



Boletín **DIPAC**

Dirección de Prevención e Investigación de Accidentes

Marzo 2023



**“LA PROTECCIÓN AUDITIVA,
ES PARTE DE MI RUTINA”**



EDITORIAL

La Organización Mundial de la Salud, declaró el 02 de marzo, como el día mundial de la audición, razón por la cual la campaña del mes se denominó **“La protección auditiva es parte de mi rutina”** poniendo de relieve la importancia de la buena audición para lograr una escucha segura.

Sabemos bien, que el ruido presente en el entorno de trabajo, afecta las comunicaciones, los mensajes no son fáciles de escuchar, puede llevarnos a perder la conciencia situacional al ser el contaminante laboral más frecuente; asimismo, la exposición prolongada al ruido puede ocasionar daño auditivo, por lo que es necesario y obligatorio el uso de los **EQUIPOS DE PROTECCIÓN PERSONAL**.

En ese sentido, debemos recordar que cuando nos protegemos del ruido, reducimos la probabilidad del daño fisiológico que pueda ocasionar, asimismo, reduce los niveles de estrés, evita la probabilidad de vernos expuestos a un accidente y por último, cuidamos nuestra salud, imprescindible para realizar nuestras tareas con seguridad.

Por ello los invito a seguir trabajando **“Rumbo al cambio de la cultura de seguridad”**, una cultura que refuerza los comportamientos seguros y valorar que la prevención de accidentes, es un compromiso con la vida.



USAR PROTECCIÓN AUDITIVA O VIVIR CON SORDERA

Por TIP FAP © Percy Quispe Mariscal

La sordera o hipoacusia es un problema de salud crónico que puede ser hereditaria o el resultado de una enfermedad, uso de medicamentos, traumatismo o la exposición al ruido a largo plazo y que, según la Organización Mundial de la Salud (OMS) afecta a 360 millones de personas en el mundo. En nuestro país, la Encuesta Nacional Especializada Sobre Discapacidad (ENEDIS) 2012, reveló que más de 532 mil peruanos presentaban estas limitaciones auditivas permanentes.

El ruido se considera peligroso según la fuerza con que nos afecte y el tiempo y la frecuencia que nos expongamos. La National Institute for Occupational Safety and Health (NIOSH) recomendó como

promedio, un límite de exposición (REL) de 85 decibeles ponderados (dBA) durante una jornada laboral de ocho horas; los trabajadores expuestos al ruido por encima de este promedio corren el riesgo de desarrollar pérdida auditiva. A 85 dBA tendremos que hablar fuerte para que nos escuchen a un metro de distancia. Si el ruido superara los 85 dBA (a 88 dBA por ejemplo), la jornada laboral con exposición diaria se deberá reducir a la mitad (cuatro horas).

El impacto social en una persona con pérdida auditiva le afecta en el ambiente laboral y familiar, pues además de incrementar su riesgo a sufrir accidentes, su dificultad para escuchar lo expone a cometer errores, por lo que suele ser víctima de burlas o abuso, provocando que deje de socializar o a abandonar su centro de trabajo. Según testimonio de un extrabajador de 51 años, quien gradualmente perdió la audición en ambos oídos, dio su relato: "Al estar en grupo me sentía excluido, no escuchaba ni entendía lo que me decían o preguntaban y no sabía qué responder". "Al inicio me hablaban y cada vez tenían que hacerlo más fuerte, me terminaban gritando y yo no entendía por qué". "Molesta que te griten y te repitan a cada rato y los compañeros se aburren". "Al principio te repiten una vez, pero si a la tercera no entiendes ya pierden la paciencia". "La familia tampoco suele tener paciencia". Actualmente el extrabajador usa audífonos medicados y su vida ha mejorado en parte, "Ahora escucho mejor, pero me cuesta acostumbrarme a los audífonos".

La exposición al ruido es un riesgo presente en todas las actividades laborales, por ello el Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC) de Madrid, recomienda que los empleadores deben: adquirir equipos de trabajo que generen bajos niveles de ruido; limitar el tiempo de exposición al ruido de sus trabajadores; limitar el número de trabajadores expuestos; alejar las fuentes de ruido de los puestos de trabajo; instalar aislamiento acústico a los ambientes con fuentes de ruido y proveer a sus trabajadores protectores auditivos y tapones que cumplan la norma respectiva.



NIVELES DE CONTAMINACIÓN AUDITIVA

EFECTOS EN LOS HUMANOS	NIVEL EN DECIBELES	FUENTE DEL SONIDO
SUMAMENTE LESIVO	140	 MOTOR A REACCIÓN
	130	
LESIVO	120	 PERFORADORA SIERRA MECÁNICA
	110	
	100	 TALLER DE METALURGIA CAMIÓN
	90	
PELIGROSO	80	 CALLE CON MUCHO TRÁFICO
	70	
IMPIDE HABLAR	70	 AUTOMÓVIL CONVERSACIÓN NORMAL
	60	
IRRITANTE	50	 CONVERSACIÓN EN VOZ BAJA
	40	
	30	MÚSICA CON VOLUMEN BAJO
	20	
	10	 PISO TRANQUILO DE CIUDAD SUSURROS DE HOJAS
	0	

EL ROL CORRECTIVO Y PREDICTIVO DE LAS INSPECCIONES DE SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO Y PREVENCIÓN DE ACCIDENTES.

TC1. FAP Jorge Bertoni Castro
Quispe
Especialista en Prevención de Accidentes
laborales y Supervisor de Seguridad
y Salud en el trabajo

En el ámbito de la Prevención de Accidentes y la Seguridad y Salud en el trabajo, existen las inspecciones de seguridad en adelante "IS", esta herramienta tiene como finalidad identificar "en el campo" los actos y condiciones inseguras que realizan los trabajadores y se encuentran en los ambientes de trabajo.

Desde el enfoque correctivo las IS nos dan la oportunidad de enmendar procesos de trabajo que se están realizando de manera insegura, estableciendo medidas de seguridad correspondientes; asimismo, evidencian la situación deficiente de los equipos, herramientas, material, infraestructura, para evitar continuar con su empleo y reorientar el trabajo empleando materiales que garanticen la seguridad durante las operaciones de trabajo, es decir busca la "mejora continua".

Las IS ofrecen la posibilidad de "observar" la "inseguridad", determinando lo que "puede" devenir si se continúa trabajando sin considerar la seguridad antes, durante y después de cada labor; además, establece que medidas se deben adoptar para mitigar los riesgos inherentes a cada trabajo y presentes en los ambientes laborales.

Es real que todos contamos y nos cuesta salir de nuestra "Zona de Confort", por lo que nuestra labor en algún momento se encuentra expuesta al "exceso de confianza y a la rutina", las IS brindan oportunidades de mejora y de seguridad en el horario de trabajo.

De otro lado, las IS permiten realizar un análisis predictivo de las evidencias encontradas en las diversas actividades y lugares de trabajo; con la finalidad de adoptar las correspondientes medidas de seguridad, que permitan garantizar la seguridad y salud a todos los trabajadores, visitas y terceros que se encuentran en las instalaciones del trabajo.



La institución debe de considerar continuar potenciando el empleo de las IS como pieza clave y fundamental, para "evitar" gastos considerables y gestiones reactivas insignificantes asociadas a los accidentes, incidentes, mitigación de los riesgos, prevención de las lesiones y daños a la salud de los trabajadores.

Contar con un "Plan de IS" refleja el compromiso y la inversión de los empleadores con la Seguridad y Salud de los Trabajadores, ya que adoptar medidas de seguridad en base al conocimiento de la realidad laboral, es una "gran inversión", que beneficiará a la parte gerencial, laboral y familiar.

¿CÓMO EVITAR ACCIDENTES AÉREOS?

Error humano una de las causas comunes de accidente aéreo

Por Com FAP (R) Oscar Santa María H.

EVITANDO FALLOS HUMANOS

- Buena formación y entrenamiento continuo. Los pilotos a parte de su buena formación, deberían pasar cada año por simuladores de vuelo, practicando diferentes situaciones y emergencias.

- Siguiendo procedimientos que indican la forma más segura de actuar en las distintas fases de vuelo y maniobras. Los procedimientos están basados en las características del avión, en el trabajo previamente realizado por pilotos de prueba, en la experiencia ganada en el sector aeronáutico a lo largo de los años. En cuanto a los aeropuertos, cada pista de vuelo tiene su propio procedimiento (tanto de salida como de aproximación). Los pilotos analizan con detalle el procedimiento a efectuar.

- Uso de automatismo para lograr un vuelo seguro y eficiente.

Con el piloto automático se consigue reducir la fatiga de los pilotos y les permite prestar más atención a otros aspectos del vuelo.

Llevar un avión desde A hasta B, no consiste, simplemente, en mantener una velocidad, altitud y rumbo, también es necesario evaluar y tomar decisiones, estar pendiente de las comunicaciones, de la navegación, de la meteorología, de los sistemas del avión, ir realizando comprobaciones, etc.

No significa que los pilotos se desentiendan de llevar el control del avión, porque lo siguen haciendo, pero mediante el piloto automático (es una herramienta más)

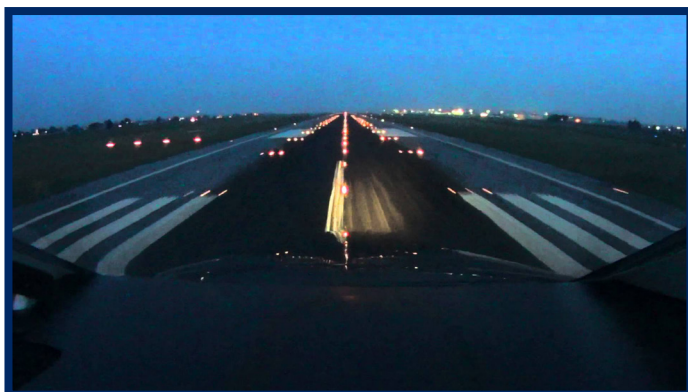
- Ayudas visuales e instrumentales para facilitar el aterrizaje.

Es la maniobra que requiere de mayor precisión, pues se pasa de la inmensidad del espacio aéreo a un lugar concreto (la pista).

Sobre la pista están pintadas una serie de marcas, complementada con luces para la noche que indican el primer tercio de la pista y el lugar donde se debe tomar. También se encuentra con señales y luces indicando cuantos metros quedan para el final de la pista. Para ayudar a mantener el ángulo de descenso ideal hasta la pista, en un lateral de la misma, se encuentra con cuatro luces que, dependiendo de la posición del

avión, se verán de un color u otro: trayectoria ideal (...) ligeramente alto (...), ligeramente bajo (...). Significativamente alto (...) y significativamente bajo (...)

También cuentan con ayuda instrumental, siendo esta imprescindible para aproximaciones con poca visibilidad.



Marca y luces de pista y Aterrizaje nocturno

- Apoyo de instrumentos que indican con precisión, la orientación y la posición del avión.

Nuestros sentidos nos pueden traicionar con facilidad, por lo que la forma más segura de volar es contando con instrumentos. Para mayor seguridad, los instrumentos, al igual que sus fuentes, están triplicados.

- Buen diseño de los instrumentos y del conjunto de la cabina de pilotaje.

Los pilotos deben tener acceso a información pertinente, pero la información no debe agobiarles ni saturarles, sino que debe presentarse de forma intuitiva, clara y útil. Para ello detrás del diseño de las cabinas e instrumentos se cuenta con todo un equipo de psicólogos.

Antiguamente la cabina de los pilotos estaba plagada de instrumentos analógicos (como relojes), pero en las cabinas actuales la mayor parte de la información se agrupa en pantallas multifunción. Estas pantallas muestran la información de manera más clara, intuitiva (con un código de colores) e inteligente (resaltando anomalías)

EVITANDO QUE UN ERROR HUMANO ACABE PROVOCANDO UN ACCIDENTE AÉREO

- Habiendo dos pilotos.

Actuando como tal, en todo momento: el error de uno de ellos puede ser detectado por su compañero. En cada vuelo, uno de los pilotos, ya sea el comandante o el copiloto, tomará el rol de pilot flying (piloto de vuelo) encargándose de la navegación y el pilotaje en si, así sea a través del piloto automático; y su compañero el de pilot monitoring (piloto que monitorea) quien se encarga de supervisar a su compañero, asistirle e irle comprobando los sistemas del avión.

Es decir, cuando uno de los pilotos efectúa el despegue, el otro va supervisando los parámetros de los motores, la velocidad y lo que va realizando su compañero. Durante la aproximación, el pilot monitoring supervisa la maniobra mencionando a su compañero, en caso de producirse, desviaciones respecto al eje de la pista, altitud y velocidad.

- Mediante el uso de listas de comprobación, para las diferentes fases de vuelo y emergencias. Antes de iniciar una maniobra, los pilotos comprueban que han efectuado todos los pasos necesarios y que el avión está configurado correctamente para la maniobra.

- Con sistemas de alerta de proximidad del terreno como el EGPWS, que alertan a los pilotos visualmente como acústicamente, si el avión se encuentra en peligro de colisionar contra el suelo, obstáculo o montaña, el sistema cuenta con una base de datos del relieve a nivel mundial y utilizando los distintos sistemas del avión como GPS y radio altímetro, genera avisos luminosos y acústicos.

Otro gran beneficio del sistema es que permite prevenir errores, pues incrementa enormemente la conciencia situacional de los pilotos. En la pantalla dedicada a la navegación se muestra, mediante un código de colores, el relieve del terreno que se encuentra próximo al avión.

- Con alarmas que alerten DE FALLOS HUMANOS. Por ejemplo, si el avión vuela demasiado rápido o demasiado lento, si no está configurado correctamente para el despegue, si se excede de un determinado ángulo de ala, si los pilotos no han bajado los flaps o el tren de aterrizaje, etc. Puede parecer un tanto sorprendente la existencia de una alarma para avisar que el tren de aterrizaje no haya bajado.



- Estando bajo la supervisión de los controladores aéreos. Además de ayudar pueden percatarse de algunos errores de los pilotos. El TCAS avisa a los pilotos de la presencia de otros aviones que pueden suponer una amenaza dada su proximidad y trayectoria y en caso de ser necesario, da instrucciones (ascenso o descenso) para evitar una posible colisión.

- Estableciendo márgenes de seguridad. Como la distancia necesaria para aterrizar y frenar dependiendo de la longitud de la pista en la que se va a realizar el aterrizaje. Los márgenes de seguridad permiten evitar maniobras inexactas para el aterrizaje.

- Mediante el curso de gestión de recursos de la tripulación CRM permite mejorar aspectos importantes como: trabajo en equipo, la conciencia situacional, la asertividad, el liderazgo y la toma de decisiones. Con CRM se pretende fomentar la comunicación, el trabajo en equipo, crear un ambiente de trabajo donde se pueda debatir sobre la toma de decisiones, de esta manera se sacaría máximo provecho de opiniones de distinto personal calificado en un mismo lugar de trabajo.



LA INTELIGENCIA EMOCIONAL EN EL DESEMPEÑO LABORAL



Mg. Fernando Calderón Gonzales

Hace unos años Aristóteles planteó una famosa idea "Cualquiera puede ponerse furioso... eso es fácil. Pero estar furioso con la persona correcta, en la intensidad correcta, en el momento correcto, y de la forma correcta... eso no es fácil".

¿Cómo reaccionamos y por qué reaccionamos?

Existen diferencias individuales en cada persona que predispone a responder de una manera adecuada o inadecuada, a involucrarse fácilmente en una tarea o a entrar en conflicto con ella, saber cómo manejar la adversidad, controlarla o evitarla, es manejar la inteligencia emocional.

Partamos del concepto general de inteligencia emocional: Es la capacidad de tomar conciencia de nuestras emociones, comprender los sentimientos de los demás, manejar las presiones y frustraciones laborales y acentuar el trabajo en equipo.

Esta capacidad de darse cuenta de lo que se hace, de enfrentar y resolver situaciones de manera satisfactoria, es importante saberlo porque es en el medio laboral que pasamos más de la mitad de nuestra vida, interactuando con otras personas, compartiendo proyectos, metas, obstáculos, apoyo y expectativas diversas de la organización. ¿Cómo lo vamos a pasar en el trabajo? Eso dependerá de cómo empleemos nuestra inteligencia emocional.

La inteligencia Emocional no está determinada solo por la genética, tampoco por los primeros años de vida, sino que se desarrolla en toda la vida y se aprende de las experiencias a las que nos enfrentamos y de las destrezas para manejar nuestras propias emociones e impulsos. Se tiene como base 5 elementos a desarrollar:

- 1° El Conocimiento de sí mismo. Que comprende el darse cuenta de su condición personal y tener confianza.
- 2° La Autorregulación. Que implica el autocontrol, la Escrupulosidad, la Capacidad de Adaptación e Innovación.
- 3° La Motivación. Que es el deseo de triunfo, la iniciativa, el optimismo.
- 4° La Empatía que es la capacidad de comprender y ayudar a los demás a desarrollarse.

5° Las Habilidades Sociales. Que están relacionadas con la capacidad de influir, el manejo de conflictos, el liderazgo, la colaboración y cooperación.

¿Cómo es una organización con baja Inteligencia Emocional?

- PRESENCIA DE NIVELES NEGATIVOS DE ESTRÉS
- PÉRDIDA DE LA EFICIENCIA
- DISMINUCIÓN DE RENDIMIENTO
- SOBRECARGA LABORAL
- CINISMO Y FALTA DE ÉTICA
- FALTA DE AUTONOMÍA
- CARENCIA DE RECOMPENSAS
- CONFLICTO DE VALORES
- PÉRDIDA DE VÍNCULOS

Si bien es cierto estos aspectos afectan a la organización, también podemos ver cómo es una organización con Inteligencia Emocional.

- VALORES COMPARTIDOS
- PERMANENTE APRENDIZAJE "EN COMÚN"
- EQUILIBRIO EN EL ASPECTO HUMANO Y PRODUCTIVO
- COMPROMISO Y ESTRATEGIAS
- ESTÍMULOS PARA UN MEJOR DESEMPEÑO
- COMUNICACIÓN ABIERTA CONFIANZA
- FORTALECIMIENTO DE RELACIONES INTERNAS Y EXTERNAS
- COLABORACIÓN, APOYO Y COMPETITIVIDAD SANA
- INNOVACIÓN, ACEPTACIÓN DE RIESGOS Y DESAFIOS
- PASIÓN, OPTIMISMO POR LA COMPETENCIA

Finalmente nuestro desempeño laboral dependerá de cuán conscientes estemos de nuestras habilidades y de nuestras debilidades en cuanto a la Inteligencia Emocional, el tomar conciencia de ello ya es un gran paso, el siguiente paso será desarrollar los 5 elementos antes mencionados que harán que nuestra personalidad se potencialice en la organización y tengamos mayores razones para sentirnos bien, útiles, eficientes y cooperadores.

Emplear la Inteligencia Emocional conviene en lo personal, grupal e institucional.

De Ud. depende!

ACTIVIDADES DIPAC

Jornada de Actualización en Psicología Aeronáutica.

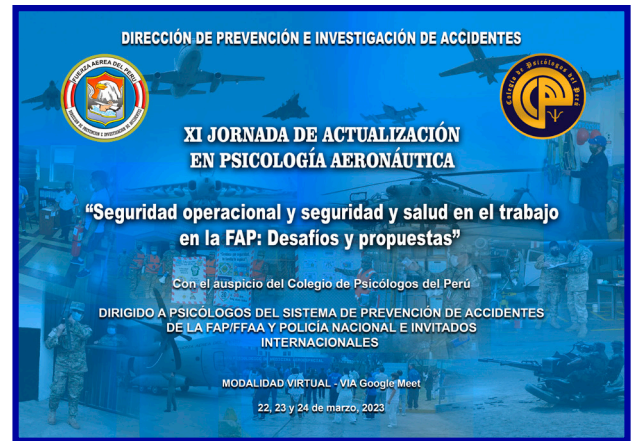
La Dirección de Prevención e Investigación de accidentes ha organizado la XI Jornada de Actualización en Psicología Aeronáutica "Seguridad Operacional y Seguridad y Salud en el Trabajo en la FAP: Desafíos y Propuestas", con el auspicio del Colegio de Psicólogos del PERÚ-CDN mediante Resolución de Decanato N° 094-2023-CDN-C. PS.P del 24 de febrero de 2023, a desarrollarse los días 22, 23 y 24 de marzo en modalidad virtual.

El MAG. FAP Víctor Muñoz Curto, Director de la Dirección de Prevención e Investigación de Accidentes, inauguró el evento y dio la bienvenida a los expositores internacionales y nacionales, a los psicólogos que laboran en el sistema de prevención de accidentes de la FAP e invitados participantes de la Fuerza Aérea Argentina, Fuerza Aérea Boliviana y Fuerza Aérea Paraguaya, así como invitados del Ejército del Perú, Marina de Guerra y Policía Nacional.

La XI Jornada de Actualización en Psicología Aeronáutica, tuvo por objetivo actualizar al personal militar y civil de psicólogos que desarrollan sus funciones profesionales en el sistema de prevención de accidentes, reforzando de esta manera sus competencias profesionales para contribuir a la mejora de la seguridad operacional y la seguridad y salud en el trabajo.

Cabe resaltar que contamos con la participación de excelentes profesionales de la hermana República de Argentina: Lic. Modesto Alonso reconocido especialista en psicología aeronáutica, Lic. Marcela Gómez del Instituto Nacional de Medicina Aeronáutica y Espacial INMAE, Comodoro RE VGM Humberto Reynoso, Instructor FH/CRM/TEM e Instructor Tranair Plus OACI.

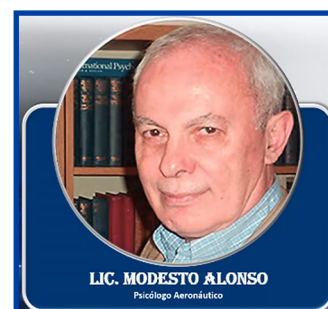
Entre los conferencistas nacionales, contamos con la participación del Mg. Santiago Valero Álamo, quien es Presidente de la Sociedad Peruana de Psicología de Emergencias y Desastres, Mg. Janet Pintado Dávila, Jefe del Programa de Psicología de Emergencias y Desastres del Cuerpo General de Bomberos del Perú y Ex Directora del Centro de Prevención y Control de Desastres de la DISA Lima Norte-MINSA del Ministerio de Salud, la Lic. Iris Guerrero Farfán del Centro de Prevención de Riesgos del Trabajo CEPRIT- Lima ESSALUD. así como, Lic. Javier Saenz y Lic. Pavel Abarca, Consultores en Seguridad y Salud en el Trabajo. y representando a los psicólogos aeronáuticos del sistema PREVAC FAP, E.C. FAP. Patricia Valverde Vargas, psicóloga del SIPAC, BALPA.



Durante el desarrollo del evento se abordaron temas como: "Psicología Aeronáutica y Sistema Sociotécnico Aeroespacial", "Estrategias de Afrontamiento de Estrés en Operadores Especiales", "Desempeño Humano en Tareas Aeronáuticas", "Evaluación de la Cultura de Seguridad", "Enfoque por Competencias Aplicado a la Prevención de Accidentes", "Evaluación de los Riesgos Psicosociales en la FAP", "El Síndrome post covid en la salud mental del trabajador", "Equipos de Primera Respuesta: Brigadas de Intervención Psicosocial en Emergencias y Desastres", "Protocolo de Estabilización Emocional por Incidente Crítico".

Como corolario de la jornada nos planteamos seguir trabajando en el diseño de propuestas para la mejora continua del rol del psicólogo de nuestro Sistema de Prevención de Accidentes.

Las palabras de clausura estuvieron a cargo del COR. FAP Luis Fernando Sales Ruiz, Sub Director de Prevención e Investigación de Accidentes.

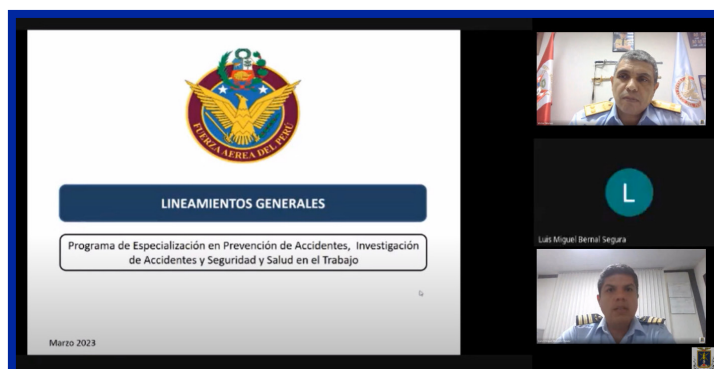


Programa de Perfeccionamiento Profesional Especializado de Prevención de Accidentes PREVAC - 2023

El día 27 de marzo del año en curso, la escuela superior de guerra aérea dio inicio al programa de PERFECCIONAMIENTO PROFESIONAL ESPECIALIZADO DE PREVENCIÓN DE ACCIDENTES – PREVAC 2023, el mismo que se viene desarrollando en modalidad virtual. El presente programa tiene como objetivo especializar a los oficiales FAP para prepararlos en el desarrollo de funciones relacionadas a la Prevención de Accidentes, importante labor que deberán cumplir en sus respectivas unidades y dependencias FAP, en concordancia con la normatividad vigente.

El Mayor General FAP Víctor Muñoz Curto, Director de Prevención e Investigación de Accidentes, participó de la ceremonia de inauguración del programa y desarrolló el módulo I “Normas y Fundamentos PREVAC”, abordando temas sobre “Evolución de la PREVAC”, “Sistema PREVAC en la

FAP” y “Política Institucional de PREVAC, Políticas de Salud y Seguridad en el Trabajo y Objetivos”, destacada participación docente acorde con su política de acercamiento y comunicación directa con el personal que formará parte del Sistema de Prevención de Accidentes FAP.



Rumbo al Cambio en la Cultura de Seguridad

Continuando con la política de capacitación continua, la Dirección de Prevención e Investigación de Accidentes llevó a cabo la segunda reunión “Rumbo al Cambio en la Cultura de Seguridad” con participación del personal de OPREVAC’S de las unidades que conforman el sistema de prevención de accidentes FAP, a desarrollarse el 31 de marzo, en modalidad virtual.

El MAG. FAP Víctor Muñoz Curto, Director de la Dirección de Prevención e Investigación de Accidentes, dirigió las palabras inaugurales dando la bienvenida a los expositores FAP, expositores extra FAP y OPREVAC’S de Lima y Provincias.

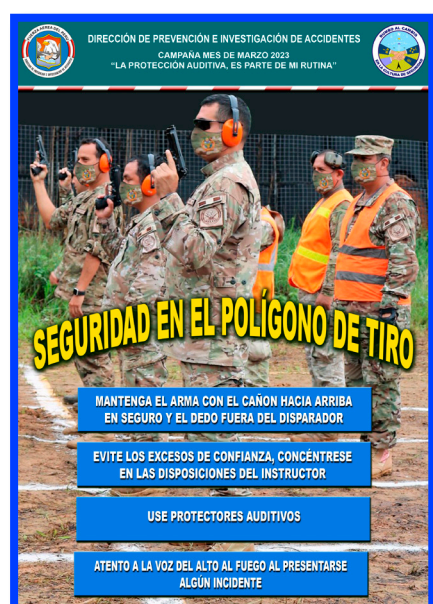
La segunda reunión “Rumbo al Cambio en la Cultura de Seguridad”, tuvo por objetivo transmitir información actualizada que contribuya con el funcionamiento efectivo de las Oficinas de Prevención de Accidentes, presentándose las siguientes conferencias:

- “Seguridad vial, normas y procedimientos policiales del tránsito y transporte”, a cargo del suboficial técnico de primera PNP Jaime Atilio Rojas Bautista de la Dirección General de Tránsito de la Policía Nacional del Perú.



- “Normatividad, informes y plazos en la investigación de accidentes”, a cargo del Tc1 FAP José Antonio Rosas Carranza del Departamento de Investigación de Accidentes – DIPAC.
- “Elaboración de Matriz Identificación de Peligros, Evaluación del Riesgo y Controles - IPERC”, a cargo del TIP FAP Jaime Herrera Almeyda del Departamento de Prevención de Accidentes – DIPAC.
- “Normas Legales e Institucionales Relacionadas a la Seguridad Laboral en la FAP”, a cargo del TC1 FAP Jorge Castro Quispe del Departamento de Prevención de Accidentes – DIPAC.

AFICHES DIPAC 2023



EL VALOR DE UNA CIVILIZACIÓN SE MIDE NO POR LO QUE SABE CREAR, SINO POR LO QUE SABE CONSERVAR.

Edward Herriot

