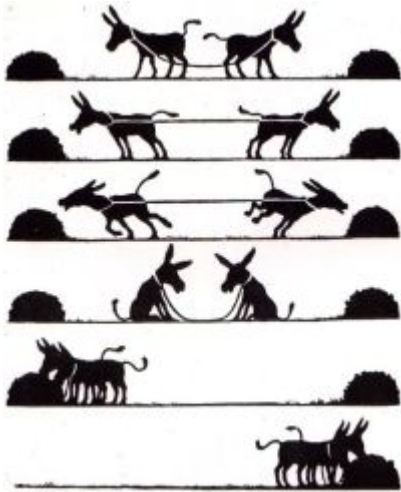


## 1. Los valores del conductor - tolerancia, respeto, responsabilidad, solidaridad, eficiencia



### Introduccion

La intervención del factor humano como causa directa e indirecta de los accidentes de tránsito, justifican promover comportamientos preventivos en los conductores orientados a mejorar la seguridad vial, la movilidad, la consideración con las personas con limitaciones y el respeto a la vida.

### Los valores Morales

Los valores morales son aquellos que perfeccionan al hombre en lo más íntimamente humano, haciéndolo más humano, con mayor calidad como persona.

Los valores morales surgen primordialmente en el individuo por influjo y en el seno de la familia, y son valores como el respeto, la tolerancia, la honestidad, la lealtad, el trabajo, la responsabilidad, etc.

Para que se dé esta transmisión de valores son de vital importancia la calidad de las relaciones con las personas significativas en su vida, sus

padres, hermanos, parientes y posteriormente amigos y maestros. Es además indispensable el modelo y ejemplo que estas personas significativas muestren al niño, para que se dé una coherencia entre lo que se dice y lo que se hace.

Posteriormente estos valores morales adquiridos en el seno de la familia ayudarán a insertarnos eficaz y fecundamente en la vida social. De este modo la familia contribuye a lanzar personas valiosas para el bien de la sociedad.

Una persona valiosa, es una persona que posee valores interiores y que vive de acuerdo a ellos. Un hombre vale entonces, lo que valen sus valores y la manera en como los vive.

### **La tolerancia:**

Podríamos definir la tolerancia como la aceptación de la diversidad de opinión, social, étnica, cultural y religiosa. Es la capacidad de saber escuchar y aceptar a los demás, valorando las distintas formas de entender y posicionarse en la vida, siempre que no atenten contra los derechos fundamentales de la persona...

La tolerancia si es entendida como respeto y consideración hacia la diferencia, como una disposición a admitir en los demás una manera de ser y de obrar distinta a la propia, o como una actitud de aceptación del legítimo pluralismo, es a todas luces una virtud de enorme importancia.

### **El respeto:**

El respeto es una de las bases sobre la cual se sustenta la ética y la moral en cualquier campo y en cualquier época. Tratar de explicar que es respeto, es por demás difícil, pero podemos ver donde se encuentra.

El respeto es aceptar y comprender tal y como son los demás, aceptar y comprender su forma de pensar aunque no sea igual que la nuestra, aunque según nosotros esta equivocado, pero quien puede asegurarlo por que para nosotros; esta bien los que están de acuerdo con nosotros, sino lo están; creemos que ellos están mal, en su forma de pensar, pero quien asegura que nosotros somos los portadores de la verdad, hay que aprender a Respetar y aceptar la forma de ser y pensar de los demás.

### **La responsabilidad:**

Responsabilidad significa capacidad de responder, de dar cuenta de nuestros actos. La conducta irresponsable es conducta inmadura. Asumir una responsabilidad –ser responsable- es indicio de madurez. Cuando procuramos ayudar a nuestros hijos a ser personas responsables, los ayudamos a alcanzar la madurez. James Madison definió claramente los alcances de la responsabilidad: “La responsabilidad, para ser razonable, se debe limitar a los objetos que están dentro del poder de la parte responsable, y para ser efectiva debe relacionarse con operaciones de ese poder”. Las personas que no han alcanzado la madurez aún no son plenamente dueñas de sus poderes.

La solidaridad: Surge cuando mi libertad, mi desarrollo y mi bienestar ya no son compatibles con las necesidades y desgracias de los demás. Ya no nos limitamos a compartir en el seno familiar, sino con los demás.

### **La eficiencia:**

Es hacer las cosas; no desear poder hacerlas, soñar con ellas, o pensar si uno será capaz de llevarlas a cabo.

Es aprender, como hacer las cosas haciéndolas, tal como se aprende a caminar, caminando, o a vender, vendiendo.

Una persona con altos valores morales promoverá el respeto al hombre, la cooperación y comprensión, una actitud abierta y de tolerancia, así como de servicio para el bienestar común.

## 2. El peatón: Deberes y responsabilidades

---



**Un peatón** es la persona que transita a pie por las vías y terrenos públicos aptos para la circulación, o que conduce a pie un ciclo o ciclomotor de dos ruedas, así como los usuarios de sillas de ruedas manuales, eléctricas o scooter eléctricos para personas con diversidad funcional física o con dificultades de movilidad.

**Todos los peatones tienen preferencia de paso aunque estuviesen haciendo mal uso de las vías**, sin embargo para evitar accidentes deben observar y cumplir con las normas de circulación, ya que los peatones no solo son víctimas de los accidentes sino muchas veces causantes de los mismos, según las estadísticas en muchos de los accidentes, un gran porcentaje de peatones, han sido los culpables.

### **Precaución obligada.**

El conductor de un vehículo al acercarse a una zona o franja de seguridad, demarcada o imaginaria, esta obligado a reducir la velocidad del vehículo y, a detenerse si el paso de peatones así lo exige. Todo peatón tiene preferencia de paso sobre el vehículo que gira.

### **Deberes de los peatones:**

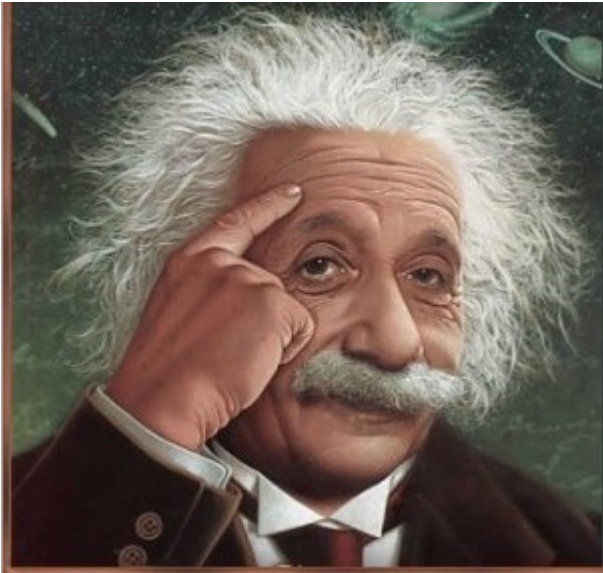
Cada vez hay más vehículos y a su vez menos espacio para circular, esto hace más peligrosa la circulación del peatón, por eso, debemos adoptar, las precauciones necesarias de acuerdo al entorno que nos rodee en cada momento.

**La acera es para los peatones, la calzada es para los vehículos, por ello el peatón debe caminar siempre por las aceras o zonas peatonales.**

Cada elemento (peatón, vehículo) debe ocupar su sitio y no invadir la zona del contrario, aunque a veces por mucho que queramos no puede ser así; falta espacio material y, los vehículos invaden la zona del peatón, y estas unas veces con razón y otras sin ella, también invaden las zonas de los vehículos en momentos que no lo deben hacer (cruzar por lugares inadecuados, con semáforo en rojo, etc.).

En definitiva, debemos respetarnos mutuamente y no olvidarnos que hay momentos que somos conductores y en otros, somos peatones.

### 3. El Conductor: Deberes y responsabilidades



**Los deberes y obligaciones de los conductores están establecidos en el Código de Tránsito.**

### **Responsabilidad social del conductor**

Obtener la Licencia de Conducción implica que ha aceptado cumplir con las disposiciones de la ley y los controles que, en consecuencia, realicen las autoridades.

Conducir, supone encarar situaciones que obligan a adoptar precauciones derivadas del uso de la vía pública.

Una forma de contribuir a mejorar la seguridad y fluidez del tránsito, es adoptar como forma de vida la práctica constante de la **prudencia, la responsabilidad y la cortesía.**

La Licencia de Conducción acredita que se reúnen las destrezas y conocimientos necesarios para conducir un automotor, sin riesgos para uno ni para los demás.

Para ser un buen conductor se deben conjugar dos tópicos primordiales, **aptitud y actitud:**

- Las aptitudes son aquellas que demuestra el conductor por su habilidad, precisión en las maniobras y rápidos reflejos.
- Las actitudes se relacionan con la forma de comportarse, es decir, cómo la persona decide ser en el tránsito, identificarse con la seguridad o con el riesgo permanente.

Hay conductores que a pesar de tener aptitudes privilegiadas (gran habilidad en el manejo) por el exceso de confianza subestiman el peligro y se convierten en un automovilista riesgoso.

La técnica del buen manejo se resume en tres puntos fundamentales:

- Explorar los potenciales peligros que le puede ofrecer el tránsito en los próximos instantes, es decir, no dejarse sorprender por situaciones que eran previsibles.
- Planear cuál sería la maniobra evasiva (frenar, cambiar de carril, etc) en el caso que el peligro percibido se concrete.
- Actuar correctamente y a tiempo.

Si cada conductor actuara razonablemente, no en forma instintiva como la mayoría lo hace, el tránsito sería más ordenado, existiría menos impaciencia y agresión en las calles y consecuentemente menos víctimas en accidentes de tránsito.

#### 4. Conductas apropiadas e inapropiadas de los usuarios de la vía



**Los conductores** se consideran más prosociales de lo que son en realidad.

**El comportamiento social de los conductores es sobre todo empático y asertivo y, en menor medida, altruista.** Así, lo demuestran las encuestas que presentan unos niveles medios de asertividad y empatía en la conducción, mientras que la mayoría de los conductores

presenta un altruismo de nivel bajo y medio-bajo.

**Los grupos considerados más prosociales por los conductores son las mujeres y las personas adultas (36 a 65 años).** Por otro lado, los conductores consideran a los jóvenes y al colectivo de varones como los grupos más antisociales en el escenario vial. Asimismo, también atribuyen comportamientos antisociales a los conductores de transporte público.

### **Pautas de comportamiento**

Dar las gracias a otro conductor que les facilita el paso o una incorporación, es la conducta prosocial que los conductores realizan con mayor frecuencia en el escenario vial. Otras conductas que los conductores realizan frecuentemente en el escenario vial son: pedir disculpas cuando otro conductor les hace saber que han cometido una infracción o maniobra peligrosa, sentir "pena" ante una persona que sufre las secuelas derivadas de un accidente de tránsito y facilitar las maniobras de otro vehículo como cambios de carril o adelantamientos.

Por el contrario, la conducta prosocial que los entrevistados realizan con menor frecuencia en el tránsito es ayudar a una persona cuando tiene problemas con su automóvil (cambiando una rueda, llamando a un mecánico, ayudándole a empujar su vehículo, etc.). Otras conductas prosociales que los entrevistados realizan con poca frecuencia en el tránsito son: comprender y ponerse en el lugar de otro conductor que comete un error que le perjudica, tolerar las infracciones y errores cometidos por otros conductores y manifestar el desacuerdo cuando otro conductor ocupa un sitio de aparcamiento que nosotros hemos visto antes.

**La prisa es el factor que da lugar a una menor prosocialidad ya que la mayoría de los conductores varían su comportamiento en esa situación.** Otros factores que influyen en la prosocialidad en la conducción se refieren a la prioridad, a los atascos y al tránsito denso. Así, el 30% de conductores afirma que cuando tienen prioridad son menos prosociales al volante y el 18% de los conductores manifiesta ser menos prosocial cuando se encuentra en un atasco o el tránsito es denso.



**Solemos achacar los accidentes a fallos del automóvil o al mal estado de la vía, pero lo cierto es que nosotros somos los responsables del 90%** de los accidentes, en unas ocasiones los provocamos por nuestras conductas agresivas o irresponsables, como circular a una velocidad elevada, o en otras por distracciones, por ejemplo fumar mientras conducimos. Muchos conductores no tienen claro que para sentarse a los mandos de un vehículo no sólo deben haber adquirido los conocimientos, teóricos y prácticos, necesarios en la academia de conducción, también deben tener una actitud y un comportamiento adecuado.

**Conductas negativas, pero muy frecuentes, que debemos evitar:** Acelerar al ver que un semáforo se va a poner en rojo, no es extraño ver a vehículos acelerar cuando el semáforo se va a poner rojo cuando la conducta que deberíamos tener es justo la contraria, pisar el freno y esperar a que el semáforo se ponga de nuevo en verde.

Hacer demostraciones de nuestro poderío al volante, no es extraño querer demostrar la potencia de nuestro vehículo o nuestras habilidades como conductores, por ejemplo es muy habitual ver hacer caballitos en ciclomotor o salir de un semáforo demasiado deprisa, estas conductas son muy arriesgadas y pueden generar un gran número de accidentes.

Cruzar por cualquier lugar, los peatones son los más vulnerables de la circulación, pero a pesar de ellos realizan conductas irresponsables como cruzar por lugares inadecuados o sin mirar. No sólo hay que cruzar por los sitios adecuados, también hay que esperar a hacerlo en el momento oportuno y respetar siempre las recomendaciones para peatones.

No utilizar los elementos de seguridad como el casco o el cinturón de seguridad, aunque vayamos a hacer un trayecto muy corto siempre nos debemos abrochar el cinturón de seguridad, no sólo es obligatorio sino que además nos puede salvar la vida o evitar multitud de lesiones, y lo mismo ocurre con el casco, no te lo pongas en el brazo pónelo en la cabeza que te será de más utilidad. No respetar la prioridad de paso, muchas veces en lugar de aplicar la prioridad de paso a quienes circulan por nuestra derecha en las intersecciones utilizamos la ley del más rápido gana, con esta actitud nos ponemos en peligro a nosotros y al resto de usuarios de la vía.

Adelantar independientemente por la derecha o la izquierda, esta actitud

es muy común entre las motocicletas, que además lo hacen en lugares en los que no está permitido. Al hacer este tipo de adelantamientos corremos el riesgo de sufrir un accidente porque los conductores de los vehículos adelantados no esperan ser adelantados por la izquierda y se aumenta el riesgo de no ser vistos cuando realicen una maniobra.

## 5. Los Derechos Humanos



### ¿Qué son los derechos humanos?

Los derechos humanos son derechos inherentes a todos los seres humanos, sin distinción alguna de nacionalidad, lugar de residencia, sexo, origen nacional o étnico, color, religión, lengua, o cualquier otra condición. **Todos tenemos los mismos derechos humanos, sin discriminación alguna.** Estos derechos son interrelacionados, interdependientes e indivisibles.

Los derechos humanos universales están a menudo contemplados en la ley y garantizados por ella, a través de los tratados, el derecho internacional consuetudinario, los principios generales y otras fuentes del derecho internacional. El derecho internacional de los derechos humanos establece las obligaciones que tienen los gobiernos de tomar medidas en determinadas situaciones, o de abstenerse de actuar de determinada forma en otras, a fin de promover y proteger los derechos humanos y las libertades fundamentales de los individuos o grupos.

### **Universales e inalienables**

El principio de la universalidad de los derechos humanos es la piedra angular del derecho internacional de los derechos humanos. Este principio, tal como se destacara inicialmente en la Declaración Universal de Derechos Humanos, se ha reiterado en numerosos convenios, declaraciones y resoluciones internacionales de derechos humanos. En la Conferencia Mundial de Derechos Humanos celebrada en Viena en 1993, por ejemplo, se dispuso que todos los Estados tenían el deber, independientemente de sus sistemas políticos, económicos y culturales, de promover y proteger todos los derechos humanos y las libertades fundamentales.

**Los derechos humanos son inalienables.** No deben suprimirse, salvo en determinadas situaciones y según las debidas garantías procesales. Por ejemplo, se puede restringir el derecho a la libertad si un tribunal de justicia dictamina que una persona es culpable de haber cometido un delito.

### **Interdependientes e indivisibles**

Todos los derechos humanos, sean éstos los derechos civiles y políticos, como el derecho a la vida, la igualdad ante la ley y la libertad de expresión; los derechos económicos, sociales y culturales, como el derecho al trabajo, la seguridad social y la educación; o los derechos colectivos, como los derechos al desarrollo y la libre determinación, todos son derechos indivisibles, interrelacionados e interdependientes. El avance de uno facilita el avance de los demás. De la misma manera, la privación de un derecho afecta negativamente a los demás.

### **Iguales y no discriminatorios**

La no discriminación es un principio transversal en el derecho internacional de derechos humanos. Está presente en todos los

principales tratados de derechos humanos y constituye el tema central de algunas convenciones internacionales como la Convención Internacional sobre la Eliminación de todas las Formas de Discriminación Racial y la Convención sobre la Eliminación de todas las Formas de Discriminación contra la Mujer.

El principio se aplica a toda persona en relación con todos los derechos humanos y las libertades, y prohíbe la discriminación sobre la base de una lista no exhaustiva de categorías tales como sexo, raza, color, y así sucesivamente. El principio de la no discriminación se complementa con el principio de igualdad, como lo estipula el artículo 1 de la Declaración Universal de Derechos Humanos: “Todos los seres humanos nacen libres e iguales en dignidad y derechos”.

### **Derechos y obligaciones**

Los derechos humanos incluyen tanto derechos como obligaciones. Los Estados asumen las obligaciones y los deberes, en virtud del derecho internacional, de respetar, proteger y realizar los derechos humanos . La obligación de respetarlos significa que los Estados deben abstenerse de interferir en el disfrute de los derechos humanos, o de limitarlos. La obligación de protegerlos exige que los Estados impidan los abusos de los derechos humanos contra individuos y grupos. La obligación de realizarlos significa que los Estados deben adoptar medidas positivas para facilitar el disfrute de los derechos humanos básicos. En el plano individual, así como debemos hacer respetar nuestros derechos humanos, también debemos respetar los derechos humanos de los demás.

## 6. Compromiso con el medio ambiente



### **Introducción.**

El Medio Ambiente es todo aquello que nos rodea y que debemos cuidar para mantener limpia nuestra ciudad, colegio, hogar, etc., en fin todo en donde podamos estar.

### **Concepto de Medio Ambiente.**

Medio ambiente, conjunto de elementos abióticos (energía solar, suelo, agua y aire) y bióticos (organismos vivos) que integran la delgada capa de la Tierra llamada biosfera, sustento y hogar de los seres vivos.

### **Constituyentes del medio ambiente**

La atmósfera, que protege a la Tierra del exceso de radiación ultravioleta y permite la existencia de vida es una mezcla gaseosa de nitrógeno, oxígeno, hidrógeno, dióxido de carbono, vapor de agua, otros elementos y compuestos, y partículas de polvo.

Calentada por el Sol y la energía radiante de la Tierra, la atmósfera circula en torno al planeta y modifica las diferencias térmicas. Por lo que

se refiere al agua, un 97% se encuentra en los océanos, un 2% es hielo y el 1% restante es el agua dulce de los ríos, los lagos, las aguas subterráneas y la humedad atmosférica y del suelo. El suelo es el delgado manto de materia que sustenta la vida terrestre.

### **Problemas medio ambientales.**

La especie Homo sapiens, es decir, el ser humano, apareció tardíamente en la historia de la Tierra, pero ha sido capaz de modificar el medio ambiente con sus actividades. Aunque, al parecer, los humanos hicieron su aparición en África, no tardaron en dispersarse por todo el mundo. Gracias a sus peculiares capacidades mentales y físicas, lograron escapar a las constricciones medioambientales que limitaban a otras especies y alterar el medio ambiente para adaptarlo a sus necesidades.

Aunque los primeros humanos sin duda vivieron más o menos en armonía con el medio ambiente, como los demás animales, su alejamiento de la vida salvaje comenzó en la prehistoria, con la primera revolución agrícola. La capacidad de controlar y usar el fuego les permitió modificar o eliminar la vegetación natural, y la domesticación y pastoreo de animales herbívoros llevó al sobrepastoreo y a la erosión del suelo. El cultivo de plantas originó también la destrucción de la vegetación natural para hacer hueco a las cosechas y la demanda de leña condujo a la denudación de montañas y al agotamiento de bosques enteros. Los animales salvajes se cazaban por su carne y eran destruidos en caso de ser considerados plagas o depredadores.

Mientras las poblaciones humanas siguieron siendo pequeñas y su tecnología modesta, su impacto sobre el medio ambiente fue solamente local. No obstante, al ir creciendo la población y mejorando y aumentando la tecnología, aparecieron problemas más significativos y generalizados. El rápido avance tecnológico producido tras la edad media culminó en la Revolución Industrial, que trajo consigo el descubrimiento, uso y explotación de los combustibles fósiles, así como la explotación intensiva de los recursos minerales de la Tierra. Fue con la Revolución Industrial cuando los seres humanos empezaron realmente a cambiar la faz del planeta, la naturaleza de su atmósfera y la calidad de su agua. Hoy, la demanda sin precedentes a la que el rápido crecimiento de la población humana y el desarrollo tecnológico someten al medio ambiente está produciendo un declive cada vez más acelerado en la calidad de éste y

en su capacidad para sustentar la vida.

El medio ambiente debe ser protegido de las muchas plagas creadas por el hombre, que están llevando al planeta a una sistemática destrucción del hábitat de todas las especies del planeta, por esto como conductores debemos tomar algunas medidas que contribuyan al sostenimiento del medio ambiente.

### **Así que unas buenas medidas pueden ser:**

- Mantener el vehículo en las condiciones adecuadas de emisión de gases
- Cumplir con las normas para dispositivos sonoros
- Conducir de manera eficiente.

El Comisariado Europeo del Automóvil, más conocido como CEA, fundado en 1966, cuya una de sus actividades consiste en el fomento de la Educación Vial y el perfeccionamiento de la conducción a base técnicas de conducción segura, eficiente y ecológica ha propuesto una forma de conducción que contiene 10 claves para hacer la conducción diaria lo más barata posible, así como reduciendo las emisiones de CO<sub>2</sub> y realizando una conducción más segura y con más confort.

### **Estas son las 10 claves:**

1. Encender el motor sin pisar el acelerador.
2. Usar la primera velocidad sólo para el inicio de la marcha; cambiar a segunda lo más pronto posible.
3. Hacer el cambio (Cambio de marcha) entre las 2000 y 2500 revoluciones, para motores a gasolina
4. Circular en lo posible en las marchas más largas, y a bajas revoluciones. Siempre que sea posible, utilizar por tanto la 4ª y la 5ª velocidad en ciudad.
5. Evitar todos los frenazos, aceleraciones y cambios de velocidad innecesarios.
6. Levantar el pie del pedal acelerador con el cambio en el que se circula y yendo por encima de unas 1200 revoluciones o de, unos 20 km/h, ¡el consumo de carburante es mínimo!
7. Detener el auto utilizando el freno de pie, y, siempre que sea posible,

sin reducir previamente el cambio.

**8.** Si se prevé que una parada supere los 60 segundos, es recomendable apagar el motor.

**9.** Conducir con una distancia de seguridad, y un campo de visión que permita ver varios vehículos por delante del propio. - al detectar una reducción de la velocidad en la vía, levantar el pie del acelerador y dejar rodar el vehículo.

**10.** Siempre prevalece la seguridad a la economía. Ante una emergencia será preferible no seguir todas las reglas.

## 7. La Movilidad y el Tránsito



El tránsito y la movilidad son algunos de los principales problemas ambientales, ya que constituyen la principal fuente móvil emisora de sustancias contaminantes a la atmósfera. Por tanto, es necesario promover líneas de acción tendentes a mejorar la calidad ambiental de los núcleos urbanos mediante la potenciación del transporte menos contaminante.

El tránsito urbano representa una mejora en las condiciones de vida, pero también tiene efectos adversos para las personas y para el medio ambiente. La saturación de calles de vehículos motorizados hace que moverse sea cada vez más incómodo y menos sano.

En las ciudades, la gestión de movilidad de sus ciudadanos, cuyo modelo tradicional está basado en el uso del vehículo privado, no está exenta de consecuencias negativas, tales como problemas de salud –física y



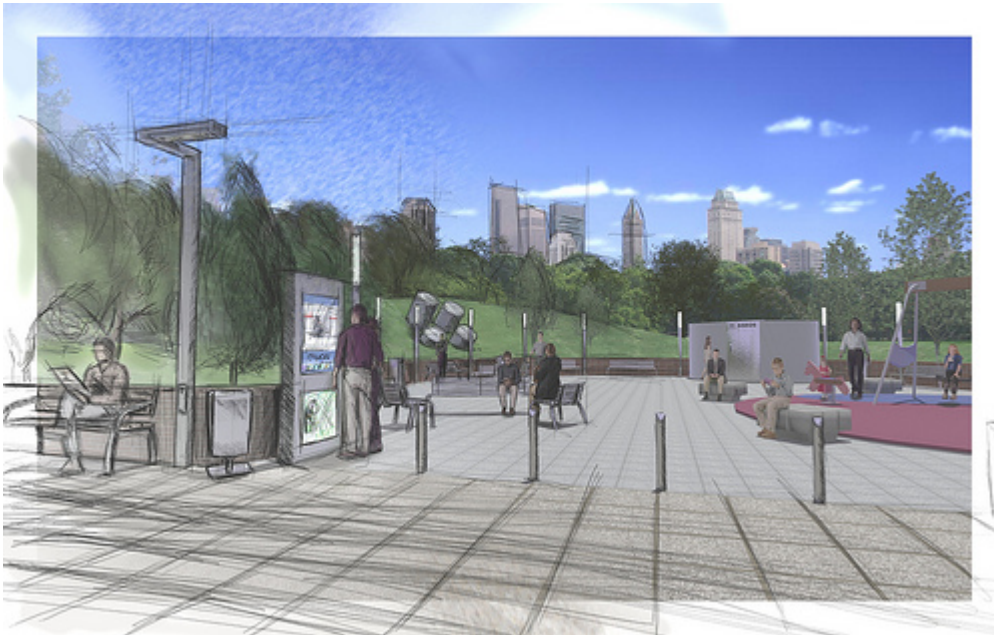
mental- a causa de la contaminación acústica y atmosférica, accidentes de tránsito por la congestión del mismo, etc.

Para una mayor calidad ambiental y habitabilidad de la ciudades, se debe cambiar hacia modelos de movilidad sostenible, como un sistema de transporte moderno e intermodal del tipo ciclorutas articulado con un sistema masivo de transporte.

Estas acciones suponen un esfuerzo por parte de todos, administración y ciudadanos.

Ahora es turno de comenzar acciones, de explicar su relevancia, de evidenciar la relación directa que existe entre nuestras prácticas cotidianas y su repercusión en el medio próximo y lejano. Ahora es turno de los ciudadanos, de participar en el diseño de un nuevo modelo para su ciudad.

## 8. Accesibilidad y sus barreras



Accesibilidad al espacio urbano, arquitectónico y el transporte

Comprender para Contribuir a evitar y eliminar los impedimentos del espacio físico para la movilidad y comunicación de las Personas

El medio físico esta constituido por el espacio urbano, arquitectónico y el

transporte.

Al espacio urbano lo componen las veredas, las calles, las plazas, etc.

Al espacio arquitectónico lo componen las viviendas, los edificios públicos y privados.

El transporte, incluye todo tipo de transporte terrestre, aéreo y marítimo.

La persona y el espacio se relacionan e interactúan permanentemente.

En esta relación persona - espacio, la capacidad de desplazamiento puede reducirse por:

Insuficiencia de la persona para acceder y comunicarse, o por impedimento del espacio para posibilitar el acceso y la comunicación; por esto, es necesario, que el medio físico satisfaga las necesidades de todas las personas, debido a que todas tienen el mismo derecho a desplazarse y a relacionarse con su medio.

Esto significa propiciar el derecho humano a la movilidad, para que toda persona pueda desplazarse y usar el espacio sin dificultad.

La accesibilidad al medio físico en cualquiera de los ámbitos anteriormente citados(espacio urbano, arquitectónico y transporte) repercute en los otros, por esto es necesario abordarlo en forma integral, ya que si uno de ellos falla, los demás también se alteran.

Las reducciones en la movilidad y en la comunicación de las personas pueden producirse por:

Factores cronológicos: los niños de 3 a 9 años, los adultos mayores, de más de 60 años.

Situaciones Personales Transitorias: las mujeres embarazadas, las personas enyesadas, las que llevan un bebé en brazos o en vehículocitos, las que acarrean bultos pesados o difíciles de trasladar.

Discapacidad: restricción o ausencia por disminución de la capacidad para realizar una actividad dentro del margen que se considerado normal para un ser humano. Personas con dificultades motoras, sensoriales, intelectuales o multimpedidos, en los que se presentan estas dificultades combinadas.

Las personas con peso, talla y medidas especiales: Personas con obesidad, gigantismo, enanismo, etc., producidos por factores genéticos

u hormonales.

Pero es importante tener en cuenta que la accesibilidad física no puede reservarse solo para las personas con Movilidad y Comunicación Reducidas. Todos necesitamos de ella, todos esperamos que para llegar a la sala de urgencias de un hospital no sea necesario subir escalones, o que los pisos de las veredas no estén rotos, porque esto evita los accidentes y agiliza el tránsito peatonal, que no sea necesario saltar para ascender o descender de la plataforma de un bus, y que se pueda salir de la estación de un sistema de transporte, sin perder el aliento. Como vemos la accesibilidad la necesitamos todos, es un elemento de calidad de vida, de interés universal, es sinónimo de comodidad y seguridad y debe ser, por lo tanto, exigencia de calidad en la construcción de los medios físicos para el beneficio y disfrute de todos los ciudadanos.

## 9. El Respeto por el espacio público



### ESPACIO PÚBLICO Y CALIDAD DE VIDA

Por: Alberto Saldarriaga Roa

En la organización espacial de los asentamientos humanos se encuentran diversos modos de distinguir unos ámbitos de uso común y otros de uso reservado o privado. Esta pauta, que posee una dimensión casi universal, se particulariza en la cantidad y calidad del espacio público

de cada asentamiento en relación con el tamaño de la población y con sus códigos culturales. Es difícil imaginar un asentamiento humano en el cual no exista una noción de espacio común la que concretiza el sentido de lo «público» arraigado en su comunidad. En ese sentido define cuantitativamente aquello que ha de configurar el territorio de todos y el de cada uno de los ciudadanos.

El estudio de la historia permite apreciar la evolución de ese sentido de lo público en diversos contextos culturales, desde las nociones más sencillas que se encuentran en los asentamientos primarios hasta las complejas estructuras de las grandes ciudades contemporáneas. La herencia de la ciudad colonial colombiana es un ejemplo especialmente interesante de apreciar. El acto de fundación de un asentamiento se entendió como la determinación de una estructura en la cual estaban claramente definidos los espacios públicos y las parcelas que podían ser repartidas entre los habitantes. El dominio público tenía su centro en la «plaza mayor», circundada por las edificaciones más importantes del lugar. La red de calles, rigurosamente ordenada en una malla cuadrículada se prolongaba en los senderos y caminos que comunicaban el asentamiento a la gran red poblada. Frente a las iglesias conventuales se reservaba una plazoleta que servía como «atrio», para los eventos religiosos. Los «ejidos», eran reservas de tierra de uso común, localizadas fuera del tejido urbanizado. En ellos se contaba con bosques para leña, lugares para el sacrificio de ganado, dehesas y otros bienes comunes. El espacio privado se delimitó con el muro casi hermético de la fachada y se desarrolló en los predios individuales dispuestos en el interior de las manzanas. La claridad en la delimitación de lo público se correspondía con igual claridad en la definición de los diversos recintos del mundo privado y, entre ellos, de los diferentes umbrales y espacios de transición.

La tradición cultural implantada en Colombia por España se impuso en todo el territorio colonizado, se prolongó con algunas variaciones en las tradiciones urbanizadoras decimonónicas y sobrevivió casi hasta mediados del presente siglo, cuando las pautas de modernización sustituyeron pero no necesariamente la superaron en cuanto a calidad de los asentamientos se refiere. Las formas modernas de urbanización, basadas por una parte en principios funcionales y por otra en principios cambiantes de la especulación inmobiliaria, han trabajado el espacio público como aquel residuo que queda después de delimitar el espacio rentable de uso privado. Estas formas pragmáticas de delimitación territorial han conducido en forma acelerada hacia una degradación no

sólo del espacio físico sino de la valoración y respeto por el sentido mismo de lo público. El modelo urbanizador difundido desde las grandes ciudades, contagia a las ciudades menores y a los pueblos. En estos, donde la tradición ha perdurado, la irrupción de estos modelos no sólo produce periferias anómalas y descuidadas sino que contribuye al deterioro del espacio público patrimonial, heredado del pasado.

Las leyes colombianas son bastante explícitas en cuanto a espacio público se refiere. El artículo 82 de la Nueva Constitución dice textualmente: «Es deber del Estado velar por la protección de la integridad del espacio público y por su destinación al uso común, el cual prevalece sobre el interés particular. Las entidades públicas participarán en la plusvalía que genere su acción urbanística y regularán la utilización del suelo y del espacio aéreo urbano en defensa del interés común.» La misma Constitución delega en los Concejos municipales la reglamentación de los usos del suelo y el control de las actividades relacionadas con la construcción de inmuebles destinados a vivienda. La Ley de la Reforma Urbana, el Código de Régimen Municipal y el Código de Recursos Naturales por su parte incluyen normas bastante precisas, tendientes a la conservación y mejoramiento de la calidad de vida en las poblaciones a través de la provisión, mantenimiento y adecuación del espacio público. Estas disposiciones enfatizan la importancia de la participación de las administraciones municipales en la búsqueda de mecanismos para mejorar la calidad de vida en sus territorios y asentamientos, tomando en cuenta el papel determinante que asume en esa búsqueda el espacio común. Con un aparato legal como éste, el espacio público en la ciudad colombiana debería tender a un mejoramiento. Si esto no sucede, se advierte negligencia de parte de las autoridades y entidades responsables.

La acción ciudadana tiene también un papel significativo en este asunto, en cuanto ha sustituido o complementado la acción del Estado en la construcción, mejoramiento y mantenimiento del espacio público. Muchas comunidades han construido con su propio esfuerzo espacios para la recreación infantil y han logrado dar terminación y dotación a los espacios públicos de sus barrios y veredas, como parte de su gestión para elevar el nivel de su calidad de vida. El trabajo colectivo permite embellecer los espacios inmediatos a la vivienda y dar sentido a la vida en común. La veeduría ciudadana ha defendido espacios en peligro y actúa como la interventora de muchas obras realizadas en sus vecindarios. La ciudadanía es, finalmente, la beneficiaria o la víctima de la calidad de su

espacio público. El entender el derecho a este bien y el defenderlo hace parte de ese largo proceso de «educación ciudadana» que lentamente se lleva a cabo en Colombia.

La subvaloración del sentido de lo público y el culto a lo privado propios del momento económico actual no se compadecen con criterios fundamentales de calidad de vida. Habitar una ciudad o un pueblo no consiste sólo en adquirir propiedad de un espacio privado. Sólo en una estructura adecuada de espacios públicos se encuentra el complemento indispensable del sentido individual del habitar. «La ciudad es una casa, la casa es una ciudad». En esta frase dicha por León Battista Alberti a fines del siglo XV, se encuentra claramente resumida la relación esencial entre los ámbitos privado y público. Y es en este sentido en el que debe pensarse y realizarse toda intervención destinada a mejorar la calidad de vida en el hábitat construido.

En el momento actual en el que las telecomunicaciones sitúan en el ámbito de lo privado aquello que antes era propio del dominio de lo público, surge la pregunta acerca de hasta dónde es importante seguir defendiendo el espacio público en la ciudad contemporánea. La disposición en el espacio doméstico de aparatos de comunicación, de información y de entretenimiento que hacen hoy hablar de la «telepolis», hace pensar en un futuro en el que los ciudadanos, cada vez más aislados físicamente, se conecten y comuniquen a través de esos medios. La ciudad del futuro, según esta mirada, ha de ser una red de comunicaciones y de realidades virtuales. Su espacio material perderá la función milenaria, se convertirá en algo para ser visto, pero no necesariamente transitado y menos aún disfrutado.

Pensar en esos términos es desconocer algo que es esencial en la ciudad, en cualquier época, y que puede denominarse la «experiencia urbana». La ciudad en tanto tal es y será un hecho arquitectónico formado por espacios y edificios cuyas formas, tamaños y articulación pueden variar a lo largo del tiempo. La experiencia espacial, la vivencia de los lugares, el sentirse parte de esa arquitectura son valores que la sociedad humana no puede arrojar por la borda sencillamente. Las comunicaciones cambian modos de vida, modos de aprender y comprender, incluso modos de pensar y crear. La ciudad como habitación construida ofrece experiencias que los medios no pueden sustituir.

Un buen modo de llegar al futuro es a partir de un presente aceptable. La

situación actual de la ciudad colombiana no es satisfactoria , sus problemas son enormes y, en algunos casos como el de Bogotá, son difíciles de solucionar incluso en un largo plazo. Si se desea alcanzar una ciudad habitable en el mañana, debe procurarse la definición de una estructura física saludable para alojar una condición social en la que la violencia y los conflictos sociales y culturales del presente encuentren, si no una solución definitiva, al menos una alternativa más justa y digna. La preocupación actual por el incremento y el mejoramiento del espacio público urbano, en especial en los barrios populares, es apenas una parte de esa estructura posible y necesaria.

Hay ocasiones en que mirar al pasado retarda y obstaculiza la marcha hacia el futuro. Esto no parece ser totalmente válido en el campo del espacio público. Es posible mirar, con los ojos de hoy, los valores urbanos que dejó la historia y traerlos al presente en los nuevos trazados urbanos. Es posible también definir, con una mirada contemporánea, el sentido de lo público y abogar por el respeto que a veces se extravían en los meandros del utilitarismo y de la indiferencia. Y es necesario mirar el futuro no como una perversión del presente sino como la conquista de todo aquello que falta y la valoración de todo aquello que la humanidad ha acumulado como cierto. El Espacio público urbano es parte de ello.

## 10. El alcohol y otras sustancias

---



### **Como Afecta el Alcohol en el Organismo**

El alcohol afecta al organismo disminuyendo muchas de las facultades precisas para la conducción:

- Disminuye el campo visual.
- Perturba el sentido del equilibrio.
- Los movimientos se hacen menos precisos.
- Disminuye la resistencia física.
- Aumenta la fatiga.
- Se perturba la visión; se dificulta la acomodación de la vista a los cambios de luz.
- Se calcula mal la distancia.
- Disminuyen los reflejos.



- Aumenta el tiempo de reacción.

El alcohol produce también unos efectos psicológicos que hacen que, cuando se conduce, no sólo no se sea consciente de la disminución de las facultades sino que se sienta todo lo contrario:

- Hay sentimiento de invulnerabilidad.
- Se subestima el riesgo.
- Se tienen sentimientos de impaciencia y agresividad.
- Está disminuida la capacidad de atención.

Cuando se consume alcohol se producen los siguientes problemas, que se agravan con el aumento de la alcoholemia:

Dificultad para percibir el color rojo (de frenado, semáforos, señalizaciones de obras).

- Dificultad para acomodar la vista a la luz y a la oscuridad y a los cambios de luz (autopistas, cruces, túneles, etc.)
- Apreciación inexacta/equivocada de las distancias (adelantamientos, entrada en curva, no respetar distancia de seguridad, etc.).
- Disminución del campo visual. La visión normal del ojo humano disminuye, quedando reducido el ángulo del campo visual, por lo que se pierden los estímulos que están en los laterales (cruces).
- Aumento del tiempo de reacción. Aumenta la distancia recorrida desde que el conductor percibe la señal hasta que actúa sobre los mandos del vehículo (al frenar ante un peligro, si se ha bebido, se recorre un 10% más de distancia: esos metros pueden ser mortales).

### **Efectos de los diferentes niveles de alcoholemia en la conducción:**

Alcoholemia

Efectos en la conducción

- 0,2 - 0,5 Se altera la valoración del riesgo. Disminuye la autocritica y se sobrevaloran las capacidades, se tiene una apreciación incorrecta de la velocidad.
- 0,5 - 0,8 predomina la sensación de euforia y no se toma

conciencia de los peligros reales que se corren y se hacen correr a los demás. Desde los 0,5 la conducción está prohibida.

- 0,8 - 1,5 Hay síntomas claros de intoxicación. Están seriamente afectadas la vigilancia, la atención, la percepción y la coordinación. Los reflejos están perturbados. La conducción está prohibida.
- 1,5 - 3,0 Grave peligro. Síntomas claros de embriaguez, trastornos del equilibrio y de la marcha.
- mayor de 3,0 Embriaguez profunda. Pérdida de la conciencia.

### **Por otro lado, hay que tener en cuenta que:**

Los medicamentos ingeridos con alcohol pueden provocar efectos imprevisibles.

En algunas enfermedades, beber alcohol incapacita totalmente para la conducción.

Los estados de fatiga, sueño, cansancio, en combinación con el alcohol, aumentan el riesgo de accidentes. En estas situaciones, los estimulantes, las drogas y los medicamentos, no disminuyen el peligro; normalmente lo aumentan.

La combinación con otras drogas, siempre aumenta el riesgo.

En cuanto a sustancias estimulantes como las anfetaminas, la cocaína o el éxtasis, es evidente que también suponen un riesgo importante para la conducción. El consumo de estas sustancias puede producir una falsa sensación de control, de disminución de la fatiga y de disminución del sueño. Sin embargo, es una percepción equivocada que puede traducirse en descoordinación, reflejos minimizados y problemas visuales y auditivos, todo ello acentuado si se mezclan con otros tipos de sustancias.

Otro grupo importante a tener en cuenta sería el de las drogas alucinógenas: hongos, LSD y ketamina, entre otras. Son sustancias capaces de producir alucinaciones, cambios de percepción de la realidad o visiones imaginarias, y que dependen mucho del estado de ánimo de la persona que las consume, acentuando un posible malestar o un problema psicológico, puntual o pasajero.

En resumen, podemos afirmar que el consumo de cualquier droga puede influir negativamente en la capacidad de control y reacción cuando una persona está conduciendo.

El alcohol es la sustancia que más protagonismo adquiere, y alrededor de la cual se estructuran la mayoría de las campañas preventivas, pero es importante informar de la situación de enorme riesgo que se adquiere cuando se conduce bajo los efectos de cualquier otra droga. Los controles de alcoholemia sirven para disuadir a muchas personas a la hora de coger el vehículo después de haber bebido alcohol, y aún se valora más la posible sanción que la propia seguridad personal y de los que nos rodean.

Por lo tanto, si se consume cualquier sustancia -recuerda que no hay consumo sin riesgo-, debemos planificar y evaluar la posibilidad de trasladarnos en vehículos conducidos por algún amigo o familiar que no haya consumido nada, o hacerlo en transportes seguros: transporte público.

### **Consejos:**

- Conducir bajo los efectos de cualquier droga supone un riesgo importante de tener un accidente. Si las consumes, no conduzcas.
- Planifica la noche y baraja la posibilidad de utilizar transportes seguros o con personas que sepas que no han consumido ningún tipo de sustancia.
- Las sustancias estimulantes producen una falsa sensación de control, disminución de la fatiga y disminución del sueño. Pero recuerda que tu capacidad de reacción no es la misma, y una cosa es tu percepción y otra la realidad.
- Esperar un rato a que se nos pasen los efectos no es la solución. Los efectos tardan mucho en desaparecer.

Recuerda que no hay consumo sin riesgo

## 11. Cultura ciudadana

---



**Aristóteles: "Si los ciudadanos practicasen entre sí la amistad, no tendrían necesidad de la justicia"**

Escrito por: Alejandro Rutto Martínez

Defender el derecho a la libertad es una obligación elemental no solo de los gobiernos sino de toda persona en quien resida es espíritu de la democracia y la paz. Sin embargo, es necesario comprender que la libertad siempre tendrá dos límites: el de la responsabilidad y el del respeto al derecho ajeno.

Nunca podrá hablarse de libertad si los individuos no responden por lo que hacen o dejan de hacer; y tampoco la habrá si se vulneran las garantías de las otras personas.

El hombre de bien tiene que aprender a vivir en sociedad porque ese es su medio natural. Algunas especies de animales viven aislados en los bosques o en las selvas, o corren o vuelan libres como el viento en algún paraíso perdido aún no descubierto por los humanos. Fernando Savater, en su libro *Política para Amador* dice: "No se trata de elegir entre la naturaleza y la sociedad, sino de reconocer que nuestra naturaleza es la sociedad".

Sin embargo algunos seres humanos viven felices cuando viajan al campo, cuando transitan por los bosques o cuando pasan algún tiempo en el desierto. Sobre el particular dice el autor anteriormente citado: "De la naturaleza somos biológicamente productos, pero de la sociedad somos productos, productores y además cómplices..."

Para un que la vida sea más agradable es necesario adoptar unos comportamientos, actitudes, valores y percepciones acordes con las normas vigentes en la sociedad urbana, lo cual conducirá a crear los cimientos de la convivencia pacífica.

Es precisamente a esto a lo que se llama "Cultura ciudadana" una expresión muy valorizada desde cuando los habitantes de las grandes urbes entendieron que era necesario respetar voluntariamente un mínimo de normas para obtener un mejor entendimiento en sus lugares de residencia. La cultura ciudadana tiene, pues, dos componentes.

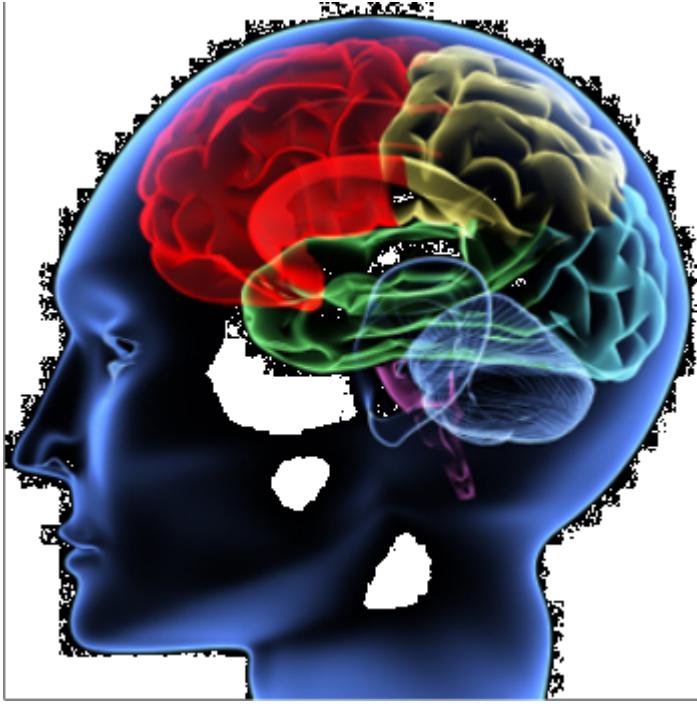
Primero, el acatamiento a las normas; segundo la condición de que el acatamiento sea voluntario.

En caso de que el ciudadano viole reiteradamente las normas, la sociedad debe disponer de mecanismos coercitivos para hacerlas cumplir. Esto último no es lo ideal, pero es necesario en comunidades, como la nuestra, en las cuales hemos sido tradicionalmente ajenos a la disciplina social.

Algunos ciudadanos cumplen y otros no. Entre los que cumplen unos lo hacen por temor y otros por convicción. Éstos últimos ya saben lo que es la cultura ciudadana y aprendieron a ser libres sin olvidar el respeto a los otros.

Alejandro Rutto Martínez es un prestigioso escritor y periodista ítalo-colombiano quien además ejerce la docencia en varias universidades. Es autor de cuatro libros sobre ética y liderazgo y figura en tres antologías de autores colombianos.

## 12. La agresividad y la velocidad



### **Agresividad al volante**

Muchos de los accidentes que se producen en la carretera o en la ciudad se podrían evitar si las personas controlaran su agresividad cuando se suben en un vehículo. Algunos se sienten protegidos y desatan su furia cuando conducen, otros son conductores temerarios e irresponsables que necesitan correr y otros inseguros en su conducción, y todos ellos peligrosos al volante.

### **Conductores agresivos**

Son muchas las personas que actúan con violencia cuando conducen, mostrándose agresivas e intolerantes con el resto de los conductores. Ante cualquier infracción o despiste de otro conductor hay quien responde agresivamente, tocando el claxon como señal de protesta o realizando gestos de desprecio.

Los conductores agresivos no son sólo aquellos que disfrutan con el riesgo de una conducción temeraria, presumiendo de la velocidad que alcanzan con su vehículo o de su destreza para tomar una curva

peligrosa. También incluimos dentro de este grupo a personas que ante cualquier contratiempo, como tardar un poco en salir del semáforo o ante una caravana, rápidamente se desesperan y tocan el claxon.

Existe otro grupo de personas muy competitivas que tienen que demostrarse así mismo y a los demás, que son los más rápidos en la carretera, son los "listillos" que van haciendo esalon cuando el tránsito es denso o que se pegan al conductor que tienen delante, dando ráfagas y presionándole para que se aparte y les permitan adelantar.

En definitiva, los conductores agresivos, son personas inmaduras con un carácter impulsivo y con falta de autocontrol.

Se dejan llevar por las circunstancias y por su estado de ánimo. Las circunstancias adversas en la carretera o cuando emocionalmente están enfadadas o estresadas les afecta a la conducción y descargan su furia con la velocidad y con insultos hacia los demás conductores.

### **¿Por qué somos agresivos al volante?**

Cuando conducimos se producen algunas circunstancias, como atascos, obras, tensión, falta de aparcamiento o infracción de otros conductores, que incrementan el nivel de estrés y genera, en algunas personas, cierta agresividad que fuera del vehículo no se produciría.

Estas circunstancias pueden influir para que la actitud de una persona sea más violenta. Pero no podemos establecer que el comportamiento agresivo de algunos conductores se deba exclusivamente a ellas, es un componente más, que junto con la predisposición o facilidad que algunas personas tienen para alterarse, hace que ante estas circunstancias se comporten de forma agresiva.

Por otro lado, el vehículo también lo ven como un refugio donde se sienten protegidos de sus comportamientos hacia los demás. Las personas, cuando están solas en el vehículo, actúan tal y como son, sin tener que demostrar educación o saber estar, por lo que se dejan llevar por sus impulsos más bajos, insultan y protestan sin temor a sufrir consecuencias.

Existen sustancias como la droga y el alcohol, que modifican las conductas de las personas, las hacen más agresivas y merman sus

facultades. Conducir bajo lo efectos de estas sustancias supone un gran riesgo para todos y es un grave delito.

## ¿Cómo podemos evitar la agresividad al volante?

Para evitar transformarnos en personas agresivas cuando conducimos debemos de tener en cuenta lo siguiente:

**Tener autocontrol.** Reflexionar sobre la importancia de tener control de nosotros mismos cuando conducimos, de lo contrario podemos ser la causa de la desgracia de otras personas provocando un accidente.

**Actuar con calma.** No podemos dejarnos llevar por la impotencia y la rabia que nos produce el comportamiento infortunado de otro conductor. Hemos de pensar que lo hace sin mala intención y, si es evidente que es con intención de molestarnos, debemos limitarnos a pensar que es un maleducado y no exaltarnos ni dejarnos llevar hasta el punto de que nos afecte en nuestra forma de conducir. No podemos "picarnos" en la carretera.

Pensar en lo ridículo y vergonzoso de insultar, hacer gestos con intención de molestar o decir palabrotas por el simple hecho de subirnos a un vehículo. No podemos transformarnos en otras personas y estar más atentos a lo que hacen los demás conductores que a la carretera.

Si eres una persona que disfruta alcanzando velocidades excesivamente rápidas, sin importarte las normas de circulación ni el peligro que eso supone para ti y para los demás conductores o peatones, tienes un problema de conducta grave que deberías consultar.

Hay que destacar también a los conductores dubitativos o excesivamente precavidos, que aunque no son agresivos en su conducción, son peligrosos por su lentitud y por lo indecisos o dubitativos que son para realizar cualquier maniobra. Además, estas personas tan prudentes ponen nerviosos a los demás conductores que tratarán de adelantarlos por todos los medios.



## 13. La responsabilidad Social

---



Se llama responsabilidad social a la carga, compromiso u obligación que los miembros de una sociedad -ya sea como individuos o como miembros de algún grupo- tienen tanto entre sí como para la sociedad en su conjunto. El concepto introduce una valoración -positiva o negativa- al impacto que una decisión tiene en la sociedad. Esa valoración puede ser tanto ética como legal, etc. Generalmente se considera que la responsabilidad social se diferencia de la responsabilidad política porque no se limita a la valoración del ejercicio del poder a través de una autoridad estatal.

En resumen: **la responsabilidad social viene a ser un Compromiso u obligación que los miembros de una sociedad ya sea como individuos o como miembros , tienen con la sociedad en su conjunto.** Mediante una decisión de impacto positiva o negativa.

A pesar que ni en la literatura académica ni en la política se encuentra una definición generalmente aceptada del concepto, la roguiente, que proviene de wikipedia en inglés, parece reflejar el uso general:

“La responsabilidad social es la teoría ética o ideológica que una entidad ya sea un gobierno, corporación, organización o individuo tiene una responsabilidad hacia la sociedad. Esta responsabilidad puede ser “negativa”, significando que hay responsabilidad de abstenerse de actuar (actitud de “abstención”) o puede ser “positiva”, significando que hay una responsabilidad de actuar.

## 14. Autocontrol y autodiagnóstico del conductor

---



Los conductores de vehículos que manejan a la defensiva, se cuidan de realizar acciones que puedan ocasionar accidentes viales. Cuando va a comenzar a manejar, el conductor evita: Manejar sin tener suficiente preparación básica para conducir vehículos automotores.

En la mayoría de los casos, los accidentes de tránsito responden más a factores humanos que técnicos, y dichos factores deberían ser analizados desde una óptica emocional.

El concepto inteligencia emocional se ha aplicado a numerosos campos, como el liderazgo, las relaciones y la empresa. Sin embargo, en lo que respecta a la educación vial, su promoción debe desarrollarse en la práctica, de un modo paralelo y coordinado con el desarrollo de capacidades, como el entrenamiento en técnicas de conducción segura de automóviles y primeros auxilios, o conocimientos sobre conducción

eficiente.

Parece evidente, como en cualquier otro ámbito de la vida, que las emociones y sus reacciones jueguen un importante papel al volante. Pero, ¿cómo podemos controlar las emociones que afectan negativamente a nuestra conducción?

### **Necesidad de control**

De una manera muy básica, podemos afirmar que ser emocionalmente inteligente pasa por autocontrolarse, y el autocontrol al volante es clave como factor preventivo de siniestralidad.

Si desarrollamos nuestra inteligencia emocional, no nos controlarán las emociones, sino que seremos nosotros quienes las controlaremos. Con ello, la conducción se convertirá en una actividad serena y equilibrada, actuaremos con calma, e, independientemente del comportamiento de otros conductores, nos permitirá seguir siendo responsables y empáticos, que es tanto como decir solidarios con el resto de conductores y viandantes.

### **El factor ambiental**

El componente emocional está siempre presente en el conductor, en función no sólo del grado de autoconocimiento y autocontrol, sino también en relación al contexto o al ambiente, ya que no conducimos igual cuando vamos a trabajar que cuando vamos de fiesta o llevamos a los padres, los hijos o a un amigo.

### **Podemos concluir a la luz de éste y otros estudios que:**

El miedo al volante puede actuar como regulador modulando positivamente las conductas y haciéndolas más responsables y seguras.

Las mujeres al volante gestionan mejor sus emociones y no les afectan negativamente mientras conducen. Lo hacen más responsablemente y más despacio que los hombres.

Un conductor pesimista o triste es más proclive a que la conducción le provoque tensión que un conductor al que la conducción le relaje o le divierta.

## Juventud imprudente

Si bien en todas las edades es conveniente el desarrollo de las aptitudes emocionales, en los jóvenes con edades comprendidas entre los 16 y los 21 años adquiere importancia especial.

## 15. Respeto a la vida



*Muchas cosas se han dicho y seguirán diciéndose, con respecto a la vida, unas a favor, otras en contra, unos procurando defenderla, otros intentando acabarla, lo cierto es que todos, seres humanos al fin, deberíamos hacer un alto, para hacer lo que verdaderamente es propio del hombre, esto es, actuar con racionalidad y preguntarnos: ¿Tiene valor la vida humana?. ¿De dónde viene el valor de la vida humana?.*

Durante los últimos años se ha visto un esfuerzo de las autoridades por el descenso de la siniestralidad vial. Cabe decir, que las causas de todo ello son múltiples y variadas, encontrándose implicada toda la sociedad en su conjunto.

No obstante, en algunos momentos se han producido repuntes en el número de accidentes y víctimas.

Por lo tanto, no debemos relajar nuestras actitudes y aptitudes.

## **Peatones.**

Uno de cada tres fallecidos por accidente de tránsito en vía urbana es peatón. Por ello, hay que seguir incidiendo en el respeto a las normas de tránsito, tanto en los peatones como en los conductores.

En un paso de peatones regulado por semáforos, siempre esperaremos a la fase de luz verde para cruzar. Nunca lo haremos en rojo. No podemos jugar nos la vida por unos 30 ó 45 segundos insignificantes de espera.

## **Cinturones.**

Aunque más del 95 % de los conductores que circulan por vías interurbanas (carreteras) hace uso del cinturón de seguridad, tan solo entre el 70 y el 80 % de los pasajeros del vehículo lo hacen adecuadamente. Hemos de concienciar a los usuarios de la parte posterior del vehículo para su correcto uso, especialmente en los menores de edad (y por supuesto, con los sistemas de retención convenientes).

Se oye decir que, en vías urbanas (pueblos y ciudades) el uso del cinturón en algunas ocasiones es incómodo; pero... ¡El cinturón está ahí para salvar vidas!

En caso de impacto, y a una velocidad superior a 50 kms/hora, cualquier niño sin el uso del sistema de retención saldría violentamente proyectado hacia adelante, llegando a impactar contra la luna frontal -e incluso-, atravesarla.

No nos juguemos la vida propia, y aún menos, la ajena (sobre todo la de nuestros hijos y seres queridos).

## **Ciclistas**

A consecuencia de la crisis económica, así como la concienciación en favor del medio ambiente, son numerosas las personas que hacen uso de la bicicleta para sus desplazamientos cotidianos (entre los que se encuentra el denominado "bicing").

En aquellos lugares en donde no existen carriles específicos para

ciclistas, éstos han de tomar las debidas precauciones y en favor de su seguridad, de su integridad física:

Los conductores de bicicleta siempre llevarán colocada una prenda reflectante y que sea visible a una distancia de 150 metros, además de un casco de protección homologado.

### **Recomendaciones:**

- Usar el chaleco o prenda reflectante, tanto de día como de noche, tanto en zona interurbana como en la urbana, nos jugamos la vida en ello.
- Utilizar el casco de protección, siempre, en cualquier circunstancia o lugar.

### **Para los conductores de vehículos a motor:**

- Respetar a los ciclistas, siempre. Siempre.
- En caso de efectuar el adelantamiento a un ciclista, habrá que dejar un espacio mínimo de seguridad superior a 1,5 metros. Siempre.
- Cuando nos encontremos con un ciclista, aminoraremos adecuadamente la velocidad. Siempre, respetando las normas, y sobre todo, la vida de las personas. De los más débiles.

### **Propósito semanal / mensual:**

Si somos peatones, siempre cruzaremos cuando el semáforo se encuentre en verde. Así, tomaremos conciencia del respeto por la seguridad vial y las demás personas. Daremos ejemplo a los numerosos niños y adolescentes (y otras personas de mayor edad) que esperan para poder cruzar.

### **No olvidar:**

- Conducir siempre atento y sin distraerse (no utilizando el teléfono celular, no fumando durante la conducción, etc.)
- Respetaremos las limitaciones de velocidad, especialmente en las vías urbanas, en los tramos curvos y en las intersecciones.
- No ingeriremos alcohol, antes y durante la conducción.

## 6. Sensibilización ante la incapacidad

---



### **Personas con discapacidad**

Se estima que más de 500 millones de personas en el mundo tienen algún impedimento físico, mental o sensorial y alrededor del 80 % de estas personas viven en los países en desarrollo.

Generalmente a las personas con discapacidad se les niega la posibilidad de educación o de desarrollo profesional, se les excluye de la vida cultural y las relaciones sociales normales, se les ingresa innecesariamente en instituciones y tienen acceso restringido a edificios públicos y transporte debido a sus limitaciones físicas. Por si fuera poco, los discapacitados se encuentran en desventaja jurídica, ya que no cuentan con un documento oficial único que enumere sus derechos, sino que están dispersos en una serie de dictámenes judiciales, recomendaciones de la OIT e instrumentos jurídicos.

Pero no solamente las personas con discapacidad sufren. La sociedad pierde la oportunidad de aprovechar el enorme potencial de las personas con discapacidad.

La ONU ha luchado por mejorar vida de las personas con discapacidad. En el decenio de 1970, el concepto de los derechos humanos de las personas con discapacidad gano más aceptación internacional. En 1971 fue aprobada por la Asamblea General la Declaración de los Derechos del Retrasado Mental y en 1975, la Declaración de los Derechos de los Impedidos, la cual fija las normas para el trato igual y el acceso igual a los servicios que aceleran la integración social de estas personas.

En el Año Internacional de los Impedidos (1981) se adoptó el Programa de Acción Mundial para los Impedidos y la proclamación del Decenio de las Naciones Unidas para los Impedidos (sólo en ingles 1983-1992). Debido a que a pesar de los esfuerzos de las Naciones Unidas "en pro de la igualdad de oportunidades", los discapacitados seguían siendo discriminados, la Asamblea adoptó en 1991 los Principios para la Protección de los Enfermos Mentales y el Mejoramiento de la Atención de la Salud Mental, y apoyó en 1994 una Estrategia a largo plazo para promover el Programa de Acción Mundial para los Impedidos que busca una **"sociedad para todos"**