

EN EL CAMIÓN de bomberos, Juan Carlos repasa dónde está su familia. No sabe qué se encontrará en el accidente, pero sí que puede ser «bestial» / Protegen en equipo. Guardia Civil, bomberos y emergencias sanitarias asisten

en los siniestros más graves donde la experiencia prima sobre protocolos. Responsables de los tres servicios relatan cómo su coordinación mejora la supervivencia y cómo dejaron atrás la época en la que «la prioridad era coger

El salvavidas de la carretera

ALICIA CALVO VALLADOLID

No trabajan en el mismo servicio, pero son compañeros. Manuel protege a Juan Carlos. Juan Carlos, a Maite y Maite, a los heridos. A la vez, los tres se cuidan entre sí para mantener a salvo al resto.

Visten trajes distintos que los distingue por sus conocimientos, pero ante un accidente de tráfico actúan como uno solo; en bloque, como un engranaje bien engrasado. Reconocen que son «un equipo» con un objetivo: preservar la seguridad de los ocupantes de un vehículo siniestrado para que sobrevivan con las menores secuelas posibles.

Pertencen a la Guardia Civil de Tráfico, Emergencias y Bomberos de Valladolid.

En la carretera, cuando que alguien viva depende de decisiones y atención inmediatas, explican que «no existe un protocolo fijo», prima la intuición y la experiencia. «No hay dos accidentes de tráfico iguales», afirman al unísono. «Si uno se despista, no funciona».

Hubo un tiempo en el que había recelos por quién asumía el mando. «Ya no», precisan. «Cada uno controla su área y trabajamos juntos».

Por lo general, el primero en llegar a la escena es el capitán de la Benemérita Manuel Martín Jorge, jefe del subsector de Tráfico, con su compañero. Su trabajo inicial consiste en asegurar la zona, «crear una cápsula segura para el resto de conductores y para que el personal sanitario y los bomberos puedan actuar». Maite, médico, recuerda a un guardia civil al que un coche atropelló mientras señalizaba un accidente. Por eso repite como un mantra: «Si no nos cuidamos nosotros y tenemos precaución, no servimos».

Esta secuencia se produce cuando los agentes llegan porque puntualiza el capitán que «los recursos son cada vez más escasos» y no siempre pueden acudir donde se les requiere.

La alarma ya ha sonado en el parque. El silencio ocupa todo el camión de bomberos cuando les anticipan que hay víctimas.

Juan Carlos Rodríguez, sargento de bomberos y responsable del grupo de rescate de accidentes, empieza a descartar familia mentalmente. Repasa rápidamente dónde se encuentran sus allegados. «No sabes qué te vas a encontrar, ni a quién». Pero sí que puede ser «bestial».

Cuenta que cuanto más novato es el bombero, más afectado termina y más pesa la carga; que él ha tratado de «normalizarlo» aunque algunos sucesos «siguen doliendo», y que irrumpen los nervios, pero acaban en cuanto llega al vehículo destrozado y se pone «a trabajar».

Insiste Juan Carlos en que su trabajo no se limita «a cortar el coche» y excarcelar a sus ocupantes. «Mi labor principal es la de inhibir riesgos. Controlar que no haya derrames,

neutralizar el riesgo eléctrico, extinguir incendios, estabilizar el vehículo, que no vuelque, cortarlo para que el sanitario tenga espacio suficiente, entre, si cabe, atiende a los heridos y nos diga a quién debemos sacar primero».

Su tarea se ha complicado en paralelo a la mejora de las condiciones de seguridad y a la reducción de la siniestralidad. «Los coches cada vez son más seguros (airbags, lunas laminadas...) eso hace que trabajemos menos veces, pero con más riesgo. Los accidentes han cambiado brutalmente desde el punto de vista técnico. Antes podía cortar un coche por donde me pareciera, ahora tengo que mirar si es híbrido, eléctrico, tener cuidado con la alta tensión para que no dé una descarga, con los componentes de cada turismo. Tengo que estar más preparado».

Los cambios en el asfalto no son sólo técnicos. En la época en la que él empezó en el oficio —hace dos décadas— no existía el servicio de emergencias. El otrora 061 nació en 1999. «Hasta entonces, iba una ambulancia de Cruz Roja, si iba, con voluntarios sin formación médica. Hacíamos lo que podíamos». Hasta que se produjo un «tremendo» choque en la avenida Gijón en el que fallecieron dos chicos. «Nos dimos cuenta entonces de que lo hacíamos mal. Trabajamos en llegar, sacar y tirar. No sabíamos ni colocar un collarín».

El «giro total» en la asistencia que se produjo en esos años lo vivió Maite Blázquez. Cuando esta coordinadora de la Unidad Medicalizada de Emergencias Valladolid 3 asistió por primera vez en un tráfico, en los 90, «la prioridad era coger al paciente, correr y cargar». Ya, en medio del caos, prima que los pacientes lleguen al hospital lo mejor inmovilizados y estabilizados posible para mejorar su pronóstico. Y «cuantas más manos sujetando a alguien, mejor», agrega Juan Carlos.

«La supervivencia ha mejorado muchísimo en estos años gracias a la coordinación de los tres servicios», subraya la doctora, en emergencias desde el 2000.

Sin embargo, percibe que, después de años en descenso, los accidentes más graves repuntaron este verano.

Ninguno de los tres profesionales dispone de claves objetivas para desentrañar esta impresión, pero aportan posibles factores del reciente incremento. «Durante la crisis disminuyó el movimiento y al mejorar la situación económica hay más gente en carretera», apunta el capitán de la Guardia Civil, que añade que el carné por puntos resultó «efectivo y disuasorio cuando surgió», además de funcionar la educación. «Hubo un momento de campañas agresivas de la DGT que surtían efecto y puede que se haya perdido un poco la percepción del riesgo», observa Maite.

Ella se revuelve en su silla cuando recuer-



Juan Carlos, Manuel y Maite, sargento de bomberos, jefe del subsector de la Guardia Civil de Tráfico y coordinadora de la

da una de las peores escenas posibles; un niño fallecido por no llevar sistema de retención. «Me entristece que haya niños sin sistema de seguridad. No lo entiendo. Con ellos puestos llevan una seguridad impresionante. Tanto le enerva que en más de una ocasión ha reprendido a progenitores que se excusaban con un 'total, si para ir ahí al lado'. «¡Tomamos tantas medidas en otras cosas! Si sales del garaje y te llevan por delante no hace falta más tramo», exclama indignada esta médico, que admite que «con el paso de los años» gana «en seguridad y confianza», pero nada le inmuniza. «Nunca estás preparado del todo. Hay accidentes que te causan más dolor, sobre todo cuando hay niños».

El jefe de Tráfico de la Guardia Civil recuerda un caso de este verano. Un menor falleció por ir en brazos de su madre. «La gente no es consciente de que a una velocidad relativamente baja se es incapaz de sujetar a un bebé», lamenta. El sargento de bomberos añade que «incluso cuando se va a 50 km/h, que parece que se va andando, es brutal lo que puede ocurrir».

Como tampoco desaparece la falsa impresión, coinciden, de «creer que se controla» al volante bajo el efecto de drogas y alcohol, cu-

ya combinación atestiguan que «no es exclusiva, ni mucho menos, de los jóvenes».

Ante estas lagunas en prevención, no se quedan quietos: divulgan en colegios e institutos. Reclaman que la educación vial integre el currículum escolar porque confían en lo «útil» de formar adolescentes responsables. «Falta cultura preventiva y cuanto más pequeños son, más absorben. En muchos casos los niños dicen 'papá, ponme el cinturón'. Con esas expresiones ven que las campañas funcionan. Como cuando a Juan Carlos un padre le contó que después de una charla su hijo «dejó de armarla y le llamaba para que fuera a buscarlo porque había bebido y no debía conducir». Son pequeños grandes éxitos.

Los tres profesionales inciden en la oportunidad de educar en «el respeto como sociedad», y entonces surge la relación entre bicicletas y turismos. «Falta respeto por ambos lados», comenta el bombero. Sus dos compañeros indican que «bici y coche son incompatibles en una misma vía», en referencia a los carriles de uso común para ambos habilitados por el Ayuntamiento de Valladolid. «Es muy peligroso, hay que separarlos. Además de que ambos usuarios van confusos

al paciente, correr y cargar» / Atribuyen la reducción de siniestralidad al efecto de campañas y medidas como los puntos, aunque perciben un repunte de casos graves que achacan a la mejora económica y disminución de

la percepción del riesgo / Se rebelan contra los sucesos que podrían evitarse y pelean por sensibilizar a los más pequeños. «Nunca estás preparado del todo. Hay accidentes que te causan más dolor, sobre todo cuando hay niños»



Unidad Medicalizada de Emergencias de Valladolid 3. J.M. LOSTAU

porque no conocen la normativa», opinan.

Juan Carlos aprecia este riesgo en compartir vías interurbanas y hace hincapié en otra cuestión que considera crucial: no olvidar que detrás de cada estadística hay familias. «Por muy leve que sea un accidente, es un drama para alguien». Expone que cuando se produce un suceso de este tipo «está la vida antes del accidente y después»; un cambio «tremendo» en el que las personas tienen que pasar por «juicios, peleas con aseguradoras». Y, dentro de casa, asumir ausencias y una situación diferente.

Maité y Manuel asienten. Cada uno trae a la memoria sus propias experiencias. Han conocido a demasiados de esos números.

En la conversación sólo se desliza un dato – alarmante–: que «los accidentes de tráfico son la primera causa de muerte para menores de 40 años». Maité lo acompaña de un diagnóstico poco halagüeño: «Hemos adaptado el oído, si no, todo el mundo pondría todo de su parte para que disminuyeran».

Por esto, al llegar al lugar del accidente, lo que más frustra y apena a esta profesional sanitaria son los casos graves «que se podrían haber evitado por una sillita, por no correr a 180, por cerrar un boquete en la carretera o evitar una distracción».

ALICIA C. OLCESE VALLADOLID

María García hubiera cumplido ayer 20 años. El hombre que la atropelló en una carretera nacional invadió el arcén por el que circulaba en bicicleta y fue condenado a un año de prisión que eludió por no tener antecedentes penales.

Mamen Rubio, la madre de la joven soriana que perdió la vida a tres meses de alcanzar los 16, vive desde entonces volcada en inculcar «respeto mutuo» a las generaciones futuras de ciclistas y conductores. Promueve la educación vial en los colegios y defiende que «debería existir como asignatura obligatoria porque el futuro de la sociedad son los niños».

La palabra 'respeto' es la que más aparece en una conversación con Mamen sobre lo que le sucedió a su hija. Y en la mayoría de ocasiones va acompañado de ausencia.

Falta respeto, indica, hacia los ciclistas. «El que no respeta es el conductor al que va en bici. No guarda distancia, le pasa rozando e incluso le pita y porque tarde un poco más en adelantar no le va a pasar nada. Al contrario, si cuando un conductor ve a un ciclista redujera la velocidad y se separara un metro y medio, podría significar la diferencia entre que el ciclista viva o no».

Nada más exponer esta reivindicación, Mamen precisa sus palabras. «En general, los conductores respetan, pero hay una parte que no lo hace». Lo mismo apunta sobre quienes pedalean. «Existe un determinado número de personas, que son minoría, que no siguen las normas básicas y no cumplen lo de ir en hilera, ni con ropa suficientemente visible».

A. CALVO VALLADOLID

Cuatro noviembrés después, Álvaro Garmilla, que ya tiene 34 años, reconoce que el accidente le cambió «el cuerpo y la vida», pero se apresura a precisar que no le impidió «seguir adelante».

Una «maniobra imprudente» de un conductor de un coche tiró a la calzada a este joven vallisoletano una mañana en la que se dirigía al trabajo en el Polígono San Cristóbal en moto. Le provocó una lesión medular que le dejó parapléjico.

Pero no caminar no significa no moverse. «He aceptado lo que tengo. Está claro que la lesión tiene muchas cosas para ser todo lo negativo que quieras, pero también existen opciones para ver el lado positivo», señala este jugador de pádel –ahora adaptado–, que incide en que no quiere que su relato contenga como hilo conductor la «pena».

Subraya que escogió «vivir». «Desde casi el primer momento decidí que eso iba a cambiar mis circunstancias, pero no me impediría disfrutar de la vida».

Tras un inicio que supuso «un trabajo mental complejo» y siete meses en el Hospital de Paraplégicos de Toledo, en el que le «adiestraron» para aprender a adaptarse a su nueva situación, dejó el centro siendo «totalmente independiente».

Detalla su situación actual y rompe con tópicos: «Me traslado en silla de ruedas, pero eso no hace que necesite la ayuda de los demás. Conduzco, hago deporte, tengo pareja, amistades y estoy muy ocupado». Sí matiza que es consciente de que cada le-

Vive volcada en inculcar a los más pequeños el «respeto» entre ciclistas y conductores. A tres meses de cumplir 16 años, a la hija de Mamen le atropelló un coche que invadió el arcén por el que iba en bicicleta

«No ha pedido perdón, mató a mi hija y está en la calle»

Pero si existe una conducta dañina para ella y su familia es la que muestra desde ese día el conductor que causó la muerte de María. «Nadie está exento de provocar un accidente y que alguien fallezca, pero cómo se comporte después lo cambia todo. Topa-

Álvaro tomó una decisión: «vivir». Con 30 años sufrió un accidente de moto que le dejó parapléjico. Reconoce que sus circunstancias cambiaron de golpe, pero incide en que escogió «seguir adelante»

«Decidí que la lesión no me impediría vivir la vida»

sión y cada persona es diferente.

Álvaro sostiene que cuenta con «más vida propia que antes». Tiene reconocida una «una gran invalidez», el grado de incapaci-

mos con un sinvergüenza y eso incrementa el dolor».

Mamen habla sobre la espera de disculpas y asunción de responsabilidades que nunca llegó. «Mató a mi hija y no nos ha pedido perdón, pero él está en la calle. La justicia no es justa, qué menos que pagar un castigo por lo que hizo».

Desde aquel 22 de agosto de 2013, la vida de la familia de María es mucho más triste. «Se me cayó el mundo encima. No se lo deseo a nadie. ¡Que te maten a un hijo y de esa manera!». Explica Mamen que mientras asumía la ausencia de su hija mayor, debía esforzarse por «hacer felices» a sus otros dos pequeños y, además, enfrentarse a un «frustrante» juicio en el que tuvo que presenciar una actitud altiva e insensible del conductor. «No tuvo la decencia de mirarnos a la cara y arrepentirse».

María era triatleta y salió con una compañera a la carretera porque tenía que entrenar, pero siempre «buscaba que el arcén fuera ancho y que hubiera visibilidad», subraya su madre. Aún no se ha determinado lo que provocó que el conductor invadiera su zona, pero Mamen lamenta que no realizara «ninguna maniobra para evitar envestirlas». Ahora, sus compañeros triatletas salen en bici a la carretera con un coche detrás que los proteja «por precaución».

Mamen carga contra quienes conducen sin estar en plenas facultades y contra la tibieza del sistema judicial. «Si coges el coche con alcohol y matas a alguien eres un asesino porque sabes que no deberías conducir y lo que puedes provocar. Podrías evitarlo. No hay derecho».

dad más alto, y no trabaja, aunque sigue activo. Dedicar parte del día a la práctica de deporte porque compite en pádel profesional a nivel nacional.

No sólo en el aspecto emocional y físico se perciben cambios, también el económico se resiente. Reconoce que continuar con una rutina «normal», como viajar, supone mayor esfuerzo económico. «Tu poder adquisitivo cuenta. Ya no vale cualquier hotel, tiene que estar adaptado».

Precisamente, sobre la deficiente accesibilidad se rebeló. «En general, es un cachondeo», critica, y habla de «un montón de locales nuevos que no disponen de un mínimo de accesibilidad». También reprocha «la falta de sensibilidad» de otros usuarios con las plazas de aparcamiento de movilidad reducida.

A lo que no dedica ni un instante es al conductor que causó su siniestro. «No tengo sentimiento de rencor. Me centré mucho en mí, en vivir. Suficiente tenía con lo mío». Sostiene que simplemente «fue un accidente»: «Me ha tocado a mí ser esta parte, y a él estar al otro lado, pero mañana puede ser al revés. Pasa y pasa. Es un accidente. Pasa en el tráfico y en la vida».

Sí desearía, sin embargo, una educación vial «más profunda desde pequeños» y mira con expectativas a un futuro en el que se implanten los coches autónomos. «Es lo único que podrá reducir los accidentes porque no depende del ser humano. Los coches ni beben, ni fuman, ni ganan dioptrías, ni se hacen mayores, ni se distraen».

Julio conducía tan rápido y tan borracho que no vio que una mujer cruzaba por el Camino Viejo de Simancas. La atropelló. Ella sobrevivió tras una larga recuperación. No se ha disculpado. «No me atrevo a hablar con ella, me da mucho miedo»

«Ahora tengo remordimientos, antes la culpa se iba con un trago»

ALICIA CALVO VALLADOLID

El sentimiento de culpa era «muy grande», pero expiraba tan pronto como alzaba el brazo. «Cuando estás sumergido en el alcohol, bebes y bebes sin controlar, la culpa te dura hasta el siguiente trago», expone quien carga con un atropello en su conciencia. «En esos momentos no tienes una perspectiva clara de lo que has hecho. No era consciente».

Julio no pisó la cárcel. El juez le impuso dos años de prisión y la retirada del

cho al volante y a tanta velocidad que no se percató de que una persona cruzaba. Arrojó un positivo en alcohol de 1,8 (el triple de la tasa actualmente permitida).

El paso del tiempo no arrasa con el recuerdo de aquel día. Asegura que tiene «muchos remordimientos», que trata de no recordar porque «nunca» quiso «hacer daño a nadie». «Tienes que vivir con lo que has hecho, y no es fácil. Sólo pensar que podía haberla matado me dan escalofríos y me hace sentir muy mal», relata este vallisoletano al que le gustaría mantener una relación «normal» con el alcohol que ve imposible.

Aunque habla de la falta de intención, no esconde que ni siquiera reaccionó como debería y aceptar los hechos. «No quise atropellar a nadie, no bebía para hacer barbaridades y no era consciente de lo que podía pasar, pero es verdad que tampoco asumí mi responsabilidad», confiesa Julio.

El sobresalto, los «graves» perjuicios que causó —la peatón tuvo que pasar por una larga recuperación de varios años— y el miedo que asegura que sintió en aquel momento no consiguieron que dejara de beber. Al contrario. Aunque acudió a la consulta de un psiquiatra, pasó otros tres años más tiempo borracho que sobrio. «Bebía para evadirme, para olvidarme de todo y bebía mucho».

Terminó pidiendo auxilio a la Asociación de Alcohólicos Rehabilitados de Valladolid (Arva) donde descubrió que no era el único con el mismo problema. Consiguió permanecer limpio una buena temporada. «Llevo 20 años sin emborracharme», apunta y precisa que hace algo más de un año tuvo una recaída. «Hace 14 meses que no pruebo el alcohol».

PSICÓLOGA | STOP ACCIDENTES

«RARA VEZ PIDEN PERDÓN Y ESO COMPLICHA EL DUELO DE LA FAMILIA»

En Stop Accidentes asesoran y acompañan a familias que han perdido a un ser querido en un accidente de tráfico por negligencia de otro conductor. Gloria García, psicóloga de la asociación, indica que este factor «agrava el duelo porque echan la culpa a otra persona y además pasan por un proceso penal contra otro conductor». Otro aspecto que «complica superar el duelo» es la actitud del causante del siniestro. «Rara vez piden perdón y así es más difícil superarlo. La gran mayoría no se arrepiente o justifica su conducta por el alcohol o condicionantes externos cuando sí es su responsabilidad porque nadie les obligó a beber», sostiene García, que apunta que los padres que han conseguido perdonar «sienten un gran alivio».

La psicóloga señala «el gran trauma» que viven las familias porque pierden a un ser querido «de repente». «En un segundo les cambia la vida y la adaptación cuesta. Es un proceso complejo».

Desde Stop Accidentes trabajan por la sensibilización desde los más pequeños, porque el conductor de mañana cumpla las normas y conseguir que se respeten las normas de seguridad vial.

carné de conducir. Carecer de antecedentes penales le libró de cumplir condena entre rejas por atropellar a una mujer en el Camino Viejo de Simancas mientras conducía ebrio.

Han pasado 23 años de aquel domingo por la mañana en el que, después de haber jugado ya la partida, iba tan borra-

70.000

castellanos y leoneses resultaron heridos en accidentes de tráfico en la última década

107

personas han perdido la vida en las carreteras de Castilla y León este año

accidentes mortales se han producido hasta el mes de noviembre en la Comunidad



44%

de los niños fallecidos en accidente de tráfico no llevaba silla infantil

2ª causa

El uso del móvil al volante es la segunda causa de retirada de puntos en CyL

Los puntos perdidos en Castilla y León por infringir el límite de velocidad son

1.400.000

Antes del juicio, reconoce que puso sus bienes a nombre de su mujer para eludir hacer frente a la reparación de daños y que fuera el seguro el que abonara los 40 millones de las antiguas pesetas que el juez fijó para la víctima.

Nunca se atrevió a acercarse a ella. Nunca se ha disculpado. «No puedo. Tengo un sentimiento de culpa grandísimo. Sé que estubo muy mal. Nunca me ha gustado hacer daño a nadie». Pero sí conoció en la distancia la evolución de esta señora que, afirma, «llegó a rehabilitarse». No quería hablar con ella por temor. «No me atrevo, me da muchísimo miedo sólo pensarlo».

Sobre aquella mañana, Julio indica que, dado su estado, lo que sucedió era un resultado inevitable. «Ocurrió porque es normal, con tantos grados de alcohol no tenía reflejos. Creía que sí, pero qué va. Bebido soy una persona distinta», expone, y repite que si pudiera volver atrás lo cambiaría. «Pero no puedes, es la vida real. Nunca en mis pensamientos estubo que podría suceder algo así. Claro que lo siento».

Con la perspectiva que proporciona el

tiempo, tiene ahora 57 años, sí ha pensado sobre aquello y sobre las consecuencias. «Sé que podría haberla matado, me provoca mucha impotencia y si me hubieran mandado a la cárcel, tendría que haber entrado porque lo tenía merecido».

Pese a que Fernando ahora asume su responsabilidad, incide en que no consume «por gusto», sino porque es «un enfermo». Explica que se pregunta constantemente por la causa de su adicción. Empezó de joven, para ahogar sus frustraciones mientras cumplía el servicio militar y siguió bebiendo también de casado. Eso repercutió en su matrimonio. «Mi mujer lo ha padecido».

Aunque sabe que es el «culpable», también critica lo normalizado de consumir alcohol y que las instituciones permitan su venta. «El Gobierno deja que se venda una droga legal como el alcohol».

Julio habla del accidente que provocó como «la experiencia más negativa» y asegura que desde que tomó conciencia del daño que le hizo a esa mujer, trata de «devolverlo a la sociedad haciendo las cosas bien desde hace 20 años».