UNESCO Mc/011 ARCHIVES

UNESCO

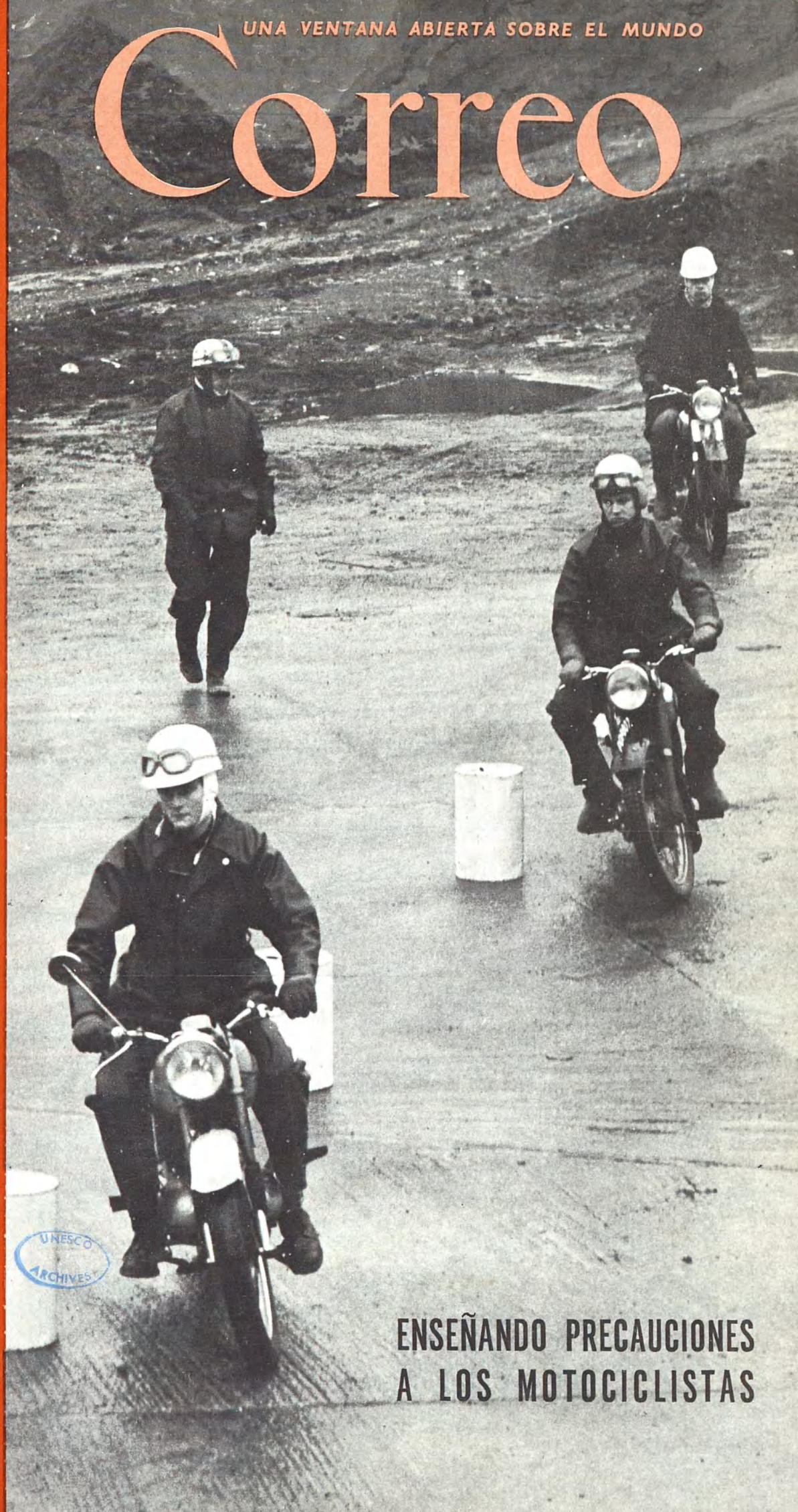
El Correo

UNA VENTANA ABIERTA SOBRE EL MUNDO

ABRIL 1961
(Año XIV)
ARGENTINA : 10 PESOS
ESPAÑA : 9 pesetas
MEXICO : 1,80 pesos

DIA MUNDIAL DE LA SALUD

LOS ACCIDENTES NO SON INEVITABLES



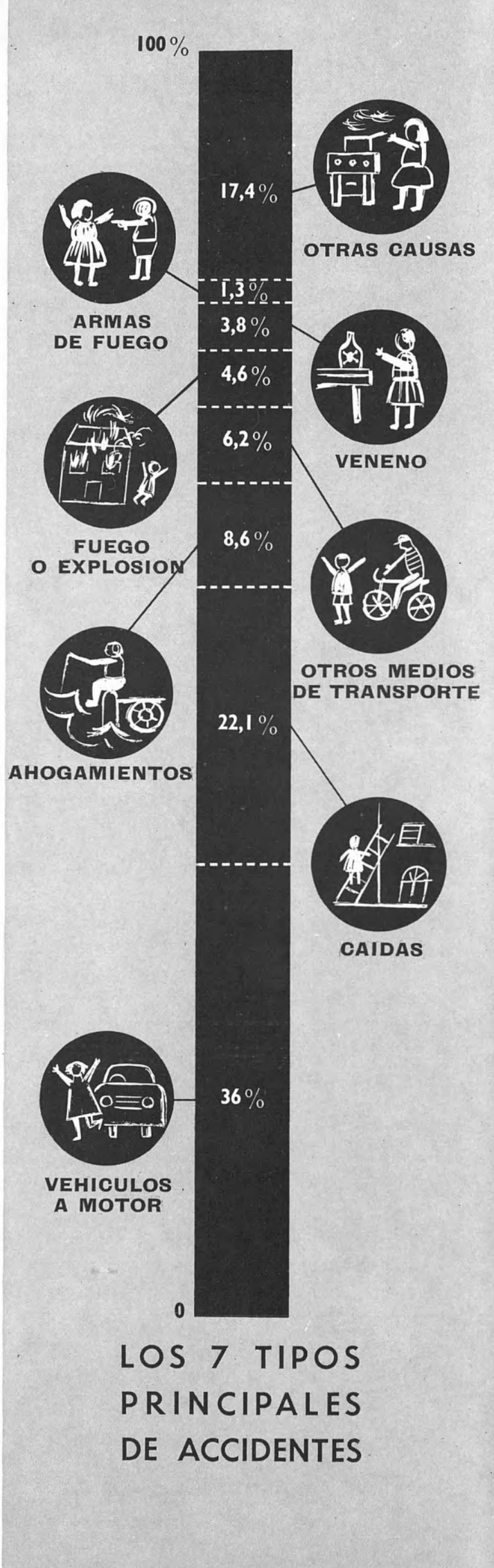
UNESCO ARCHIVES

ENSEÑANDO PRECAUCIONES A LOS MOTOCICLISTAS

UN DESASTRE SE EVITA CON UN POCO DE CAUTELA

Los accidentes son el tercer flagelo importante del mundo. Aunque la ciencia médica siga haciendo grandes progresos en su lucha contra las enfermedades y epidemias, la cantidad de vidas humanas que se pierden en accidentes no muestra signos de decrecer. Teniendo esto en cuenta, la Organización Mundial de la Salud ha decidido que su tema para el Día Mundial de la Salud sea, en 1961, "Los accidentes y su prevención". En este número El Correo de la Unesco presenta una serie de notas periodísticas dedicadas a ese tema. El cuestionario que ofrecemos más abajo podrá indicar la resistencia del lector a los siete tipos principales de accidente que se muestran en el gráfico de la derecha. Hay que contestar a las preguntas, lo más sinceramente posible, con un sí o con un no: las respuestas vagas o inconclusas no caben en este caso, porque cuando se trata de prevenir un accidente la diferencia entre un sí y un no puede ser en muchos casos una diferencia entre la vida y la muerte.

1. Los fósforos que usa Vd. en la cocina, ¿están guardados en un recipiente de metal?
2. ¿Se ha sometido a limpieza en el curso del año el horno, la chimenea, las estufas y los tubos de las calderas de su casa?
2. ¿Tiene Vd. los venenos y las drogas peligrosas guardadas aparte de los artículos de tocador o de uso diario como los dentífricos, el jabón de afeitar, las vitaminas en píldoras, etc?
4. ¿Está la ducha o la bañadera de su cuarto de baño provista de una agarradera de metal y de una alfombrilla de goma?
5. ¿Tiene Vd. como norma la de no fumar nunca en la cama?
6. Tan pronto como acaba de usar Vd. un aparato eléctrico, ¿lo desenchufa?
2. Si hay en la casa armas de fuego, ¿las tiene Vd. descargadas y a buen recaudo?
8. ¿Están los cuchillos, tijeras y otros instrumentos cortantes fuera del alcance de los niños?
9. ¿Trata Vd. de obedecer las señales de tráfico, los avisos puestos en el camino y las indicaciones de los agentes de tránsito?
10. ¿Cruza Vd. la calle sólo en las esquinas o manteniéndose dentro de las franjas marcadas para los peatones?
11. En los sitios donde no hay asfalto o empedrado en la calle, ¿anda Vd. de frente al tráfico y cerca del borde del camino?
12. Cuando anda Vd. por calles a oscuras o cruza la carretera por la noche, ¿lleva Vd. puesto algo blanco o hace uso de una linterna para indicar su presencia?
13. ¿Están todas las escaleras de su casa bien iluminadas, con una llave para la luz tanto arriba como abajo?
14. ¿Tiene Vd. por norma el no usar nunca un aparato de radio en el cuarto de baño?
15. En un teatro o un hotel que no conoce Vd. mucho, ¿se fija al llegar dónde están las salidas en caso de incendio?
16. ¿Espera por lo menos una hora después de comer antes de ponerse a nadar?
17. ¿Se preocupa Vd. por llevar salvavidas en los botes pequeños cuando sale a remar con mar desapacible?
18. ¿Se sabe Vd. de memoria los números de teléfono del Cuerpo de Bomberos, de la policía y por lo menos de un médico que viva en el vecindario, o sabe Vd. dónde está ubicado el aparato de alarma de incendios?



LOS 7 TIPOS PRINCIPALES DE ACCIDENTES

UNESCO MC/012 ARCHIVES

UNESCO El Correo
UNA VENTANA ABIERTA SOBRE EL MUNDO

ABRIL 1961

Sumario

AÑO XIV

Nº 4

PUBLICADO EN OCHO EDICIDNES:

Inglesa
Francesa
Española
Rusa
Alemana
Arabe
Norteamericana
Japonesa



NUESTRA PORTADA

En una escuela de automovilismo de Londres un grupo de jóvenes practica una serie de maniobras en sus motos para sortear diversos obstáculos. La instrucción que se da en estos centros hace especial hincapié en la necesidad de respetar las reglamentaciones de seguridad en los caminos y carreteras (Véase la página 13)

Foto OMS de Philip Boucas

Pàginas

4 **EL TERCER AZOTE DEL MUNDO**
Los accidentes vienen después de las enfermedades del corazón y el cáncer
por M. G. Candau

6 **NO HAY SITIO MAS POCO SEGURO QUE EL HOGAR**
Donde los riesgos son mayores

8 **EL PELIGROSO MUNDO DE LA INFANCIA**

12 **LA INSTRUCCION ES LA MEJOR VACUNA CONTRA ACCIDENTES**

14 **¿DE QUIEN ES REALMENTE LA CULPA?**
Los choques automovilísticos en la carretera

17 **¿SABIA VD. QUE...?**

18 **LA MUERTE LOS SORPRENDIO EN EL CAMINO**

20 **EL MEJOR PRODUCTO DE LA FABRICA**
Precauciones para dar seguridad al obrero

24 **DESGRACIA AL ACECHO**
Cómo sortearla en los campos y bosques

26 **MENSAJEROS DE PRUDENCIA**
por C. W. Hill

27 **TESOROS DEL PARTENON**

31 **EL JAPON NO ESTA REFLEJADO COMO SE DEBE**
Un vistazo a los textos escolares del mundo
por Tatsumi Shimada

33 **LOS LECTORES NOS ESCRIBEN**

34 **LATITUDES Y LONGITUDES**

Publicación mensual
de la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura

Redacción y Administración
Unesco, Place de Fontenoy, Paris 7º

Director y Jefe de Redacción
Sandy Koffler

Subjefe de Redacción
Gordon R. Behrens

Redactores
Español : Arturo Despouey
Francés : Célia Bertin
Inglés : Ronald Fenton
Ruso : Veniamín Matchavariani (Moscú)
Alemán : Hans Rieben (Berna)
Arabe : Amin Chaker (El Cairo)
Japonés : Shin-Ichi Hasegawa (Tokio)

Composición gráfica
Robert Jacquemin

La correspondencia debe dirigirse al Director de la revista.

Venta y Distribución
Unesco, Place de Fontenoy, Paris 7º

★

Los artículos y fotografías de este número que llevan el signo © (copyright) no pueden ser reproducidos. Todos los demás textos e ilustraciones pueden reproducirse, siempre que se mencione su origen de la siguiente manera : "De EL CORREO DE LA UNESCO", y se agregue su fecha de publicación. Al reproducir los artículos deberá constar el nombre del autor. Por lo que respecta a las fotografías reproducibles, éstas serán facilitadas por la Redacción toda vez que se las solicite por escrito. Una vez utilizados estos materiales, deberán enviarse a la Redacción dos ejemplares del periódico o revista que los publique. Los artículos firmados expresan la opinión de sus autores y no representan forzosamente el punto de vista de la Unesco o de los editores de la revista.

Tarifa de suscripción anual $ 3.00 ; 7 nuevos francos. Número suelto: $ 0,30. - 0,70 nuevos francos - Argentina: 10 pesos ; España: 9 pesetas ; México: 1.80 pesos.

MC 61.1.157 E

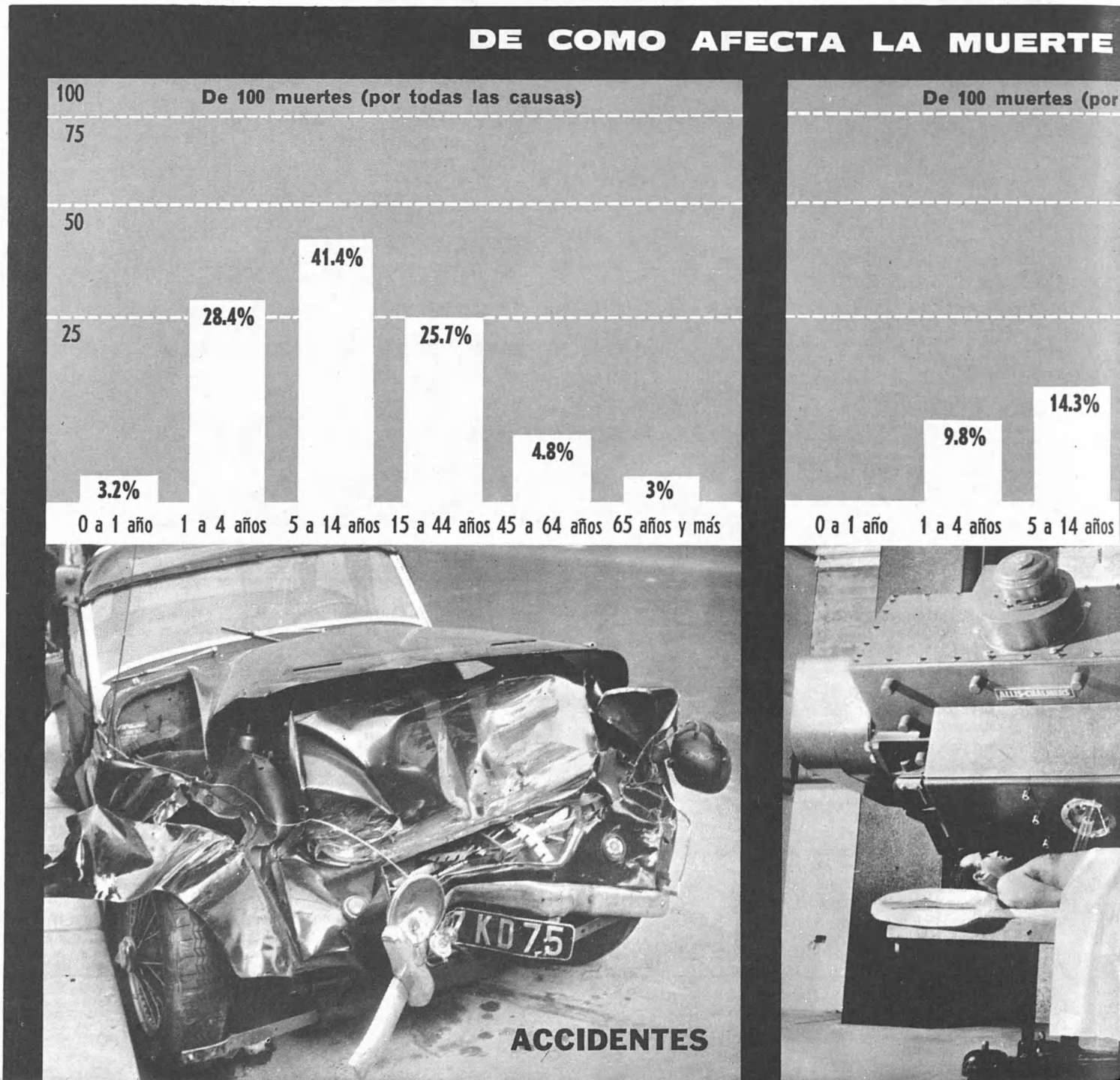
LOS ACCIDENTES TERCER AZOTE DEL MUNDO

por el Dr. M. G. CANDAU
Director General
de la Organización Mundial de la Salud

Muere más gente en nuestro mundo de hoy por causa de accidentes que por enfermedad, aunque esa enfermedad sea tan extendida en sus efectos como el cáncer o como los transtornos cardiovasculares. De los 5 a los 19 años la siega que ellos producen es impresionante, y ninguna guerra mundial ha cobrado más víctimas que las producidas por los accidentes cotidianos. Así y todo, se dedica más tiempo y esfuerzo a estudiar cada enfermedad que a averigüar la forma de evitar los accidentes. La preocupación científica en este sentido es cosa de muy reciente data.

Abundan los que, sin detenerse a reflexionar, aceptan los accidentes como desgracias inevitables. Pero no lo son. Toda vez que se estudian en serio —se produzcan donde se produzcan, en el hogar o en la escuela, en las carreteras, en las fábricas o en el campo— surge algún medio de reducirlos en número y de paliar sus consecuencias.

Está demostrado, por lo demás, que la mayoría de ellos ocurren en circunstancias en que la gente podría considerarse perfectamente a salvo. La mitad de los accidentes, más o menos, sobrevienen en el hogar, y los niños son sus víctimas predilectas. De uno a cuatro años de edad, cuando podría creérselos asegurados contra ellos siempre que se mantengan en el recinto doméstico, sobrevienen en éste las dos quintas partes de los accidentes que les cuestan la vida. En casi todos los casos,



un poco más de vigilancia y unas cuantas precauciones elementales bastarían para evitar esas muertes.

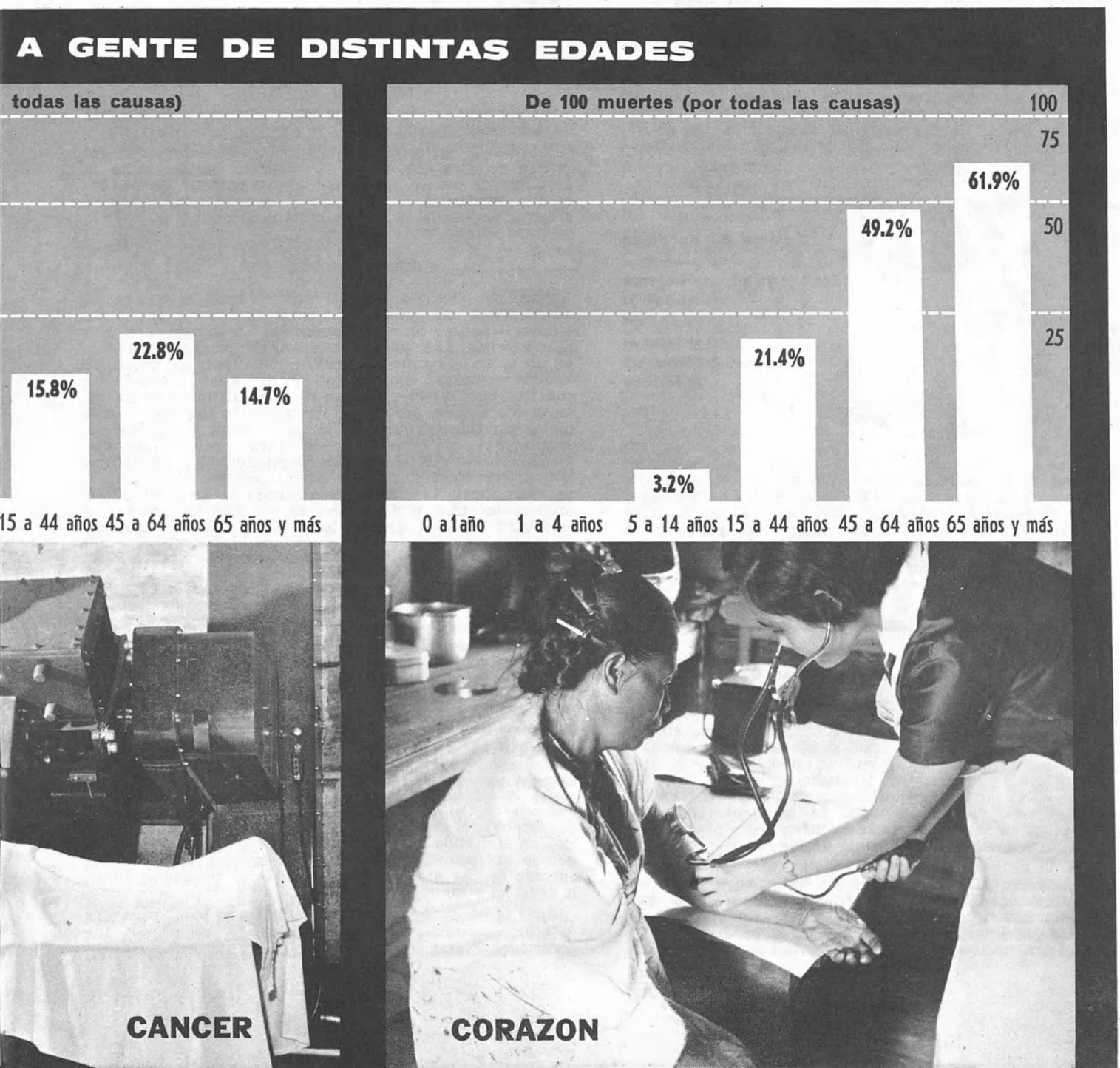
No cabe duda, pues, de que los accidentes son uno de los grandes azotes de la humanidad. ¿Cómo es posible que en nuestra era de grandes progresos científicos apenas se haya empezado a pensar en la necesidad de defenderse de semejante enemigo?

Como las enfermedades, ellos pueden resultar mortales. Pero esto no es todo lo que unas y otros tienen en común. Los métodos epidemiológicos que se emplean en las estudios sobre la difusión de ciertas enfermedades son también aplicables a los accidentes, pero a condición de que se cuente, en lo que a ellos se refiere, con sistemas uniformes de notificación. Mediante estos sistemas será posible definir las situaciones en que los accidentes tengan mayores probabilidades de ocurrir, de igual modo que se define la etiología de las enfermedades.

En la educación del público reside ciertamente, hoy por hoy, la esperanza más fundada de poder prevenirlos. Innumerables son los percances en que la propia víctima, por lo menos en parte, ha pecado por acción u omisión: el transeunte que cruza la calle sin mirar, el muchacho que trata de cambiar un fusible sin haber cortado la corriente, el trabajador olvidadizo de las normas de protección que rigen en su fábrica. La seguridad hay que enseñarla en las escuelas, por supuesto, pero también en las fábricas, en las granjas y en la casa de uno.

Algo se ha progresado ya en los países económicamente desarrollados. Se compilan estadísticas de accidentes, aunque no de un modo uniforme; se aprueban leyes de protección; se fundan sociedades para la prevención de accidentes, sociedades cuyos comités locales despliegan una gran actividad; y por otra parte, una serie de campañas de educación popular en este terreno empiezan a llevarse a cabo en muchos países. ¿Qué decir, sin embargo, de aquellos otros que se encuentran en vías de rápida industrialización pero que, aun así, no disponen todavía de estadísticas para orientarse; cuyas leyes no son suficientes o se aplican mal; donde sólo unos pocos hombres esclarecidos saben y reconocen que la prevención de los accidentes no es imposible? A esos países diré sin ambajes que deben hacer frente a la situación y poner manos a la obra sin pérdida de tiempo.

En el Día Mundial de la Salud, 1961, me dirijo a todos los pueblos, sea cual sea su grado de adelanto económico, para encarecerles la necesidad de abrir los ojos ante este hecho irrefutable: los accidentes han llegado a ser una de las causas principales de mortalidad, de incapacidad física y de pérdidas económicas. Pero quiero también dejar constancia de que es igualmente urgente que todos ellos comprendan, de una vez por todas, que los accidentes pueden evitarse, o dicho de otro modo, que *los accidentes no son accidentales.*



ACCIDENTES EN EL HOGAR

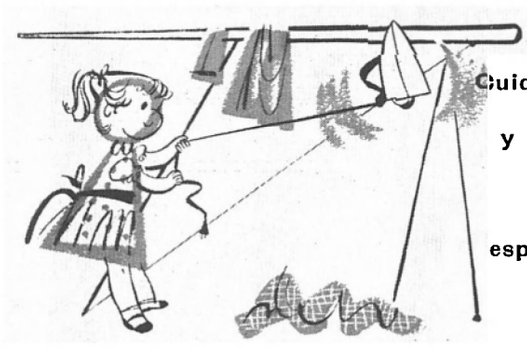
DONDE LOS RIESGOS SON MAYORES

El automóvil más veloz, el avión, la montaña más escarpada, un barco que la tempestas trata a bandazo limpio... son menos peligrosos que la cocina, la escalera o el dormitorio de cualquier vivienda.

Un tubo de aspirina que alguien dejó sobre la mesa por descuido, el agua hirviente que se derrama, un destornillador o cualquier otra herramienta olvidada, causarán este año más víctimas entre la juventud y la infancia, más lisiados y más muertos que la poliomielitis o la tuberculosis.

¿Cómo se explica que los accidentes en el hogar sean tan difíciles de evitar? Quizá porque están ligados tan de cerca a la vida de todos los días y todos los momentos. Por distraído o imprudente que uno sea, no cruzará nunca la calle sin echar un vistazo a derecha e izquierda. Pero el hombre más previsor del mundo correrá siempre el riesgo de resbalar y romperse un brazo o una pierna al precipitarse a contestar el teléfono.

Llevando gallardamente y en buena salud sus 75 años, la señora Ruth Galley vivía sola en Lewisham, una población de Gran Bretaña. Pero desde muchos años atrás, y sin darse cuenta de ello, la señora Galley arriesgaba la vida día tras día por causa de un contador de gas en el cual, para que funcionara regularmente, había que echar una moneda de un chelín. Como el contador estaba colocado a cierta altura, la dueña de casa no podía hacerlo así sin subirse a una silla. En esta posición fue sorprendida un día por una de las 17 visitadoras del Servicio Social de Sanidad que atienden a los 400.000 habitantes de tres barrios residenciales de Londres: Camberwell, Peckham y Lewisham. La visitadora no perdió tiempo. Una llamada telefónica a la Compañía del Gas y a las 24 horas la señora Galley tenía el contador al alcance de la mano. Al mismo tiempo se aprovechó la oportunidad para cambiar el tubo de caucho del hornillo, tan antiguo, al parecer, como su propietaria, y muchísimo más frágil que ésta.



Cuide de no dejar planchas y otros objetos pesados al alcance de cualquiera, especialmente de los niños

Se necesita una acción educadora

No vendrá así el nombre de la señora Galley a prolongar la lista de las 4.500 personas de más de 65 años que mueren anualmente en Gran Bretaña a consecuencia de simples caídas.

En 1958, la mitad de los accidentes ocurridos en ese país tuvieron lugar en casas particulares, jardines, terrenos de deporte, etc., y es muy probable que la proporción sea todavía mayor, teniendo en cuenta que, con excepción de los casos mortales y de los heridos graves hospitalizados, las estadísticas de accidentes han de basarse en cálculos aproximados, inferiores a la realidad, según parece, en la mayor parte de los casos.

Dice la señorita Bárbara Nash, directora del Departamento de Seguridad Doméstica de la Sociedad Real Británica para la Prevención de Accidentes: «Nuestro gran problema consiste en no perder el contacto con la realidad cotidiana, es decir, no perder la fe en la eficacia de nuestra acción, pese a la imposibilidad en que nos encontramos de medir concretamente sus resultados.»

Hay que despertar la conciencia del peligro en los indolentes y ayudar, sobre todo, a los menos favorecidos. Tanto las visitas de buena vecindad de los representantes o miembros de los comités de seguridad locales como la inspección periódica de las instalaciones de gas y electricidad serán sin duda alguna de más seguro efecto que todas las conferencias y artículos de propaganda. En este sentido nadie está mejor situado que las visitadoras sanitarias o asistentes sociales para dar consejos prácticos y ejercer una acción informativa y educadora en materia de seguridad en el hogar.

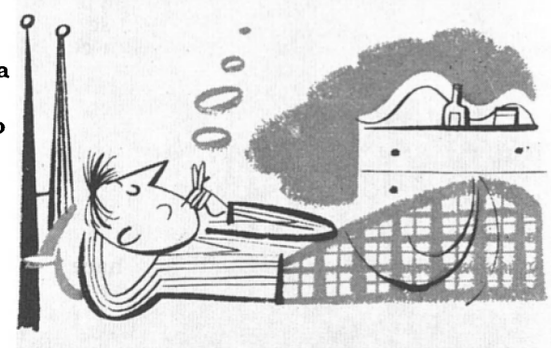


Tome siempre las precauciones necesarias para no quemarse con agua hirviendo

Hay casos, sin embargo, en que la acción personal, las visitas de casa en casa, no pueden bastar. Ante la amplitud de ciertos problemas, sólo el recurrir a todos los medios modernos de difusión y propaganda permitirá aligerar el peso de ciertos hábitos peligrosos.

Las quemaduras

Está, por ejemplo, el caso de la campaña contra las quemaduras, campaña que debería extenderse al mundo entero. Difícil es, en efecto, imaginar un tipo de accidente más horrible. Las quemaduras, sea por acción del fuego, de un ácido, del agua hirviente o del vapor, son causa de agudos dolores inmediatos. Pero esos dolores no constituyen sino el principio de los sufrimientos de las víctimas. Vienen después el tratamiento (de uno a tres meses por término medio), las operaciones y los injertos, escalonados a veces durante varios años. Las deformaciones o mutilaciones permanentes originan, en fin, transtornos sicológicos cuyo alcance recién se empieza a adivinar ahora. Los niños son víctimas de quemaduras en proporción cinco a diez veces mayor que los adultos, y este dato significa que en todos los países la población «quemada» no cesa de aumentar. ¿Quién podría imaginar que en el mundo viven hoy no menos de 126.000 personas que en un momento dado hubieran de hospitalizarse para curarse de las quemaduras recibidas al prenderse fuego la ropa que llevaban puesta?



Al fumar en la cama se corre un riesgo grande de quedar dormido y provocar un incendio

Una serie de leyes muy completas y bien pensadas detallan actualmente las medidas de seguridad que podríamos llamar fundamentales. Dejar a un niño expues-

to a los peligros de un fuego insuficientemente protegido es, por ejemplo, un delito que la ley castiga. Pero el Dr. Leonard Colebrook, uno de los precursores de la protección contra las quemaduras en Inglaterra, no cree que baste con esto. En un discurso que pronunciara hace años, se extrañaba ya de que se permitiera la venta de tejidos altamente inflamables sin advertir al público del peligro potencial que corría al adquirirlos. Cuanto más aprisa se queme un tejido, mayor será la importancia de la quemadura.

El riesgo principal de ésta reside en su extensión. Hace quince años eran todavía escasas las posibilidades de sobrevivir de un niño la tercera parte de cuyo cuerpo se viera afectada por el fuego, pero hoy se consigue salvar la vida de pacientes la mitad de cuyo físico sufre quemaduras de diversos grados. Con todo, la tasa de mortalidad entre este tipo de víctimas sigue siendo muy elevada, sobre todo entre los ancianos, y las consecuencias de las quemaduras son siempre graves.

El Dr. Colebrook dice a este respecto: «Por hacer oídos sordos a este peligro, se han perdido millares de vidas preciosas. Para que lo que se haga en el futuro resulte eficaz es indispensable llevar a cabo un programa que conste principalmente de tres partes:

1) reunir una información completa sobre los tejidos y fibras más inflamables;

2) llegar a un acuerdo internacional estipulando el grado y rapidez de inflamación de cada tejido o fibra textil;

3) recomendar las telas y accesorios más resistentes a la acción del fuego para la ropa de niños y ancianos.

Efectos síquicos

Mientras se generalizan las medidas de protección contra las chimeneas encendidas y los aparatos de cale-



El mejor método para levantar calderas o cazos es hacer uso de una manopla especial para ese objeto

facción y se espera, por otra parte, el establecimiento de normas internacionales sobre inflamabilidad de los tejidos y fibras textiles, la única cosa que queda por hacer, quizá, es tratar de convencer lo antes posible a los padres que una quemadura que sufra cualquiera —grande o pequeño— puede constituir una verdadera tragedia para un hogar. Nadie cree, desde luego, que baste con esta labor de persuasión: los accidentes se producirán de todos modos, pero cuando se produzcan conviene también preocuparse por limitar sus efectos.

Por esta razón la Dra. Joan Woodward, siquiatra agregada al Centro de Estudios de los Efectos de las Quemaduras en el Hospital para Accidentes de Birmingham, considera que, al producirse uno de esos accidentes, es preciso atenuar en los padres, por todos los medios, la angustia y la sensación de culpabilidad que suele apoderarse de ellos.

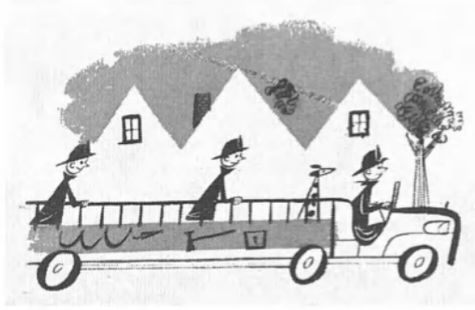
La Dra. Woodward examinó hace poco a un grupo de 200 niños, aproximadamente, que entre dos y cinco años atrás habían sufrido quemaduras graves. Según las madres de esos niños, las consecuencias de cada accidente, desde el punto de vista emotivo, persistían aun en el 80 % de los casos. Pero el estudio reveló a la doctora británica que en muchos casos las madres no estaban menos afectadas síquicamente que sus hijos.

Cuidado, pues, con el fuego. Cuidado también con el agua hirviendo. Al bañar a los niños hay que dejar que corra primero el agua fría. Hay que evitar también, siempre que se pueda, la presencia de niños en la cocina mientras se prepara la comida, y cuidar de que los mangos de las sartenes y cacerolas no estén nunca vueltos hacia el exterior. Un pijama se prende fuego menos fácilmente que una camisa de noche y puede, por tanto, salvar la vida de una niñita.

Quitamanchas, encáusticos, petróleo y gasolina son cosas que deben almacenarse en un lugar seguro y en pequeñas cantidades. Con estas sencillas precauciones puede ahorrarse la pérdida de muchas vidas humanas y evitar que un número todavía mayor de personas lleven una existencia desgraciada.

Envenenamientos

Lo que antecede puede aplicarse con mucha más razón al tercero de los accidentes domésticos importantes: el



Cerciórese de que sus niños saben cómo llamar a los bomberos en caso de necesidad o urgencia

envenenamiento casual. Sus víctimas principales son también en este caso los niños y los ancianos, aunque la cosa afecte a estos últimos en escala mucho menor.

Es necesario impedir que determinados productos queden al alcance de un niño. No todo el mundo tiene ideas precisas sobre cuáles son esos productos. ¿Quién piensa, por ejemplo, en tener bajo llave los cosméticos y los perfumes? ¿Cuántas gentes saben que hay varios países en los que la aspirina es la causa principal de envenenamiento entre los niños? El botiquín familiar —reducido a los elementos esenciales y debidamente puesto en orden— y los barbitúricos, muy especialmente, deben ser inaccesibles a éstos. Hay mucha gente que lo sabe. Pero igual precaución debe tomarse con la gran variedad de productos que se emplean para la higiene y limpieza del hogar. Es una costumbre muy extendida la de conservar en recipientes previstos para otros usos (botellas de agua mineral, tarros de jalea, etc.), productos tóxicos como el petróleo, la gasolina y el ácido clorhídrico. Hay que poner fin a toda costa a una práctica tan extremadamente peligrosa como ésta.

No menos conveniente es la precaución —casi siempre olvidada— de tener en los botiquines y estuches familiares de primeros auxilios un antídoto o contraveneno de propiedades universales: 2 partes de carbón en polvo activado, una parte de óxido de magnesio y una parte de ácido tánico. En espera del médico, la administración de tan poco costoso preventivo puede salvar una vida.

Cerrar el contador de electricidad antes de cambiar un plomo, limpiar enseguida el piso de la cocina cuando esté manchado de grasa, entreabrir la ventana de una habita-

Una casa que no tenga pararrayos está expuesta a un peligro cierto : evite ese peligro



ción donde haya una estufa de carbón o de gas... He aquí una serie de actos que poco o nada pueden costarle a nadie —a lo sumo unos segundos y un poco de atención— pero que contribuyen a que el hogar sea el refugio seguro que necesitan todos cuantos viven en él.

EL HALITO DE LA VIDA



A este niño, que se ha ahogado, lo están resucitando por un método antiguo, que en cierto momento se dejó de lado y que ahora la Cruz Roja y la Organización Mundial de la Salud consideran más eficaz que los viejos ejercicios con los brazos. Se lo pone en el suelo, cabeza arriba, y se le quita de la boca toda cosa que pueda constituir una obstrucción. Luego el encargado del salvataje le levanta la mandíbula con una mano, haciendo una ligera presión debajo de las costillas con la otra, y al mismo tiempo sopla en su boca, infundiéndole el hálito de la vida.

© Scope Weekly, Mike Shea

EL PELIGROSO MUNDO DE LA INFANCIA

Desde el momento mismo en que llega al mundo, el ser humano se ve expuesto a toda clase de riesgos. Podría decirse, en cierto modo, que la vida no es otra cosa que una continua lucha contra el peligro.

La mayor parte de los accidentes son resultado de riesgos corridos a la ligera, por errores de juicio y sobre todo —cosa mucho más grave todavía— por inadaptación física o por ignorancia. La educación física y mental es sin duda la mejor vacuna contra esa mortífera enfermedad a la que se suele dar el nombre de «accidente».

Durante el primer año de su vida, el niño no posee facultad alguna de discernimiento. Incapaz de moverse con libertad, depende absoluta y totalmente de su madre. Contra los peligros que lo amenazan no dispone, para empezar, de otra protección que la materna, y el peligro más grave que corre —cosa que la madre no debe olvidar nunca— es el de la asfixia.

Para conjurar ese peligro la primera precaución que debe tomarse es alejar al niño de todo objeto que, por su forma o naturaleza, sea capaz de obturar las vías respiratorias, empezando por las almohadas de pluma, que bien pueden calificarse de enemigo N° 1 del recién nacido. Hace varios años, por lo demás, que a los peligros de asfixia ya existentes se ha añadido otro: el de las prendas de ropa de material plástico. Por efecto de la electricidad estática, una fina película de plástico puede pegarse al rostro de un niño y ahogarlo como la peor de las mordazas. En los Estados Unidos todas las bolsas de material plástico llevan una etiqueta que señala este peligro y recomienda a los padres que las tengan fuera del alcance de los pequeños.

Segunda causa principal de asfixia entre los niños: la ingestión de alimentos (leche, papillas o purés). Por muy agobiada de trabajo que esté, la madre no debe olvidar nunca que, al dejar que su niño chupe un biberón sin vigilarlo, lo expone a un peligro de muerte. Demasiadas madres parecen ignorar también que, al llevar a su hijo a dormir con ellas, lo ponen asimismo en trance de que se ahogue.

Pero si bien es cierto que durante los primeros meses de vida del niño una madre debe interponerse constantemente entre él y los peligros que lo acechan, necesario es también persuadirla de que, a partir del primer año de edad, el niño puede empezar a aprender a defenderse por sus propios medios. Poco a poco, la madre debe ir perdiendo la costumbre de pensar por su hijo, de ser como su conciencia y su lucidez. Una madre demasiado solícita puede resultar para su hijo el mayor de los peligros. Bastará un solo momento —el momento inevitable y fatal en que deje de estar vigilado— para que el niño, aunque más no sea por el prurito de hacer uso de su libertad, cometa una imprudencia que pueda serle fatal.

Quien no arriesga no gana

Hay que superar esa fase de protección pasiva y tratar de influir en la inteligencia del niño, a cuyos padres corresponde observar su comportamiento y comprender los motivos a que obedece.

Entre los doce y los quince meses de edad, el niño observa el mundo que lo rodea y pronto se convierte, por así decirlo, en explorador del hogar. En esa época de su vida tratará de agarrar todo lo que encuentre, especialmente lo que esté en el mismo nivel que su mirada. Intentará también meterse en la boca todo lo que haya agarrado. Más o menos a los dos años de edad será capaz de abrir una puerta. ¿Qué es lo que más le encanta entonces? Levantar una tapa, por ejemplo, o vaciar una caja o cajón y volverlos a llenar. Jugar con agua será también uno de sus pasatiempos favoritos. Aunque mida mal las distancias, tratará de treparse por todas partes. Hacia los tres años, ya más seguro de sus movimientos, querrá pasear y empezará a saber dónde está su derecha y dónde su izquierda. En este momento de su vida se encenderán en él los primeros vislumbres de responsabilidad, y ser útil a sus mayores constituirá para él un placer positivo.

A los cuatro años sólo pensará en correr y en dar de puntapiés a una pelota. Montará en triciclo, si lo tiene, y se subirá también a los árboles. Por ese entonces habrá aumentado su capacidad de concentrarse intelectualmente en una cosa por determinado espacio de tiempo.

¿Qué hacer en este caso: prohibir esas exploraciones, esos juegos cada vez más peligrosos, gracias a los cuales el niño aprende a conocer el mundo?

«No», responde el Sr. Robert Sallé, jefe del Servicio de Enseñanza y Propaganda del Instituto Nacional de Seguridad de Francia. Y añade: «Si el lema para la prevención de accidentes fuera: «No os arriesguéis», tanto valdría renunciar a obtener esa seguridad que se busca. No en vano dice el refrán que «quien no arriesga no gana».

Por lo tanto, la enseñanza de las precauciones debe perseguir dos fines: 1) enseñar al niño a distinguir entre los riesgos que puede correr y los que debe evitar; 2) enseñarle la mejor manera de afrontar los riesgos inevitables.

Las horas peligrosas

Otro factor de importancia: el momento de producirse el accidente. La encuesta que los pediatras del Comité Sueco para la Prevención de los Accidentes de la Infancia llevaron a cabo en Estocolmo, en 1955, mostró que gran número de accidentes ocurren entre las diez de la mañana y las ocho de la tarde, con un ligero aumento entre las once y las doce del día y un período «de punta» muy acusado entre las tres y las seis de la tarde. Son estas, en Estocolmo, las horas que preceden inmediatamente a la cena y, según todas las probabilidades, aquellas en que los niños están menos vigilados. El hambre y la fatiga parecen combinarse para aumentar su grado de vulnerabilidad a los accidentes. El Dr. Gravel hace notar por su parte, que entre los varones y niñas de menos de 15 años éstos se producen con mayor frecuencia alrededor de las cinco de la tarde.

Las estaciones, a lo que parece, tienen también su influencia en este tipo de acaecimiento. Según la Dra. Bárbara J. van der Berg, el mayor número de accidentes entre los niños de 1 a 14 años ocurre, en los Países Bajos, durante el verano.

Un estudio piloto llevado a cabo en Columbia, Estados Unidos de América, entre niños que fueran protagonistas de repetidos accidentes, puso de manifiesto factores de carácter psicológico: la hostilidad del medio, un conflicto con los padres o un simple estado de tensión en el seno de la familia pueden crear una predisposición a estos sucesos. Los niños que tienden a superarse y demostrar así su capacidad para formar parte de grupos de otra edad algo más madura que la suya están igualmente expuestos a cometer actos arriesgados y peligrosos.

Se ha dicho y repetido mil veces que la educación de los niños comienza con la de los padres. Aplicado a la seguridad, este principio cobra mayor validez que nunca. «Si lo hubiese sabido...» dice la madre desesperada después del accidente que mutiló a su hijo o le arrebató la vida. Pero en realidad esa madre tenía la obligación de saber

SIGUE A LA VUELTA

que un niño de menos de cinco años no debe, en ningún caso, aventurarse solo por una calzada.

Las posibilidades de una verdadera educación en materia de seguridad aumentan, por supuesto, al llegar el niño a la edad escolar. Pero en vez de dejar el asunto en manos del maestro, los padres deben participar más que nunca en este tipo de acción educadora.

El código de tránsito en la escuela

En gran número de países se ha incluído en los programas de enseñanza el estudio del código del tránsito y de las reglas de seguridad correspondientes.

En Holanda se organizan en pistas especiales concursos sobre la manera de conducir los cochecitos para niños. Por otra parte, en las escuelas suecas es obligatoria la enseñanza del código de seguridad en las carreteras, y está permitido que los alumnos que piden que los examinen en esa asignatura mejoren con ello sus notas generales. En Francia, el Servicio de Prevención de Accidentes en las Carreteras procura por todos los medios que su propaganda llegue a la infancia. En las escuelas se ha iniciado un servicio de inspección de las bicicletas que usan los escolares. Una bicicleta en mal estado puede ser, inopinadamente, la causa de un accidente grave.

Según el Sr. Robert Sallé, del Instituto Nacional de Seguridad de Francia, la enseñanza de ciertos principios de seguridad no puede basarse en el miedo del niño. Dice el señor Sallé: « Todos sabemos que las historias más aterradoras son las que más fácilmente se graban en el cerebro de los niños, siempre dispuestos a considerarlas como la expresión de la realidad, incluso cuando son producto de una imaginación desbocada. No ignoramos tampoco que los terrores infantiles pueden herir profundamente una sensibilidad todavía tierna hasta el punto de que la impresión recibida persiste, por lo menos en parte y a veces en distinta forma, toda la vida, pese a los esfuerzos que el adolescente o el adulto hagan por librarse de esa obsesión.»

Infundir miedo al niño con riesgos reales no es menos estúpido, por lo tanto, que hacerlo con peligros imaginarios. Lo que importa es acostumbrarlo a incorporar a sus acciones ciertos gestos elementales de autodefensa.

Así definida, la enseñanza de la seguridad aparece como parte de la educación general, y así debe penetrar todas las disciplinas escolares, en la misma forma que dentro del hogar la noción de seguridad tiene que integrarse a los gestos de la vida corriente; tarea didáctica esta última que corresponde llevar a cabo a los padres.

Para conducirse en plena corriente de tráfico de una ciudad moderna, el automovilista o el ciclista deben tener los ojos puestos en todas partes: delante de sí, a derecha, a izquierda y, por medio del retrovisor, también hacia atrás. Ese estado de atención difusa es también el propio del animal (o del hombre) que avanza por entre los matorrales de una selva más o menos hostil. Se da, sin embargo, el caso de que las necesidades de la vida escolar hagan que en el niño se desarrollen, casi exclusivamente, las facultades de atención concentrada que son indispensables para los trabajos de la escuela. Razón de más para no olvidar el cultivo paralelo de la atención difusa, tan necesaria para el conductor de un automóvil como para el trabajador que tiene a su cuidado el funcionamiento de una máquina. Al mismo tiempo que se adquieren esos mecanismos síquicos, no parece dudosa la utilidad de los deportes de equipo para complementar la educación en materia de seguridad.

Importancia capital de los deportes

Atinadamente practicados, los deportes pueden ser un factor importante para la prevención de los accidentes de tránsito, no sólo porque educan los reflejos sino porque crean el hábito de someterse a reglas, a un estilo de vida equilibrado, a una alimentación sana y a una gran moderación en el consumo de bebidas alcohólicas.

El porcentaje elevadísimo de los accidentes por caídas en todas las actividades humanas y el predominio estadístico de las caídas en suelo plano autorizan a pensar que el número y gravedad de esos accidentes podrían reducirse si se diera a la juventud un adiestramiento físico apropiado, cuya base podrían ser las primeras lecciones de la lucha japonesa (judo) y algunos ejercicios de acrobacia horizontal.

Es un hecho cierto que los esfuerzos por informar a los niños de los peligros que los acechan y del modo de evitarlos se han visto recompensados en todas partes por resultados tangibles. En definitiva, sólo la educación podrá darnos la victoria contra esa enfermedad típica de nuestro tiempo que son los accidentes de todas clases, y ello sin sacrificar ninguno de los valores de intrepidez y de acometividad propios del hombre.







De acuerdo con el viejo adagio, la curiosidad mató al gato. El descuido de los adultos, combinado con la natural curiosidad de los niños, pueden convertir a cualquier casa en un sitio lleno de peligros. Cosas tan sencillas como un frasco de aspirina que se deja sobre una mesa, una cacerola llena de agua hirviendo o un cable eléctrico al descubierto (véase los fotos de estas páginas) hieren, dejan baldados o matan a innumerables niños todos los años. Abajo, niños que van a un jardín de infantes y a quienes se saca a dar un paseo no sólo respetan las disciplinas del tránsito cruzando por el sitio marcado para los transeúntes sino que se mantienen unidos en un grupo compacto dentro de las "riendas" que parten de la mano de la maestra-guía.

Fotos OMS y BIT



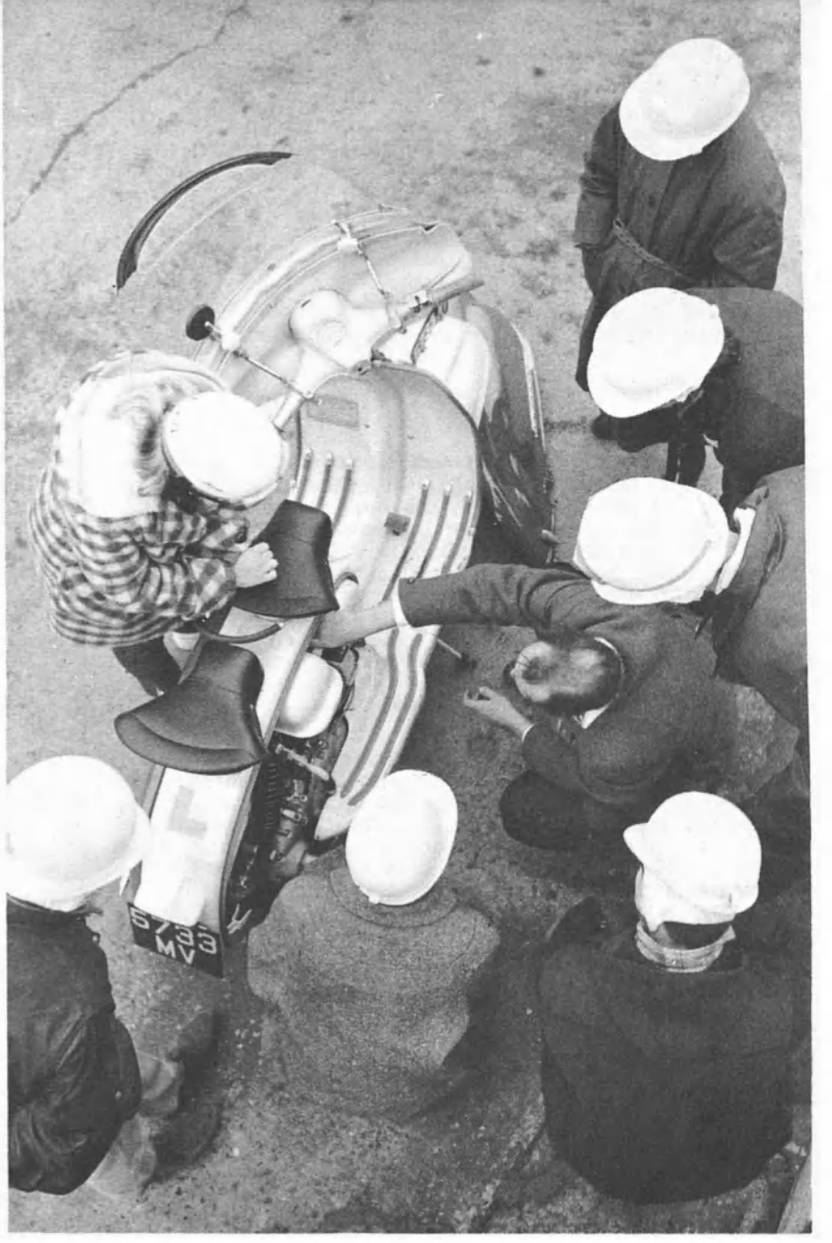


LA INSTRUCCION ES LA MEJOR VACUNA CONTRA LOS ACCIDENTES

Si los accidentes son una enfermedad, la instrucción que se da a los escolares puede constituir la vacuna correspondiente. Todos los años miles de niños y adolescentes ingleses visitan, en el corazón de Londres, la sede de la Sociedad Real para la Prevención de Accidentes, donde reciben lecciones sobre cómo actuar frente a éstos. Con su mesa magnética en la que se reconstruyen accidentes de las carreteras (arriba), sus múltiples experimentos, sus bicicletas que corren por sobre alfombras rodantes interminables (abajo), el centro es como un palacio de las mil y una noches para los jóvenes a los que imparte nociones valiosísimas. Es de lamentar que haya pocos centros así en el mundo.



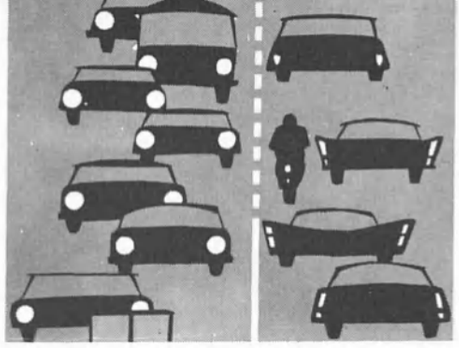




Andar en motocicleta es cosa que hace furor entre los adolescentes de todas partes. Pero con la audacia no se reemplaza la pericia en el manejo de estos "scooters", y el número de accidentes en que se ven envueltos ha aumentado últimamente de una manera alarmante. Las fotos de esta página muestran cómo se instruye a los jóvenes en el manejo de este tipo de vehículo en una escuela especial de Wembley, en Inglaterra. Los principiantes están obligados en Gran Bretaña a llevar una letra "L" de "learner" (aprendiz) que pueda verse claramente en su moto. Bélgica sigue al respecto disposiciones similares que sin duda podrían extenderse con ventaja a otros países.

Fotos OMS por Philip Boucas





CHOQUES AUTOMOVILISTICOS EN LA

¿DE QUIENES

Cada noventa segundos, como promedio, muere instantáneamente o queda fatalmente herido en los caminos del mundo un hombre, una mujer o un niño. Los acaecimientos en que pierden la vida diariamente estas 1.000 personas causan la tercera parte de todas las muertes por accidentes registradas en el mundo. Todo el mundo habla de estos desastres automovilísticos y deplora el hecho de que se produzcan en una escala cada vez mayor, y sin embargo se sabe relativamente poco de los múltiples factores que entran en juego y se combinan para que se dé en nuestro siglo esta forma de muerte violenta, la más común entre todas las que asumen los accidentes.

Ciertas estadísticas tienden a echar la culpa a los conductores de automóviles. Según ellas, nueve de cada diez accidentes suceden por culpa de aquéllos, y sólo el que resta de la decena se debe a defectos en el automóvil o en la carretera o calle. La conclusión lógica en este caso es que el que maneja un vehículo a motor tiene la culpa en casi el 100% de todos los desastres.

La verdad es mucho menos sencilla que todo eso. Aunque todo accidente de tránsito depende de tres factores principales —el conductor, su vehículo y el camino— los tres intervienen en mayor o menor grado, aparte el hecho de que hay que tomar en cuenta otros factores también. La forma en que todos ellos se combinan para producir un suceso luctuoso o grave sólo puede explicarse efectuando un riguroso estudio de orden científico del tipo de los que hace la Facultad de Medicina de la universidad norteamericana de Harvard, interesada en examinar a fondo el problema. Entre los 18 integrantes del grupo designado para llevar a cabo esos trabajos hay patólogos, especialistas en tejidos del cuerpo humano y en la composición química de la sangre, siquiatras y un sociólogo.

Tan pronto como se produce un accidente fatal, el grupo se traslada inmediatamente al lugar del hecho, en el que lleva a cabo una investigación minuciosa y completa; inspección y sometimiento a pruebas mecánicas, análisis del aire contenido dentro del coche en busca de monóxido de carbono, estudio de las huellas de los neumáticos, examen de claves tales como la pintura que se haya saltado del auto, estudio de las vueltas del camino y las condiciones del suelo, entrevistas con los sobrevivientes, autopsia de las víctimas que haya, etc.

Cada caso que se investiga presupone un proceso minucioso en que no se deja nada por examinar, y es así cómo, de los cientos de ellos revisados en cinco años, se tendrá una serie de nociones gracias a las cuales se podrá ofrecer mayor seguridad tanto a los conductores como a los peatones.

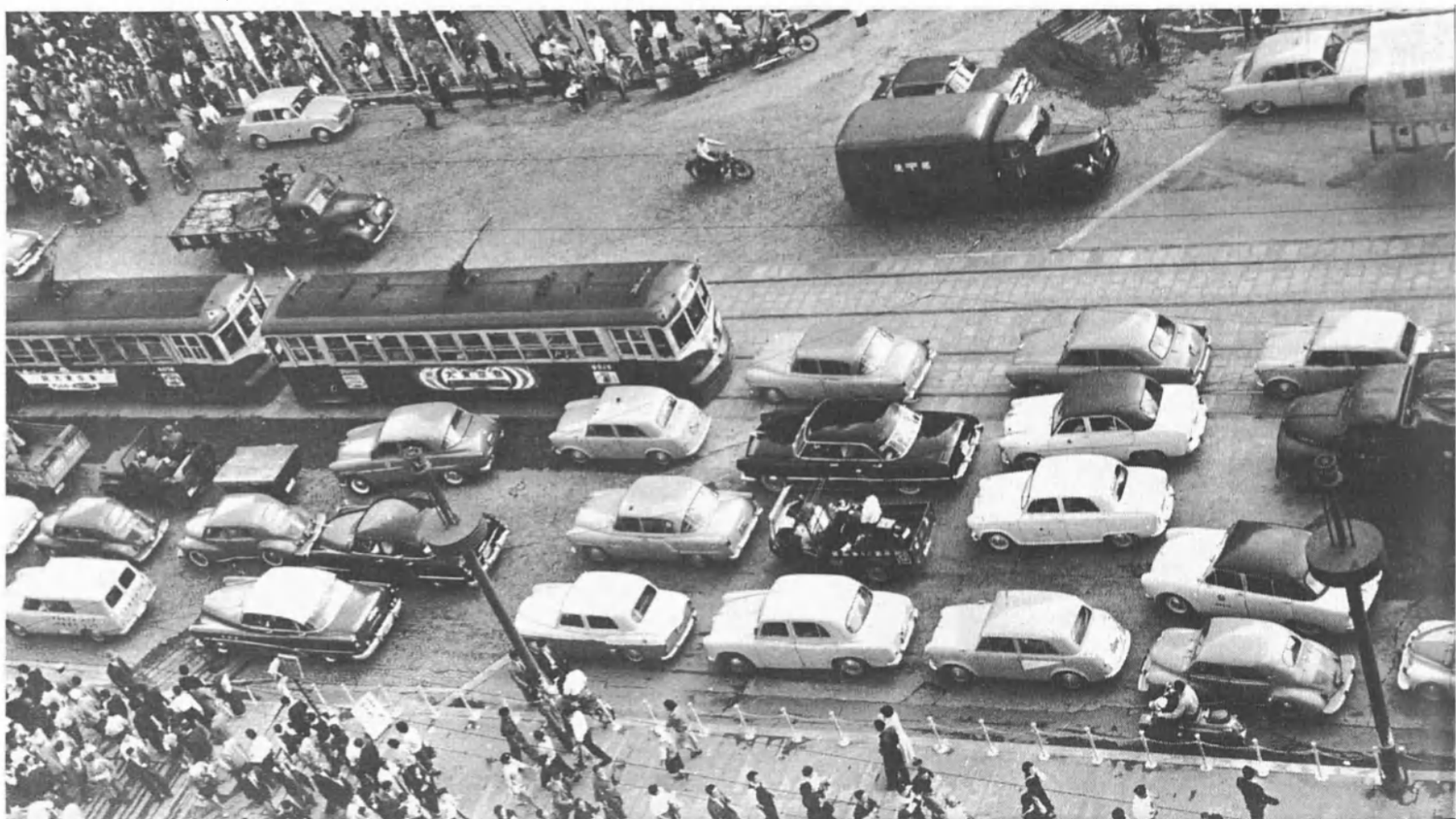
Por ejemplo: hay pruebas de que, si se considera el kilometraje total recorrido por un conductor de coches, la mayor parte de sus accidentes en las carreteras actuales se producen cuando va manejando a velocidades bajas. La investigación de Harvard, por ejemplo, demostró que muchas desgracias se produjeron a velocidades de 50 y hasta de 25 kilómetros por hora.

Otras investigaciones han demostrado que la proporción de accidentes en que pueda verse mezclado un conductor baja al aumentar la velocidad con que maneja, llegando a un mínimo alrededor de los 110 kilómetros por hora, pero vuelve a subir violentamente si las velocidades son mayores que ésta.

Hechos como éste piden análisis y explicación, y aunque no haya todavía respuesta a muchas preguntas, en la mayor parte de los países del mundo se sigue haciendo un estudio fundamental de ellos. El Laboratorio de Investigaciones en los Caminos de Gran Bretaña, por ejemplo, tiene una sección de tránsito y seguridad que hace estudios sobre los caminos, sobre los vehículos y quienes los usan, y tiene además una sección de Economía y Estadística y otra que entiende de métodos para construir caminos y de los materiales necesarios para ello.

LA HORA DE LA SALIDA DE LAS OFICINAS EN TOKIO es una escena que se repite todos los días en las ciudades de cinco continentes, por cuyas carreteras circulan más de cien millones de vehículos de cuatro ruedas e igual número de vehículos de dos. El hecho de que todos los días mueran mil personas en los caminos del mundo es suficiente para calificar a los accidentes de tránsito de gran flagelo de la civilización moderna.

Pan Asia Photo News © Rapho, Par



CARRETERA

REALMENTE LA CULPA?

Para tener un control de la intensidad y características del tráfico de diferentes tipos, el Laboratorio mantiene un gran número de contadores automáticos en continuo funcionamiento. Con el fin de estudiar las encrucijadas y las vueltas de los caminos se hacen observaciones desde puntos fijos y desde vehículos en movimiento, así como también se toman fotografías aéreas, y con todo ello se mide la frecuencia y la rapidez con que los peatones cruzan el camino y se calculan los tipos y velocidades de los distintos vehículos que pasan por él. Un cerebro electrónico proporciona por su parte información precisa sobre el efecto de las luces que controlan el tráfico en los cruces de caminos o de calles céntricas.

El Laboratorio de Investigaciones en los Caminos emprende asimismo análisis estadísticos de los efectos de diversos tipos de confluencia de caminos, compara la frecuencia de los accidentes que se producen antes y después de determinados cambios en el trazado de los caminos, en su alisamiento y también en su iluminación, y estudia la influencia que sobre los accidentes tienen los límites de velocidad, los cruces para peatones, el levantamiento de las vías de tranvía, la construcción de dobles vías en cada lado de una carretera, etc., etc. Se estudia además continuamente el efecto de la iluminación de las calles y el de la reparación y mantenimiento de las carreteras.

Este laboratorio británico ha hecho un notable trabajo en cuanto respecta al alisamiento de los caminos y a la forma en que patinan las ruedas de los coches. Cada aspecto de la labor de mantener pareja la pavimentación de un camino se examina minuciosamente para ver qué defectos hay y cómo se puede mejorar la cosa. Todos los años se llevan a cabo más de mil experimentos en caminos mojados (muchos más resbaladizos que los demás) en un coche provisto de una quinta rueda que está conectada a un aparato especial. Dicho aparato, que es portátil, ha sido creado por los ingenieros de obras públicas para medir la resistencia a los patinazos que presenten los caminos sin tener que recurrir para ello a los estudios de laboratorio.

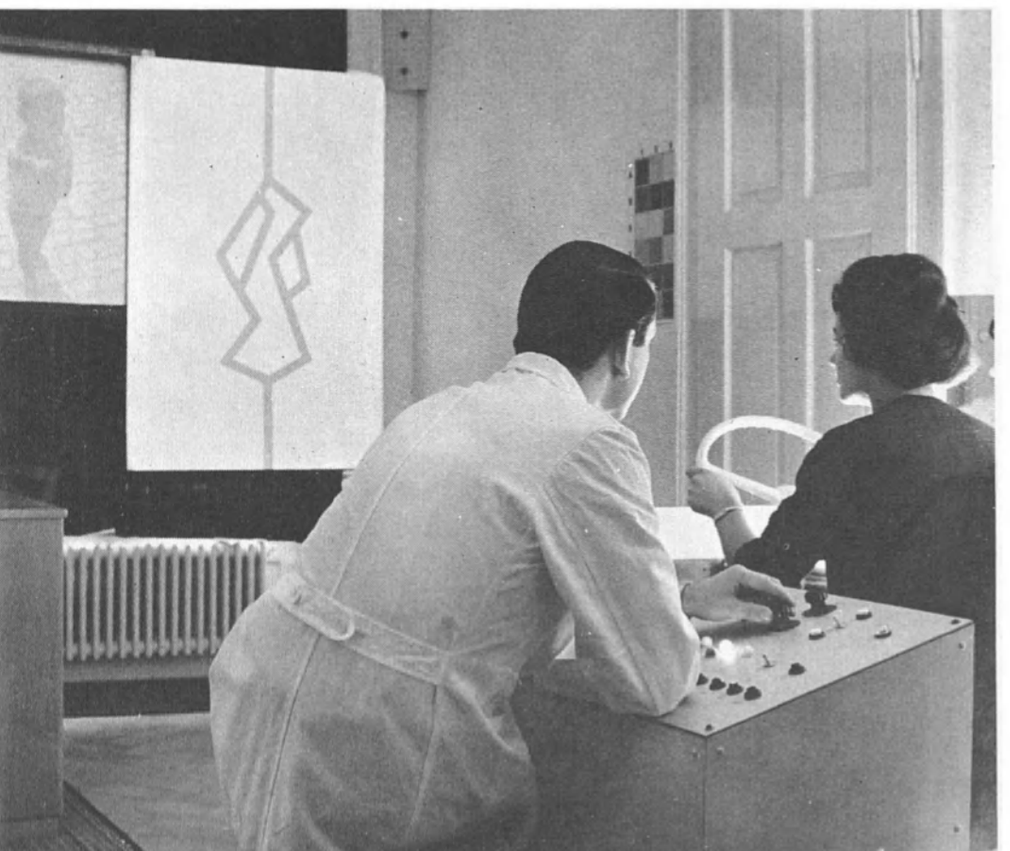
El Laboratorio de Investigaciones en los Caminos ha llegado a la conclusión de que un pavimento especial contra patinazos podría hacerse más resbaladizo que los habituales, mucho más lisos, si las puntas afiladas del pedregullo empleado en construirlo se gastaran. Lejos de mejorar la capacidad de los neumáticos para agarrarse con fuerza al camino, actuarían, por el contrario, como si fueran cuentas pulidas y suaves, aumentando el riesgo del patinazo. El mejor de los acabados del camino, desde luego, no impedirá un accidente causado por frenos débiles o gomas gastadas.

Las investigaciones de esta institución británica van al fondo de cada factor de un accidente por separado, pero la solución final debe hallarse en función de los factores que intervienen en el caso.

Esa solución está muy lejos todavía. Los primeros estudios llevados a cabo por el laboratorio británico demostraron que la distancia en que puede poner los frenos un coche que vaya a 50 kilómetros por hora es, por término medio, de 75 pies; para el 10% de los automóviles sometidos a prueba esa distancia resultó ser de 100 pies. El Código de las Carreteras estipula, por su parte, una distancia de 45 pies. Además, cuando un conductor pone los frenos en una emergencia las ruedas, por lo general, se traban, lo cual no sólo afecta la estabilidad del coche sino que reduce a cero la eficacia de aquéllos, pues sólo disminuye la marcha del vehículo por la resistencia que le ofrece la carretera o camino. Otros experimentos han demostrado de una manera concluyente la importancia que los neumáticos tienen para la seguridad que pueda ofrecer la carretera. Todo el mundo sabe que los neumáticos gastados son peligrosísimos, pero pocos se dan cuenta que una superficie de rodadura que tenga un dibujo complicado no presenta ninguna

SIGUE A LA VUELTA

Foto OMS de Eric Schwab



LA PREDISPOSICION AL ACCIDENTE. El por qué de que ciertos conductores de vehículos estén más propensos a sufrir accidentes que otros es un problema que preocupa a muchos especialistas en muchos países. Una encuesta recientemente llevada a cabo en Finlandia reveló, por ejemplo, que los conductores de treinta años de edad habían tenido dos veces más accidentes que los de cuarenta y ocho años, y esto sin tomar en cuenta la experiencia en el volante de unos y otros. A la izquierda se ve cómo, en un laboratorio de Suiza, se ponen a prueba las reacciones de una persona que maneja automóviles con un aparato que estimula esas reacciones. Con 726.000 vehículos empadronados (o sea uno por cada siete habitantes del país) Suiza tuvo 42.500 accidentes de tráfico en 1958, año en que fueron heridas en esos accidentes 31.000 personas, registrándose además 1.136 muertes.

ventaja particular, y que todo lo que importa es que las marcas hechas en el neumático sean profundas.

Por último tenemos el factor humano, que es la gran incógnita en esta ecuación de los accidentes. En este terreno se necesita también hacer diversos estudios o por los menos coordinar los que se hayan hecho en diversas partes del mundo. Si el sicólogo quiere aportar algo mejor que una mera teoría, debe trabajar en estrecha relación con el ingeniero, el policía y el médico.

Una serie de pruebas demostrará que las reacciones rápidas de un conductor llevan al accidente, mientras otra serie demuestra que tanto las reacciones rápidas como las lentas causan aproximadamente el mismo número de desastres. Un informe médico afirmará que es peligroso que la gente que tenga una presión sanguínea alta maneje un automóvil, y otro que los que sufren de presión baja tienen grandes probabilitades de sufrir accidentes. La única conclusión que puede sacarse de estos pocos ejemplos es que las interpretaciones de los «tests» de destreza psicomotora parecen particularmente sujetas a error.

Hay un modo más sencillo y al mismo tiempo mejor de considerar el factor humano. Como ha dicho un experto de la Escuela de Salud Pública de Harvard, «La gente maneja automóviles en la misma forma en que vive». El médico jefe de la «London Transport Executive», Dr. G. L. Norman, considera que el temperamento de un hombre y sus cualidades sicosociales, si se pudiera medir estas últimas, constituirían una norma mejor por la cual guiarse para saber si ese hombre será o no prudente y hábil puesto al volante.

De su contacto con los conductores de ómnibus de Londres, el Dr. Norman ha sacado la conclusión de que, teniendo dos de ellos la misma experiencia, el más viejo (hasta mayor de 65 años) es mejor que el más joven, pese a sus reacciones lentas y a la disminucción de agudeza en la vista y el oído. El hombre mayor está más alerta y tiene más cuidado para anticiparse con el pensamiento a una situación peligrosa, y en muchos casos esto compensa con creces las deficiencias que pueda tener por causa de su edad.

De acuerdo con otro experto, el estado civil del que maneja tiene una influencia definida sobre su predisposición al accidente. Es menos probable que los casados tengan accidentes que los tengan los viudos, y a su vez estos son más prudentes en los caminos que los divorciados. Las únicas excepciones a esta regla son personas de menos de 20 años: si están casadas tienen un porcentaje mayor de accidentes que si son solteras.

El alcohol, el cansancio y la pura falta de concentración en el camino son, evidentemente, causa de un número muy grande de accidentes, pero se han hecho muy pocos estudios sistemáticos de las causas que subrayan estos factores, sean dichas causas de orden fisiológico, sicológico o social.

Hasta que pueda arrojarse una luz más directa sobre estas cuestiones, todavía oscuras, cabe perseguir metas más limitadas pero más inmediatamente realizables. El Laboratorio de Investigaciones en los Caminos, por ejemplo, ha comenzado recién un estudio sobre «el conductor», en el curso del cual se propone investigar, conjuntamente y por separado, la disposición de ese conductor a absorber las instrucciones que reciba, el control que tenga sobre su coche y la forma en que actúe en el volante. Un automóvil especial registrará y transmitirá sus reacciones en cuatro circuitos de radio simultáneos. Este experimento se encuentra aun en sus comienzos y por eso mismo no se puede juzgar su importancia, pero por lo menos constituirá un primer paso hacia un cuadro verdadero de la personalidad del que maneja un coche, en vez del retrato teórico y subjetivo que hemos venido teniendo de éste.

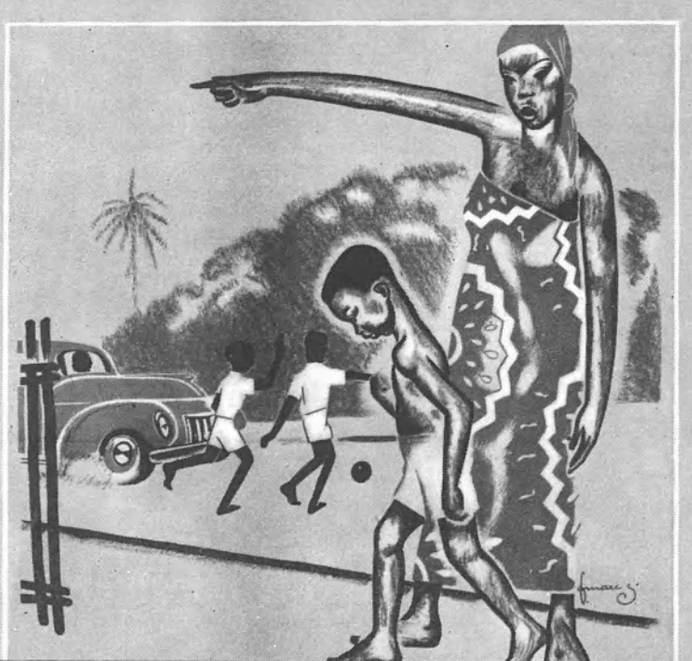
Entre otras contribuciones a un conocimiento más completo del conductor figura un estudio del que siempre se adelanta a los demás —estudio muy adelantado en la actualidad— y otro sobre el comportamiento de los peatones.

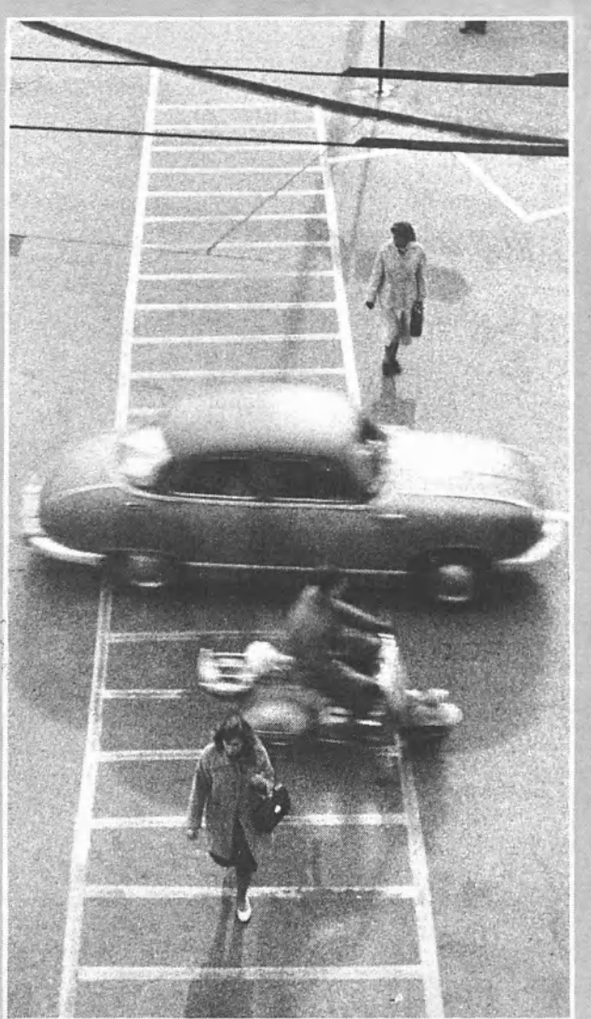
En Gran Bretaña la proporción de accidentes por cada mil vehículos ha declinado persistentemente desde la guerra, lo cual es atribuido a las campañas pro seguridad en las carreteras, las mejoras producidas en los nuevos tipos de automóviles y la educación de los que hacen uso de esas carreteras, especialmente los niños.

Cuando se haya obtenido toda la información posible al respecto, se podrá estar por fin en condiciones de adoptar medidas preventivas eficaces y lograr que los caminos del mundo ofrezcan una seguridad razonable a los que ahora se aventuran por ellos.

PELIGROS PARA EL PEATON

No hay país que en estos tiempos pueda darse el lujo de descuidar la educación ni del peatón ni del conductor de vehículos en el sentido de las precauciones que uno y otro deben tomar. La cantidad cada vez mayor de accidentes de tránsito en Africa se refleja en el cartel de abajo, que dice a los padres: "No dejen a sus niños jugar en la calle". Este problema se hace mucho más serio en los países de Europa y América, donde el tránsito de vehículos es verdaderamente denso. En Gran Bretaña, por ejemplo, los peatones se ven envueltos en casi la mitad de los accidentes fatales ocurridos en carreteras y caminos. Causa frecuente de estos accidentes es la falta de disciplina al cruzar la calle, como en el caso de la mujer que se ve al fondo en la foto de la derecha y que no cruza por el sitio marcado a ese efecto.





OMS

¿SABIA VD. QUE...?

PELIGRO DE ENVENENAMIENTO: En los Estados Unidos de América, 1.200 personas murieron de envenenamiento accidental en 1959, y cerca de 200.000 se pusieron enfermas por la misma causa. De una investigación hecha en Nueva York se sacó como resultado el de que la mitad de las víctimas de envenenamiento son personas de menos de 21 años, y que de entre éstas las tres cuartas partes son de menos de cuatro años de edad. Este peligro disminuiría mucho si la cubierta de las sustancias peligrosas contuviera una clara advertencia del mismo y nombrara el antídoto a administrarse.

DEFECTOS QUE MATAN: Las causas más frecuentes de los accidentes automovilísticos en las carreteras son los frenos, llantas y mecanismo de dirección defectuosos, aunque el faro piloto y las luces de atrás también contribuyen a menudo a las desgracias de este tipo. En cierto país una revisión hecha por razones de seguridad demostró que por lo menos uno de cada cinco automóviles no estaba en condiciones de andar ofreciendo las necesarias garantías de seguridad. En Gran Bretaña todos los automóviles de más de diez años deben pasar una prueba obligatoria para saber si pueden circular aun debidamente.

CAER DE PIE...: Una escuela francesa para obreros de la construcción ha creado métodos especiales para enseñar a los aprendices a caer desde una altura de dos pisos sin lastimarse en absoluto. Los accidentes de este tipo son menos frecuentes que las caídas al nivel del suelo,. pero así y todo entre los resultados se cuenta por lo común uno o dos huesos rotos. 11 países han ratificado ya una Convención Internacional de Trabajo relativa a las medidas de seguridad dentro de la industria de la construcción, y tienen leyes relativas a los elementos necesarios para proteger al obrero.

CONDUCTORES ADOLESCENTES: Unas 12.000 escuelas de enseñanza secundaria de los Estados Unidos dan cursos de manejo de automóvil a 1.500.000 estudiantes adolescentes. Un estudio hecho con este motivo señala que ha habido una baja de 40 a 66 % en los accidentes y violaciones de las leyes de tránsito en que se vieran envueltos estudiantes toda vez que estos hubieran completado debidamente su curso de aprendizaje de manejo. En estos cursos prestan servicio oficiales de policía, jueces, ingenieros de carreteras y de tránsito, y en el programa figuran visitas a los tribunales donde se juzgan las infracciones de tránsito.

DESAFIO MORTAL: Los bebés necesitan protección absoluta, pero a medida que crecen deben empezar a aprender a vérselas con el peligro. El proteger demasiado a los niños puede conducir a un desarrollo excesivo del espíritu diabólico de desafío que tanta importancia tiene en muchos accidentes. En Inglaterra dos chiquillos se tiraron en la vía del ferrocarril a jugar a "gana el que sale último". Ganaron los dos; al maquinista del tren no pudo echársele la culpa. El conflicto de un muchacho o chica con sus padres o la tensión dentro de la casa puede predisponerlos a accidentes.

SIGA EN SU PUESTO: Los investigadores de los choques de automóviles en los Estados Unidos han constatado que el 12.8 % de los ocupantes de un coche arrojados por la puerta morían, pero que por otra parte sólo seguía el mismo destino el 2.6 % de los que permanecían en los coches. En un choque el conductor que no está unido al asiento por un cinturón protector sale disparado hacia afuera sin que disminuya la velocidad del impulso hasta que no topa con algo sólido. Este impacto es lo que lo mata o lo deja malamente herido. El agente mortal es la violencia de la reducción en la velocidad del vehículo, no la velocidad misma.

HOGAR, PELIGROSO HOGAR: Entre los 15 y los 64 años de edad son más los hombres que tienen accidentes fatales en el hogar que las mujeres. Pero la gente de más de 65 años y el niño en edad preescolar son los que la pasan peor en ese sentido. Entre los primeros se producen más de la mitad de los casos fatales, y una de cada cuatro víctimas es un niño pequeño. El accidente no fatal más común en el hogar es un corte en las manos o la cara, pero el peligro mayor es el de una caída. Los fumadores y los niños que juegan con fósforos son responsables por el riesgo de incendio.

NO LOS MUEVA: Si llega Vd. primero al lugar donde se ha producido un choque su reacción instintiva es sacar de allí a las víctimas. El ochenta por ciento de los heridos son sacados fuera por gente que quiere ayudar, pero en vez de ello la gente los hace agravarse o hasta les causa la muerte. Ayude Vd. a los que no están heridos, pero deje que con los otros se entienda gente experimentada. Estacione su coche a cierta distancia, apague el motor del vehículo accidentado, ponga en guardia a los vehículos que se acerquen, y si hay fuego atáquelo con un extinguidor o una manta.

LA CIENCIA Y LAS MEDIDAS DE SEGURIDAD: En las lecciones de ciencia que se dan en la escuela las medidas de seguridad que hay que adoptar en la vida cotidiana pueden constituir un tema de particular interés. Los estudiantes de química pueden aprender qué hace eficaces a las sustancias empleadas en los extinguidores de incendio, y qué se debe hacer en caso de que el fuego afecte a cables eléctricos y asimismo si estalla un incendio en el motor de un coche. Antes y después de las clases conviene explicar las medidas de precaución a adoptarse en el laboratorio mismo.

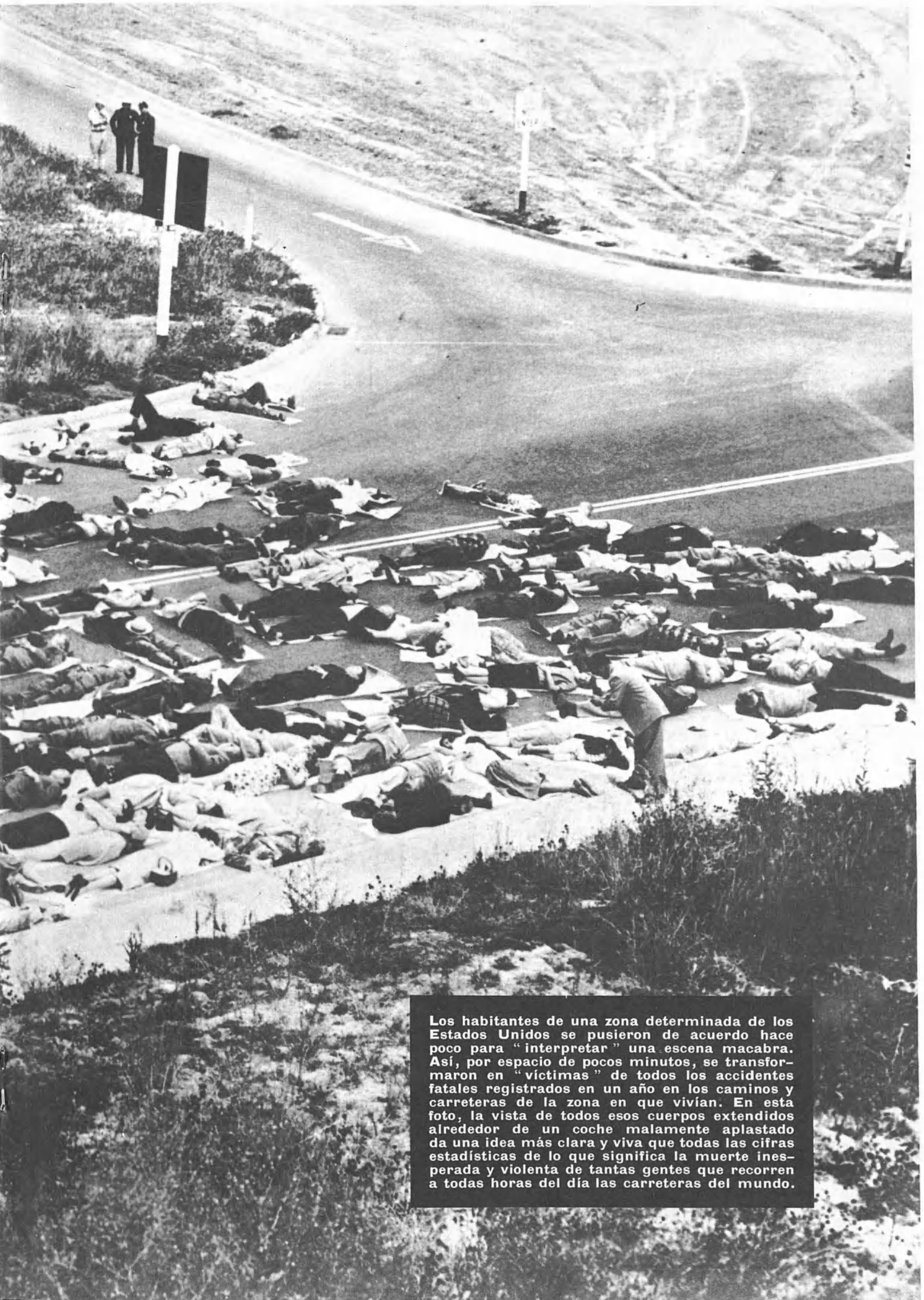
SE NECESITA UNA PALABRA NUEVA: La ambigüedad de algunas palabras puede provocar accidentes. "Mamá", dice un niño, "en la etiqueta de esta lata dice "inflamable". Inflamable es que el líquido que hay dentro se prende fuego fácilmente ¿no?" "¡Qué tontería, querido!" responde a veces la madre, "inflamable" quiere decir que no se prende fuego." La señora, desgraciadamente, se equivoca y su error es universal y peligroso. En una reunión de la Organización Mundial de la Salud se ha recomendado ahora una nueva terminología para designar estas sustancias, medida especialmente necesaria en inglés, donde esta confusión se produce con harta frecuencia.

UN MUNDO SOBRE RUEDAS: El número de automóviles que circulan por las carreteras del mundo ha aumentado fabulosamente desde la segunda guerra. Entre 1938 y 1959 el número de coches empadronados en Francia aumentó de 2.250.000 a 5.650.000. En los Estados Unidos de América había 29.000.000 de automóviles en 1938 y 70.500.000 en 1959. Lo que cuestan los accidentes automovilísticos a cada país ha aumentado proporcionalmente: 6.200.000.000 de dólares a los Estados Unidos de América y 100.000.000 de libras esterlinas al Reino Unido solamente en un año: 1959.

SU MEJOR AMIGO, PERO... En 1957, 600.000 personas fueron mordidas por perros en los Estados Unidos, ascendiendo los gastos médicos correspondientes a 5 millones de dólares. Se podrían evitar muchas mordeduras de perros siguiendo las siguientes reglas: No regalar un perro a un niño que tenga menos de seis años. No despertar a un perro de repente. Impedir que sus hijos anden en bicicleta cerca de un perro que esté nervioso. Enseñar a los niños a cuidar de los animales domésticos y no a jugar con perros para mortificarlos por gusto. Mientras se da de comer a un perro, no acariciarlo ni tampoco sorprenderlo. No intervenir por nada en ninguna pelea entre perros.

LA MUERTE LOS SORPRENDIO EN EL CAMINO



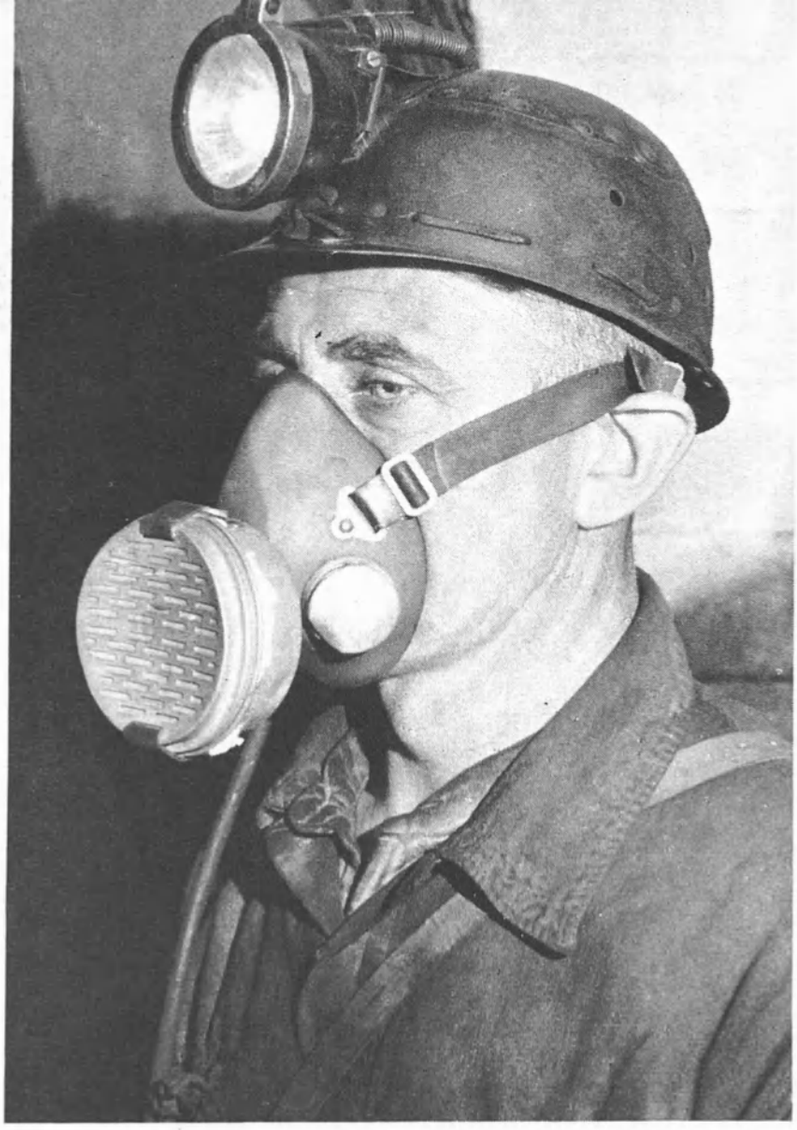


Los habitantes de una zona determinada de los Estados Unidos se pusieron de acuerdo hace poco para "interpretar" una escena macabra. Así, por espacio de pocos minutos, se transformaron en "víctimas" de todos los accidentes fatales registrados en un año en los caminos y carreteras de la zona en que vivían. En esta foto, la vista de todos esos cuerpos extendidos alrededor de un coche malamente aplastado da una idea más clara y viva que todas las cifras estadísticas de lo que significa la muerte inesperada y violenta de tantas gentes que recorren a todas horas del día las carreteras del mundo.

© U.P.I.

LA SEGURIDAD ES

EL MEJOR



CABEZAS Un casco moderno de seguridad, con lámpara y todo, protege la cabeza del minero; la máscara respiratoria defiende sus pulmones del polvo. Para este trabajo, uno de los más riesgosos del mundo, los reglamentos de seguridad deben ser amplios y detallados, y con este fin se sigue trabajando en todas partes.



MANOS Los obreros que deben manejar materiales radioactivos están protegidos por pesados guantes. La comprensión que se tiene de este peligro hace que se tomen precauciones severas y que haya así menos accidentes en las plantas atómicas que en las demás industrias.

Y PIES Los chanclos de madera o zuecos (abajo, a la izquierda) protegen al obrero de la fundición del intensísimo calor de los hornos que tiene debajo. La cubierta protectora que se calza sobre los zapatos corrientes resulta de una importancia vital en las plantas atómicas, en que los suelos pueden verse contaminados por la radiación.

Fotos OIT





PRODUCTO DE LA FABRICA

Si se lo considera en términos de la clase de accidentes que pueden matarlo, dejarlo baldado o herirlo, el obrero industrial es el peor enemigo de sí mismo. Las pruebas señalan que en más del 80% de los accidentes del trabajo va envuelto siempre «un factor humano». Por consiguiente, el hombre, y no las máquinas que maneje, es el culpable principal o el responsable de la tremenda cantidad de muertes y heridas que se producen entre los obreros de la industria.

Un informe publicado por la Organización Internacional del Trabajo poco después de la última guerra demostró que entre 1939 y 1945 los accidentes industriales producidos en los Estados Unidos de América y en Gran Bretaña habían matado más gentes que la misma guerra. Y sin embargo, ambos países estaban en esa época bien adelantados por cierto en lo que a prevención de accidentes en las fábricas se refiere.

Por otra parte, un estudio de la proporción de accidentes industriales producidos desde 1938 revela una mejora sorprendentemente pequeña con respecto a la situación existente antes de la guerra. Aun mismo en los Estados Unidos y en Gran Bretaña la cantidad de accidentes registrados entre 1938 y 1958 disminuyó sólo en un 38%.

Las cifras actuales son igualmente inquietantes. Año tras año, en Europa, entre una novena y una cuarta parte de todos los obreros tienen un accidente que los deja incapacitados. Como promedio, entre uno y cuatro obreros, y algunas veces hasta diez de cada 10.000, muere en el cumplimiento de sus funciones.

En los Estados Unidos de América, de un total de 91.000 muertes debidas a accidentes de todas clases, casi 14.000 se produjeron en fábricas, y el número de obreros que por causa de accidentes de trabajo quedan incapacitados para trabajar asciende a 2.000.000.

En Francia se produce cada dos minutos un accidente serio capaz de causar la muerte o la invalidez de por vida, y hasta un pequeño país como Suiza registra una cifra anual de más de 200.000 accidentes de trabajo, de los cuales entre 300 y 400 son fatales.

Ahora bien, en aquellos países que se encuentran en proceso de rápida industrialización los problemas son totalmente diferentes, tanto por lo que se refiere a su magnitud como a la urgencia que hay en resolverlos. Entre 1938 y 1958, la proporción de accidentes registrados en la India, por ejemplo, *aumentó* de 100 a 240.

Se ha hecho ya gran cantidad de estudios estadísticos para determinar qué clase de accidentes ocurren, en qué cantidad, qué tipos de persona son sus víctimas y cuáles son las causas. El primer hecho que revela un análisis de toda clase de accidentes industriales —y el más sorprendente— es que sólo uno de cada ocho accidentes de este tipo se debe a las máquinas.

A los vehículos, la electricidad, las fuentes de calor y causas similares se debe una cuarta parte de ellos. Más de la mitad obedecen a lo que un experto ha llamado los «cinco grandes» motivos; caídas desde una altura respetable; caídas en el piso o en la calle; transporte de materiales diversos; caída de objetos y manejo de herramientas. La afirmación del técnico que sostiene que hoy en día hay menos riesgo en fabricar un explosivo sensible como la nitroglicerina que en transportar un cajón pesado es menos fantasiosa de lo que parece a simple vista.

La estadísticas no sólo son valiosas sino indispensables para medir el éxito de los esfuerzos preventivos de los accidentes y descubrir los puntos débiles sobre los cuales deben intensificarse esos esfuerzos.

Una de las casas de fabricación de productos químicos más grande de Gran Bretaña encara ese problema en la siguiente forma: todos los días llega al despacho del señor J. St. Brown, Jefe de su División de Seguridad, un paquete de formularios rosados, cada uno de los cuales da cuenta de algún «suceso peligroso». Entre los comités de prevención de accidentes de cada una de las fábricas de la compañía circulan luego copias de esos informes, junto con las recomendaciones correspondientes a cada caso.

Los resultados de la norma amplia seguida por esta compañía hablan por sí solos. Entre los 73.000 obreros de las 110 fábricas por cuyas medidas de seguridad es responsable el señor St.Brown se produjeron en 1956 sólo 386 accidentes capaces de causar una ausencia temporal de los obreros, y junto a ellos nueve accidentes serios y cinco fatales. Estas son las cifras más bajas registradas en la historia de la compañía y señalan un mejoramiento de 80 % sobre las cifras de 1945 y de 25 % sobre las de 1957.

En una escala nacional, es mucho más difícil coleccionar información tan exacta como ésta. Como dijera recientemente Marcel Robert, Jefe de la División de Salud y Seguridad en el Trabajo de la OIT: «Al hacer la compilación de cifras estadísticas se atribuye generalmente un accidente a una causa, la que parece más obvia. En la gran mayoría de los casos esto conduce a conclusiones erróneas, ya que se dejan fuera del recuento factores de ese accidente cuya importancia potencial es indiscutible».

Dentro de lo que se ha hecho por lograr un máximo de seguridad contra accidentes para el obrero dos criterios distintos han prevalecido. Uno de ellos tiene por meta una legislación más detallada y una serie de medidas con las que puedan mejorar las condiciones físicas del trabajo. En este sentido un especialista ha dicho hace poco: «Me corresponde hacer que aún el más torpe de nuestros obreros manuales, el menos inteligente, no corra riesgo alguno de sufrir un accidente.»

El otro esfuerzo debe tender a la educación del obrero. De acuerdo con los partidarios de la educación como punto de partida, las medidas preventivas deben estar dirigidas en primer lugar al obrero mismo. Más aun, dicen: cuando los procedimientos de legislación y de inspección se vuelven demasiado complejos y aplastantes, la gente acaba por no hacerles caso.

Los dos puntos de vista son, desde luego, complementarios. Ningún accidente se debe completamente ni a una causa externa, por un lado, ni a una flaqueza humana por el otro. La mayor parte de los expertos en la cuestión están de acuerdo actualmente en que los accidentes de carácter industrial, como todos los otros accidentes, por lo demás, tienen causas múltiples.

«La mayor parte de dichas causas», dice el Profesor Victor Raymond, consejero médico del *Institut National de Sécurité* de Francia, «son causas potenciales, y existen solamente como posibilidades. Ningún accidente puede ocurrir verdaderamente hasta que en un sitio determinado y en un momento dado las diversas causas potenciales entran a funcionar juntas».

Un día cualquiera, un hombre cae en cierto momento en un agujero que hay en el suelo. El agujero es, desde luego, una causa del accidente, porque de no haber habido agujero no se habría producido aquél. Así y todo, es sólo una causa *potencial*, ya que hay muchísima gente que anda por una calle o sitio donde se encuentra con un agujero en el suelo y aún así, no cae dentro de éste. El hombre puede llevar en sí ciertas causas potenciales de accidente: por ejemplo, una tendencia a marearse ligeramente, o a soñar despierto; pero ello no quiere decir que caiga en cada agujero con el que se topa.

Para que el accidente deje de ser potencial y se convierta en accidente de verdad, tiene que producirse una conjunción entre la víctima y la causa material, conjunción que presupone la existencia de un factor de precipitación. Este factor que determina o precipita un accidente puede ser independiente de la víctima, como por ejemplo en el caso de una piedra u otro objeto que cae, un tablón

SIGUE A LA VUELTA

que cede, o una máquina que se rompe. Pero en gran número de casos, este factor es simplemente un movimiento o acto de la víctima misma. Para describirlo, el Profesor Raymond emplea la expresión «le geste néfaste», o sea el gesto fatal.

En la mayor parte de los casos, este gesto fatal es un reflejo condicionado que no se ha corregido. Muchos movimientos del trabajo se hacen estereotipados en virtud de su misma repetición. El hombre se convierte en una especie de robot, de esclavo de las máquinas y objetos con los cuales trabaja. Sus movimientos de trabajo se hacen mecánicos y siguen siempre un mismo patrón. Supongamos ahora que la máquina o los objetos con los que tiene que ver el obrero difieren de repente en algo del modelo habitual. A menos que el reflejo condicionado del obrero se corrija rápidamente, éste habrá hecho «el gesto fatal».

Afortunadamente, el ser humano posee mecanismos de protección contra estos «gestos fatales». En primer lugar, están los reflejos primarios, que producen una retirada instintiva de un peligro percibido por medio del tacto. Los reflejos condicionados pueden producir también reacciones protectoras similares. «Gato escaldado, del agua fría huye» dice el refrán. El ejemplo clásico puede encontrarse en la reacción al fuego. Un niño que llega a tocar un objeto quemante retirará la mano en un gesto de reflejo primario. Se establece una asociación entre la vista del fuego y la sensación de la quemadura, y así se crea un reflejo condicionado que le dura toda la vida.

Por último, el instinto de conservación que todo el mundo posee puede fortificarse y educarse de tal manera que corrige, detiene o coordina actos habituales, impidiéndoles convertirse en «gestos nefastos».

Pero no se puede confiar total y absolutamente en este instinto de conservación, ya que de vez en cuando sufre sus eclipses. Al producirse éstos, a menudo salvan la situación ciertas medidas técnicas y mecánicas de seguridad.

Hasta cierto punto, los dispositivos de protección de que están provistas algunas máquinas libran al trabajador de la necesidad de tener cuidado. Los obreros conocen esos dispositivos y la función que desempeñan, pero algunas veces no los ven con buenos ojos porque, según ellos, complican el trabajo que tienen que hacer. En esos casos los quitan o impiden, temporal o definitivamente, su funcionamiento. Las máquinas, por consiguiente, deberían estar provistas siempre de un mecanismo de paro automático que funcione toda vez que dejen de hacerlo dichos dispositivos de protección o seguridad. Cuanto menos interfieran éstos con las costumbres del obrero, más fácilmente los aceptará éste y hará uso de ellos.

Es difícil, sin embargo, obtener así sea la cooperación pasiva del obrero en el cumplimiento de ciertas reglamentaciones o en su asistencia a la clínica médica para que lo hagan objeto de una revisión. Si se le pide que tome precauciones más activas, como por ejemplo ponerse guantes, lentes especiales o una máscara, la experiencia revela resultados poco satisfactorios.

Tiene una importancia primordial el que cada obrero conozca y comprenda los riesgos a que está expuesto. Las instrucciones deben ser detalladas, precisas y completas. Por ejemplo: todos saben que la electricidad es peligrosa, pero lo que importa es saber hasta qué punto y en qué forma. No basta con que alguien conozca los peligros del rayo o de las corrientes de alta tensión, si ese alguien no se da cuenta de los que presenta a su vez la corriente eléctrica de 110 o 220 voltios que se usa en las casas.

Por otro lado, no basta tampoco con hablar a la gente de esos riesgos: hay que hacerles comprender el carácter que ellos tienen. Por esta razón no se puede depender demasiado de las reglamentaciones, advertencias, carteles que digan «prohibido», etc.: todos ellos se vuelven tan familiares que a la vuelta de poco tiempo no surten ya efecto por lo que respecta a impedir «el gesto fatal».

Ninguna de estas medidas de protección o seguridad «individuales» puede ser verdaderamente eficaz a menos que la persona a la que se quiere proteger con ellas preste un concurso activo al plan. Esto dependerá principalmente de la actitud del gerente del establecimiento, que es quien debe dar la pauta. Si de veras está interesado en que se adopten medidas de protección para sus obreros, los ingenieros y los capataces seguirán el rumbo que tome y la proporción de accidentes que se registre reflejará bien pronto el éxito de los esfuerzos que todos ellos hagan conjuntamente por impedirlos.



LOS OBREROS RECIBEN UN PREMIO AL CUIDADO

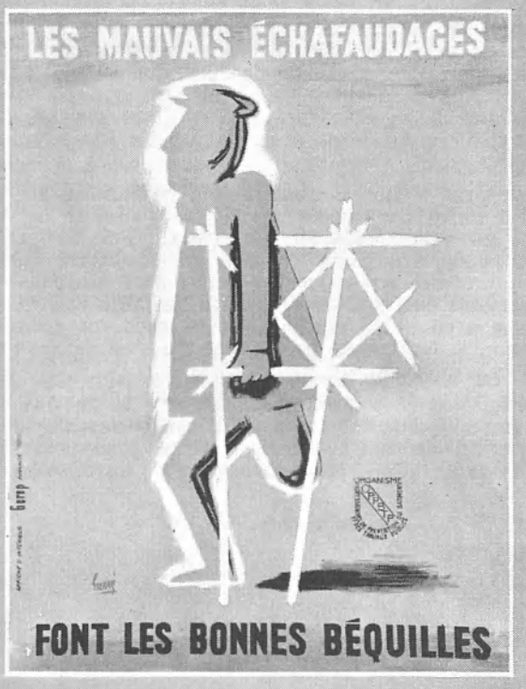
Los obreros de una fábrica de cemento situada en los alrededores de París tienen un incentivo extra para evitar accidentes. La dirección del establecimiento vierte todos los años en un fondo especial un millión de francos (o sea 10.000 francos nuevos). Por cada día-hombre que se pierda a consecuencia de un accidente se deducen de esa suma 135 francos y, al finalizar el año, se divide lo que quede entre los obreros de la planta, excluyéndose del reparto a los capataces y los oficinistas. A la izquierda pueden verse los resultados del plan. En 1951 se perdió un total de 7.411 días de trabajo por causa de accidentes diversos. Pero durante la primera mitad de 1952 el total fué sólo de 209 accidentes, y todavía quedaban en el fondo común de beneficios más de 970.000 francos. El cartel de abajo dice que no ha habido accidentes en los últimos 24 días.

EN CADA CARTEL SE ILLUSTRA UN CASO

Los carteles, cuando son gráficos, elocuentes y sorprenden y sacuden al que los ve, resultan ideales para transmitir en fábricas y talleres el mensaje de que la prudencia debe venir antes que todo. Los obreros que tienen mucho que hacer carecen de tiempo para leer explicaciones largas o detalladas. Pero un vistazo a un cartel que exprese sencilla y directamente una idea les recuerda enseguida una regla de precaución en forma que perdura en la mente. A veces un cartel sin un lema o sin siquiera una palabra es igualmente eficaz y ofrece una solución práctica a un problema planteado a los países que se están desarrollando rápidamente, países en los que es innumerable la gente capaz de hacer funcionar como se debe las máquinas de la era moderna, pero que a pesar de ello no sabe leer ni escribir.



"Cuidado con las grúas" dice este cartel polaco en que una hormiga y un elefante simbolizan la vulnerabilidad de los obreros a los peligros que pueden venir de lo alto.



"De un mal andamio sale una buena muleta" dice el cartel francés arriba, y el italiano de abajo "No pase por debajo de una carga suspendida en el aire."





"Atención al suelo." Un cartel español ilustra peligros típicos de los obreros, desde las puertas de un sótano hasta los clavos de punta en un piso.

DESGRACIA AL

LOS agricultores están, sin duda alguna, más inermes que cualquier otro sector de la población de un país frente a riesgos de carácter personal y profesional. La granjavivienda y taller al mismo tiempo —se halla amenazada por los peligros, pequeños y grandes, inherentes no sólo a todo hogar sino también a todo lugar donde se trabaja. Por lo demás, los agricultores tienen que contar con la tierra, elemento siempre imprevisible, pese a la experiencia inmemorial que de ella tienen los que la trabajan.

El aislamiento relativo de los campesinos, la naturaleza particular de un número considerable de establecimientos agrícolas —donde trabaja una sola familia— y el carácter rudimentario de las escuelas y los medios de información si se los compara con los de las ciudades: todos estos factores hacen del campesino un desheredado de la sociedad moderna.

Puede considerarse a los Estados Unidos como a uno de los países del mundo en que los progresos de la agricultura, durante los últimos cien años, han sido más espectaculares. Sin embargo, una encuesta sobre la frecuencia y naturaleza de los accidentes agrícolas en 7.000 granjas del estado de Indiana han demostrado que, en el 28.6 % de los casos, esos accidentes habían sido causados por aperos de labranza ligeros, por herramientas de mano, por el fuego, los líquidos hirvientes, y que los envenenamientos casuales, el ahogarse en un arroyo o lago y la reacción o actitud de los animales domésticos eran otras causas principales de dichos accidentes. A las caídas corresponde otro 29.6 % del total, y en los casos más graves ellas ocurren desde lo alto de una escalera portátil. Naturalmente, se impone la comparación entre esa cifra y la de las muertes causadas por caídas en Ceilán, donde de 2.799 accidentes mortales ocurridos en 1957 no menos de 554, es decir más de la décima parte, se debieron a caídas. En 349 de estos casos se trababa de hombres trepados a árboles altos —palmeros y cocoteros— cuyo fruto debían arrancar. Haciendo a un lado el carácter especial de esas actividades, se llega a la conclusión de que la posibilidad de sufrir una caída amenaza a un granjero del estado de Indiana y a un campesino cingalés en proporciones más o menos equivalentes. Se caiga uno de árbol o de una escalera portátil, el carácter del riesgo en sí no varía mucho que digamos.

Los organismos de seguridad existentes en el mundo deberían crear en cada país una sección que dedicara su tiempo especialmente a los accidentes agrícolas. En las escuelas rurales debería haber libros que llamaran la atención sobre los peligros que grandes y chicos corren en las granjas. Por su parte, los municipios rurales podrían ayudar a que se llevaran a cabo campañas de educación de adultos en ese sentido. No hay que olvidar, sin embargo, que esa educación fundamental es una tarea extremadamente difícil, por tratar de cosas que todos dan por sobradamente sabidas. El campesino fía en su instinto, en los conocimientos heredados de su padre, en el ejemplo de los hombres de más edad. Los «sabios» venidos de la ciudad no le inspiran otra cosa que desconfianza. Toda campaña de prevención de accidentes en el campo debe tener en cuenta, ante todo, este factor. Para que sea eficaz hay que convertirla en obra e iniciativa de los propios interesados.

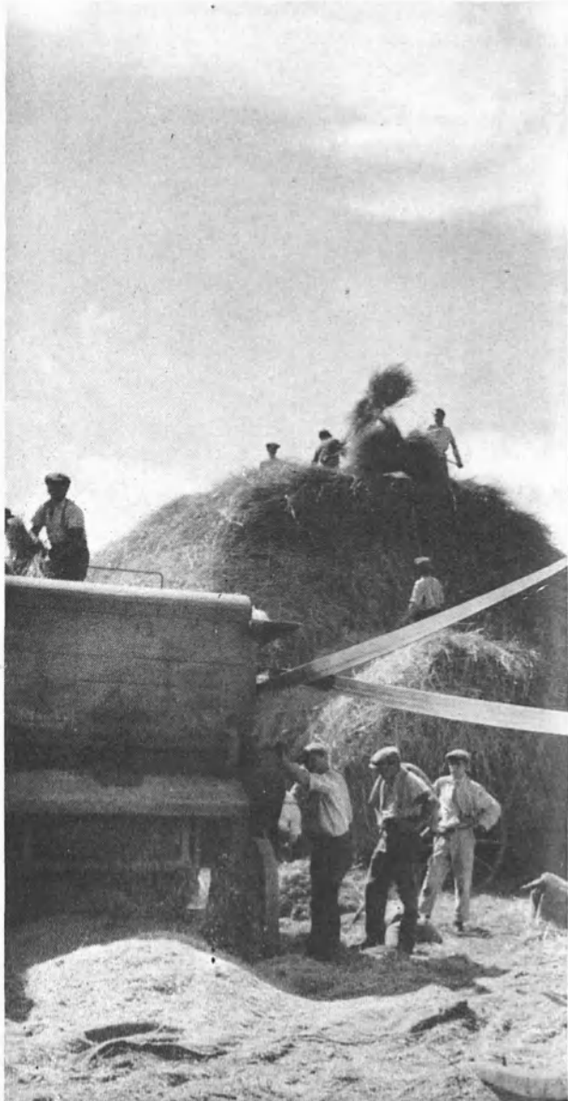
«No vuelvas nunca contra tí una herramienta puntiaguda. No dejes tu horca en lugares donde se pueda tropezar con ella. Cuida de que el mango de tu hacha no se descoyunte. No dejes la hoz en equilibrio inestable contra un muro. No vayas al henar con lámparas cuya llama no esté cubierta. No dejes tu rastrillo con las puntas hacia arriba. No compongas tu escalera con clavos mal clavados. No trates de superar un obstáculo llevando una carga a cuestas...»

Se diría que la «sabiduría popular» tiene que haber enseñado desde su más corta edad al hombre de la tierra la necesidad de tomar esas y otras precauciones tan evidentes como ella. Pero convencido de su destreza y de

André Gamet © Rapho, Paris



Goursat © Rapho, Paris



ACECHO

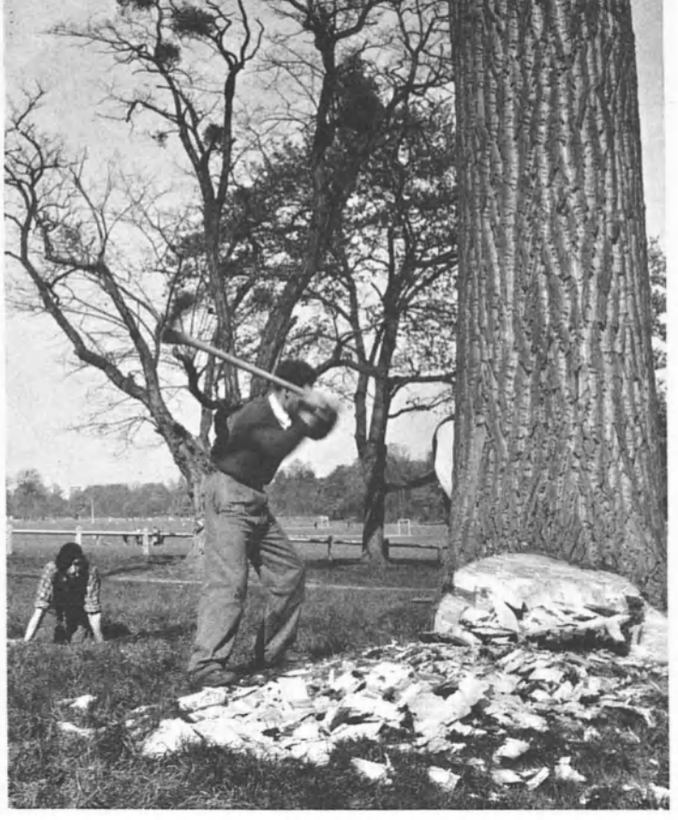
su fuerza, el campesino, al igual que el obrero de fábrica o el ama de casa, olvida los peligros que tan bien conoce.

La intrusión de la máquina en el mundo de la agricultura añade nuevos peligros a los que ya existieran siempre. La encuesta efectuada en 1958 en Indiana y a la que nos hemos referido ya indica que sólo el 15 % de los accidentes agrícolas se debe a las máquinas. Pero la gravedad de esos accidentes es, por lo general, infinitamente mayor que la de los demás.

Son varios los remedios existentes contra los peligros de la máquina. El primero es el de imponer a los fabricantes de máquinas destinadas a la agricultura el deber de poner en un lugar bien visible de éstas, y en caracteres indelebles, las reglas que puedan evitar un desastre. Ciertos países han estudiado incluso la creación de un permiso de conducir tractores para obligar a los campesinos que lo necesiten a seguir un curso especial y aprender cosas que ahora ignoran en daño suyo.

Para extender a la agricultura los métodos de protección del obrero industrial, un grupo mixto de trabajo forestal de la Comisión Económica para Europa y de la FAO tomó una iniciativa interesante en colaboración con la Oficina Internacional del Trabajo. En el estudio emprendido por ese grupo y terminado en 1957 se investigaron los trabajos de corte y desmoche de los árboles, así como el transporte de las trozas por tierra o por agua hasta los aserraderos. La publicación contiene estadísticas detalladas de los accidentes, resume las reglas de seguridad y describe muchas medidas a tomar en todos los aspectos de esta actividad.

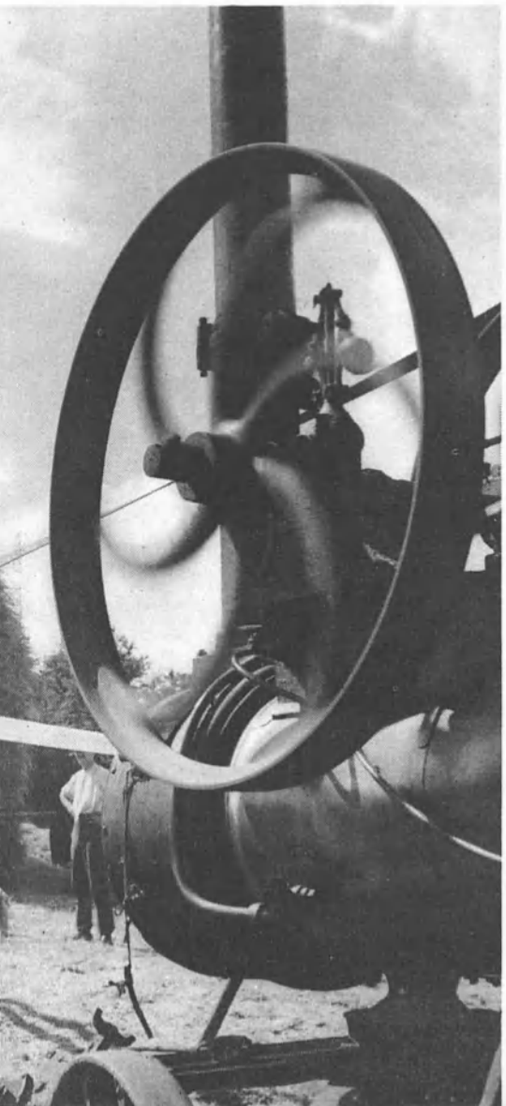
Así entendida, la prevención de los accidentes agrícolas es algo más que la sencilla defensa de la población rural contra los accidentes: su acción tiende también a adaptar la población campesina a la economía moderna y a reducir las diferencias que separan a los trabajadores rurales de los obreros de la industria.

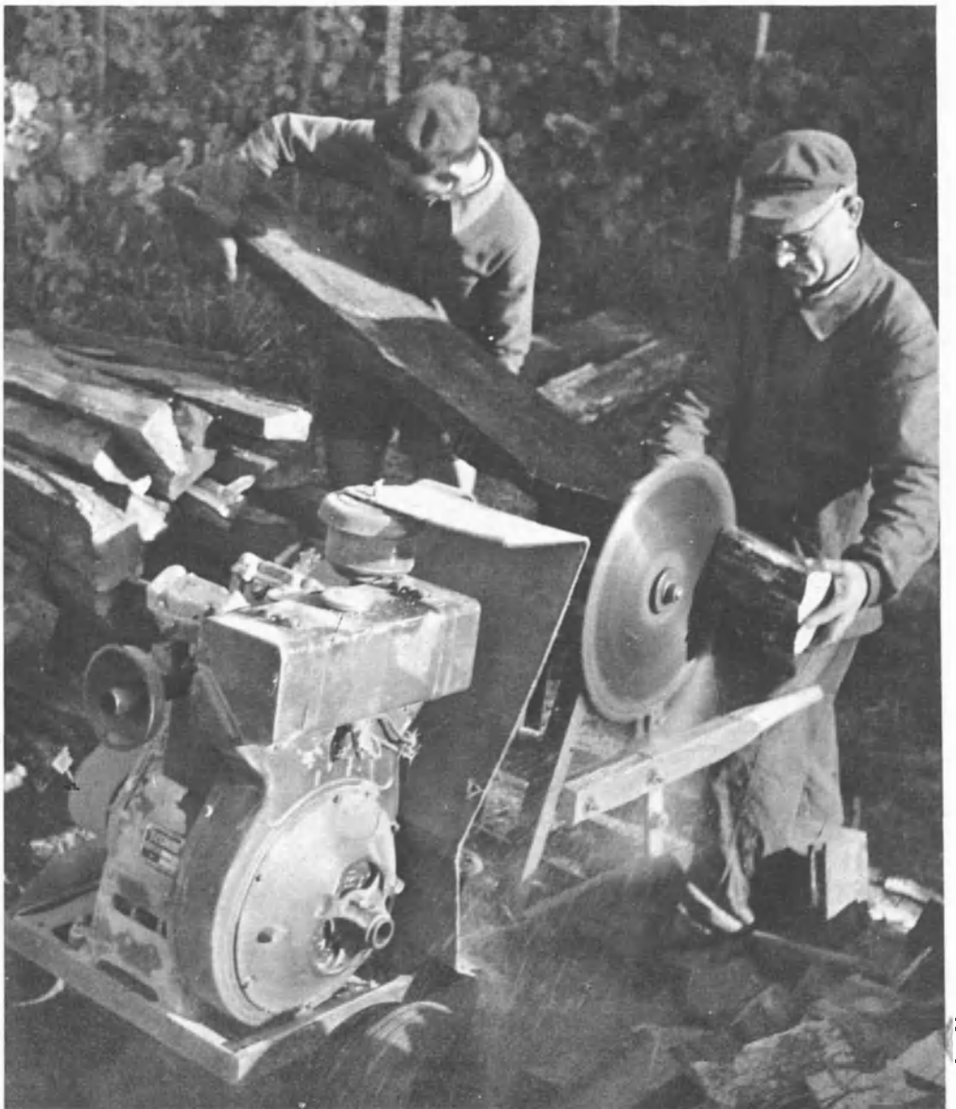


Janine Niepce © Rapho, Paris

Un exceso de confianza al usar herramientas cortantes, así como el descuido con que se manejen máquinas movidas por la fuerza motriz, como son las trilladoras mecánicas (véase las fotos al pie) son dos de las causas fundamentales de los muchos accidentes que ocurren en las granjas. El derribo de los árboles y el corte de los mismos con la sierra son tareas en las que un instante de descuido o de poca atención puede hacer sobrevenir un desastre. Los hombres que trabajan con hachas afiladas o con hojas de sierra deben estar protegidos por los mismos métodos y reglamentaciones de prevención que se han vuelto obligatorios en la industria.

Ciccione © Rapho, Paris





UNESCO ARCHIVES

Mensajeros de prudencia

por C.W. Hill

En muchos países se recurre regularmente a la realización de exposiciones, a los programas de radio y televisión, anuncios en la prensa y carteles publicitarios para promover la seguridad en el hogar, en los caminos y carreteras y en el trabajo. Pero pocos de estos sistemas de publicidad llegan a tanta gente y con tan poco gasto como los sellos de correo y los matasellos. En los últimos años son varios los países que han hecho emisiones de sellos como parte de una campaña de prevención de accidentes, y la exhibición de estas colecciones en una exposición consagrada a medidas de seguridad suscita siempre un marcado interés.

El primer país que emitió un sello poniendo de manifiesto la necesidad de la prudencia en las carreteras fue la Argentina, en 1948. El dibujo representaba una mano levantada, haciendo la señal habitual de precaución, con la inscripción «10 de junio - Día de la Seguridad en el Tránsito» (1).

En el sello emitido en los Estados Unidos de América para conmemorar el 50º. aniversario de la Asociación Americana del Automóvil, se aprovechó la oportunidad para presentar en el dibujo a un joven agente que hace esperar a dos colegialas, mientras cruzan la calle automóviles de modelos de 1900 y 1950. Un sello suizo de 1956 (2) muestra a dos niños utilizando correctamente el paso para peatones, mientras que otro de la Alemania occidental (3) llama fuertemente la atención sobre los peligros de la calle, presentando a una madre que se inclina angustiada sobre el cuerpo de su hijo herido.

«¡Tened cuidado en la calle!» es el llamamiento que figura en un sello italiano de 1957 y que ha aparecido también en los matasellos de diversos países. «¡Automovilistas: el descuido mata!», afirman en Nueva Zelandia; «¡Apartad la muerte de las carreteras!», piden en Gran Bretaña; «¡Acabe con los accidentes antes de que estos acaben con USTED!», advierten en Australia, mientras el texto del matasellos de Rhodesia dice, con un poco menos de dramatismo: «Maneje con prudencia: ¡Rhodesia lo necesita a Vd. vivo!»

El sistema de señales ferroviarias, que tanta importancia tiene en la prevención de accidentes, ha inspirado asimismo numerosos sellos. Hay una curiosa relación entre la seguridad en los ferrocarriles y la seguridad en las minas de carbón, ya que Jorge Stephenson, el constructor británico de la primera locomotora, inventó asimismo la lámpara de seguridad para mineros. En ciertos sellos húngaros (4) aparece Stephenson junto a un minero que porta una moderna lámpara de seguridad.

El fuego es causante de numerosos accidentes en el hogar, y para prevenir sus peligros se han emitido también diversos sellos. En 1956 el Brasil conmemoró el centenario de la creación de su Cuerpo de Bomberos con un sello de gran tamaño, impreso en vivo color rojo, en el que aparece un bombero salvando a un niño de un edificio en llamas. El Congreso Internacional de Brigadas de Bomberos, celebrado en Varsovia en 1957, se conmemoró asimismo con una serie de tres sellos polacos en los que se describe con expresivos dibujos las tragedias que puede llegar a originar el fuego.

Una colección de sellos en que se representan los accidentes y su prevención no puede estar completa sin la nota optimista de algunos ejemplares que ilustran la eficacia de la Cruz Roja y de los servicios hospitalarios, ya sea esa ambulancia que pasa a toda velocidad en un sello finlandés de 1944 (6), o la enfermera efectuando una transfusión sanguínea que aparece en un sello yugoeslavo de 1953.



El famoso maquinista norteamericano Casey Jones, que murió en 1900 en otro accidente de ferrocarril, después de haber ordenado al fogonero que saltara de la máquina para salvarse, es otro héroe ferroviario que ha merecido el honor de figurar en un sello de los Estados Unidos emitido en 1950 como tributo a los maquinistas de ferrocarril. Su muerte ha motivado también una famosa canción folklórica norteamericana.



Otros sellos se dedican a la prevención de accidentes en los restantes medios de transporte. Uno emitido en México conmemora el heroísmo de Jesús García, que condujo fuera de Nacozari, ciudad situada al noroeste de su país, un tren en llamas, cargado de explosivos. Aunque estos hicieron saltar en pedazos el tren y el heroico García murió, con su acto salvó gran parte de la ciudad y gran cantidad de vidas.



1 ARGENTINA



2 SUIZA



3 ALEMANIA



4 HUNGRIA



5 POLONIA



6 FINLANDIA

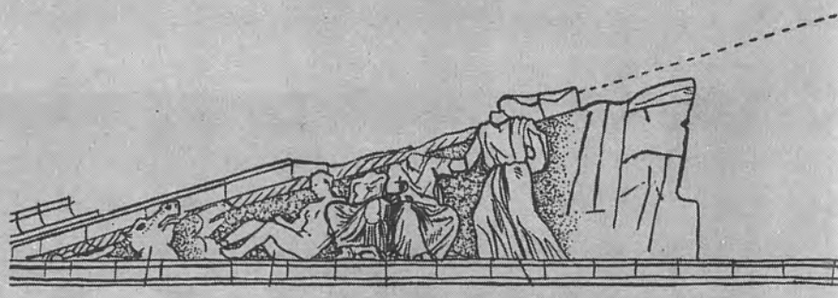
Tesoros del Partenón



El Partenón ha reflejado, por espacio de 24 siglos, la gloria de la Grecia antigua en el momento de mayor esplendor y logro artístico de su historia. Ideado y construído por Pericles y el escultor Fidias en el siglo V antes de la era cristiana, este templo quedó acabado en 15 años, años de frenesí creador del que participaron cientos de arquitectos, escultores y artesanos. Hoy en día, parcialmente destruído y despojado de casi todas sus esculturas, la pureza de sus líneas y sus armoniosas proporciones dan aun testimonio de su antiguo esplendor. Los grandes museos del mundo albergan ahora las estatuas, bajorrelieves y frisos con los que el Partenón estuviera suntuosamente adornado en otros tiempos. Muchas de estas esculturas han sido fotografiadas por F. L. Kenett y reunidas en un bello álbum que lleva por título « La Grecia clásica: esculturas del Partenón » (1). Aunque casi ninguna de las piezas escultóricas se halla intacta, aun en sus condiciones actuales ellas constituyen un conjunto realmente deslumbrante del arte plástico griego al llegar a su cenit. En las páginas que siguen **EL CORREO DE LA UNESCO** presenta una pequeña muestra de lo que fueran en otras épocas los tesoros del Partenón, muestra reproducida del álbum del Sr. Kenett con el permiso de sus amables editores españoles.

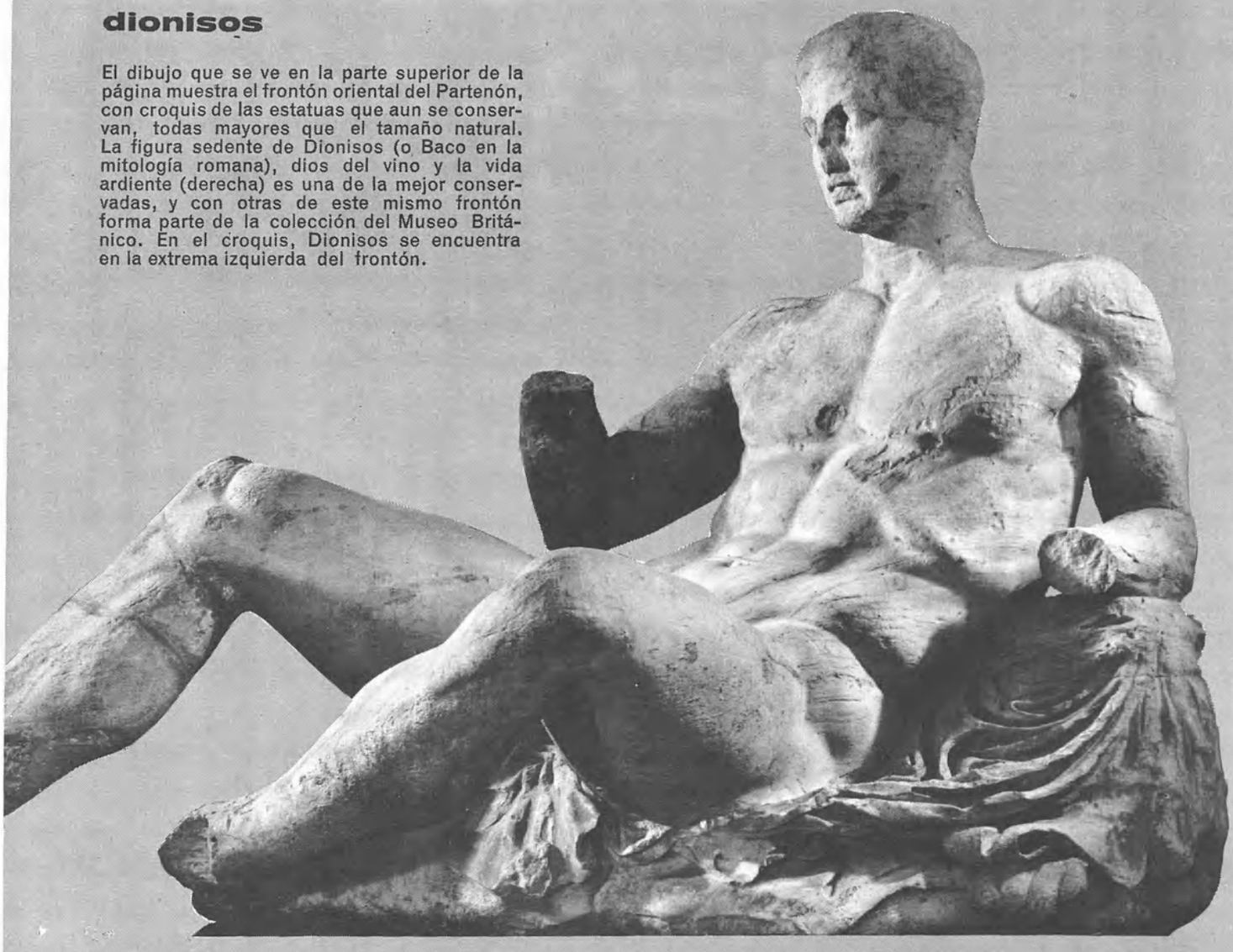
(1) " La Grecia clásica : esculturas del Partenón ", texto de Nicholas Yalouris, fotografías © de F. L. Kenett, Publicado en 1960 por la Editorial Noguer S. A., Paseo de Gracia 98, Barcelona.

tesoros del Partenón



dionisos

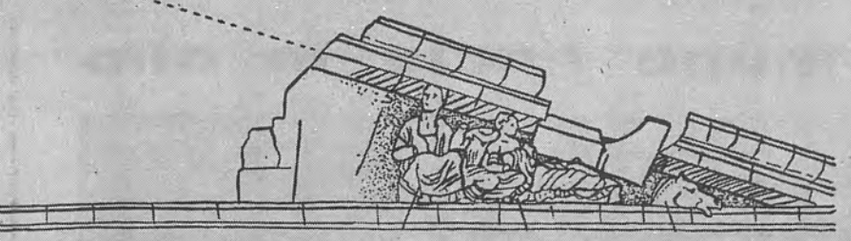
El dibujo que se ve en la parte superior de la página muestra el frontón oriental del Partenón, con croquis de las estatuas que aun se conservan, todas mayores que el tamaño natural. La figura sedente de Dionisos (o Baco en la mitología romana), dios del vino y la vida ardiente (derecha) es una de la mejor conservadas, y con otras de este mismo frontón forma parte de la colección del Museo Británico. En el croquis, Dionisos se encuentra en la extrema izquierda del frontón.





demeter y perséfona

Junto a Dionisos se hallan la diosa de la tierra, Demeter (Ceres en la mitología romana), con su hija Perséfona, reina del mundo subterráneo (izquierda). Ambas figuras estan esculpidas en el mismo bloque de mármol. Aunque en el emplazamiento original daban la cara al visitante del Partenón, en esta vista de espaldas puede apreciarse la exquisitez del detalle escultórico en las túnicas plegadas, en los brazos y almohadones, exquisitez casi gratuita porque sólo los pájaros que entraban al templo habrían podido ver todo eso. Por toda esa maestría y esa riqueza, algunas de las estatuas que aparecen en estas páginas se atribuyen a Fidias.



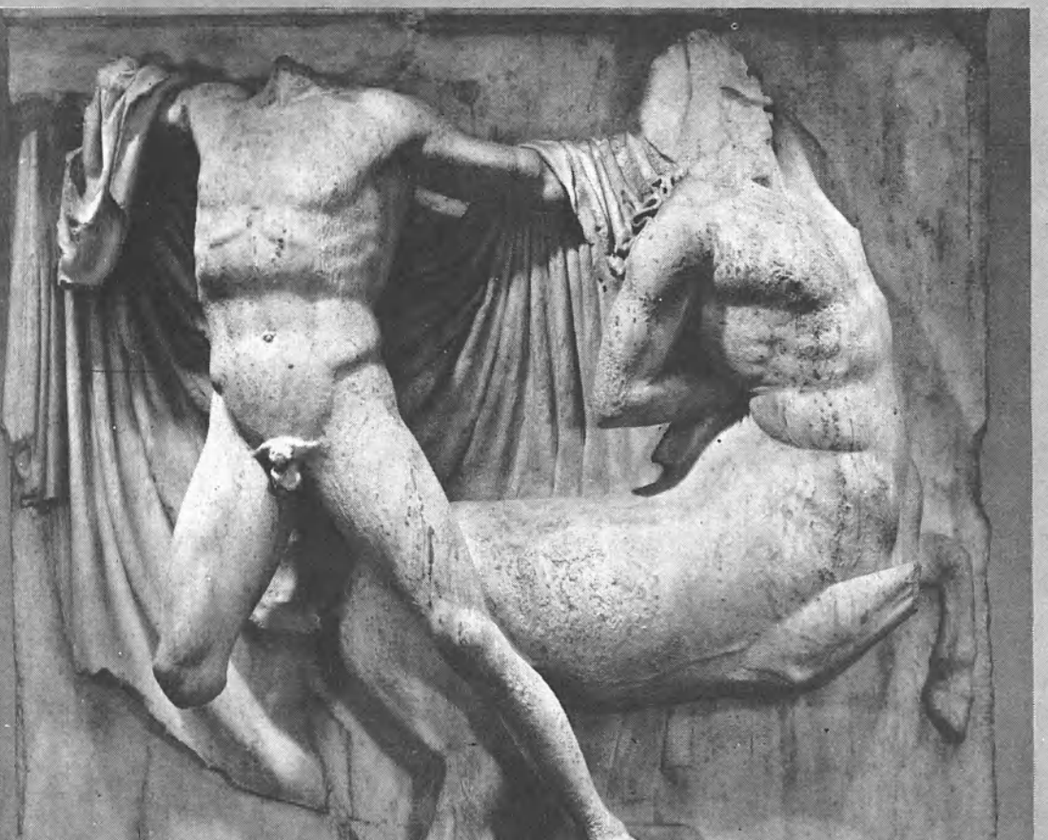
Frontón oriental



Iris

La diosa Iris (derecha) se aproximaba en el frontón a Demeter y Perséfona sentadas, una de las cuales se volvía hacia ella. La sección central del frontón no existe, pues fue destruida junto con la figura de Zeus entronizado (no marcada en el croquis de arriba) en los comienzos de la era cristiana, al ser usado el Partenón como iglesia. Otras figuras situadas a la derecha del dibujo se hallan actualmente en el Museo Británico. Del frontón occidental no quedan sino fragmentos.

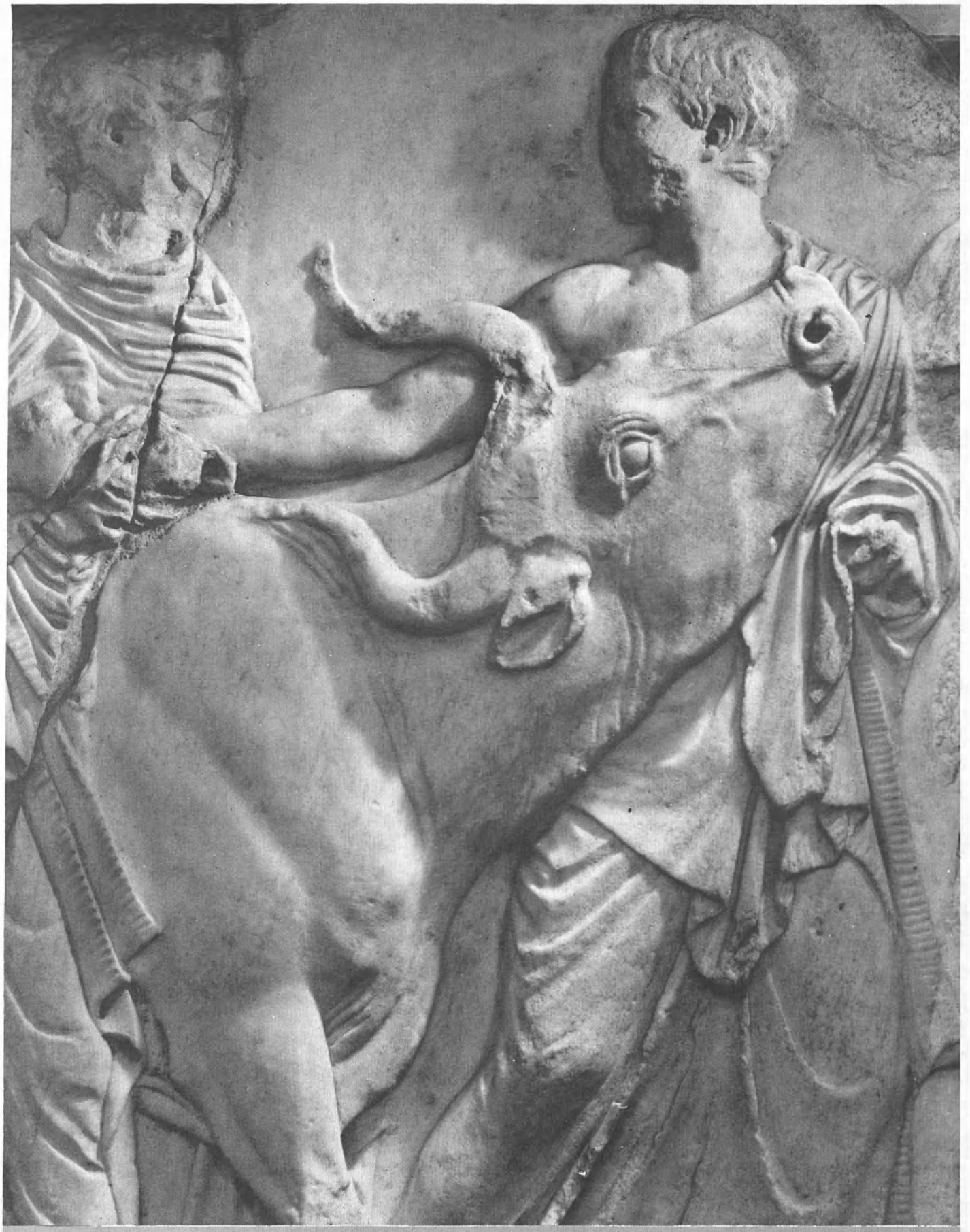
Todas las fotos son © de F.L. Kenett, 1960. De "La Grecia clásica: esculturas del Partenón". Editorial Noguer S. A., Paseo de Gracia 98, Barcelona.



centauro y lapita

Bajorrelieves como el que se ve a la izquierda rodeaban en un principio todo el Partenón en cuatro bloques de cinco pies cuadrados cada uno, emplazados entre los capiteles de las columnas dóricas exteriores. Actualmente se conserva sólo una docena de ellos, todos los cuales pintan batallas entre centauros y lapitas. La mayor parte de estos bajorrelieves se atribuyen a la escuela de Crites o Mirón, pero unos pocos, como el ejemplo que mostramos aquí, tienen líneas de una gracia y una fluidez tales que algunos expertos los creen obra del mismo Fidias.

la vaquilla que muge hacia lo alto



Al ver Keats en Londres esta sección del friso del Partenón, se sintió movido a decir, en su "Oda a una urna griega", "¿A qué altar florecido, secreto sacerdote — llevas tú esa vaquilla que muge hacia lo alto — con sus ancas de seda envueltas en guirnaldas?" La escena, en la que se pinta a dos atenienses que conducen a una ternera al sacrificio, es una sección del friso de más de 400 pies que existe todavía y, en su mayor parte, se encuentra en el Museo Británico.

Dicho friso, que en un principio tuvo quinientos pies de largo, recorría la pared interna del Partenón por encima de los capiteles de la segunda fila de columnas. En él aparecen una larga procesión de guerreros, aurigas, portadores de vino y viandas, vírgenes, atenienses y figuras mitológicas: en conjunto, más de trescientas figuras humanas y animales. Aunque debida al cincel de muchos escultores, la obra ostenta una singularísima armonía de línea, movimiento y detalle.

EN LOS TEXTOS EXTRANJEROS

EL JAPON NO ESTA REFLEJADO COMO SE DEBE

por Tatsumi Shimada

(Traducido del "Japan Quarterly", © 1960, la Asahi Shimbun-Sha, de Tokio)

En estos tiempos, en que por medio de la fotografía podemos saber cómo es el otro lado de la luna, se podría esperar que los habitantes de una parte de nuestro propio planeta conocieran bien a los de la otra: pero lo positivo es que hay en el mundo una falta sorprendente de conocimiento exacto de cómo son los demás pueblos y países. Entre los de la Europa occidental, a los que se puede llegar en cuestión de pocas horas y donde actualmente no se necesitan visas para entrar, todo lo que cabe esperar es entendimiento mutuo. Cuando la distancia se hace mayor, sin embargo —por no hablar de las diferencias de costumbre, religión y formas culturales— esta comprensión se reduce a un nivel que está lejos de ser satisfactorio. Aun en casos así, un suministro constante de información exacta, junto con los esfuerzos que las dos partes hagan por llegar a comprenderse, debería hacer posible el que se mantuviera un grado satisfactorio de entendimiento. Pero no todo ocurre como debería, ni mucho menos.

Las gentes tienden siempre a tener ideas preconcebidas de los países lejanos. En particular, los habitantes de Europa y América que nunca hayan visto el Japón nutren su imagen favorita de este país con esas ideas preconcebidas: no cabe duda de que todavía persiste la creencia poco simpática de que es un país militarista, y aun así, junto a esa creencia sobreviven todas las nociones románticas que giran en torno a Madame Butterfly. A los japoneses que viajan por el extranjero los ha tomado frecuentemente por sorpresa las preguntas que se les hacía, preguntas que van desde las de tono especializado sobre, pongamos por caso, «el papel del sintoísmo», hasta las elementales como «¿Hay trenes y tranvías en el Japón?»

Sobre cada país han escrito muchos libros los naturales del lugar o los extranjeros bien versados en sus características. Un vistazo a esos libros bastaría, por lo general, para borrar las ideas erróneas que se tenga al respecto. Desgraciadamente, pocas veces están dispuestas las gentes a hacer un esfuerzo especial por saber lo que pasa en otros países, a menos que eso que pasa los afecte directa y personalmente. Como resultado de ello, por más que aparezcan libros de viaje de primer orden y excelentes introducciones al tema, el número de lectores de esos libros es limitado. Por ser ésta una situación altamente insatisfactoria, cabe preguntarse qué se podría hacer para fomentar entre los pueblos del mundo, a un nivel más general que el alcanzado hasta la fecha, el conocimiento de los otros pueblos. Particularmente en el caso del Japón, país sobre el cual el conocimiento preciso tiende a ser muy raro y las ideas falsas muy comunes, tiene que preocupar seriamente la cuestión de qué medidas de orden práctico podrían tomarse para mejorar la situación. Un pequeño número de entusiastas, teniéndolo en cuenta así, dió hace poco una serie de pasos iniciales —nada espectaculares por cierto— para remediar la situación, haciendo una investigación completa de todo lo que se dice de falso sobre el Japón en los libros de texto de las escuelas extranjeras.

A diferencia de la obra de los especialistas, los textos los leen los escolares y estudiantes quiéranlo éstos o no. Ello quiere decir que cuando esos



De *Japanese Family* (Familia japonesa), Inglaterra, 1950.

textos tuercen la verdad sobre un país como el Japón, su influencia perniciosa se hace extremadamente penetrante. Una vez que se han producido errores en la descripción de los hechos básicos que se ofrece o los niños en las clases de enseñanza primaria y secundaria, es prácticamente imposible borrar esas primeras impresiones. La revisión de textos sobre el Japón recogidos en 31 países a partir de 1948 sorprendió enormemente a los responsables de la misma en virtud del número de puntos de vista deformados y torcidos sobre ese país que los textos presentaban, número deprimente por la magnitud de los errores. Se hizo evidente la necesidad de contar con algún medio de remediar esta situación; y ello llevó en Abril de 1958 a crear en Tokio la «Sociedad Internacional de Información Educativa» (1).

(1) La Dirección de la Sociedad, que dirige Nishimura Kumao, es: Yamate Kaikan, 22-7 Yotsuya 1-chome, Tokio, Japón.

Los libros de texto recogidos por este centro por medio del Ministerio de Relaciones Exteriores, la Cruz Roja japonesa y por una serie de compañías y organizaciones privadas ascienden ya a 925, procedentes de dieciséis países europeos (entre ellos la Unión Soviética), de cuatro del Oriente Medio, diez de Asia y cinco de las Américas. La colección, que comprende textos de enseñanza primaria, media y secundaria publicados en su mayor parte entre 1955 y 1959, refleja un estado de cosas cierto: dichos textos están todos en uso en estos momentos en los países citados.

De acuerdo con los propósitos del estudio, los libros elegidos son en su mayoría textos de geografía, historia y ciencias sociales. Este material lo han revisado profesores especialistas y lingüistas de las universidades japonesas. Cuanto más adelanta el examen de los mismos, más evidentes son todos los datos erróneos y las equivocaciones flagrantes contenidos en los capítulos dedicados al Japón. Hay también muchos casos en que viejas fotografías e ilustraciones que pintan la vida en el Japón en los períodos Meiji o Taiso se presentan como si reflejaran las condiciones de vida existentes en el Japón moderno.

Estos casos han sido lo bastante numerosos como para asombrar a los implicados en el estudio. Los más notorios de todos son siempre los relativos a las ilustraciones, en muchas de las cuales se reflejan costumbres y modos de vida que indican una mezcla de chino y japonés sin representar con exactitud a ninguno de los dos países.

Con el comienzo del período Meiji —que se extendió, en líneas generales, desde 1870 y tantos hasta 1890 y tantos— coincidieron el de las obras del canal de Panamá (1881) y el del ferrocarril transiberiano, mientras que en Asia, Gran Bretaña anexaba a Birmania en 1886. En el caso de cualquier otro país, el que se representaran escenas callejeras o costumbres de esa época como rasgos de actualidad causaría la sorpresa y la protesta consiguientes. En la mayor parte de los países del mundo hay diferencias considerables hasta en las costumbres de antes de la segunda guerra mundial y las de la postguerra. En virtud de ese cambio, chocaría a cualquiera el que se mostrara sin explicaciones de ninguna especie la vida de esos países —o una deformación de esa vida— tal como era hace casi un siglo. En el caso del Japón, sin embargo, la modernización tardó en producirse, y aun en los últimos cincuenta años los cam-

SIGUE A LA VUELTA

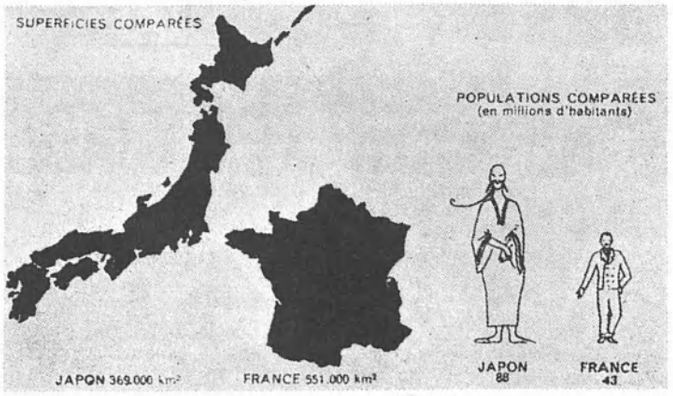
bios fueron asombrosos. Las grandes ciudades cambian de aspecto de un año para el otro, y hasta en las de provincia y en los pueblecitos se produce una transformación constante. Pero en muchos textos extranjeros todo esto se pasa por alto; a los niños se les presenta cualquier clase de material que se tenga a mano, por viejo que sea, y se les dice: «Así es el Japón.»

Ejemplo de ello lo tenemos en un texto inglés llamado «FAMILIA JAPONESA» (1). Aunque relativamente nuevo —el libro fué publicado hace sólo diez años, en 1950— la vida de la familia japonesa que en él se muestra constituye una mezcla bien extraña por cierto de estilos chino y japonés, los dos bien anticuados por cierto. Las ilustraciones, por ejemplo, muestran al padre y a la hija andando en «rickshaw»— vehículo que sería difícil encontrar en el Japón moderno— mientras que una familia que parece salida de un cuento de hadas ¡aparece mirando al mar y preguntándose si habrá terremoto o no!

El hecho de que los niños ingleses se hagan la idea de que los «curiosamente arcaicos japoneses» son así basta para sentir un arrebato de protesta, pero lo peor es que el autor del texto parece no haberse dado cuenta de que tales cosas no existieron nunca en Japón en ninguna época. No es mi intención elegir particularmente este libro inglés como ejemplo para la crítica: en los de otros países pueden encontrarse también ejemplos innumerables del mismo tipo de error. Por ejemplo, un texto de geografía que se usa en Italia, «LE PARTI DEL MONDO» (2), contiene el grabado KAMBARA de las «Cincuenta y tres etapas del Tokaido», y al pie de él se lee; «Nevada en Hokkaido, o Ezo». Enseguida querría uno que el autor hiciera saber a los niños de Italia que este «ukiyoe» particular fué publicado ¡en 1833! Cuadros como el de Hiroshige son aceptables en cualquier parte siempre que se los catalogue claramente como obras de arte. Pero en obras como un texto de lectura para escuela primaria (3) publicado en Egipto en 1957, en un texto de geografía india titulado «Por tierra y mar: bases de la geografía» (4) en el australiano «Esta era moderna» (5) y en el norteamericano «Antecedentes de las naciones modernas» (6) sólo se puede presumir que las ilustraciones son fantasías libres pintadas por artistas que no han estado nunca en el Japón.



De un texto de escuela primaria (Egipto, 1957)



De *Les grandes puissances économiques* (Las grandes potencias económicas, Francia, 1957)

Varias de las cosas incorrectas que se dicen sobre éste tienen que ver con costumbres que, si bien no son totalmente desconocidas en él, están actualmente lejos de ser prácticas comunes. Por ejemplo, en un texto de geografía italiana para lectores en clases de enseñanza media aparece la fotografía de una japonesa con la espalda completamente tatuada, y debajo de ella esta leyenda: «En Japón es tendencia natural, también entre las mujeres, la de tatuarse». No sólo es asombroso esto en un texto publicado en 1957, sino peligroso, porque los niños que lo estudien pueden quedar con la impresión de que el Japón debe ser un país muy salvaje. No cabría hacer mayores objeciones si la foto se publicara en un libro del tipo de los de «Créase o no», pero un texto de escuela sobre un país extranjero debería reflejar las costumbres que prevalecen entre la gran mayoría de la población de ese país.

En la práctica, sin embargo, los que recogen material para estos textos tienden a elegir lo exótico o desacostumbrado para estimular la curiosidad del lector. Y esto reza no sólo para los libros sobre el Japón: es un punto en el que todas las naciones del mundo, por el bien de las demás y el suyo propio, deberían andarse con cuidado. En el caso del Japón, por ejemplo, habría que hacer algo para contrarrestar la tendencia a mostrar de una manera casi excluyente en los carteles y folletos de turismo lo antiguo y tradicional del país. He aquí una de las razones de que se muestre incorrectamente en todo el mundo el Japón moderno (que desde luego, considerablemente occidentalizado como está, tiene menos interés que el antiguo para los extranjeros). Esto es algo que le corresponde remediar al mismo Japón: pero de todos modos sigue siendo cierto que los que preparan los textos en el extranjero deben darse cuenta de la importancia de la misión que les ha tocado en suerte en el sentido de fomentar la comprensión mutua entre las juventudes de países diversos y, al hacerlo así, esforzarse más por presentar lo que es justo y verdadero, y no lo que es simplemente curioso.

La Sociedad Internacional de Información Educativa considera en estos momentos diversos modos de llamar la atención sobre los errores existentes actualmente en esos textos y de ayudar luego a compilar todo el material necesario para los que se publiquen en el futuro. Entre esos modos se cuenta, por ejemplo, la transmisión directa de los puntos de vista de los especialistas japoneses, el llamar la atención sobre el punto a las casas editoras que publiquen textos escolares y el enviarles información correcta sobre el Japón.

Los textos que se publican en éste ofrecen también, muy posiblemente, información anticuada y en ciertos sentidos incorrecta. El ir reduciendo



De *Over Land and Sea* (Por tierra y mar), Inglaterra, 1956.

gradualmente el número de tales errores por uno y otro lado ayudaría muchísimo a dar a las juventudes que formen la próxima generación los datos correctos que les son necesarios para juzgar las cuestiones internacionales, y en este sentido la cooperación internacional en gran escala resulta altamente deseable.

Puede añadirse en conclusión que a fines de 1959 y principios de 1960, respectivamente, la Sociedad a que hemos hecho referencia celebró exposiciones en Tokio y en Osaka que con el tema de «Idea equivocada del Japón: un vistazo a los libros de texto extranjeros», exhibió al público los recogidos hasta la fecha. Ambas exposiciones atrajeron un público numerosísimo y despertaron considerable interés en los diarios y periódicos locales.

(1) *«Familia Japonesa»* por L. S. Elliott, publicado por Frederick Warne and Co. Ltd.

(2) *Le parti del mondo*, por Manfredo Vanni, Milán, 1955.

(3) *Libro elemental*, por I. Mustafá y otros, Depart. de Educación, Egipto, 1957.

(4) *Over Land and Sea: the Foundation of Geography*, por B. G. Hordingham, Bachiller en Ciencias, Thomas Nelson, 1956.

(5) *This Modern Age*, por Donald McLean, Shakespeare Head Press, 1953.

(6) *The Background of Modern Nations*, by C. H. McLare, Doctor en Filosofía, y otros, Laidlaw Brothers, 1951.

(Traducido del «Japan Quarterly», Abril-Junio de 1960. Este artículo está © 1960, por la Asahi Shimbun-Sha, de Tokio).

Los lectores nos escriben

VELAZQUEZ Y SU ARTE

Permítanme felicitarlos por el excelente número especial de «El Correo de la Unesco» dedicado a Velázquez y su arte. La pintura, cuando no es caprichosa y loca, constituye un lenguaje universal y (como la palabra de Dios) crea no sólo luz sino también vida. Además puede ser un nexo entre la eternidad y los trajines de la existencia cotidiana.

En un mundo enloquecido y enloquecedor, en el que una colección de neuróticos descansa sobre una serie de bombas atómicas (y está en el primer plano de la publicidad) contemplando a hombres que opinan más cuerdamente con una diabólica mirada de soslayo, los más sensatos verán en la pintura una de las buenas cosas que tiene la vida. Lo que necesita el organismo que proporciona un foro al mundo es hacer resaltar la belleza, unidad y sublimidad esenciales del alma humana.

Números especiales como el de Velázquez pueden en realidad crear un vínculo entre los diferentes pueblos del mundo y sus culturas, convirtiendo la «música todavía triste de la humanidad» en una marcha triunfal de amor, armonía, comprensión y colaboración entre las naciones del mundo. Espero que publiquen Vds. todos los años más números sobre arte, tanto oriental como occidental.

D. Viswanadha Babu
Vizayanagaram,
India.

A mi parecer, consagrar un número entero de 40 páginas a Velázquez es excesivo. Sea cual sea el talento de ese artista, hay en el mundo cuestiones mucho más vastas e importantes que esa revista debe dar a conocer, y estudios tan especiales como el que puede inspirar la vida y obra de un pintor deberían estar limitados a unas pocas páginas.

R. Vincent,
Viroflay,
Francia.

El haber dedicado todo un número a un gran pintor es de por sí satisfactorio y típico de la obra cultural de la Unesco, pero la forma en que han tratado Vds. el tema es realmente notable.

Reg Holmes,
Londres,
Reino Unido.

IGUALDAD DE PUEBLOS Y RAZAS

Uno de los lectores de « El Correo» ha dicho hace poco que, en su opinión, «la Unesco está fundada sobre una ficción: la igualdad de los pueblos, de las naciones y de las razas. Esta igualdad es verdadera ante Dios pero no lo es en los hechos. «El Correo de la Unesco» se encuentra así con dos obstáculos, con un doble camino: debe describir los países del mundo fielmente, como son en la realidad - lo que le haría incurrir en la crítica y el descontento de los países nos privilegiados - o caer en el estilo «agua de rosa», colocando en el mismo plano la música de Mozart y el tam-tam de los papúes... ».

Antropólogos, teólogos y otros hombres igualmente autorizados podrán contestar mejor que yo a esta crítica poco realista de la Unesco. Yo sólo quiero decir que la igualdad de pueblos y razas, no sólo ante Dios, sino desde el punto de vista *biológico*, es un hecho científico. Ciertas razas, pueblos y naciones no están debidamente desarrollados ni desde el punto de vista cultural ni desde el punto de vista tecnológico. Pero todos los grupos tienen algo que ofrecer, y este algo puede entrañar una lección para el mundo entero. Por ejemplo, los indios norteamericanos, aunque no hayan producido nunca un edificio como el de la sede de Naciones Unidas en Nueva York o un Víctor Hugo, han producido un parlamento de naciones indias que funcionó con el mejor éxito y del que se cree que hayan tomado ideas los fundadores de los Estados Unidos.

Por lo que respecta a poner «en el mismo plano la música de Mozart y el tam-tam de los papúes» no me consta que esto sea lo que hace la Unesco. Ello sería tan idiota como poner en un mismo plano los avisos cantados de la radio y la televisión de mi país, que Adlai Stevenson ha llamado «la letanía nacional», y la trascendental interpretación que Marian Anderson hace de la «Rapsodia para contralto» de Brahms. Pero la Unesco quizá pudiera brindarnos un estudio antropológico del aviso de radio cantado, estudio que quizá no fuera sólo interesante sino también valioso.

En las culturas primitivas hay mucho de malo que no debemos pasar por alto en nuestro esfuerzo por «comprenderlas», como tampoco debe escapársenos lo bueno. La poligamia y la poliandra, por ejemplo, no son buenas, pero tampoco lo es la promiscuidad, y mi propio país, los Estados Unidos de América, no está por cierto libre de esta última. Así, sin ser los primeros en lanzar la primera piedra, podemos al mismo tiempo usar un criterio realista en nuestra evaluación de lo que es bueno y lo que es malo. Mientras tanto, la Unesco rinde un gran servicio al ayudar a los pueblos y las naciones a comprenderse. Es una Organización que merece nuestro apoyo más sincero y entusiasta.

Palmer Van Gundy,
Glendale, California,
U.S.A.

HABLAN LOS ESTUDIANTES DE MOLDAVIA

Leemos con regularidad esa interesantísima revista, y nos encantaría que publicaran Vds. una descripción detallada de la Universidad de la Sorbona, de su Facultad de Humanidades, de su biblioteca y de su sala de reuniones.

Un grupo de estudiantes,
República Socialista Soviética
de Moldavia.

EL PROBLEMA DE LOS DÉBILES MENTALES

Creo que el problema de los 600.000 niños franceses que padecen de debilidad mental, problema que es el mismo de los niños de todo el mundo en sus condiciones, debería constituir el tema de todo o parte de un número de esa revista. El drama atroz —la proporción es igual en el mundo entero— golpea a cualquier familia, porque el débil mental congénito: mongólico, encefalópata, débil como consecuencia de un sarampión de su madre, o de una encefalitis debida a una vacuna, o como consecuencia de una cura de meningitis tuberculosa, o de un caso de factor rhesus, de una anoxemia, o del simple uso del forceps... no lo es en absoluto por el alcoholismo de sus padres o abuelos.

En Francia, para el débil mental que no es un caso grave, no hay más de 3.000 clases de perfeccionamiento, mientras que se necesitarían más de 20.000: y para el débil mental medio o grave, cuando hay un lugar vacante en un instituto médico-pedagógico, siempre encuentra uno dos o trescientos candidatos a la espera.

Si se estudia el problema de los débiles mentales post'-escolares, el drama ahí resulta todavía más desgarrador. Puede decirse que para el adolescente que se ve en este caso (y hay docenas de millares de ellos) no existe la menor posibilidad de llegar a ser un obrero, un empleado, o sencillamente, un hombre «que tiene una ocupación». Al término del camino no le queda otra cosa que el asilo el día en que sus padres no estén junto a él.

Los médicos más grandes del mundo se sienten evidentemente impotentes ante los progresos de la ciencia que permite que vivan pequeños seres cuando ayer mismo no se contaba con ninguna de las drogas milagrosas de la hora. Pero el Profesor Heuyer, creador en Francia de la Cátedra de Siquiatría Infantil, ha dicho algo que no debemos olvidar: «Todo progreso del niño, aun dentro del nivel mental más bajo, da sus resultados desde el punto de vista social.»

P. Careme,
Virey-le-Grand,
Francia.

Latitudes y Longitudes

CUBRIENDO LAS ESTEPAS: En las llanuras del sur de Ucrania se han comenzado a plantar bosques. La región elegida es Odessa y los arbustos se están plantando en las laderas de las colinas, cuyo suelo tiene un bajo índice de fertilidad y es susceptible a la erosión. Todos estos bosques, que cubrirán una superficie total de 600.000 acres, quedarán plantados para 1965. Verdaderos oasis de árboles que crecen pronto —álamos, arces, acacias— estos bosques se extenderán desde la boca del Danubio hasta el Bug en el norte, creando un microclima y protegiendo al suelo de la erosión. Al mismo tiempo los campos que se siembren estarán rodeados de cinturones protectores que los protejan de las heladas y de las tormentas de polvo que se levantan en primavera.

■ **EL AUTOR MAS TRADUCIDO:** *Con las versiones extranjeras de* 198 *de sus trabajos y discursos publicadas en* 1959, *Nikita Khrushchev se transformó en el autor más traducido del año, sobrepasando a Vladimir I. Lenin, que con* 174 *traducciones de sus obras encabezara la lista en años anteriores. La mayor parte de las obras de Khrushchev han sido traducidas a los diversos idiomas que se hablan en la Unión Soviética. Sigue inmediatamente a estos dos autores un libro que carece de autor único conocido: la Biblia, traducida a* 171 *idiomas en* 1959. *Las cifras correspondientes aparecen en la duodécima edición del* Index Translationum *que la UNESCO publica todos los años. (Precio:* 18 *dólares* 50 *o* 92 *chelines con seis peniques). En la última edición se registra un total de* 29.661 *traducciones, casi todas las cuales aparecieron en* 1959.

DIA METEOROLOGICO MUNDIAL: La importancia de la meteorología en las vidas de todos quedó debidamente subrayada el mes pasado al celebrarse anualmente, por la primera vez, el Día Meteorológico Mundial. De ahora en adelante ese día caerá en 23 de Marzo, fecha del aniversario de la creación de la Organización Meteorológica Mundial, efectuada en 1950. Hace 11 años, al ser creado, este organismo especializado de Naciones Unidas tomó a su cargo la obra que su predecesora, la Organización Meteorológica Internacional, viniera efectuando desde 1878 para perfeccionar y "standardizar" las actividades meteorológicas de los diversos países, especialmente en cuanto se refiere a prestar servicios a la navegación marítima, a la agricultura, y de una manera cada vez más vasta, a la aviación. Entre las actividades de la Organización Meteorológica Mundial, que se extienden a todos los rincones del globo, figuran actualmente el cultivo y desarrollo de los recursos hidráulicos, la prestación de servicios de asistencia técnica en meteorología e hidrología, el pronóstico del tiempo para los vuelos en "jet", el estudio de las mareas y tormentas marítimas, con el correspondiente servicio de alerta y la meteorología marítima y para uso de pesquerías, así como la publicación de atlas de nubes y climas.

RITCHIE CALDER RECIBE EL PREMIO KALINGA

En París se rindió tributo el mes pasado a una vida dedicada a recorrer el mundo, explorando sus fronteras científicas para hacerlas menos remotas al público en general, al anunciar la Unesco la elección de Ritchie Calder como ganador del premio internacional Kalinga, que se otorga todos los años a una figura destacada en la difusión de los conocimientos científicos.

El articulista británico, igualmente conocido como autor de diversos libros y figura que aparece a menudo en la radio y la televisión, es el noveno ganador de ese premio instituído por un industrial indio, el señor B. Patnaik, y otorgado anualmente por un jurado internacional nombrado por la Unesco. El premio tiene por objeto no sólo el de reconocer la labor de los intérpretes principales de la ciencia sino también el de fortificar vínculos entre la India y los científicos de todas las naciones del mundo.

El señor Calder dirigió la sección científica del *News Chronicle* de Londres de 1945 a 1956, y del *New Statesman and Nation* de 1945 a 1958. Los quince libros que ha escrito sobre temas cientlficos tan dispares como la medicina, por un lado, y la lucha por la vida en el Artico, por el otro, han sido traducidos a una docena de idiomas. El escritor premiado, muchos de cuyos artículos han visto la luz en las páginas de "El Correo de la Unesco", ha llevado a cabo diversas misiones informativas para esta Organización y otras de la familia de Naciones Unidas, de cuya obra de asistencia técnica en todo el mundo diera detallada cuenta.

■ **CIUDAD DE LA CIENCIA EN SIBERIA:** *Cerca de Novosibirsk, en Siberia, en donde hace* 18 *meses crecían aún espesos bosques de pinos, se levantan con rapidez los edificios que van a albergar la Academia de Ciencias de la Unión Soviética (sección de Siberia). Este centro científico comprenderá* 14 *institutos de investigaciones, una Universidad, construcciones residenciales, un hotel, edificios de oficinas, escuelas y clubs, y ocupará en total un espacio de* 12 *kilómetros cuadrados. Varios institutos han iniciado ya sus trabajos en locales provisionales de Novosibirsk, en donde se estudian los problemas del desarrollo de los recursos de Siberia y el Lejano Oriente.*

CLASES EN LA NIEVE: Todos los años, miles de escolares franceses participan de las «clases en la nieve» que permiten que niñas y varones de las ciudades pasen un mes en la montaña con sus maestros y sus profesores de gimnasia. Las lecciones habituales se dan por la mañana, y por la tarde se enseña a los niños a esquiar y a tomar parte en otros deportes al aire libre. Las observaciones hechas por los educadores franceses en estos cursos señalan que este tipo de enseñanza, iniciado como experimento en 1953, ha sido extremadamente beneficioso tanto a la mente como al desarrollo físico de los niños.



Foto Unesco

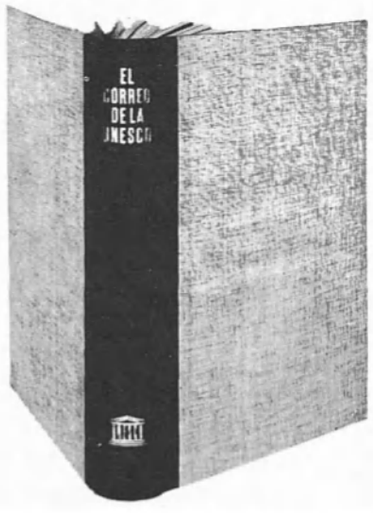
Los escolares de Francia, después de juntar doce mil dólares en una campaña de alcance nacional organizada por los "clubs" UNESCO de su país, han dedicado esta suma a ayudar a los niños ciegos de Ceilán, el Pakistán, Polonia y las Filipinas. En una ceremonia celebrada recientemente en la sede de la UNESCO se hizo entrega a los representantes de estos cuatro países de una serie de bonos de ayuda por ese importe. Arriba, la señora Anil de Silva, oficial de enlace del gobierno de Ceilán con la UNESCO, recibe los bonos de ayuda correspondientes a su país de manos del Dr. J. Zuckerman, funcionario de la Organización. En 20 países se han reunido con este plan 800.000 dólares con que ayudar a diversas obras de educación emprendidas en otros 50 en el curso de los nueve últimos años.

Imp. GEORGES LANG, PARIS. IMPRIMÉ EN FRANCE.

Su colección empastada

Nuestros suscriptores nos comunican frecuentemente su deseo de conservar una colección empastada de "El Correo de la Unesco". Les avisamos que tenemos a su disposición tapas móviles especiales, muy prácticas para contener los doce números del año. El titulo de la revista aparece en el lomo en español, en letras doradas.

El precio de las tapas es de 6 N.francos franceses. Los pedidos deben hacerse a los agentes de ventas de la Unesco en cada país (ver la lista abajo).



Acaba de aparecer:

VACACIONES EN EL EXTRANJERO

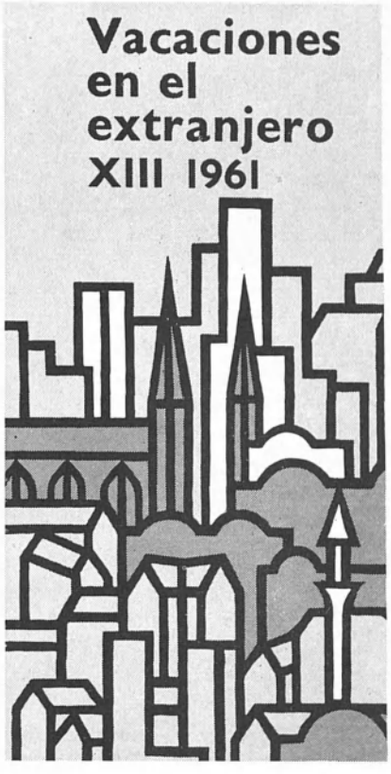
Vol. XIII, 1961

Cursos y viajes de estudio, campos internacionales de trabajo voluntario

¿Quieren ustedes pasar las vacaciones con el mayor provecho, hacerse amigos de su edad en el extranjero, saber las posibilidades que se les ofrecen? La duodécima edición de VACACIONES EN EL EXTRANJERO presenta una amplia gama de actividades que se llevarán a cabo en más de 75 países en 1961, y que ofrecen a los jóvenes de países, de cultura y de condición social diferentes la oportunidad de participar conjuntamente en estudios, debates, excursiones y otras actividades sociales.

Más de 1.500 cursos, centros y campos de vacaciones o viajes de estudio se citan en esta obra de referencia indispensable. Pida inmediatamente un ejemplar de VACACIONES EN EL EXTRANJERO al agente nacional de venta de las publicaciones de la Unesco, cuyo nombre encontrará en la lista adjunta.

U.S. $1.25 6/- (G.B.) 4,50 NF



Agentes de ventas de las publicaciones de la Unesco

Pueden pedirse la publicaciones de la Unesco en todas las librerías o directamente al agente general de ésta. Los nombres de los agentes que no figuren en esta lista se communicarán al que los pida por escrito. Los pagos pueden efectuarse en la moneda ce cada país, y el précio de suscripción anual a "El Correo de la Unesco" se menciona entre paréntesis a continuación de las direcciones de los agentes generales.

ANTILLAS NEERLANDESAS. — C.G.T. van Dorp & Co. (Ned. Ant.) N.V. Willemstad, Curaçao.

ARGENTINA. — Editorial Sudamericana, S.A., Alsina 500, Buenos Aires. (100 pesos)

BÉLGICA. — Para El Correo: Louis de Lannoy, 22, place de Brouckère, Bruselas. (100 fr. b.) Para otras publicaciones: Office de Publicité S.A., 16, rue Marcq, Bruselas. N.V. Standaard Boekhandel, Belgielei 151, Amberes.

BOLIVIA. — Librería Selecciones. Avenida Camacho 369, Casilla 972, La Paz.

BRASIL. — Librairie de la Fundaçao Getulio Vargas, 186, Praia de Botafogo, Caixa Postal 4081, Rio de Janeiro.

COLOMBIA. — Librería Central, Carrera 6-A, N°. 14-32, Bogotá.

COSTA RICA. — Imprenta y Librería Trejos, S.A., Apartado 1313, San José. (Colones 15.)

CUBA. — Librería Económica, Pte. Zayas 505-7, Apartado 113. La Habana.

CHILE. — Editorial Universitaria, S.A., Avenida B. O'Higgins 1058, Casilla 10.220, Santiago. (1,75 E°.)

DINAMARCA. — Ejnar Munksgaard Ltd., 6, Norregade, Copenhague. (12 coronas)

ECUADOR. — Casa de la Cultura Ecuatoriana, Núcleo del Guayas, Calles Pedro Moncayo y 9 de Octubre, Guayaquil.

EL SALVADOR. — Manuel Navas & Cía, 1-A Avenida Sur, N° 37, San Salvador.

ESPAÑA. — "El Correo" únicamente: Ediciones Iberoamericanas, S.A., Pizarro 19, Madrid. (90 pesetas). Librería Científica Medinaceli, Duque de Medinaceli 4, Madrid 14.

ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA. — Unesco Publications Center. 801, Third Avenue, Nueva York, 22, N.Y. (5 dólares), y, con excepción de las publicaciones periódicas : Columbia University Press, 2960 Broadway, Nueva York, 27, N.Y.

FILIPINAS. — Philippine Education Co. Inc., 1104, Castillejos, Quiapo, P.O. Box 620, Manila.

FRANCIA. — Librería de la Unesco, Place de Fontenoy, París, 7°. C.C.P. París 12.598-48. (7 NF.)

HAITÍ. — Librairie "A la Caravelle", 36, rue Roux, B.P. 111, Puerto Príncipe.

ITALIA. — Libreria Commissionaria Sansoni, Via Gino Capponi 26, Casella Postale 552, Florencia. (1.200 liras)

JAMAICA. — Sangster's Book Room, 91, Harbour Str., Kingston. Knox Educational Service Spaldings. (10/-)

MARRUECOS. Centre de diffusion documentaire du B.E.P.I. 8, rue Michaux-Bellaire, Boîte postale 211, Rabat. (DH. 7,17)

MÉXICO. — Editorial Hermes, Ignacio Mariscal 41, México D.F. ($ 18 M. Nac. Mex.)

NICARAGUA. — Librería Cultural Nicaraguénse, Calle 15 de Septiembre, no. 115, Managua.

PAÍSES BAJOS. — N.V. Martinus Nijhoff, Lange Voorhout 9, La Haya. (6 florines)

PANAMÁ. — Cultural Panameña, Avenida 7a, n° 11-49. Apartado de Correos 2018, Panamá. (Balboas 3.)

PARAGUAY. — Agencia de Librerías de Salvador Nizza, Yegros, entre 25 de mayo y Mcal. Estigarribia, Asunción. (₲s 200)

PERÚ. — Esedal — Oficina de Servicios, Depto. de venta de publicaciones, Avda. Tacna 359, ofc. 51. Casilla 577, Lima. (45 soles).

PORTUGAL. — Dias & Andrade Ltd. Livraria Portugal, Rua do Carmo 70, Lisboa.

REINO UNIDO. — H.M. Stationery Office P.O. Box 569, Londres, S.E.I. (10/-).

REPÚBLICA DOMINICANA. — Librería Dominicana, Mercedes 49, Apartado de Correos 656, Ciudad Trujillo.

SUECIA. — A/B. C.E. Fritzes. Kungl Hovbokhandel, Fredsgatan 2, Estocolmo. (7,50 coronas) El Correo únicamente: Svenska Unescoradet, Vasagatan 15-17, Estocolmo, C.

SUIZA. — Europa Verlag, 5, Rämistrasse, Zurich; Payot, 40, rue du Marché, Ginebra. "El Correo" únicamente: Georges Losma 2, 1, rue des Vieux-Grenadiers, Ginebra. C.C.P. 1-4811. (8 F.S.)

URUGUAY. — Unesco-Centro de Cooperación Científica para América Latina, Bulevar Artigas 1320-24, Casilla de Correo 859, Montevideo.
Oficina de Representación de Editoriales, Plaza Cagancha 1342, 1er piso, Montevideo (20 Pesos.)



Cuello enarcado y cabeza tensa de un caballo pisador, detalle de un friso del Partenón, actualmente en el Museo Británico. Véase "Tesoros del Partenón", pág. 27.

Foto © F. L. Kenett, 1960, publicada por Editorial Noguer S. A., Paseo de Gracia 98, Barcelona, en el libro "La Grecia Clásica".