesen replicar siempre de la misma forma, durante millones de veces, el comportamiento sería siempre el mismo. En un ser humano eso no va a ser así. Un día estarás eufórico, otro día triste, distraído, alegre... y créeme, no vas a conducir igual todos los días. Hazte un chequeo mental siempre que vayas a conducir y evalúate.

Si alguna persona te dice que puede conducir sin que le afecten las emociones, o es un cibernético o miente. Hasta el con-

ductor más profesional del mundo no es un autómatas sin sentimientos. Para bien o para mal, somos sensibles a las emociones y el acto de la conducción está sujeto a unas cuantas. Recomiendo encarecidamente que veas el dibujo clásico de Disney «Motor Mania» de 1950², en el que Goofy nos explica un concepto muy cotidiano y que no ha perdido vigencia: todos los conductores tenemos rasgos bipolares. Hasta el señor más amable, educado y templado puede convertirse en un completo imbécil cuando se pone a conducir.

Es una lástima que la psicología no sea lo mío, porque me gustaría explicarme bien. Trataré de sintetizarlo en que, independientemente de cómo nos encontremos, el objetivo es sencillo: que lo que nos ocurra nos afecte lo mínimo posible, porque los demás no tienen la culpa de lo que nos pasa, nos ha pasado o nos va a pasar. Puede que alguien nos haga una pirula y tengamos momentáneamente ganas de pasarle por encima, es algo muy humano. A veces la pirula es de mala fe, pero el resto suelen ser consecuencia de un error y hay más torpeza que mala intención en ellas.

Recupero unas palabras de mi bisabuela Carmen, a la que no conocí, pero que vienen muy bien al caso: «Perdona y olvida». El perdón es uno de los máximos exponentes de la superioridad humana sobre otras especies. Al menos los pilotos de competición se pelean —deportivamente— por algo: trofeo, gloria o vil metal. ¿Pero nosotros? Por nada.

No quiero ser el mayor hipócrita del reino, tengo que admitir que me he picado y más de una vez. A toro pasado todos somos Manote y en frío se acaba concluyendo que fue una estupidez. No me siento orgulloso de ello. Otras veces he sido capaz de pasar del tema y permitir al ofensor que ponga tierra de por medio y si quisiera matarse que lo hiciera sin mi colaboración. Otras veces he sido yo el ofensor y más de uno

2. <http://libro.javiercostas.com/video-motorman>

ha echado pestes de mis ancestros. También soy humano, he hecho tonterías, me he equivocado y he tenido amagos de protagonizar más de un *FAIL*³, pero he procurado quedarme con una moraleja siempre.

Es inevitable que otros conductores o peatones nos acaben sorprendiendo para mal, pero eso puede reducirse parcial o totalmente con la conducción defensiva. Yo lo veo de la siguiente forma: si un usuario de la vía nos puede liar una, nos la va a liar, en plan Murphy. Es dar por sentado que estamos rodeados de inútiles e incívicos para anticiparnos a sus posibles pirulas o maniobras. Dicho así en frío suena muy fuerte, lo sé, pero resulta práctico.

Por ejemplo, circulando por una rotonda, estando nosotros en el carril exterior con la intención de salir por la próxima salida, siempre tenemos que pensar que el que va por la izquierda nos va a obligar a frenar para no chocar, pues querrá salir por la tangente. Si lo hace y lo esperábamos habremos ganado tiempo y podremos frenar rápidamente. Si no lo hace, ¡qué bien!, un buen conductor que saldrá por otra salida. Puede ser cruel pensar así, pero al menos en mi experiencia es algo que funciona, no es nada personal.

Habrá que conducir a la defensiva mucho menos en lugares como Reino Unido o Alemania, donde da gusto el civismo de la gente, o aplicarlo al máximo en sitios como Italia o Turquía, donde cualquier conductor puede ser un potencial chiflado. Sé que está mal generalizar, pero los estereotipos se cumplen mucho más de lo que deberían y he estado en esos países varias veces. Y en comparación España no está tan mal, la verdad.

Cuando uno está a lo que tiene que estar, puede no solamente recibir todos los estímulos sino hacer previsiones. El ser unos aprendices de adivinos puede evitarnos muchísimos sustos. Es evidente que no podremos hacer eso si conducimos

3. Meter la pata, equivocarse, pifiarla (*N. del E.*)

con miedo —no confundir con ser prudentes— ni si estamos pensando en las musarañas. Todos los sentidos tienen que estar implicados en el acto de conducir. El que no esté de acuerdo, que se espere unos años y se compre un coche autónomo, hará un favor a la sociedad.

Todo puede cambiar en un instante. Puede sonar a fórmula viejuna y pasada de moda, pero lo cierto es que no ha perdido vigencia en ningún momento. ¿Nunca te ha pasado que confiabas en que todo iba a ocurrir de una forma y ha ocurrido un imprevisto, algo que no habías barajado? Puede ser un animal en la calzada, pisar una mancha de aceite en plena curva, un fallo mecánico, un anuncio de lencería... Cuanto menos dejemos que el factor suerte influya en la conducción, mejor para todos.

El porqué de la mano dura

Desde que empecé a conducir, en el verano de 2004, muchas cosas han cambiado en España en lo relativo a normativa y Seguridad Vial. En ese año ganó las elecciones el PSOE, un partido que tenía un ambicioso programa electoral en la materia, que hay que decir que se cumplió en gran parte y que sentó las bases de lo que es conducir en España a día de hoy. Comenzó entonces el «reinado» del (merecidamente) famoso Pere Navarro al frente de la Dirección General de Tráfico.

Desde entonces las normas han ido tapando agujeros para reducir el margen de picaresca y los vacíos legales tienden a cero. No solo hay más presión de tipo administrativo (multas), sino que también se ha endurecido el Código Penal para incluir varios supuestos de conducción imprudente y temeraria. A lo largo de esta obra se van a citar varias veces esas circuns-

tancias, más que nada para evitarte disgustos. Los artículos más importantes del Código Penal en lo que nos atañe son:

- Art. 379.1 - Velocidad excesiva (superar el límite en 60 km/h en vías urbanas u 80 km/h en vías interurbanas)
- Art. 379.2 - Conducir bajo los efectos del alcohol o las drogas por encima de los límites legales
- Art. 380 - Conducción temeraria
- Art. 381 - Conducción temeraria con manifiesto desprecio por la vida ajena
- Art. 383 - Negativa a someterse a un control de alcoholemia o drogas
- Art. 384 - Conducir sin permiso de circulación, por falta o retirada
- Art. 385 - Causar un grave riesgo para la circulación

Ya he dicho que trataré de dar la brasa lo mínimo posible con terminología legal o jurídica, pero quiero ser preciso: todos esos delitos están relacionados con la Seguridad Vial. Pese a los vaticinios apocalípticos que algunos soltaron en los primeros años de las reformas, hay que recordar que las cárceles españolas no están a rebosar de conductores, tal y como muestran los distintos informes del Poder Judicial. Lo que está más que claro es que algunas conductas peligrosas se han reducido notablemente y se circula ahora mismo por España de forma mucho más segura que en 2004, al menos considerando la variable factor humano.

Parece que los guardias civiles con datáfonos, los radares, el carné por puntos (desde 2006), la criminalización de determinadas conductas y una concienciación colectiva han cambiado la situación. ¿Hemos perdido libertad? Eso depende de con qué prisma lo miremos, pero desde luego hemos ganado en seguridad. Las cifras de mortalidad españolas están prácticamente en la décima parte de los peores años (década de los

90), así que la conclusión preliminar es que tanta mano dura y tanto palo han acabado por funcionar. La forma más rápida de llegar a la conciencia del conductor español es a través de su punto más débil, el bolsillo. El sistema de puntos ha limitado la reincidencia, porque antes el límite de la impunidad estaba limitado por el poder adquisitivo o cuestiones administrativas.

Los principales motivos para perder puntos han sido la velocidad (empeora con la edad) y la conducción bajo los efectos del alcohol (empeora con la juventud). Otros motivos de importancia son no utilizar el cinturón de seguridad, manipular el teléfono móvil con la mano, haber consumido alguna droga o no utilizar el casco. En total, en los primeros diez años del carné por puntos, más de 214.000 conductores perdieron su licencia al quedarse sin puntos, y casi 150.000 la recuperaron. Por cierto, un sistema muy parecido a este ya estaba vigente en Japón a mediados de los años 70!

¿Sabías que...?

- *Más de la mitad de las condenas impuestas por lo penal se deben a la conducción bajo los efectos de alcohol y drogas y casi un tercio es por no tener carné en vigor o haberse retirado previamente por otras sanciones.*

No podemos achacar la reducción de muertos y heridos solo a base de medidas coercitivas, hay otros factores importantes como el impacto de la crisis económica en nuestros patrones de desplazamiento, la mejora de las infraestructuras y el hecho de que los coches han evolucionado mucho a nivel técnico. Pero las medidas de mano dura han tenido su impacto y han funcionado, así que llegaron para quedarse.

A lo largo de esta obra no me voy a limitar a hablar de leyes, sanciones y delitos para evitar comportamientos que se salen de lo permitido. Creo que es más productivo aprender a base de conocimiento y no a base de miedo. Prácticamente siempre detrás de todas esas normativas se encuentran razones de peso, que se entienden mejor o peor, pero que no se han legislado por puro capricho o para aumentar la recaudación por multas. Lo vamos a ir viendo todo por partes.

Pasajero pasivo, pasajero activo

Desde prácticamente el primer día que empecé a conducir, he llevado gente en el coche y la gran mayoría eran menores de treinta años. Se supone, por tanto, que he llevado a gente con una mayor cultura de la Seguridad Vial por haber aprendido algo en la escuela y por los cambios sociales de los últimos años. Al menos, respecto al tema del cinturón de seguridad, no he tenido que discutir tanto con ellos como con caballeros obtusos que superan los 50 años, que se presuponen más sensatos.

Un pasajero a bordo de un coche no es un simple saco de patatas que se tira en el asiento; puede convertirse en un elefante. La frase es correcta, te invito a volverla a leer. Resulta que todo lo que viaja en un automóvil en movimiento lo hace a la misma velocidad que este, ya que la velocidad relativa del pasajero respecto al vehículo es cero. En el caso de una deceleración súbita, por una colisión, el coche frena rápido y lo que va dentro tardará un poco más y seguirá en movimiento hasta que algo lo pare. Mira atentamente estos datos:

- A 50 km/h, un niño de 11 kg impactará contra el salpicadero o asientos delanteros con la fuerza equivalente al peso de un bebé elefante, unos 540 kilos
- A 50 km/h, un adulto de 68 kg impactará contra el salpicadero o asientos delanteros con la fuerza equivalente al peso de un camión ligero de 3,5 toneladas

Si un niño se convierte en cría de elefante, un adulto se convierte también en elefante. Mejor que no hablemos de adultos más rellenitos ni de velocidades superiores. Hay dos opciones: ir amarrado con el cinturón o convertirse en elefante volador.

El cinturón de seguridad logra que la deceleración del vehículo y el ocupante sean lo más uniformes posibles, manteniendo a este último sujeto al asiento y soportando parte del esfuerzo de deceleración. El cinturón no es inflexible, ya que si lo fuese podría reventarnos las costillas y los órganos internos. En los modelos de los últimos años los cinturones vienen con pretensor pirotécnico y limitador de carga, que alivian aún más su acción sin que pierda eficacia. En palabras más llanas, el cinturón se tensa en el mismo instante del accidente y se va aflojando de forma muy suave para suavizar la carga sobre las costillas y el esternón.

Si no usamos el cinturón de seguridad, hasta que nada nos pare seguiremos en movimiento, aunque el coche se frene. Si usamos fórmulas de física de la ESO, podremos concluir que el pasajero adulto medio lleva suficiente inercia como para impactar contra el parabrisas, salpicadero o respaldo de los asientos delanteros con la misma fuerza (peso) que un elefante adulto: más de 3 toneladas. Piensa que eso al cambio son dos o tres coches enteritos.

¿Qué quiero decir con eso? Que si alguien va en el asiento trasero sin cinturón y ocurre un accidente, el pasajero puede golpear el asiento del conductor o del acompañante con suficiente fuerza como para herir gravemente o matar al que va

correctamente atado. Además, obviamente, golpearse contra el asiento puede ser muy doloroso o incluso mortal, dependiendo de la velocidad anterior a la colisión. Y el que va suelto siempre se hará daño.

Recuerda que...

- *Inexplicablemente, aún muere gente por viajar sin cinturón de seguridad, aunque esa estadística tiende a la baja.*

Creo que por lo que respecta al cinturón, no vamos a discutir más. Y me refiero a usar el cinturón correctamente, con la banda inferior pasando por encima de las caderas y la parte superior ceñida al cuerpo pasando la parte superior por la clavícula. Hasta aquí la parte sencilla, pero también hay que ayudar al cinturón a ser eficaz. Debe ir lo más pegado posible al cuerpo, sin necesidad de que apriete ni agobie, como una segunda piel.

Para adultos más bien bajitos, el cinturón no puede quedar de forma que pueda asfixiar, cerca del cuello. En las plazas delanteras se puede regular la altura del cinturón o la altura del asiento. Los menores de edad, de 1,35 metros de estatura o menos, solo pueden viajar con sistemas de retención infantil, adecuados a su talla y peso. En cuanto a las mujeres embarazadas, la banda inferior debe ir por debajo del vientre para no oprimir al feto y la banda superior debe pasar entre los senos. Para más información, puedes consultar esta infografía de la DGT⁴ o leer el capítulo siguiente.

El acto del suicidio debe ser lo más íntimo posible, sin molestar a los demás ni implicar a terceros, al estilo japonés.

4. <http://libro.javiercostas.com/infografia-sri>

Quien decida ir en un coche sin cinturón, por el motivo que sea, que lo haga a solas. Bueno, mejor no, ni eso. En un choque frontal, el que sale despedido por el cristal puede cargarse a los del coche de enfrente y ellos no tienen la culpa de que algunos no tengan luces. Propongo otras modalidades de suicidio, como aguantar la respiración o ver toda la telebasura de la semana sin dormir.

Excepto en épocas calurosas, es frecuente ver a gente con varias capas de ropa dentro del coche, sobre todo los días más fríos. Toda esa ropa hace de colchón entre el cuerpo desnudo y la banda del cinturón. En caso de fuerte deceleración, ese colchón se comprimirá poco a poco y, aunque hablamos de fracciones de segundo, el cinturón no es tan efectivo y el cuerpo se aleja del respaldo del asiento mientras la ropa se comprime. Por esa misma razón hay que evitar, como si fuese el mismo diablo, esas bandas ajustables de velcro que se ponen algunos —y algunas— porque les molesta el cinturón. Lo mismo digo sobre las pinzas que limitan su recorrido. Pueden matarte, tal y como suena.

Ahora te voy a hablar de los reposacabezas, eso que está en la parte superior del respaldo y que la aplastante mayoría de la gente no sabe para qué sirve. Estos elementos de seguridad, aunque parece que son para apoyar la cabeza y así parece indicarlo su nombre, en realidad están para sujetarla, que no es lo mismo. En una colisión frontal no son efectivos en un primer instante, aunque sí lo son cuando el cuerpo rebota contra el asiento. Sin embargo, son más útiles en otro tipo de accidente, como veremos a continuación.

Si alguna vez has visto a alguien coger a un niño de muy corta edad, verás que le sujeta la cabeza con una mano y el cuerpo con la otra. Los bebés tienen la cabeza muy pesada en relación a su cuerpo y no tienen aún la musculatura del cuello desarrollada para sostenerla bien. Cuando crecen, la cabeza ya no tiene el tamaño tan grande en relación al cuerpo, pero cla-

ro, ni el cuello partenueces de Fernando Alonso es tan duro en algunas situaciones.

Ahora imagina que vas de pasajero en un coche, detenido o en movimiento, y otro vehículo choca por detrás, lo que se denomina colisión por alcance. Fruto del impacto, la cabeza querrá ir hacia atrás, forzando la columna vertebral. Bastan 20-30 km/h de velocidad de impacto y no son cifras muy preocupantes. El movimiento de la cabeza acabará al golpear con algo o quedará colgando. Eso se conoce como latigazo cervical y es peligrosísimo para la salud.

Si tenemos el reposacabezas desplegado y tenemos la nuca a unos tres dedos de distancia, puede que no nos pase nada o puede que tengamos ligeras molestias. Si no hay reposacabezas o ha quedado por debajo de la nuca al ir plegado, si no nos pasa nada es para jugar a la lotería ese mismo día. El pronóstico más probable es acabar con una dolorosa lesión crónica en el cuello o que este se parta. Esto último puede que no duela, pero lo de sobrevivir ya está más complicado.

El que te escribe le debe la vida de su madre y la de su mejor amigo a los reposacabezas. También me han dado dos veces en el paragolpes trasero, sin consecuencias. Comprende que me lo tome mínimamente en serio. Habrá alguna vez que tu cuerpo no encaje perfectamente en un coche concreto, es inevitable, pero si ese no es el problema estás corriendo un riesgo innecesario. Hasta el momento he dado por supuesto que vas despierto, pero puede que te den ganas de echar una cabezadita.

¿Sabías que...?

- *Los reposacabezas activos son los más eficaces, porque se acercan a la cabeza en caso de colisión de forma automática.*

Encontraremos en muchas tiendas unas prácticas almohadas en forma de «U», ya sean acolchadas o hinchables, que permiten viajar en una postura erguida y con la cabeza bien colocada. He sufrido viendo cómo se ha quedado dormida gente en mi coche. La gente más experimentada se ha puesto la almohadita, un antifaz para tapar la luz y tapones para los oídos. Créeme, lo tengo muy probado viajando en avión, da gusto despertar y seguir teniendo el cuello en su sitio.

Si te vas a quedar dormido no lo hagas de cualquier forma. Nunca sabes qué puede pasar mientras duermes. Conozco un caso cercano, una amiga de mi madre que se quedó dormida en un coche y se despertó en plena colisión, su marido también se había quedado dormido. Cuando el asiento está muy reclinado, el cinturón de tres puntos pierde mucha eficacia y existe riesgo de sufrir efecto submarino. Esto significa que la cadera deslizará por debajo de la banda ventral del cinturón y hacernos daño o rompernos las rodillas se vuelve mucho más fácil.

Y parecía que ser pasajero iba a ser fácil, pero aún no he terminado. Este mensaje va encaminado fundamentalmente a las damas pasajeras, y me refiero a esa curiosa costumbre que tienen algunas de colocar los pies encima del salpicadero. Puede parecer un gesto inocente, pero también tiene su enjundia. Hay una cosa que igual no has contemplado: puedes estar tapando la visibilidad del espejo derecho al conductor y te interesa que lo vea perfectamente. Si se viaja en un coche con menos de quince años, lo más fácil es que tenga airbag de pasajero. En caso de mala suerte, si ha de desplegarse el airbag, las piernas no van a salir bien paradas. Podrías hasta darte con las rodillas en la cara, piénsalo, hace pupa. Luego dolerá más la lesión que la cara.

El airbag del pasajero puede ser nuestro amigo o todo lo contrario. Lo primero, siempre que sea posible ajusta el asiento para

estar lo más lejos posible del airbag, sin que eso perjudique a los que van detrás. Piensa en este dato: del salpicadero va a salir, en menos de un segundo, una bolsa cuyo volumen oscila entre 65 y 170 litros. Imagina 170 *bricks* de leche saliendo del salpicadero. Como diría Matías Prats: «el impacto puede ser la leche».

Si estamos demasiado cerca del salpicadero, o con las piernas sobre él, o no llevamos puesto el cinturón, o no llevábamos una postura «sana», el airbag nos puede hacer muchísimo daño o matarnos. Existe un mecanismo de desactivación, pensado para llevar sillitas infantiles en el sentido contrario a la marcha, cuya función seguro que ahora se entiende mejor. Así en general, los airbags son complementos del cinturón de seguridad, nunca sustitutos, y su eficacia depende de la del cinturón.

Hay un par de detalles más a considerar. Los pasajeros no suelen darse cuenta de que el conductor tiene que ir a lo que tiene que ir. Lo ideal es que un conductor mientras guía el coche no mire a los pasajeros, aunque pueda sonar a mala educación. No nos encontramos en un acto social, sino ante la posibilidad de distraer a aquel en el que confiamos nuestras vidas en marcha. Cuando llevo a alguien que no me conoce bien se lo digo: «No puedo mirarte, pero no es nada personal, tengo que mirar a la carretera».

¿Y en qué afecta eso a los pasajeros? Pues en que aunque se tenga una charla de lo más animada hay que procurar no distraer al conductor, ni pedirle que te mire, ni elevar el tono de voz más de lo necesario. Como conductor, he mantenido charlas de todo tipo con gente conocida y desconocida y es posible seguir la conversación manteniendo los ojos sobre la carretera. Si se hace bien, se puede. Si ves que el conductor que te lleva, amigo o no, se gira para mirarte, recuérdaselo: a donde tiene que mirar es hacia delante. Si vas en el asiento delantero, no te gires hacia atrás, no será una postura sana. Mejor usa el espejo de cortesía que hay en el parasol. Recuerda, ¡no distraigas al conductor!, puedes colaborar a que cometa un grave

error conduciendo.

Por último, el pasajero es responsable de las cosas que lleva y me refiero a mochilas pequeñas, un libro, una tableta, incluso un inocente estuche de gafas de sol. Cualquier cosa que pueda salir despedida puede hacer daño a alguien. Lo que no pueda ir en el maletero, debe ir lo mejor sujeto posible, como en una bolsa pequeña entre las piernas. Un inocente mapa de carreteras de poco más de un kilo puede impactar con la fuerza equivalente al peso de un adulto, por la misma fórmula que «convierte» personas en elefantes.

No olvides que...

- *Todos estos consejos son totalmente aplicables cuando se viaja en un taxi, incluso en recorridos cortos. Si los cinturones de seguridad no están disponibles, hay dos opciones: pedir otro taxi o la hoja de reclamaciones.*

(continúa...)