

## **Los accidentes de tráfico en relación con las drogas. Reflexiones para la acción educativa en las escuelas**

Amando Vega Fuente\* y Leonor Cano Pérez\*\*

\*Universidad del País Vasco

\*\*Generalitat Valenciana

Recibido: 12/07/2011 · Aceptado: 24/08/2011

### **Resumen**

Se revisan algunos de los últimos trabajos realizados con estudiantes de Secundaria Obligatoria y jóvenes en los que han sido estudiadas las conductas de riesgo, la conducción y los accidentes de tráfico asociados al alcohol y otras drogas. Entre los predictores de riesgo hallados destaca el elevado consumo de bebidas alcohólicas, el consumo de alcohol durante los fines de semana, el consumo de alcohol en fiestas, discotecas o celebraciones y el hecho de que los jóvenes han montado en un vehículo (coche o moto) en el que el conductor o la conductor/a sí estaban bajo los efectos de alcohol siendo este hecho mayor que el de haber conducido ellos mismos.

Los autores reflexionan sobre la importancia de realizar una adecuada educación en la escuela en materia de seguridad vial desde las edades más tempranas, siendo ésta la que ha de asumirla en su proyecto educativo con la colaboración de la familia, la comunidad y la de todas aquellas instituciones relacionadas con la conducción. No, sin recordar que es en la escuela donde se forman los futuros conductores y se aprende a ser un buen peatón.

### **Palabras Clave**

Consumo de alcohol, conductas de riesgo, escuela, seguridad vial, accidentes de tráfico.

— Correspondencia a: \_\_\_\_\_  
Amando Vega Fuente  
Departamento de Didáctica y Organización Escolar  
Facultad de Filosofía y Ciencias de la Educación  
Universidad del País Vasco  
Avda. Tolosa, 70-20018 San Sebastián (Guipúzcoa)  
amando.vega@ehu.es



### **Abstract**

A look is taken at some of the latest work done with High School students and young people in which risk behaviours, driving and accidents associated with alcohol and other drugs have been studied. Some of the more prominent risk predictors found are the high consumption of alcoholic drinks, alcohol consumption at weekends, alcohol consumption at parties, discos or celebrations and the fact that most of the young people have been in a vehicle (car or motorbike) in which the driver was under the effects of alcohol, this factor being greater than driving themselves.

The authors consider the importance of providing a suitable education at school dealing with road safety from early ages, schools having to incorporate this in their education project, with collaboration from the family, community and other institutions connected with driving. Special emphasis is placed on the fact that it is at school where young people should learn how to be a good pedestrian and a responsible future driver.

### **Key Words**

Alcohol consumption, risk behaviours, school, road safety, road accidents.

## **INTRODUCCIÓN**

El 4 de enero de 1960, en el trayecto de Lyon a París por la Nacional 5, más concretamente en un lugar llamado Petit-Villeblevin (departamento de L'Yonne), moría el novelista, dramaturgo y ensayista Albert Camus. El coche, conducido por su amigo Michel Gallimard -sobrino del editor-, probablemente a causa del estallido de un neumático sumado a un exceso de velocidad, se salió de la carretera y se estrelló contra dos de los árboles que se alineaban junto a la vía. El día antes de su muerte, y refiriéndose a la muy reciente de Fausto Coppi, campeón del ciclismo, Camus había dicho: "No conozco nada más idiota que morir en un accidente de auto". En su bolsillo encontraron un billete de tren de regreso a París que pensaba usar antes de que su amigo le propusiera llevarle en su automóvil nuevo.

Hoy parece que nos hemos acostumbrado a las muertes en la carretera, como si de algo normal se tratara. Muchos son los jóvenes que mueren durante los fines de semana. Son accidentes que tienen mucho que ver con las conductas de riesgo de los adolescentes, donde las drogas juegan un papel importante.

La Organización Mundial de la Salud (2004) alertaba hace tiempo que las lesiones sufridas a consecuencia de los accidentes de tráfico se convertirían en la tercera causa de muerte y discapacidad en el mundo para el año 2020. El tráfico vial constituye un problema de salud mundial, que afecta a todos los sectores de la sociedad y al que se le ha prestado escasa atención. Sólo en el año 2000, aproximadamente 1.260.000 personas murieron en el mundo como consecuencia de colisiones de tráfico, lo que coloca a éstas en noveno lugar entre las



causas de mortalidad y morbilidad, al acaparar el 2,8% del total de muertes y discapacidades en el mundo.

La escuela, sin embargo, no parece haberse comprometido con la educación para la seguridad vial, a pesar de que muchos menores están implicados en conductas problemáticas relacionadas con la conducción (Vega, 2010). Y no parece que haya mucha confianza en las medidas educativas a la hora de prevenir los accidentes, cuando con tanta facilidad se recurre a controles y castigos. Se olvida que en la escuela se forman los futuros conductores y se aprende a ser un buen peatón. Por otra parte, el alumnado de las escuelas puede ser no sólo víctima de la inseguridad vial, sino también agresor. Los menores cometen el 10% de los delitos contra la seguridad vial. Las infracciones de tráfico representan el 40% de la delincuencia juvenil (El País, 2010).

## REVISIÓN DE ESTUDIOS

No faltan estudios que aportan datos sobre la relación entre las drogas y la inseguridad vial (EMCDDA, 2009). En nuestro país Drogas y escuela VII (Elzo et al., 2007) aporta datos de interés sobre los adolescentes vascos. El 9% ha conducido alguna vez, bajo los efectos del alcohol, es decir, un total de 12.000 alumnos o alumnas del conjunto de la CAPV con 12 y más años, reconoce haber conducido algún vehículo a motor bajo los efectos de alcohol. De ellos, el 5,7% lo ha hecho dos o más días.

La proporción de quienes se han montado en un vehículo (coche o moto) en el que el conductor o la conductora estaba bajo los efectos de alcohol es mayor que el hecho de

haber conducido ellos mismos. Lo ha hecho el 25,4%, un total de 33.500 alumnos y alumnas vascas. Las chicas parecen más precavidas a la hora de conducir, pues solamente el 7,4% lo ha hecho bajo los efectos del alcohol frente al 15,7% de los chicos, pero no así a la hora de montar como pasajera, cuyas proporciones son muy similares a la de los varones. A medida que aumenta la edad, crece el número de veces que se ha conducido bajo los efectos del alcohol, ya que las experiencias son acumulativas y a más edad, mayor tasa acumulativa de haberlo hecho, bien en el presente o en el pasado.

Llama la atención que más de la mitad de la población adolescente haya viajado en un vehículo conducido por una persona que se hallaba bajo los efectos del alcohol y lo que es más llamativo aún, que esto se produzca con cierta repetición ya que el 23,3% dice haberlo hecho en más de cuatro ocasiones y el 8,4% de la población adolescente de más de 19 años haya conducido bajo los efectos del alcohol en más de cuatro ocasiones. Y, en cualquier caso, tanto si se declara haber conducido como el hecho de haber viajado, existe una asociación significativa con el consumo de alcohol. Así a mayor consumo de alcohol, mayor proporción de escolares que dice haber mantenido alguno de estos dos tipos de comportamientos en alguna ocasión. Entre los bebedores de riesgo, el 22,45% manifiesta haber conducido bajo los efectos del alcohol en alguna ocasión y la mitad haber viajado como pasajero.

Las conductas de riesgo y la siniestralidad asociada al alcohol y otras drogas en una muestra de jóvenes de 3 comunidades autónomas participantes de la vida recreativa nocturna han



sido estudiadas por Calafat et al. (2008). Un 50,2% de los jóvenes ha subido con un conductor ebrio y/o drogado, un 23,2% ha conducido embriagado y un 23,5% bajos los efectos de otras drogas. A mayor implicación en la noche, mayor frecuencia de embriaguez. A mayor número de borracheras, mayor frecuencia en las conductas: subirse con otros conductores ebrios o drogados, conducir ebrio y conducir drogado. Conducir ebrio es la conducta de riesgo más asociada a los accidentes de tráfico.

En el estudio sobre consumo de drogas y comportamientos de riesgo entre estudiantes de Secundaria Obligatoria (12-19 años) teniendo en cuenta las diferencias por sexo, etnicidad y áreas geográficas en España (Meneses et al., 2009), se obtuvieron los siguientes resultados:

- Por sexo, las chicas destacan en el consumo de tabaco, alcohol y psicofármacos mientras los chicos son más prevalentes en las conductas de violencia e inseguridad vial.
- Por etnicidad, casi todos los comportamientos de riesgo estudiados destacan en el grupo de autoidentificación étnica "otros" (latinos, indios, asiáticos, etc.).
- Por Comunidades Autónomas, los adolescentes madrileños destacan en las conductas de violencia, los adolescentes andaluces en las conductas de inseguridad vial y los adolescentes vascos en las relacionadas con el consumo de drogas.

Entre los predictores de riesgo destaca el elevado consumo de bebidas alcohólicas, el consumo de alcohol durante los fines de semana, el consumo de bebidas alcohólicas bajo la influencia del grupo de iguales y como

una forma de relacionarse y el consumo de alcohol en fiestas, discotecas o celebraciones (Rodríguez Parrón, 2006). Hay que resaltar, sin embargo, la escasa percepción entre los jóvenes sobre el riesgo que comporta el alcohol, para quienes beber, para ellos, se ha convertido en algo normal y natural, sin olvidar la «búsqueda intencionada de la embriaguez». Los jóvenes consumen alcohol durante los fines de semana y fuera de las comidas, y se mantienen abstemios durante el resto de la semana. En muchos casos, salir y beber se dan la mano.

Son datos a tener en cuenta para comprender lo que sucede en edades posteriores. Si no existe la adecuada educación desde las edades más tempranas, no ha de extrañar toda la problemática posterior relacionada con la inseguridad vial en la edad adulta.

En España, los accidentes de tráfico constituyen la quinta causa más frecuente de muerte, sólo por detrás de las enfermedades cardiovasculares, las neoplásicas, las respiratorias y las digestivas. Pese a que los adolescentes tienen la sensación de ser más hábiles y con más reflejos, la conducción imprudente sigue llevándose vidas adolescentes por delante. La mitad de las víctimas en la carretera suelen ser jóvenes y adolescentes de entre 15 y 24 años, fundamentalmente de sexo masculino, un grupo de población en los que confluyen factores de riesgo añadidos como la inexperiencia al volante o el consumo de alcohol y drogas durante los fines de semana. No hay que olvidar, por otra parte, que los peatones afectados por diferentes drogas también suele sufrir no pocos accidentes.



## REFLEXIONES A LA LUZ DE LOS DATOS

Esta problemática nos lleva a la necesidad de asumir los objetivos de Educación Vial señalados por el Consejo de Europa y la Conferencia Europea de Ministros de Transporte (1992):

1. Apreciar y valorar la importancia de las normas y consejos orientados a la formación de una adecuada conducta vial.
2. Desarrollar en los alumnos el sentido de la responsabilidad referido a la conducción de bicicletas y ciclomotores y que, al propio tiempo, conozcan las normas y señales relativas a la circulación de tales vehículos.
3. Desarrollar hábitos de comportamiento ante un accidente de tráfico y conocer las normas e instrucciones de Socorrismo y Primeros Auxilios.

El reto de la educación vial es conseguir que los ciudadanos estén convencidos e implicados en un proyecto que depende de todos y nos afecta a todos: la seguridad vial, como resalta en su web la Dirección General de Tráfico. Por esto, en los planes de seguridad de las Comunidades Autónomas se contempla también la educación vial. Se entiende, como recoge el Plan Estratégico de Seguridad Vial 2003-2006 del Gobierno Vasco (2003), que una conducta vial responsable y segura constituye una parcela más del comportamiento de la persona, y por tanto, exige su correspondiente tratamiento educativo. Por esto, actuar sobre los valores y actitudes que determinan dicha conducta vial es una tarea que debe afrontarse desde las edades más tempranas, así como de forma continuada a lo largo de la vida.

Y aquí la escuela tiene una grave responsabilidad, más allá de la preocupación por los contenidos académicos tradicionales. A ella le corresponde apoyar a sus alumnos para que adquieran determinados comportamientos que mejoren su seguridad vial. Material didáctico, publicado por instituciones públicas y privadas, no falta (Verdú y Ferrero, 2008; Gobierno Vasco, 2010). Y, como los problemas relacionados con la inseguridad vial afectan a los alumnos de forma directa e indirecta, la escuela ha de asumir en su proyecto educativo la cuestión de la educación vial con la colaboración de la familia, la comunidad y de todas aquellas instituciones relacionadas con la conducción.

Es interesante ver que no faltan ayuntamientos comprometidos con esta problemática desde el Plan Municipal sobre Drogas con el objetivo de prevenir el consumo de drogas entre los jóvenes y aumentar la seguridad vial con diferentes actividades desde los centros educativos y las familias. Una actividad es el encuentro impulsado por la Federación Local de APAs de Elche para dar a los padres información (Mora, 2010). sobre el contenido del programa y nociones sobre cómo actuar si detectan un consumo. El plan en los centros educativos, por otra parte, está dirigido a alumnos de bachillerato y ciclos formativos de grado medio y superior, es decir, jóvenes entre los 16 y los 20 años. Aquí se incluyen las charlas de varios magistrados que aportan su visión sobre la problemática del consumo y el tráfico de estupefacientes, además de las consecuencias legales y psicofísicas. Como interesantes son también los circuitos de kart para los más pequeños en el que aprenden



normas relacionadas con la seguridad vial, entre otras actividades en marcha, como se puede ver en la web de la DGT.

Sin embargo, una rápida mirada a lo que se está realizando actualmente nos hace ver la existencia de infinidad de acciones puntuales en relación con la seguridad vial en la escuela. La falta de compromiso del sistema educativo con estas actividades, las convierte en marginales, aunque divertidas, para un alumnado que necesita una atención integral e integrada en el proyecto educativo de cada centro.

Una educación vial eficaz exige continuidad y no hay mejor institución que la escuela para su desarrollo en el ámbito de la enseñanza obligatoria, dada su tarea educadora que se extiende a lo largo de muchos años. La educación más informal se complementaría así con la educación formal. O mejor, la educación formal asumiría plenamente las actividades de otras instituciones para darles más entidad y coherencia dentro de su compromiso educador integral. Se aportaría de esta forma una visión integral, interdisciplinar e interinstitucional dentro de la educación vial y de la prevención de accidentes (Llaveró, 2009).

La pretensión de promocionar la Educación Vial en los centros docentes de niveles no universitarios aparece también en el Plan de Seguridad Vial de la Comunidad Valenciana (Generalitat Valenciana, 2005) con objetivos muy concretos en relación con el ámbito escolar:

1. Fomentar la formación del Profesorado, con especial atención a la modalidad de formación en centros y potenciar la inserción de la Educación Vial en el cu-

rrículo a través de las "Programaciones didácticas".

2. Incentivar la inserción de la educación vial como un proyecto global de la comunidad educativa, en el "Proyecto Educativo de Centro".
3. Fomentar la colaboración del alumnado en la Educación Vial, en el ámbito de los centros docentes de Educación Secundaria.
4. Realizar actividades educativas orientadas a la prevención de accidentes de tráfico y educación vial en los centros docentes.

No hay que olvidar que para los alumnos y alumnas es "un derecho y una responsabilidad", como resalta el título del material educativo elaborado por la Dirección General de Tráfico del Gobierno Vasco y la Fundación RACC destinado a los jóvenes que cursen Educación Secundaria (Gobierno Vasco, 2010).

El sistema educativo, pues, tiene que asumir su responsabilidad ante la seguridad vial, más allá de la preocupación por los contenidos académicos tradicionales. Y como los problemas relacionados con la inseguridad vial afectan a los alumnos de forma directa e indirecta, la escuela ha de asumir en su proyecto educativo la cuestión de la seguridad vial con la colaboración de la familia, la comunidad y de todas aquellas instituciones relacionadas con la conducción. No hay que olvidar que con su compromiso educador, se están preparando los futuros conductores. Y desde la escuela se puede tener en cuenta y trabajar todos aquellos aspectos que tienen relación con la inseguridad vial:



- Necesidad de autoafirmación, que expresan siendo competitivos, negándose a acatar las normas y rechazando a la autoridad.
- Baja tolerancia a la frustración.
- Sobrevaloración de su capacidad para compensar su inseguridad.
- Conducta exhibicionista en grupo: el grupo explica los comportamientos individuales.
- Sensibilidad al mensaje publicitario de los fabricantes de automóviles, ya que este mensaje refuerza su necesidad de autoafirmación.
- Predisposición hasta cotas muy elevadas para asumir riesgos.

Esta responsabilidad se extiende a la atención educativa de las personas afectadas por los accidentes, que más allá de las muertes, dejan muchas secuelas físicas, psíquicas y sociales en las personas afectadas y en sus familias. La escuela inclusiva se interesa por las necesidades de todos sus alumnos y alumnas, también con las relacionadas con la seguridad vial, sean preventivas o terapéuticas. La presencia de las personas afectadas por un accidente en una escuela, más allá de la atención educadora inclusiva a la que tienen derecho no deja de ser una "lección viva" de lo que puede pasar por fallos en la seguridad vial. Incluso ellas mismas pueden participar en las actividades educativas de los centros, como ya se hace desde algunas asociaciones.

Este compromiso de la escuela puede llegar todavía más lejos al colaborar en la reeducación de las personas que han cometido un delito. ¿Por qué los menores no pueden cumplir sus penas de tráfico dentro de la escuela? (El País, 2010). La escuela no puede estar al

margen de las medidas de trabajo en servicio de la comunidad aplicadas a sus alumnos, que también se puede integrar entre sus actividades relacionadas con la seguridad vial. Incluso la escuela puede implicarse en la educación de los padres, directamente, a través de sus actividades de formación, e indirectamente, a través de los alumnos concienciados que llevan la cultura de la seguridad a los propios padres.

La Declaración de la Asamblea Mundial de los Jóvenes sobre Seguridad Vial (Ginebra, 2007) nos da la justificación de este compromiso imprescindible:

*Ya no podemos aceptar que nuestros amigos y familiares pierdan absurdamente la vida en una carretera. Como los traumatismos y las muertes por accidentes de tráfico se pueden predecir y, por lo tanto, prevenir, el mundo tiene la obligación de detenerlos. Como víctimas potenciales de accidentes de tráfico, nosotros, los jóvenes del mundo, alzamos la voz para reclamar el derecho a viajar sin riesgo por las rutas del mundo.*

## CONCLUSIÓN

La educación vial no puede entenderse como el mero conocimiento de las normas de tráfico y de los castigos que uno puede recibir si no se cumple la ley. Se trata de aprender a vivir en comunidad, de impulsar hábitos de convivencia ciudadana, de autonomía y de respeto a las normas básicas de convivencia, así como el desarrollo del sentido de la responsabilidad. La educación vial constituye una tarea básica no sólo para el desarrollo personal e integral de los alumnos, sino también para construir sociedad más justa y humana, desde el respeto a las personas y a la propia naturaleza.



Por todo esto, es necesario que la educación vial impregne el currículo establecido en sus distintas áreas y adquiera un carácter interdisciplinar integrándolo en las diversas áreas y en un tratamiento específico con apoyo externo cuando sea necesario (Corrales Llaves, 2006). Recursos de apoyo no faltan. Existen en muchos ayuntamientos escuelas municipales de seguridad vial bien enraizadas así como parques de seguridad vial para su desarrollo. Como también material didáctico adecuado para las diferentes edades, publicados por instituciones públicas y privadas. Y no faltan programas sobre educación vial y salud (Álvarez et al., 2004).

Incluso hay que llegar más lejos. Los profesionales ven con urgencia la necesidad de una Estrategia y un Plan de Acción sobre la educación vial y sus acciones concretas a realizar en la escuela, con todos los miembros de la comunidad educativa. Se trataría de disponer de un Plan de Acción con objetivos y medidas a cumplir, como ya existen en otros ámbitos de intervención: Plan de la Infancia, Plan de Salud, Plan de prevención de drogodependencias... Son planes que deben estar bien interrelacionados para poder dar una respuesta integral también dentro de la escuela. Y en ellos, tener en cuenta las drogas, desde las ilegales hasta el alcohol y los medicamentos, como sustancias capaces de alterar el comportamiento de los individuos, ya sea por el estado de dependencia física y psíquica provocado como por los efectos estimulantes, depresores o alucinógenos producidos.

La educación entendida en su más pleno sentido se puede ver en el manuscrito inacabado de "El primer hombre", hallado en uno

de los bolsillos del escritor el día de su muerte. Para Albert, "en la clase del señor Bernard por lo menos, la escuela alimentaba en ellos un hambre más esencial todavía para el niño que para el hombre, que es el hambre de descubrir". Todo estudiante, cualquiera que sea su situación personal y social, debiera encontrar, como Jacques Cormery (que representa al propio autor), un maestro que despierte el hambre por saber.

La gran tarea de la escuela es ayudar a sus alumnos y alumnas a desarrollar un proyecto de vida saludable en una sociedad compleja y dinámica, donde la inseguridad vial es uno de sus problemas más graves y el consumo de diferentes drogas puede contribuir a diferentes accidentes.

## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Álvarez, F.J.; González Briones, E. y; Robledo de Dios, T. (2004). ,Cuaderno Didáctico sobre Educación Vial y Salud. Madrid, Ministerio de Educación y Ciencia: Ministerio de Sanidad y Consumo.

Calafat, A.; Adrover, D.; Juan Jerez, M. y; Blay, N. (2008)., Relación del consumo de alcohol y drogas de los jóvenes españoles con la siniestralidad vial durante la vida recreativa nocturna en tres comunidades autónomas en 2007. *Rev Esp Salud Pública* 2008; 82: 323-331.

Comunidad Valenciana (2006). Educación vial. <http://www.cit.gva.es/fileadmin/conselleria/images/Documentos/carreteras/seguridadVial/PlanSVComunidadValenciana.pdf>

Corrales LLaves, M.T. (2006). La educación vial en la escuela. *Revista I+E*, 6, agosto 2006, pp. 1-20.



Elzo, J., Laespada, M.T., Vega, A., Arostegi, E., Mugueta, U., Gonzalez, M. y García, N. (2007). *Drogas y Escuela VII*. Vitoria, Dirección de Drogodependencias del Gobierno Vasco. Departamento de Vivienda y Asuntos Sociales.

El País (2010). *Los menores podrán cumplir penas de tráfico en la escuela*. Educación y fiscalía buscan reducir la delincuencia juvenil. El País, 08/06/2010.

EMCDDA (2009). Literature review on the relation between drug use, impaired driving and traffic accidents. Lisboa, European Monitoring Centre for Drugs and Drug Addiction.

Generalitat Valenciana (2005). Plan Anual de Seguridad Vial de la Comunidad Valenciana. Valencia, Generalitat Valenciana. <http://www.cit.gva.es/fileadmin/conselleria/images/Documentos/carreteras/seguridadVial/PlanS- VComunidadValenciana.pdf>

Gobierno Vasco. Dirección de Tráfico (2003). Plan Estratégico de Seguridad Vial de la CAPV 2003-2006, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco 1ª Edición. Vitoria-Gasteiz.

Gobierno Vasco. Dirección de Tráfico (2010). Jóvenes y conducción: un derecho y una responsabilidad. Vitoria, Gobierno Vasco.

Gobierno Vasco, Dirección de Tráfico (2010). Educación para la movilidad segura: guía de competencias. Vitoria, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, 2008.

Llavero, J.M. (2009). Educación vial visión integral, interdisciplinar e interinstitucional. *Caleidoscopio, Revista digital de contenidos educativos*, nº. 2.

Meneses, C., Romo, N., Uroz, J., Gil, E., Markez, .I., Gimenez, S. y Vega, A. (2009).

Adolescencia, consumo de drogas y comportamientos de riesgo: diferencias por sexo, etnicidad y áreas geográficas en España. *Trastornos Adictivos*. 2009; 11(1):51-63.

Mora, M.J. (2010). Plan Municipal sobre Drogas y Seguridad Vial dirigido a los jóvenes. <http://www.diarioinformacion.com/elche/2010/11/10/plan-municipal-drogas-seguridad-vial-dirigido-jovenes/1063169.html>

Organización Mundial de la Salud (2004). Seguridad vial y salud. Asamblea Mundial de la Salud. (15.XI.2010). [http://www.who.int/gb/ebwha/pdf\\_files/WHA57/A57\\_10-sp.pdf](http://www.who.int/gb/ebwha/pdf_files/WHA57/A57_10-sp.pdf).

Rodríguez Parrón, M. (2006). Aproximación conceptual e identificación de predictores de riesgo teóricos en jóvenes conductores: un punto de partida para contribuir en la reducción de accidentes de tráfico. *Educación* 37, 2006, 189-203.

Vega, A. (2010). Seguridad vial en la escuela: ¿Más tareas para el profesorado? *Escuela* 3883, 11 de noviembre de 2010, pág. 1.622.

Verdú, F. y Ferrero, F. (2008). *Conduce sin riesgos estúpidos. Manual para conducir sin riesgos añadidos*. Valencia, AESED.