



Los servicios funerarios, de emergencia y de limpieza, en un accidente reciente en Guipúzcoa.

Tumbas de asfalto

Las carreteras se han convertido en un arma letal. Cada fin de semana dejan su vida en la cuneta cuarenta españoles; cifra que se multiplica durante las vacaciones. El nuevo Gobierno socialista ha anunciado una actitud firme contra las infracciones de tráfico, que son la principal causa de los accidentes, lesiones y, en último término, muertes.

Andrés Gil

La velocidad, el alcohol, las imprudencias y la falta de atención causan cada año en España una cifra de muertos espeluznante: las 5.399 el año pasado. Desde el 1 de enero y hasta las doce de la noche del 15 de julio han perdido la vida en accidentes de circulación 1.820 personas (una media de ocho fallecidos por día, es decir, uno cada tres horas). Eso sí, de acuerdo con los datos facilitados por la Dirección General de Tráfico, se ha producido un descenso del 10% con respecto a las 2.020 del año pasado. Las muertes se han producido en 1.578 accidentes (1.738 en 2003), en los que resultaron heridas graves 855 personas (un 17,2% menos que el año pasado).

Después de los datos, la pregunta que surge es: ¿por qué? El 51,17% de las muertes en accidentes de tráfico en lo que va de año se ha debido a la velocidad inadecuada o a una distracción del conductor. De las 1.878 personas que han perdido la vida en los 1.623 siniestros producidos hasta el pasado 19 de julio, 458 circulaban a velocidad excesiva y 503 tuvieron algún tipo de distracción, según un informe de la Dirección General de Tráfico. Junto con el exceso de velocidad y las distracciones al volante, las negligencias que causan más muertes son las maniobras antirreglamentarias y las irrupciones de peatones en la calzada, que han motivado la muerte de 116 viandantes. También se detectaron dosis excesivas de alco-

hol en conductores implicados en 19 siniestros que costaron la vida a 21 personas.

Por todo esto, el ministro del Interior, José Antonio Alonso, ha anunciado esta semana "tolerancia cero" con los conductores que ponen en peligro la integridad de terceros, según afirmó en una rueda de prensa posterior a la reunión que mantuvo con representantes de asociaciones de víctimas de accidentes de tráfico. Alonso habló de "violencia vial" y recordó que su departamento va a proponer un conjunto de medidas que pasan por el establecimiento del carné por puntos, la mejora de determinados tramos de las carreteras, la mejora de la seguridad vial—con sistemas de detección de excesos de velocidad mediante radar—y la "re-

presión clarísima de conductas antisociales que están haciendo mucho daño" con controles de alcoholemia, entre otros. La semana pasada se realizaron 101.636; de los que 2.255 (2,22%) dieron positivo, según Tráfico: el 40% de los fallecidos en accidentes de tráfico superaba la tasa de alcoholemia permitida, es decir, 0,5 miligramos en sangre en conductores experimentados y 0,3 en noveles, según datos facilitados por el portavoz socialista Victorino Mayoral.

Según el responsable de Accidentología y Seguridad Vial de la Fundación Instituto Tecnológico para la Seguridad del Automóvil (FITSA), Jesús Monclús, "los accidentes de tráfico son la primera causa de mortalidad en el grupo de 1 a 44 años semana tras semana

y mes tras mes. Y tiene también un coste económico que supone a la sociedad española entre 12.000 y 16.000 millones de euros, el 2% del PIB".

De acuerdo con un reciente estudio del Ministerio de Educación, el perfil del joven con riesgo de sufrir un accidente de tráfico—y la mitad de los muertos en las carreteras son jóvenes— se asocia a una persona con necesidad de "autoafirmación que le hace más competitivo", opta por conductas "exhibicionistas en grupo" y "sobrealora su capacidad conduciendo", por lo que desprecia factores como las drogas o el alcohol.

Estas conclusiones aparecen en el documento *Jóvenes y accidentes de tráfico*, que señala que las sociedades y los individuos "conducen →

➔ En Europa mueren cada hora 30 menores de 29 años

➔ Los accidentes cuestan al Estado español el 2% del PIB

➔ En 2003 murieron 5.399 españoles en la carretera

→ como viven" y muestra que uno de cada dos muertos por accidente de tráfico en España tiene entre 15 y 29 años.

La estadística refleja, según el informe, que los accidentes en los que están involucrados los jóvenes se producen los fines de semana y "normalmente en verano", al ser una época en la que se tiende a ser "más exhibicionista", en zonas de ida y vuelta de los "lugares de esparcimiento" ubicadas junto a los grandes núcleos, mientras que las horas de riesgo son las nocturnas.

Permisividad

Los jóvenes, al contrario de lo que ocurre con las personas de mayor edad suelen tener más accidentes cuando van acompañados. El estudio cita una serie de factores sociales que pueden incidir en el porcentaje de accidentes, como son la permisividad con la seguridad del entorno de los jóvenes y el hecho de que "la calidad de vida haya mejorado" y los conductores de menor edad "salgan más de noche", tengan "otras formas de divertirse" o "manejen más dinero" por lo que pueden tener coche propio o moto.

Otra característica del joven que responde al perfil de riesgo es que presenta "actitudes frente al tráfico no ajustadas", lo que hace que no vea "la conducción como algo peligroso para él, aunque sí pueda serlo para los demás" y "cree que ejercerá pleno control del vehículo, incluso en las situaciones más extremas, en las que encuentra más excitación".

Asimismo, es muy sensible a los mensajes publicitarios "de riesgo que actúan para él como un modelo y una referencia a imitar". El estudio otorga un papel fundamental a la educación recibida por el conductor desde la infancia y considera que es en la familia donde "empieza a gestarse el accidente de tráfico del joven", ya que es "fruto de un aprendizaje negativo".

"El problema de la transmisión de valores positivos en la familia", agrega el informe, "llega a través de la escuela con la educación vial", puesto que es en esa época en la que los escolares "toman conciencia de su responsabilidad en la vida social y pueden contribuir de una forma activa en la mejora de las condiciones de circulación".

Según los datos aportados en el análisis del Ministerio de Educación y Ciencia, en todos los países de la Unión Europea, la accidentalidad se dispara a partir de los 14 años y hasta los 35, y vuelve a hacerlo

a partir de los 65 años. De hecho, en Europa, "cada hora que pasa, 30 personas menores de 29 años mueren" en accidentes de tráfico, mientras que de los 50.000 fallecidos en ciudades y carreteras más de 15.000, -el 30%-, tienen entre 15 y 24 años. En todo el mundo, de las 900.000 personas que cada año fallecen por este motivo, 400.000 tienen edades comprendidas entre los 17 y los 20 años.

Así, el ex director general de Tráfico y presidente del Instituto Mapfre de Seguridad Vial, Miguel María Muñoz, explica que los jóvenes de entre 18 y 25 años "son aproximadamente el 11% de la población y sufren el 22% de accidentes, el doble de su presencia estadística en la pirámide poblacional".

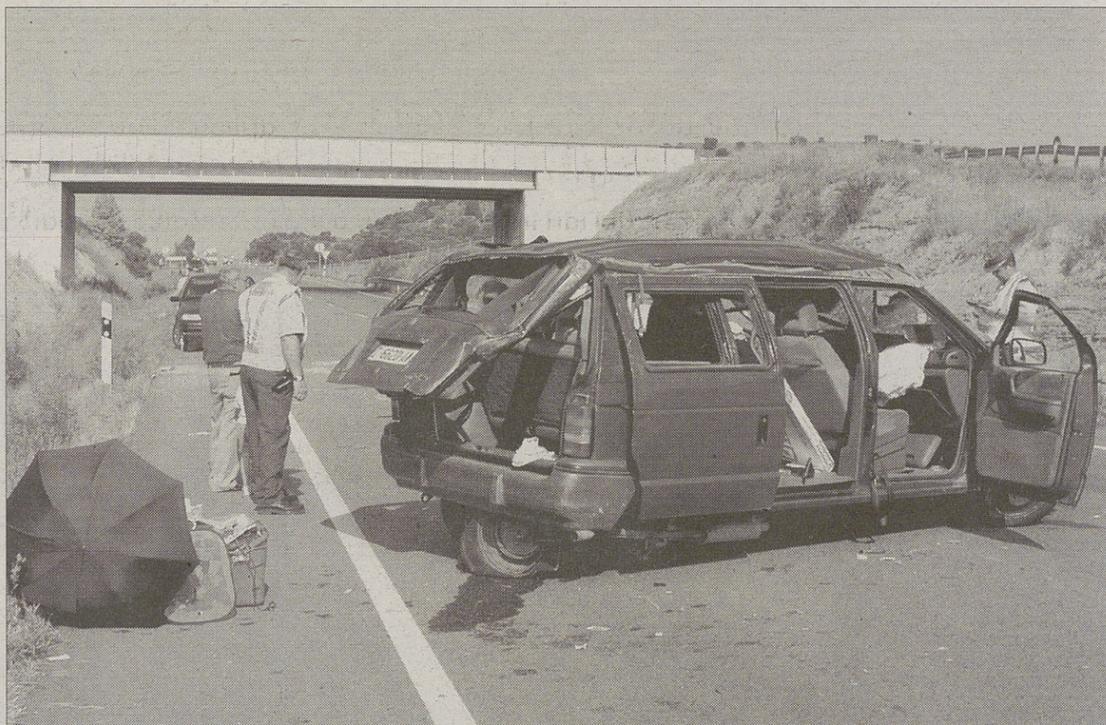
El investigador del Centro de Seguridad de la Universidad de Loughborough (Inglaterra), Richard Frampton, ha expresado su deseo de que se cree "una base de datos" en Europa que refleje las causas y consecuencias de los accidentes de tráfico, para estudiar medidas que permitan reducir los siniestros en la carretera. El investigador británico afirmó: "Según la Organización Mundial de Salud (OMS), los accidentes de tráfico se van a convertir en la tercera causa de muerte en el mundo y, aunque las tasas están descendiendo en Europa, tenemos 3,5 millones de siniestros que nos cuestan 166.000 millones de euros al año".

Millones de dólares

Por su parte, el director del laboratorio de Accidentología, Biomecánica y Comportamiento Humano francés, Hervé Guillemot, sostiene que "la investigación en el campo de la seguridad del vehículo es muy importante ya que, en la prevención de accidentes de tráfico, la sanción y el castigo a los infractores no es suficiente". El director de Investigación de Vehículos y Centro de Pruebas de Estados Unidos, Michael Monk, reconoce que se producen "41.000 muertes anuales en las carreteras estadounidenses, que cuestan 230.000 millones de dólares al año. Por cada persona que muere en las carreteras de EE UU, 21 son hospitalizadas y 209 reciben algún tipo de asistencia médica".

La medida estrella del Ejecutivo es el carné por puntos: los conductores tendrán un crédito de 12 puntos, y cada vez que les cometan una infracción, se descontarán puntos. Aunque Alonso aún no ha entrado en muchos detalles, sí ha dicho que el uso del móvil

TUMBAS DE ASFALTO



La Guardia Civil asiste en un accidente ocurrido esta semana en Huelva.



Reunión del ministro del Interior con víctimas de accidentes de tráfico el pasado martes.

o el no llevar puesto el cinturón o el casco, en el caso de que se circule en moto, se considerarán infracciones graves "en su grado mínimo" y no leves como hasta ahora, así que acarrearán la retirada de un punto. El exceso de velocidad será castigado con una resta de tres puntos. Así, una vez que se agote el crédito, se revocará durante un año el permiso del infractor. Para obtener uno nuevo, el conductor deberá aprobar de nuevo su licencia, realizando los correspondientes exámenes psicofísicos y las pruebas teóricas y prácticas habituales, amén de un curso

de sensibilización. También se pueden recuperar puntos perdidos. Por un lado, la superación del curso de sensibilización sumará hasta cuatro puntos. Además, cuando transcurran "dos o tres años" desde la última sanción anotada, siempre que no suponga la pérdida total de puntos, se empezará de nuevo la cuenta, con el crédito inicial.

Eso sí, el Partido Popular ya ha expresado que el PSOE "no aporta nada nuevo" y que son "iniciativas de poco peso". El portavoz del PP en la Comisión sobre Seguridad Vial y Prevención de Accidentes

de Tráfico, Federico Souvirón, ha declarado que su grupo propondrá en septiembre "una batería de iniciativas" para luchar contra la siniestralidad en las carreteras, entre las que se encuentra la creación de un órgano de coordinación, como una Agencia Estatal de Seguridad Vial o una Secretaría de Estado. El PP pedirá al Gobierno que diga cuándo va a poner en marcha el plan estratégico de seguridad vial, cuál es la partida presupuestaria para 2005 y cuándo va a desarrollar los reglamentos de la Ley de seguridad vial. ■

Seguridad cerebral

En España se domina ya una técnica que evita embolias durante las operaciones de la arteria carótida. Se trata de un sistema de protección cerebral que, desafortunadamente, sólo se aplica en dos hospitales del país; El centro pionero de esta práctica, el Complejo Hospitalario de Toledo y el servicio de Cirugía Vascular del Hospital General Yagüe de Burgos. Junto a esta, existen nuevas técnicas que deberían incorporarse a los hospitales del país para beneficio de todas las comunidades

E

texto
Angélica
González

foto
Rodrigo
Macho

El infarto cerebral es la tercera causa de muerte en España. Se trata de un término que hace referencia a un amplio abanico de enfermedades que se manifiestan por la aparición repentina de diferentes síntomas que varían desde la debilidad en un brazo hasta el coma o la muerte. La mitad de estos infartos están producidos por una estrechez (estenosis) de la arteria carótida, que es la que transporta la sangre al cerebro, por lo que los cirujanos vasculares vienen aplicando desde hace años un sistema denominado endarterectomía carotídea que consiste en abrir la carótida y limpiarla por dentro. El perfil del paciente es un varón de más 65 años, fumador, diabético y con colesterol.

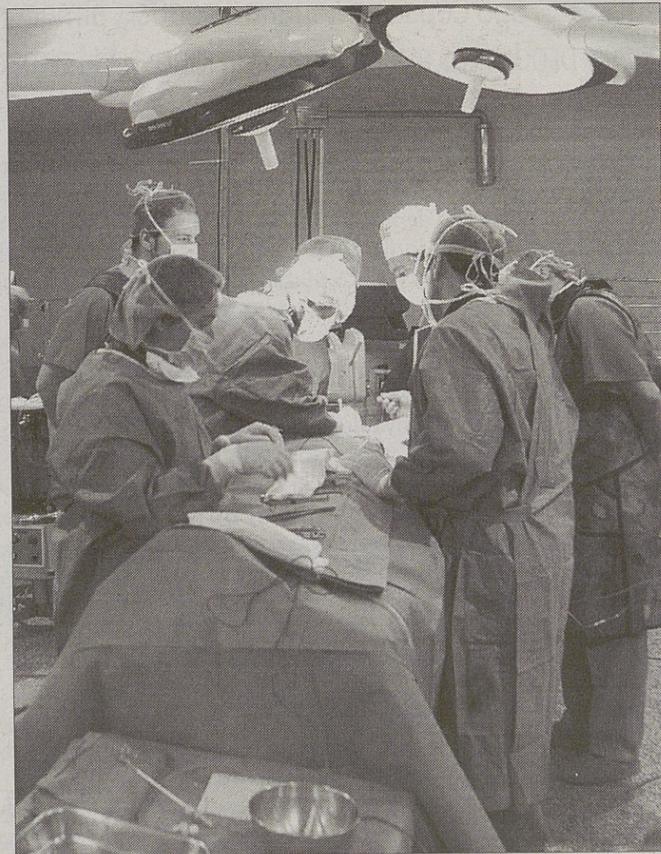
Durante esta intervención existe un riesgo (que los expertos cifran entre un 1,5 y 2%) de que se produzca una embolia en el cerebro y se originen importantes daños neurológicos al paciente. Desde el 12 de julio de este año, el equipo de Cirugía Vascular del Hospital General Yagüe (Burgos), dirigido por Juan Luis Fonseca, dispone de una novedosa técnica *stent carotídeo mínimamente invasivo* que introduce la protección cerebral mediante la inversión del flujo de la arteria carótida y minimiza las posibilidades de embolia.

El centro pionero en España en su realización ha sido el Complejo Hospitalario de Toledo (que junto con la Fundación Alcorcón son los dos únicos hospitales que hasta ahora la han incorporado) ya que entró en contacto con el diseñador de este sistema, Enrique Criado, profesor de la Universidad de Stony Brook de Nueva York

Antonio Orgaz, cirujano adjunto del servicio de Cirugía Vascular del hospital toledano estuvo en el Yagüe acompañado por Pascual Lozano, jefe del servicio en el Hospital Son Dureta, de Mallorca y por José Ignacio Blanes, adjunto en el Doctor Pesset, de Valencia. Todos ellos, junto con el



Operación practicada en el departamento de cirugía Vascular del General Yagüe.



Los cirujanos del Hospital General Yagüe y su director.

equipo burgalés, intervinieron a dos pacientes con esta técnica y a un tercero con la tradicional, operaciones que fueron retransmitidas en tiempo real en una pantalla colocada en el salón de actos.

“Siempre no se va a realizar, explicó Fonseca refiriéndose a esta técnica, ya que seleccionaremos a los pacientes que anatómicamente sean buenos candidatos, pero sí va a formar parte del armamento terapéutico para el tratamiento de la estenosis carotídea.

Por su parte, Orgaz explicó que la intervención no dura más allá de hora y cuarto, que se realiza con anestesia local, que permite al paciente ir a su casa al día siguiente (con el ahorro que al sistema público le supone tan corta hospitalización) y que en los casi dos años que se lleva realizando se ha caracterizado por la ausencia de complicaciones y la durabilidad.

Un antecedente

El equipo de Juan Luis Fonseca fue el primero que en Castilla y León realizó un aneurisma de aorta abdominal en junio de 1999. Los cirujanos vasculares del Hospital General Yagüe y el servicio de Angioradiología del mismo centro, acompañados por cirujanos del Hospital Provincial de Guipúzcoa, realizaron la operación mediante la técnica endovascular, muchísimo menos agresiva que la convencional que requería una extensa herida en el abdomen y un cierto tiempo de hospitalización.

Dentro de esta exploración de nuevas técnicas que mejoren la calidad de vida de los pacientes al ser cada vez menos invasivas, en julio de 2000 se amplió un sistema denominado *Prostar* que consiste en ir cosiendo la herida arterial que se produce al introducir el material que coloca la prótesis en su sitio. Una vez más fueron pioneros ya que en ningún hospital español se había practicado y los pacientes se beneficiaron de la cirugía endovascular o no invasiva. ■



La operación no dura más de una hora y quince minutos, y al día siguiente el paciente se puede ir a casa



El Complejo Hospitalario de Toledo fue el primero en introducir estas técnicas



CABELLO/GEJUDO

Un operario realiza su trabajo en las instalaciones de la refinería La Rábida que Cepsa tiene en el municipio onubense de Palos de la Frontera.

El oro de La Rábida

Desde 1967 la refinería de Cepsa ubicada en el término onubense de Palos de la Frontera recibe cinco toneladas de combustible al año. Una mercancía que ha ido expandiéndose durante más de tres décadas por 240 hectáreas constituyendo uno de los tres grandes complejos petroquímicos con los que cuenta el Grupo Cepsa en España. Produce, almacena y expide un 'gaspacho' que genera mercancías energéticas, asfálticas, lubricantes y productos esenciales en la industria farmacéutica, textil, alimenticia y tecnológica.

E. Carneado

Son muchos los que al escuchar la palabra Cepsa relacionan el término con gasolina, gasóleo o butano, pero desconocen la enorme variedad de productos derivados del crudo que se esconden en las 240 hectáreas con las que cuenta la refinería La Rábida, ubicada en el término onubense de Palos de la Frontera desde el año 1967.

Hasta conseguir toda esa variedad de productos han pasado más de tres décadas. Un tiempo en el que se han ido incorporando productos como el benceno y el ciclohexano procedentes de la planta de petroquímica creada en 1970, los lubricantes que se hicieron un hueco en el complejo en el año 1974 y los procedentes de la co-

generación y la planta de conversión que se hicieron realidad al principio de la década de los noventa. En esta refinería onubense, dirigida por Juan Manuel Díaz Cabrera y una de las tres con las que cuenta el Grupo Cepsa en España, se generan productos que se emplean en todas las actividades que se llevan a cabo de forma cotidiana y que abarcan desde automóviles, aviones, barcos, calefacción, gas para cocina hasta las propias carreteras. También se derivan productos esenciales en la industria farmacéutica, de alimentación, textil y de nuevas tecnologías, como ordenadores, móviles y todo tipo de aparatos electrónicos.

Los responsables de la empresa tratan de explicar todo el proceso del refinado a los que vi-

sitan sus instalaciones con ejemplos sencillos pero que resumen de una forma muy eficaz todo lo que se cuece en cada una de las cinco plantas productivas que alberga la refinería. "Gaspacho" es la palabra que mejor resume todo el proceso desde que el crudo llega a la monoboya descargacrudos donde los petroleros desembarcan la mercancía hasta la planta de combustible, imprescindible en cualquier refinería. Al igual que el gaspacho, el crudo contiene numerosos ingredientes que hacen de él un producto muy aprovechable.

Se obtiene gasolina, gasóleo, propano, butano, fuelóleo, asfaltos, parafinas y, queroseno y otros productos. Una vez separados los compuestos ligeros de los pesados, al calentarlos a

una temperatura máxima de 360 grados y después de la destilación, se reparten entre las diferentes plantas de petroquímica, lubricantes y conversión. "El crudo es como el cerdo, de él se aprovecha todo", cuenta José Luis Vizcaíno, jefe de inspección de proceso en Cepsa.

La refinería La Rábida cuenta con una plantilla formada por 700 trabajadores con empleo directo, casi el mismo número que los contratos indirectos que emplea a diario. Unos trabajadores encargados de que las cinco toneladas anuales que recibe la refinería sean tratadas de la mejor forma posible para sacarle el máximo rendimiento a este "gaspacho" onubense.

Los productos energéticos que se derivan del crudo son difundidos mediante el trans-

porte por carretera y barco, para lo que cuentan con dos instalaciones portuarias; una en el muelle Reina Sofía y otra en el de Torre Arenillas. Además, la red ferroviaria también tiene varias paradas en esta refinería para cargar líquidos, gases o sólidos de los más de 140 tanques en los que la empresa almacena los diferentes productos.

Cepsa La Rábida facturó en el año 2003 un total de 1.907 millones de euros, siendo el gasóleo el producto con más toneladas de producción debido a la demanda del mercado del automóvil diesel. La inversión en seguridad realizada por la empresa alcanzó en el periodo 1999-2003 casi los diez millones de euros y tiene previsto incrementarlo en más de dos millones hasta el año 2008.

"La seguridad es un área →

➔ Se refinan 853.000 toneladas de gasolina al año

➔ 1.907 millones de euros fue lo que facturó Cepsa en 2003

➔ En diez años se han invertido más de 18 millones de euros

EL ORO DE LA RÁBIDA

➔ en la que no podemos escatimar gastos debido a que tanto la seguridad de los empleados como la protección del medio ambiente son las asignaturas que diferencian a Cepsa de otras empresas del sector", considera Jesús Velasco, jefe de comunicación de la refinería onubense.

En relación con los procesos de sostenibilidad con los que trabaja Cepsa en La Rábida, José Luis Vizcaíno, jefe de la inspección de proceso, asegura que "si no aprovecharíamos tanto el crudo terminaríamos contaminando. Aunque hagamos una inversión enorme en la separación del azufre, que es el producto que más contamina en el crudo, respetas el medio ambiente y todos salimos beneficiados", cuenta Vizcaíno.

Por la sostenibilidad

El futuro de las refinerías europeas va a sufrir un cambio importante en los próximos meses con vistas a la reducción de azufre en sus gasolinas. Según Vizcaíno, "este año se permiten hasta 150 partes por millón de azufre en el producto, algo que se reducirá a una tercera parte en el próximo año". Para adecuarse a la normativa que entrará en vigor en 2005, la refinería La Rábida ha iniciado hace quince días la creación de una nueva planta denominada HDT (Hidrotratamiento) para reducir el azufre en las gasolinas que se refinan en Huelva, que en 2002 alcanzaron la cifra de 853.000 toneladas al año.

El azufre que separan de los diferentes productos lo almacenan y lo venden en pastillas a la empresa Fertiberia para la creación de ácido sulfúrico, una operación que evita la contaminación y favorece al sector farmacéutico. "Es lo que denominamos subproductos. El azufre y la parafina son mercancías derivadas de los productos potentes y que se destinan para aplicaciones de cara al bienestar social", dice Vizcaíno.

"Con la parafina se hacen las velas de cera, el nylon para el sector textil o los plásticos sintéticos empleados en muchos productos de bajo precio y uso casi continuo", afirma Jesús Velasco. En la adaptación del azufre a la normativa europea del año 2000 se invirtieron más de 48 millones de euros. Unas aplicaciones que no quedan obsoletas con el paso de los años. "Todos nuestros productos tienen una utilidad y se aprovechan de uno u otro modo", apunta Vizcaíno. Hace cincuenta años el queroseno era lo único que se aprovechaba del crudo y se utilizaba para encender los candiles. Ahora que esa utilidad está cubierta, el

queroseno ha encontrado su funcionamiento en los depósitos de los aviones.

Fruto del control medioambiental que ha desarrollado la empresa desde sus inicios, al igual que el control de la calidad, son los premios y certificados obtenidos en sus 35 años de trabajo. En 1993 recibieron el certificado de Aenor de acuerdo a la norma de calidad ISO 9002. En 1994 el Ministerio de Defensa, según la norma PECAL 120, le otorgó el certifi-

cado para la venta de productos obtenidos en refinería, al igual que a todos los países miembros de la antigua OTAN.

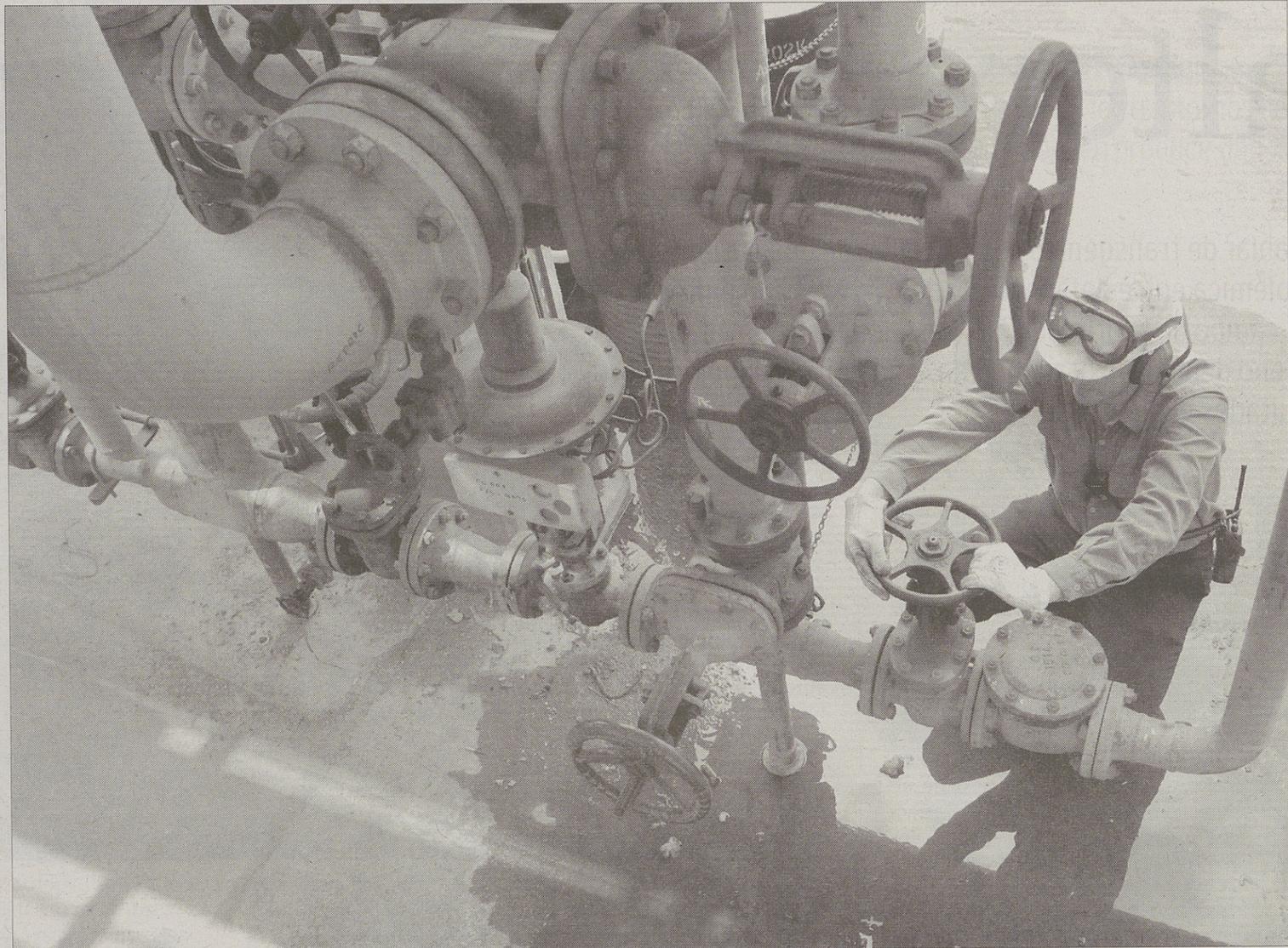
En protección medioambiental, la empresa ha invertido en la última década más de 18 millones de euros. Parte de esta inversión se destinó a la creación de las Plantas de Tratamiento de Efluente Líquido que han reducido desde el año 1995 a 2000 la carga contaminante de los líquidos en un 43%, muy por debajo de los lí-

mites establecidos. Todo esto forma parte del Sistema Integrado de Gestión Medioambiental, denominado Sigma, a través del cual la refinería controla todas las acciones relacionadas con el medio ambiente y el entorno.

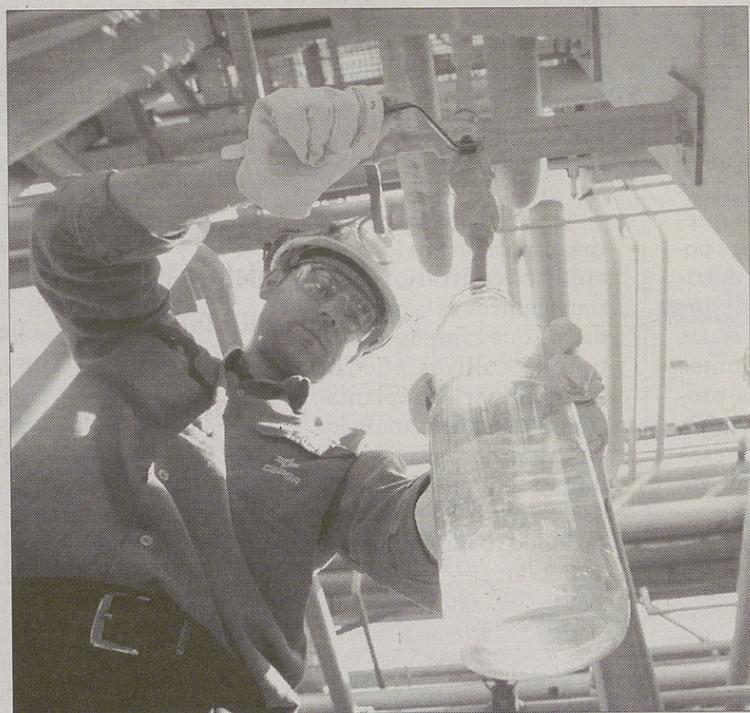
Prueba de este estricto control y del compromiso ambiental de Grupo Cepsa es la recuperación de la Laguna Primera de Palos en el año 2001. Se llevó a cabo la investigación de las especies que con-

viven en el espacio natural y se habilitaron los recursos para su supervivencia. Incorporaron un total de 63 especies distintas para su mejora paisajística para adecuar su uso público.

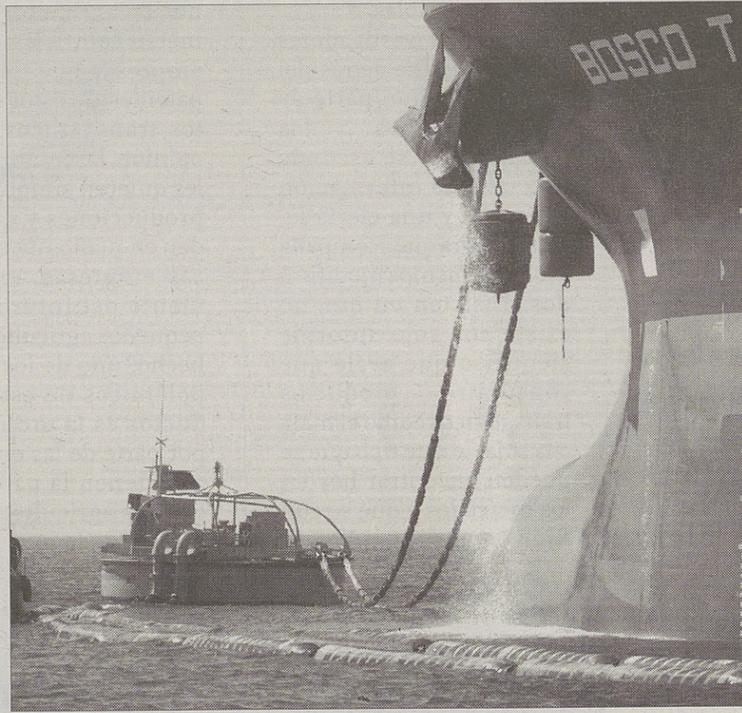
Otra de las inversiones que se llevaron a cabo en 1990 fue la creación de una planta para la generación de energía eléctrica mediante gas natural. Genera el doble de la que necesita la refinería a diario y es equivalente al 80% del consumo de Huelva capital. ■



El Grupo Cepsa tiene en Huelva uno de sus tres grandes complejos petroquímicos, en el que trabajan 700 personas.



Un petrolero descarga el crudo en una monoboya. Un operario durante su jornada de trabajo.



Genética alterada

Hablar de transgénicos es sinónimo de una agria y larga polémica entre defensores y detractores. Sin embargo, en el campo de la producción, van ganando cada vez más terreno debido, en gran medida, a que ofrecen mejores resultados económicos.

L

texto
E.M.M.

foto
Óscar
Mirón



Hay investigadores que creen que detrás del rechazo de los ciudadanos a los transgénicos hay falta de información

os avances de la ingeniería genética han puesto en los últimos años al alcance de los agricultores la posibilidad de cultivar productos transgénicos que tienen entre sus características, por ejemplo, ser resistentes a algunas plagas. Para algunos investigadores y agricultores, éstos tienen una importante serie de ventajas que los hace atractivos. Para grupos ecologistas y conservacionistas, así como para otros colectivos de agricultores, sin embargo, suponen una serie de riesgos potenciales que los hacen, en su opinión, rechazables.

Muchos investigadores consideran que detrás del rechazo de gran parte de los ciudadanos a los transgénicos se esconde una falta de información adecuada y una cierta leyenda negra que acompaña a los organismos modificados. Insisten en que no existe un solo informe científico que avale que consumir productos transgénicos como el maíz o la soja de este tipo que se pueden encontrar hoy en los mercados y que se cultivan en unos 60 millones

de hectáreas de todo el mundo origine problemas para la salud humana. Además, afirma que los productos transgénicos son, en estos momentos, los más controlados por las autoridades. De hecho, antes de ser aprobada su plantación en la Unión Europea, una semilla transgénica debe pasar un complejo y largo proceso de certificación y autorización por parte de comisiones científicas.

Pero estas tesis de los científicos distan mucho de convencer a los detractores. Muchas asociaciones de agricultores arremeten contra las grandes empresas que tienen las patentes de estos productos transgénicos. En su opinión, las multinacionales quieren simplificar las producciones y que queden en manos de unas pocas empresas, en detrimento del futuro de los pequeños agricultores. De hecho, uno de los puntos polémicos de estos productos es la prohibición por parte de las empresas que tienen la patente de que los agricultores puedan conseguir otras.



Protesta contra los transgénicos en Lleida.

Además, los detractores aseguran que el rechazo que provocan los productos transgénicos en amplios colectivos de consumidores, ha llevado ya a algunas industrias a rechazar los productos transgénicos para elaborar sus productos.

Uno de los aspectos más criticados por los agricultores contrarios a los transgénicos es la posibilidad de que campos de este tipo de cultivos puedan "contaminar" sus plantaciones de cultivo tradicional o trabajadas con el sistema ecológico. Como suele ocurrir en el caso de casi todo lo que se mueve



Antes de ser aprobada su plantación, una semilla transgénica debe pasar un complejo proceso de certificación por parte de la UE

en torno a los transgénicos, existen estudios que minimizan estos riesgos: así, se afirma que la coexistencia entre cultivos de maíz modificado y cultivos tradicionales es posible si hay una separación de 25 metros o, en campos menores de una hectárea, si se establece una barrera de cuatro surcos de cultivo no transgénico.

Posibilidades

Por el contrario, quienes están a favor de este tipo de organismos modificados genéticamente apuntan una serie de ventajas que sitúan en el campo no sólo de la economía para defender su cultivo y extensión. Un investigador suizo ha conseguido un arroz modificado con elevada presencia de vitamina A. Con él, afirma, se podrían minimizar problemas de avitaminosis e incluso ceguerras en los niños en aquellos países pobres donde la alimentación se basa en el arroz.

Los detractores de los transgénicos, sin embargo, afirman que el problema del hambre en el mundo no es cuestión de falta de producción de alimentos, sino de reparto. El transgénico más cultivado es el resistente a la plaga *taladro*. Su uso, según las empresas que lo distribuyen, es mucho más rentable.



Visita de agricultores y técnicos a un campo de transgénicos en Lleida.

Rayos cegadores

Se dice que en la vida todo depende del color del cristal con que se mire. Esto es más cierto debido a las cada vez más dañinas, radiaciones ultravioleta. Escoger correctamente las gafas para proteger los ojos es la forma más eficaz de evitar los trastornos de visión y, es que, los lentes que no cumplen todos los estándares de calidad y las especificaciones sanitarias pueden producir daños considerables en la vista similares a los que causan los rayos del sol.

E

texto
Lorena
Ferreño

foto
Alejandro
Cisneros

En la sociedad actual se ha impuesto la cultura de la protección de la piel contra los nocivos efectos de las radiaciones ultravioleta e infrarroja que nos llegan desde el sol, explica Tatiane Escárraga desde el portal de Internet Consumer: En el caso de los ojos, el mensaje parece no haber calado entre la población y, a la vista de las estadísticas, es cada vez mayor el número de personas que adquieren gafas de sol en lugares no autorizados, exponiéndose así a graves perjuicios para la salud visual que a mediano y largo plazo pueden ser irreversibles "Yo no sé si es que no hemos sabido advertir de los riesgos de utilizar gafas de sol que no poseen controles óptimos", señala Javier Cañamero, el presidente de Visión y Vida, una asociación declarada de utilidad pública.

Desde esta organización ven con preocupación el incremento de las gafas de sol en los *top manta*, mercadillos y otros sitios no autorizados que, al ser adquiridas ponen en serio riesgo la salud visual. Según Javier Cañamero, en España se venden anualmente 27 millones de gafas de sol, y de esa cantidad, 8 millones se distribuyen en las redes ilegales del ya popular *top manta*. España es un país soleado por excelencia, y eso hace necesaria la utilización de gafas para protegerse de los rayos solares. El problema es que muchas personas prefieren decantarse sólo por los dictados de la moda y a precios ínfimos (en ocasiones hasta por cinco o seis euros), y adquieren productos que incumplen las normas sanitarias. El resultado de estas compras nada recomendables son las lesiones oculares. Conjuntivitis, dolores intensos de cabeza o la intolerancia anormal a la luz intensa (fotofobia) están directamente relacionados con la utilización de productos sin homologar. Estos lentes, según explican desde Visión y Vida, no cumplen los mecanismos adecuados para evitar el paso de la radiación ultravioleta a los ojos y las dis-



José María Torre, novio de la cantante Paulina Rubio, con sus vistosas gafas de sol.



Las lesiones oculares están causadas por no proteger los ojos de los rayos solares

torsiones anómalas de la imagen.

Lo más peligroso de exponerse a la radiación solar es que ésta se almacena en el cristalino y no se elimina. Al cabo de un tiempo produce daños terribles como las cataratas. La Organización Mundial de la Salud señala, al respecto, que si a esta radiación se suma la paulatina degradación de la capa de ozono atmosférica, la consecuencia será que en los próximos años se produzca un elevado incremento de las cataratas, tal y como recuerda Consumer en Internet.

Moda y Salud

Proteger nuestra vista no tiene por qué estar reñido con la estética. Desde los años 60, las gafas de sol se han convertido en un complemento que se renueva con las tendencias de moda de cada temporada. Coro Martínez, encargada del asesoramiento estético de General Óptica, cree que "detrás de cada mirada hay



En España se venden anualmente 27 millones de gafas de sol. De éstas, ocho millones son ilegales

una manera de ser y de expresarse. Hay unas gafas que van con tu personalidad, con tu manera de vestir y de entender la vida". Las pasarelas se han llenado de colores difíciles de definir, a base de medios tonos, suaves y elegantes. Son colores acordes con el paisaje urbano, matizados, etéreos y luminosos.

En cuanto a la forma, abundan las pantallas y las gafas ovaladas, las formas de pera y las máscaras rectangulares con los perfiles redondeados puesto que los ángulos rectos han desaparecido casi por completo. Algunas monturas son metálicas, pero tienen las varillas en acetato bicolor. Siempre en tonos rosas o beige, translúcidas en su mayoría. En cuanto a lo que más se vende, los hombres se decantan por una marcada tendencia *agresiva*, mientras que las mujeres se mueven en un abanico más amplio: "la gente se da cuenta de que antes de entrar en algún sitio entran las

gafas, que una gafas hacen muchísimo en la imagen de una persona, afirma una dependiente de una óptica de Pontevedra que añade que "la gafa económica apenas se vende, no porque no queramos sino porque no se demanda"

Por cierto, ¿sabía usted que nada menos que el 80% de toda la información que recibe el ser humano llega a través de la vista? ¿Acaso no se merece, el que es quizás el más importante de los sentidos, una atención prioritaria? Afortunadamente, una de las medidas más eficaces e importantes para protegerla es también una de las más sencillas: resguardarla de la radiación ultravioleta y de la luz visible intensa desde la infancia. Aunque los daños a veces no se manifiestan hasta la madurez, la radiación solar es acumulativa, y se almacena a lo largo de toda la vida. La protección más eficaz y sencilla son unas lentes filtrantes, que son mucho más que un accesorio.

DE CIERRE

Polifacético, neurótico, gracioso, no cree en la monarquía, buen cocinero, crítico social, amante del budismo, poseedor de un estilo propio, buena persona pero sobre todas las cosas: muy divertido, es la definición que Pedro Reyes muestra abiertamente a través de esta breve entrevista en donde queda al descubierto la parte más seria y humana del cómico que ha hecho reír a gente de todas las edades y sexos.

Cómico en serio

Sabela Corbelle

Le gusta mucho tener la sartén por el mango (la última receta que se inventó fue carne picada con canela y comino) y que la gente tome a los cómicos en serio. Porque, para Pedro Reyes, ser cómico es algo muy serio y cree firmemente que una gracia encierra siempre una crítica. Aunque eche de menos oír, de vez en cuando, campanas celestiales que lo hagan sobrellevar su, ahora confesa, neurosis. Después de saltar a la fama en la década de los ochenta, al hacer aquél memorable dúo con Pablo Carbonell en *La bola de cristal*, Pedro uno de los actores españoles más polifacéticos, goza hoy de gran aceptación.

► Defínase, ¿Es usted un actor que cuenta chistes o un humorista que hace películas?
► Cualquier cosa es buena si no te encasillan demasiado. Soy actor, aunque se me conoce más por humorista.
► Una de sus últimas iniciativas, que resulta cuando menos original, fue la elaboración de *sketchs* para teléfonos móviles ¿No se le hace raro llamar a alguien y verse a sí mismo?
► Raro no se me hizo nunca porque hay que tener vídeo en el móvil para poder verme y eso vale dinero y también hay que conectarse a Internet.

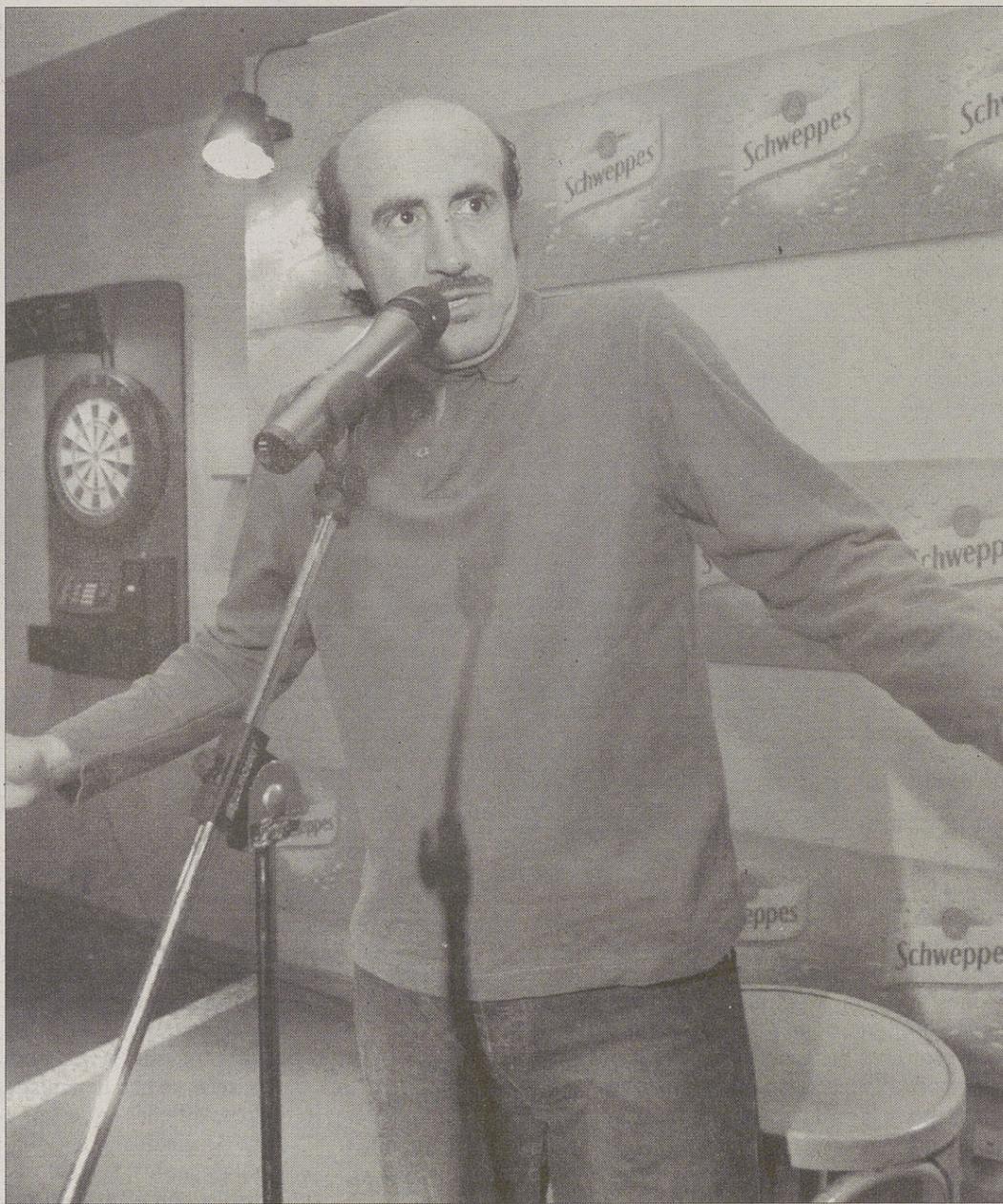
► La coincidencia de que usted trabajase con Pablo Carbonell, ¿Supuso que alguien los llamase *Los Picapiedra*, queriendo jugar con sus nombres?

► Sí, muchas veces, pero no nos parece mal.
► ¿Estarían dispuestos a volver a hacer actuaciones gratis en el parque del Retiro?

► Gratis no, nunca lo hicimos, siempre pasamos la gorra.

► ¿Y les soltaban muchas propinas?

► Para aquel tiempo, no estaba mal. Más o menos ganábamos 60 euros la hora, cuando los alquileres valían 120 euros.



El cómico Pedro Reyes.

► ¿Cree que acabó usted como Pajares, como temía aquel miembro de Jarcha cuando hacían usted y Pablo teatro?

► En esa época no conocíamos a Pajares, era un ser que aparecía en la televisión, un cómico. Mi estilo no es el mismo que el de Pajares, yo intento criticar al mundo con mi humor. Aunque tampoco está mal lo de acabar como cómico. Desafortunadamente, en España, los cómicos no tenemos buena imagen, se nos toma a broma. Pero hay que tomarlos

en serio porque además del humor, hay una crítica detrás. Además, hacer reír es algo muy difícil. En el Reino Unido, por ejemplo, se toma a los humoristas muy en serio y se venden muchos DVD de humor.

► ¿Haría otra edición de *La bola de cristal* si se lo propusieran?

► No, ese programa necesita gente más joven, yo ya tengo cuarenta y algo. Y eso que, hoy en día, los programas infantiles son bastante tontos y sim-

ples. Se está cambiando la educación y los hombres se están convirtiendo en asesinos de mujeres. Habría que hacer una educación más solidaria y menos competitiva, porque lo que está pasando es un escándalo y una vergüenza nacional. Es una guerra constante y no parece tener fin.

► ¿Qué es lo que más gracia le hace a un humorista?

► Hay todo tipo de humoristas: de izquierdas, de derechas, profundos, poéticos, frívolos... pero lo que siempre te hace

gracia es lo que te sorprende, lo que no te esperas.

► ¿Le dijeron alguna vez que, con pelo largo, guarda cierto parecido físico con el ex marido de Karina?

► ¿A quién? ¿Al ex marido de Karina? No, nunca. Ni creo que me parezca. Antes me decían que me parecía a Luis Cobos.

► Dándole la vuelta a su nombre, ¿Cuales son los reyes de Pedro?

► No creo mucho en la monarquía. Los reyes son los padres.

► Para tener una imagen más personal de usted, díganos lo primero que le venga a la mente con los siguientes conceptos: Un chiste

► Vivir aislado en el mundo como una pelota que no se hunde.

► Una gracia

► Volar

► Una broma

► Que te toque la lotería.

► Una carcajada

► Cualquier cosa.

► Un cabreo

► Cualquier motivo es bueno.

► ¿Tiene usted muy mala leche?

► No, soy bueno. Me cabreo solo. Soy un neurótico.

► Un sonido.

► Las campanas celestiales, no las oigo, pero me gustaría oír-las.

► Una sensación

► Salirme de mi propio cuerpo.

► ¿Cree en los espíritus?

► Soy observador de esos temas y me gusta el budismo.

► Una prenda.

► Los tenis y los pantalones cortos.

► Un ídolo.

► Alguien que salte bien, por ejemplo. Cualquier cosa. Los ídolos son, a veces, manipulables.

► Una buena costumbre

► Cocinar bien. Invento recetas. Me gusta la comida árabe, el otro día me metí a la cocina e hice una carne picada con canela y comino. ■

“ Tengo mi propio estilo. Yo intento criticar con mi humor

“ En España los cómicos no tenemos buena imagen

“ No creo en la monarquía. Los reyes son los padres.