

## Cambiar, claro que cambiamos; crear cultura

**C**uantas medidas que ahora consideramos incuestionables por suponer un grave riesgo o perjuicio para la salud no hace muchos años ni siquiera se planteaban! Esta reflexión nos ha movido tras conocer la historia de Jacky Ickx, piloto de coches de carrera. La primera vuelta de las 24 Horas de Le Mans en 1969 fue una de las más fatídicas de esta legendaria carrera; John Woolfe, piloto británico murió al estrellar su Porsche 917 contra un talud de tierra en la zona del circuito, conocida como Maison-Blanche. El piloto salió despedido del destrozado Porsche y fue a caer al otro lado de la pista.

Se dice que la muerte de Woolfe fue el detonante para que la edición de 1970 introdujera un cambio sustancial en la carrera. Hasta entonces la salida de carrera situaba a los vehículos a un lado de la pista y a los pilotos al otro lado. Al bajar la bandera los pilotos tenían que correr hacia sus coches, poner en marcha el motor y arrancar a “toda pastilla”, tratando, al mismo tiempo de abrocharse el cinturón de seguridad, mientras aceleraban por la recta Mulsanne. Las velocidades que se alcanzaban eran vertiginosas.

1969 era la primera participación de Jacky Ickx en las 24 horas de Le Mans. En lugar de salir corriendo a través de la pista, la cruzó caminando, entró en el coche, y con tranquilidad se fijó el cinturón de seguridad. Para él lo importante era su propia seguridad, más que una salida relámpago. Con su Ford GT40, arrancó en última posición y ganó la carrera.

Este comportamiento, así como el impacto que tuvo el grave accidente sufrido por Woolfe, hizo cambiar para siempre la práctica de salida de carrera. Este ejemplo de práctica que antepone la seguridad a las normas o tradiciones nos puede hacer pensar qué otros aspectos, antes tradición, hoy inconcebibles, han ido cambiando a lo largo de los años. Veamos varios ejemplos:

### El uso del cinturón de seguridad

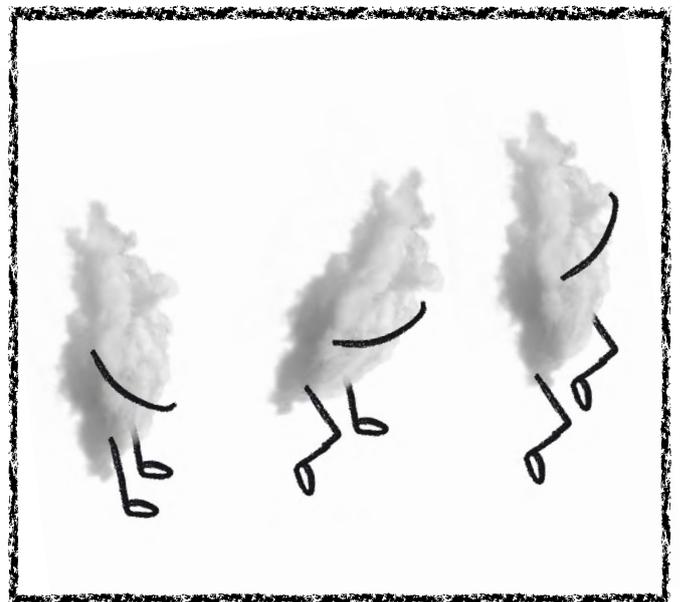
El cinturón, inicialmente desarrollado para la aeronáutica, no llegó al sector del automóvil hasta final de la década de los cuarenta de la mano del empresario y diseñador Preston Tucker y su (único) turismo fabricado, el Tucker '48 Sedan, famoso Tucker Torpedo.

Fue a partir de 1955 cuando los modelos Ford comenzaron a ofrecer de forma opcional un paquete SafeGuard que incluía tanto el cinturón de seguridad abdominal como el salpicadero acolchado. ¿precursor del airbag?

Tuvo que ser Volvo, cómo no, la marca pionera que introdujera el cinturón de seguridad de tres puntos como equipo de serie. Se lo debemos a Nils Bolhin, un ingeniero de Volvo quien en 1959 patentó el cinturón de tres puntos de anclaje; un año más tarde todos los coches de serie de esta marca ya lo ofrecían en las plazas delanteras.

**Desde entonces hasta nuestros días, la utilización del cinturón de seguridad ha salvado más vidas que ninguna otra estrategia de seguridad pasiva.** Un noble gesto de Volvo fue registrar el diseño de este cinturón en la oficina de patentes de Estados Unidos, en 1962, renunciando a sus derechos sobre la patente para que todos los fabricantes pudieran montar en sus vehículos los cinturones de seguridad de tres puntos.

Según la Organización Mundial de la Salud, el cinturón de seguridad es uno de los inventos que más vidas ha salvado. En España son obligatorios en carretera desde 1974 y en zona urbana desde 1992, fecha que coincide con la obligatoriedad del uso del cinturón en los asientos traseros.



### Fumar en los autobuses y aviones

Fue en 1999 cuando el Consejo de Ministros, imitando la legislación de casi todos los países de la Unión Europea, aprobó un real decreto por el que se prohibía fumar en todos los vuelos con origen y destino en España, nacionales, internacionales, así como también en los transoceánicos. Del mismo modo, se prohibió fumar también en los autobuses urbanos y en los interurbanos, en los que hasta esa fecha quedaban reservadas hasta 15 plazas para fumadores. ¿Y qué tipo de barrera separaba ambos ambientes de modo que los no fumadores se librasen de los humos de los fumadores? Estaba claro: ninguna.

### Fumar en bares y restaurantes

España aprobó su primera Ley Antitabaco en 2005, un año después de que Irlanda se convirtiera en el primer país europeo en prohibir fumar en los centros de trabajo y en espacios públicos cerrados. Era la llamada “Ley de medidas sanitarias frente al tabaquismo y reguladora de la venta, el suministro, el consumo y la publicidad de los productos del tabaco” y se aplicó desde el 1 de enero de 2006. La norma admitía permisividad, ya que dejaba a criterio de los dueños de bares y restaurantes de menos de 100 m<sup>2</sup> si en su local se podía fumar y a los establecimientos de más tamaño, los autorizaba a habilitar zonas de fumadores separadas. La reforma vino en 2010 con la nueva “ley antitabaco”, Ley 42/2010, de 30 de diciembre de 2010, con efectos **a partir del 2 de enero de 2011, fecha en la que se prohibía fumar en cualquier bar o restaurante del país con independencia de su tamaño, salvo en las terrazas al aire libre.** Con esta modificación, España pasó a prohibir fumar en espacios al aire libre de centros educativos (excepto universitarios), recintos de centros sanitarios y las zonas acotadas para parques infantiles y zonas de juego para la infancia.

### Fumar en los lugares de trabajo

La Ley 28/2005, de 26 de diciembre fue la que lo reguló. Entró en vigor el 1 de enero de 2006, aunque algunos aspectos de la ley se pospusieron casi un año, y cuya medida más importante fue la prohibición de fumar en lugares hasta entonces permitidos, como los centros de trabajo, (salvo en los espacios libres), en espectáculos públicos interiores, centros comerciales, etc.... y lugares que ahora lo vemos tan inconcebibles como centros docentes y formativos, ascensores, centros sanitarios, y hasta en los taxis.

### Cigarrillos de chocolate

Se trataba de un tipo de golosina de cacao que simulaba al tabaco original con su filtro y todo. Fueron obligados a desaparecer como consecuencia de la ley antitabaco del 2005. **La razón de su desaparición era muy clara: evitar que los menores de edad vieran como algo natural el tabaco.** Parecía poco adecuado que los niños imitaran a los mayores fumando con estos cigarrillos de chocolate. Un gesto inofensivo que, con el tiempo podría derivar en una mayor permisividad hacia la nicotina y el humo.

### El casco en las motos

**La obligatoriedad del uso del casco viene desde el 1 de septiembre de 1992 para todos los conductores de motocicletas, ciclomotores y acompañantes.**

(Aprovecho la ocasión para informar de que en muy breve plazo de tiempo será también obligatorio el uso de guantes). Al ver todas estas normas regulatorias y de prohibición vigentes -la mayoría desde hace no más de 20 o 25 años-, nos damos cuenta cómo políticas intervencionistas de carácter sanitario y de protección de la salud tienden a ser beneficiosas, generando efectos positivos en la reducción de consumo de tabaco (en unos casos), y en la reducción de accidentes mortales y lesiones (en otros casos). Si bien las medidas restrictivas suelen ser peor acogidas por los ciudadanos, su carácter obligatorio exige su puesta en marcha o aceptación, mucho más que las medidas preventivas o recomendaciones. No es cuestión de obligar y/o prohibir por razones de salud y seguridad, si bien, en muchas ocasiones, parece ser – y los datos así lo refieren-, que son medidas que resultan ser de gran eficacia. Lástima que la concienciación y sensibilización por la salud no tenga tanta “fuerza” de convicción, y transforme los hábitos y comportamientos negativos en comportamientos positivos para nuestra salud. #PorTuSalud.

### Fuentes

1. [Actualidad motor. Cinturón de seguridad.](#)
2. [La historia del cinturón de seguridad.](#)
3. [El accesorio para motos que será obligatorio en 2021 y otro que no tardará en serlo.](#)
4. [BOE- Ley 28/2005, de 26 de diciembre, de medidas sanitarias frente al tabaquismo y reguladora de la venta, el suministro, el consumo y la publicidad de los productos del tabaco.](#)
5. [Le Mans 1969.](#)