

EL COMPORTAMIENTO DE RIESGO  
PUEDE PRODUCIR ADICCIÓN

# Pasiones que matan

## Velocidad:

Porque yo controlo, porque la vía lo permite, por tener nuevas sensaciones o simplemente por placer. Lo cierto es que son muchas las causas que inducen a algunos conductores a pisar el acelerador sin pensar en las consecuencias. Un reciente estudio vuelve a demostrar que cuando podemos, corremos demasiado.



**Marian GARCÍA RUIZ**

Infografía: **DLirios**

**D**eprisa, deprisa... Así nos ha tocado vivir en la sociedad actual, donde la lentitud se asocia con ineficacia y la rapidez es un valor. Nos movemos en trenes de alta velocidad, contratamos Internet de banda ancha para navegar mejor, exigimos resultados inmediatos... y, desde luego, tenemos coches cada vez más veloces y potentes. Aunque la velocidad media ha bajado en los

últimos años, el reciente estudio “Medición de la velocidad de flujo libre en la red viaria española”, financiado por la UE y realizado por primera vez en España por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial de la DGT, demuestra que si se dan las circunstancias óptimas, son muchos los conductores que pisan demasiado el acelerador.

Algunos corren porque piensan que la vía o el vehículo lo permite. Otros lo hacen por placer o por buscar emociones fuertes. A pesar de que la velocidad es uno de los principales factores de riesgo en los accidentes. En 2009, el exceso

de velocidad estuvo detrás del 28% de las muertes en carretera. Por esto mismo, la reducción de la velocidad en la conducción es una de las prioridades del próximo Plan Estratégico de Seguridad Vial 2011-20 que está elaborando la Dirección General de Tráfico (DGT).

**¿POR QUÉ CORREMOS?** Según los expertos, son muchos los factores que influyen en este comportamiento: sociológicos, psicológicos e, incluso, fisiológicos.

El estudio ARAG sobre velocidad en el tráfico, realizado por el Instituto de Tráfico y Seguridad



En las carreteras convencionales, un alto porcentaje de vehículos supera los límites de velocidad, según un estudio basado en criterios europeos.

Vial (INTRAS) investiga precisamente las motivaciones de los conductores. Se basa en 3.800 encuestas. Y casi la mitad de los encuestados (un 49%) cree que los excesos de velocidad se cometen por placer, aunque muy pocos lo reconocen personalmente. La mayoría argumenta que el estado de la vía,

las condiciones de su vehículo o su propia pericia lo permiten. Sólo un 11% dice hacerlo por necesidad. Según el catedrático de Seguridad Vial y responsable de este estudio, Luis Montoro, *“vivimos en una sociedad de vértigo, de agitación, de estrés. Y la velocidad es una expresión de nuestra forma de*

## Adrenalina a flor de piel

En circunstancias de máxima velocidad, en situaciones estresantes, se produce una importante liberación de neurotransmisores. *“Es lo que conocemos como descarga de adrenalina, con efectos de vasoconstricción, taquicardia y dilatación de las pupilas. Es un proceso bioquímico, asociado a las sensaciones de riesgo, que se desarrolla como un mecanismo de defensa ante una situación de riesgo”*, asegura Fernando Pérez Torralba, presidente de la Sociedad Española de Medicina de Tráfico (SEMT).

En este proceso, asegura el presidente de la SEMT, también se pueden generar endorfinas, capaces de inhibir las fibras nerviosas que transmiten el dolor, además de actuar a nivel cerebral produciendo experiencias subjetivas, con sensaciones intensas como la disminución de la ansiedad y la sensación de bienestar. Por estas razones, los comportamientos de riesgo pueden llegar a ser adictivos.

### Los que van demasiado deprisa

	Velocidad media (km/h)	Superan los límites	Superan límites +10 km/h	Superan límites +20 km/h
<b>120</b> <b>Autopista</b>	Motos <b>112,8</b>	<b>46%</b>	<b>31%</b>	<b>6,8%</b>
	Ligeros <b>122,3</b>	<b>57%</b>	<b>29%</b>	<b>12,3%</b>
	Pesados <b>93,6</b>	<b>20%</b>	<b>14%</b>	<b>8%</b>
<b>120</b> <b>Autovía</b>	Motos <b>107,6</b>	<b>29%</b>	<b>14%</b>	<b>7,4%</b>
	Ligeros <b>115,5</b>	<b>38%</b>	<b>17%</b>	<b>6,9%</b>
	Pesados (*) <b>92,9</b>	<b>17%</b>	<b>10%</b>	<b>4,8%</b>
<b>100</b> <b>Convencional y autónoma</b>	Motos <b>86,3</b>	<b>34%</b>	<b>20%</b>	<b>13,7%</b>
	Ligeros <b>96,6</b>	<b>53%</b>	<b>33%</b>	<b>16,4%</b>
	Pesados (*) <b>83,8</b>	<b>39%</b>	<b>11%</b>	<b>5,7%</b>
<b>90</b> <b>Convencional y autónoma</b>	Motos <b>78,7</b>	<b>56%</b>	<b>35%</b>	<b>16%</b>
	Ligeros <b>94,8</b>	<b>52%</b>	<b>31%</b>	<b>15,8%</b>
	Pesados (*) <b>81,9</b>	<b>65%</b>	<b>15%</b>	<b>4,8%</b>

(\*) El límite para vehículos pesados es 20 ó 30 km/h menor en función de la vía.

(Fuente: Estudio “Medición de la Velocidad de Flujo Libre de la Red Vial Española”. Observatorio Nac. Sea. Vial de la DGT-INSIA, realizado en 2008-09).

## “VIVIMOS EN UNA SOCIEDAD DE VÉRTIGO, DE AGITACIÓN, DE ESTRÉS. LO LENTO NO FUNCIONA A NINGÚN NIVEL”

**LUIS MONTORO, CATEDRÁTICO DE SEGURIDAD VIAL**

vivir. *Lo lento no funciona a ningún nivel*”. La velocidad es, además, un valor social que no se contrarresta negativamente como ocurre con el alcohol, asegura Montoro, y sus consecuencias no se conocen suficientemente. La gente no sabe que a más de 55 km/h un atropello es mortal, que a 120 km/h la posibilidad de salvación es escasa, que en autopista es donde más ruedas reventan... *“Los mensajes o no son suficientes, o no hemos sabido transmitirlos. Y están contrarrestados por una publicidad y una fuerte corriente social que vende todo lo contrario”*, asegura Montoro.

**NUEVAS SENSACIONES.** Cuando la velocidad se desarrolla como un comportamiento de riesgo, puede existir una respuesta fisiológica. A más velocidad, aumenta la tensión y se produce una descarga de adrenalina. Según Roberto Durán, psicólogo especialista en tráfico, *“corremos por experimentar sensaciones perceptivas nuevas. Con una exposición al riesgo controlada en nuestro organismo se produce una respuesta fisiológica placentera”*. Aparte de la explicación individual y biológica, asegura Durán, *“existe también un componente social importante. El coche, y como consecuencia la velocidad, nos iguala socialmente; es decir, hay menos diferencias de estatus social”*. Pero no todo el

**JOSÉ ANTONIO MARINA, filósofo y psicólogo**

## Buscadores de emociones

La velocidad resulta placentera a mucha gente, pero no a toda. A algunos les produce angustia, miedo o, simplemente, agotamiento. Todos ellos hacen un elogio de la lentitud, porque consideran que la velocidad es equivalente a la prisa, y, con razón, opinan que la prisa impide captar los valores de aparición lenta, como las relaciones humanas. En esto tienen razón, pero no en lo primero.

El gusto por la velocidad no tiene nada que ver con la prisa, porque es una celeridad sin objeto. No pretende llegar a ningún sitio antes, sino sentir una experiencia. Por eso, la publicidad de automóviles ahora ya no insiste en las cualidades del motor, sino en la cualidad de la experiencia. ¿Por qué resulta tan atractiva? Hay varias razones.

En primer lugar, produce un sentimiento de intensidad, de excitación. Por eso, son los “emotion seekers”, los buscadores de emociones, un tipo de personalidad bien definida, los que sufren su adicción.



En segundo lugar, proporciona un sentimiento de eficacia. El modelo de ejecutivo es el de un hombre que lo hace todo aceleradamente. Por último, sobre todo en el caso de los conductores, aparece un sentimiento de poder. Ya no se trata solo de correr, sino de dominar la máquina, controlar su potencia y, también, de ir a más velocidad que los demás. Como todas las experiencias agradables, que actúan como reforzadores de una conducta, cualquiera de ellas puede conver-

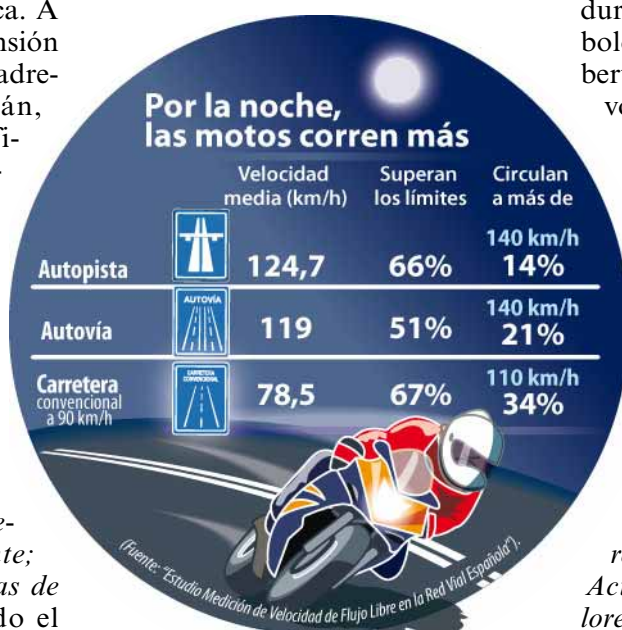
mundo es igual de propenso a correr: *“Tienden más a correr los conductores con falta de experiencia. También las personas con baja percepción del riesgo y finalmente las emocionalmente inestables”*.

Además, hay estados psico-físicos que pueden producir una falsa seguridad y llevar a conducir a alta velocidad, como los producidos por el alcohol, drogas o algún psi-

cofármaco, asegura Durán.

Según el estudio Sastre-3, realizado por la DGT por medio de entrevistas personales a conductores, los varones de 18 a 24 años son los que admiten conducir más deprisa y disfrutar más de la velocidad; también los que menos la ven como causa de accidente.

**EN LA PUBLICIDAD.** La velocidad se ha utilizado en la publicidad durante mucho tiempo como símbolo de poder, de juventud y de libertad. Según César Olivas, creativo publicitario, cuando se vende velocidad, *“las teclas que se pulsan, a lo que se intenta llegar, es al ego de las personas; se vende una forma de destacar, se asocia a gente joven y atrevida”*. No obstante, este creativo cree que ese tipo de mensajes, en general, están bastante superados en la publicidad actual: *“En los años 80 y 90 tenían más relevancia. Ahora, es más políticamente incorrecto, es un recurso fácil y está más obsoleto. Actualmente se destacan otros valores: se vende potencia, seguridad,*



ecología...” Si a esto le unimos que ya no es una novedad porque todos los vehículos pueden desarrollar velocidades altas, y que la cultura de la seguridad vial es cada vez más importante, la mayoría de los anunciantes trabajamos con otro tipo de conceptos. “El tío más chulo del barrio ya no vende”, asegura.

**LOS PROFESIONALES.** La velocidad es también una herramienta de trabajo para muchas personas. Pilotos, periodistas del motor, probadores de coches... Federico Asensio, subdirector de la revista “Coche Actual” y probador de coches, cree que, en general, “la gente no corre mucho. Lo que pasa es que las limitaciones no se adecúan a la realidad. Además, la tecnología de los vehículos es ahora muy superior y eso hace que no sintamos la velocidad como antes”.

Edu Perellada, periodista de “Solo Moto” y coordinador de la información de los circuitos de dos ruedas, cree que “la velocidad proporciona, como los deportes de riesgo, una descarga de adrenalina equiparable a tirarse en paracaídas. Los corredores profesionales juegan además con otros factores como el ego, la fama, la competitividad...” Pero en los conductores normales, asegura, la búsqueda de emociones se conjuga con una falta de respeto por la propia vida y la de los demás.

**CORRER SIN TRABAS.**

Lo cierto es que, según vuelve a mostrarnos el estudio “Medición de la velocidad de flujo libre en la red viaria española”, los conducto-

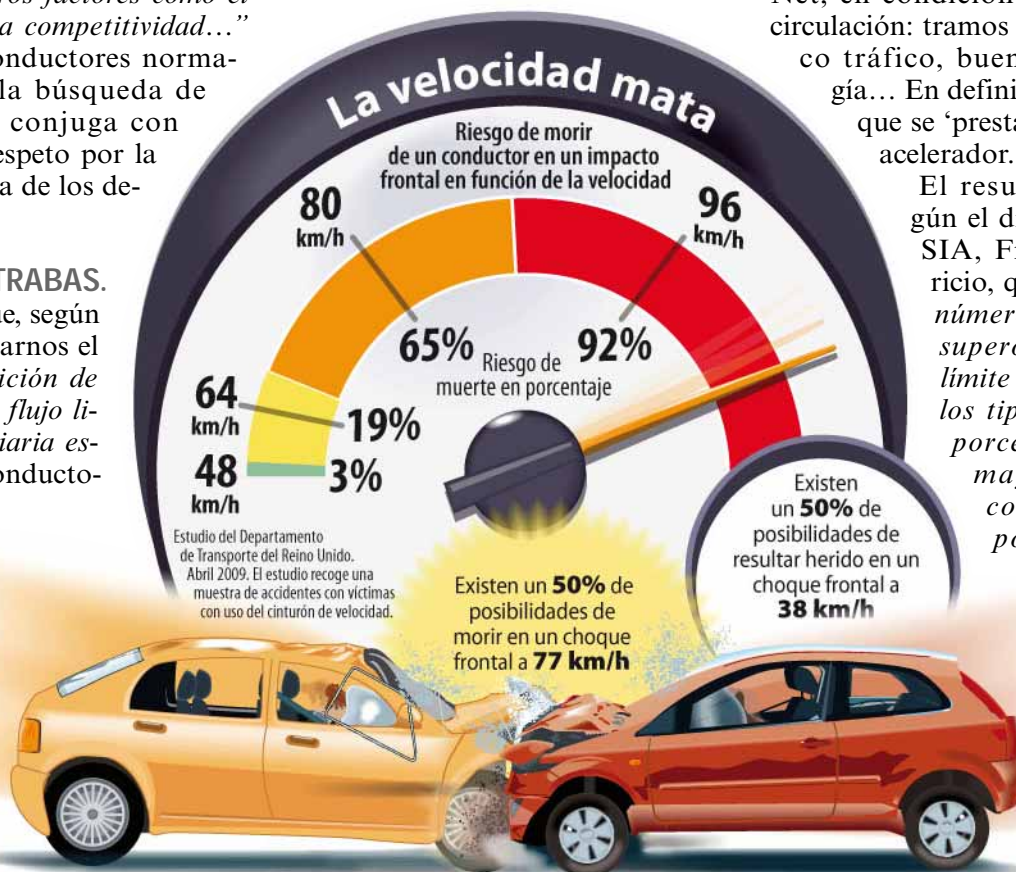


Por la noche, se tiende a correr más porque la sensación de velocidad es menor.

res españoles tienden a saltarse los límites con frecuencia. Este estudio del Observatorio Nacional de Seguridad Vial de la DGT, elaborado por el Instituto Universitario

de Investigación del Automóvil (INSIA), se realizó en 2008-09 en base a 83.550 mediciones tomadas en 100 tramos de vía de acuerdo a los criterios europeos de Safety-Net, en condiciones óptimas de circulación: tramos rectos, con poco tráfico, buena meteorología... En definitiva, en tramos que se ‘prestaban’ a pisar el acelerador.

El resultado fue, según el director del INSIA, Francisco Aparicio, que “un elevado número de vehículos superó la velocidad límite en cada uno de los tipos de vía. Los porcentajes fueron mayores en vías convencionales, por encima del





Lucía RIVAS

## MARÍA DE VILLOTA, piloto profesional

### “No es sólo cosa de hombres”

María de Villota, de 26 años, es una de las pocas mujeres piloto que corre en circuitos profesionales; actualmente, es la única en Superleague Fórmula y aspira a ser la primera en Fórmula 1. Como profesional, nos da su visión de la velocidad.

- ¿Qué te aporta la velocidad?

- De circuito para dentro, adrenalina. Pero para nosotros la velocidad es una técnica de trabajo. Si simplemente fuera alcanzar los 300 km/h, no me llamaría tanto. Los pilotos podemos ir más rápido porque tenemos más conocimientos, más seguridad y experiencia para afrontar los riesgos, anticiparlos y prevenirlos.

- ¿Y fuera de los circuitos?

- Me gusta correr en los circuitos, me da sensación de libertad, pero fuera es diferente. La velocidad tiene que ser con conciencia, con equilibrio y



respeto a las leyes.

- En general, ¿la velocidad gusta más a los hombres?

- No existen diferencias, no creo que la velocidad sea masculina. Es una cuestión de educación. En todo caso creo que si las mujeres corren menos es porque tienen menos confianza al volante. Nos queda mucha carretera por recorrer.

50% en muchos casos.” De hecho, más de la mitad de los vehículos ligeros (turismos y furgonetas) circulaban por encima de los límites en casi todo tipo de vías. Y en las carreteras convencionales, prácticamente todos los vehículos los superaban. Además, de noche, a pesar de que la conducción es más dificultosa, se pisaba más el acelerador, especialmente las motos. En general, “esto puede significar que los conductores que circulan en horarios nocturnos no perciben el incremento de riesgo potencial que supone la reducción de visibilidad”, según el director del INSIA.

El estudio nos sitúa, además, a la cabeza de las velocidades medias en autopista de los diez países de la UE que participan, entre ellos Francia, Dinamarca, Reino Unido o Irlanda. España arroja una velocidad media de 122,5 km/h, por encima incluso de países con límites superiores.

**PISANDO EL FRENO.** No obstante, en los últimos años la velocidad media en nues-

## UN ESTUDIO SITÚA A LOS ESPAÑOLES A LA CABEZA DE LA VELOCIDAD MEDIA EN AUTOPISTA

### Pillado a 248 km/h... Un récord suicida

El pasado mes de mayo el radar móvil de un vehículo de la Guardia Civil detectó un vehículo circulando a 248 km/h por la autovía A-5 a su paso por Mérida. Un registro inédito. El conductor, un joven de 23 años, trasladaba además a su novia y sus dos hijos de corta edad. Tras su detención fue acusado de dos delitos contra la seguridad del tráfico, por conducción temeraria y exceso de velocidad, que podrían conllevar penas de hasta dos años de prisión, además de la posible retirada de la custodia de sus hijos. La colisión de un vehículo a esta velocidad supondría un impacto similar a caer en picado desde lo alto de la Torre de Cristal de Madrid que mide 250 metros.

tras vías ha disminuido. Según el ministerio de Fomento, en 2002 y en autovía circulaban a más de 140 km/h el 8,6% de los vehículos ligeros; en 2008 solo lo hacían el 2,9%.

En las carreteras convencionales se redujo a la mitad el número de personas que circulaban por encima de los 120 km/h (del 3,82% se pasó a 1,78). Este ‘frenazo’ ha salvado muchas vidas, si tenemos en cuenta que una tercera parte de los accidentes mortales están relacionados con la velocidad.

**LA LESIVIDAD.** Un estudio realizado por el departamento de Transportes del Reino Unido sobre la lesividad de la velocidad pone de relieve que un choque frontal a 48 km/h provocaría la muerte del 3% de conductores. Si duplicamos la velocidad, el riesgo de morir se elevaría al 92%.

Sin embargo, según el psicólogo Roberto Durán, no es el miedo a morir lo que nos lleva a pisar el freno: “Cada vez se tiene mayor conciencia sobre el peligro de la velocidad, pero estamos lejos de la autorregulación y funcionamos todavía



534 personas murieron el pasado año en accidentes de tráfico relacionados con la velocidad, el 28% de las muertes en carretera.

bajo los efectos del castigo por transgredir la norma”.

La reducción de la velocidad ha coincidido con la puesta en marcha del Plan de Radares Fijos, el Permiso por Puntos y la modificación del Código Penal. Según el Subdirector General de Gestión del Tráfico de la DGT, Federico Fernández, “leyes y límites ha habido siempre, pero lo importante es que se cumplan. Y, en este caso, los radares han sido un mecanismo fundamental, además del Centro de Denuncias Automatizadas y la tramitación rápida de las multas”. El director de Seguridad Vial del RACE, Tomás Santa Cecilia, cree que “los conductores deberían ser capaces de levantar el pie del acelerador en aquellas circunstancias que representen un riesgo. Para esto es necesario mejorar la

## ¿Conocemos los límites ?

El estudio ARAG 2008, realizado por el Instituto de Tráfico y Seguridad Vial de la Universidad de Valencia (INTRAS), refleja un bajo conocimiento de los límites de velocidad por parte de los conductores. Más de la mitad desconoce los límites genéricos de las carreteras convencionales (90 y 100 km/h) y una tercera parte, los de las zonas urbanas (50 km/h). Los límites más populares son los de las autopistas y autovías (120 km/h), conocidos por el 88% de los conductores.

formación”.

Para Luis Puerto, responsable de Seguridad Vial de la Fundación RACC, “está demostrado que el exceso de velocidad provoca más accidentes graves y muertes. La gran mayoría de los conductores lo saben y lo ponen en práctica”.

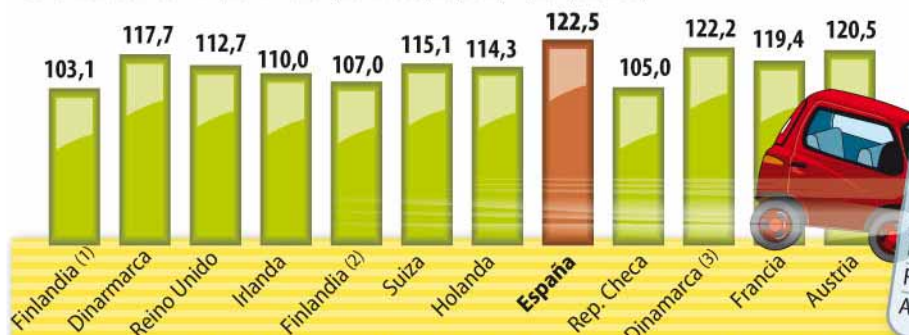
Algunos grupos políticos como CiU y el PP han pedido la revisión de los límites. Según Jordi Jané, portavoz de CiU en la Comisión de Seguridad Vial del Congreso, “no se trata de que se eleven de manera generalizada, sino de establecer en cada tramo el límite más adecuado. En algunas ocasiones puede ser superior y en otras, quizás deba adecuarse a la baja”. En general, la tendencia no es a subir los límites, sino todo lo contrario, y a controlar los excesos. ♦

**“EL MENSAJE DE LA VELOCIDAD ES UN RECURSO FÁCIL QUE ESTÁ OBSOLETO”**

**CÉSAR OLIVAS, CREATIVO PUBLICITARIO**

## La más veloz

Datos de velocidad media en km/h de vehículos ligeros en autopista (2007, excepto España 2009)



(1) 100 km/h en invierno. (2) 120 km/h en verano. (3) 130 km/h (Fuente: “Estudio Medición de Velocidad de Flujo Libre en la Red Vial Española”).

	100	110	120	130
Finlandia	X			
Dinamarca	X			
Reino Unido		X		
Irlanda			X	
Suiza				X
Holanda			X	
<b>España</b>			X	
Rep. Checa			X	
Francia			X	
Austria				X