

Sumario



10 ALTERNATIVA **SOBRE DOS RUEDAS**

Las motocicletas y ciclomotores, por movilidad, facilidad de aparcamiento v escape de los atascos, se están convirtiendo en una verdadera alternativa para el tráfico en la ciudad. Por otro lado, su fragilidad obliga a modificar las normas, de cara a dotarlos de más seguridad (obligatoriedad del casco) y establecer unos requisitos de acceso (nuevos exámenes) que garanticen el conocimiento de sus conductores.



48 **AMBULANCIA AEREA**

Responsables de todas las administraciones implicadas y la Cruz Roja han firmado un convenio por el que un helicóptero, dotado de material sanitario y personal médico. prestará servicio diario en la Comunidad de Madrid, para atender a los heridos en accidentes de tráfico.

Editorial Disco verde Mi carril Humor **DE LOS MECANICOS** Tráfico del motor Mecánica fácil La modernización del mundo Taller de opinión del motor, con incorporación TRAFICO Chico (suplemento central) El parque automovilístico. al día profesionales de la mecánica, Kilómetro a kilómetro 33

El maletero

La pluma en el asfalto

Famosos en marcha

Pasatiempos

52



38 ITV: LA QUINTA PARTE, RECHAZADA

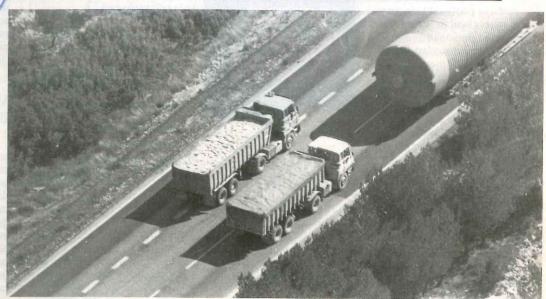
En la inspección obligatoria de vehículos particulares de 1990, uno de cada cinco presentaba anomalías graves —fundamentalmente en frenos—, que fue preciso subsanar. Sin embargo, cerca de tres millones de vehículos -se supone que los más viejos- no arreglaron sus cuentas con la ITV.

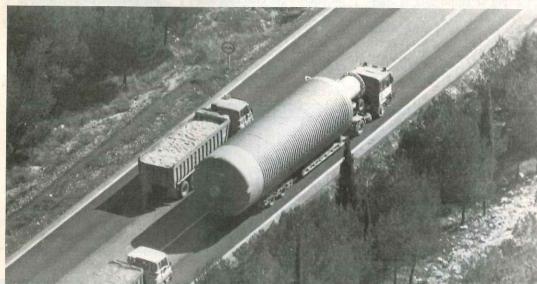


TV FOCUSY DEF WES

Fotografías captadas por los helicópteros de la Dirección General de Tráfico. Sirven de base para la tramitación del correspondiente procedimiento sancionador.

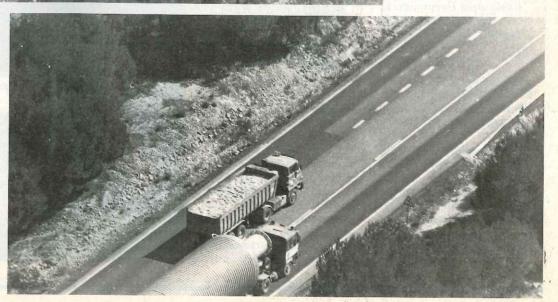
camión de la izquierda está adelantando en un lugar correcto a su «gemelo», aunque para ello está cometiendo la infracción de invadir el carril para vehículos lentos de la dirección contraria (raya discontinua más ancha). El peligro para los que pudieran venir de frente es evidente.





UIZA debido a la escasa distancia de seguridad entre ambos camiones, el que adelanta se ve obligado a continuar la maniobra, aun a riesgo de invadir, como así ocurrirá, la zona prohibida para ésta. El no existir hueco entre ambos camiones para retornar a la derecha no es una excusa para el peligro que va a crear con su siguiente infracción, pero sí, quizá, un atenuante.

OR fin culmina el larguísimo adelantamiento a dos «gigantes», especialmente el que circula primero. El volquete, que durante todo el adelantamiento ha circulado «a caballo» entre los dos carriles del sentido contrario, parece querer recuperar su derecha. Gracias a Dios, no ha pasado nada; pero el peligro ha sido, por el tamaño de los vehículos implicados, más que evidente.



fabricantes.

18 LA FORMACION

sobre todo de nuevas

también una continua

tecnologías, hace precisa

«puesta a punto» de los

haber tirado la toalla el

Ministerio de Educación,

las propias marcas

siendo las mejores escuelas

en cuya formación parece

PUBLICACIONES SOBRE TRAFICO

Ante la profusión de normas que regulan todos los aspectos relacionados con el tráfico, y la variedad de información que nos llega a través de los distintos medios de difusión, y a fin de tener un conocimiento más amplio v una información más sistematizada, me dirijo a ustedes con el ruego de que me recomienden o sugieran qué publicaciones puedo adquirir, en las que, por una parte, vengan todas las disposiciones —aun las de rango mínimo- sobre tráfico y, por otra, aspectos de carácter técnico relativos a la conservación y mantenimiento de vehículos, aspectos de seguridad, tablas de frenado, etcétera.-Rosario Infante Franco, Córdoba.

Respuesta.-Por lo que se refiere a las normas de circulación, cualquier Código de la Circulación actualizado, de venta en librerías, contiene las disposiciones sobre tráfico y seguridad vial. Y, por lo que afecta a las cuestiones técnicas relativas a la conservación v mantenimiento de los vehículos, además del manual de instrucciones del que todos ellos van provistos, puede usted consultar algunos de los manuales que, igualmente, se venden en librerías, singularmente las especializadas.

Como usted comprenderá, desde estas páginas no vamos a facilitar títulos ni editoriales.

PSICOLOGOS PARA LAS AUTOESCUELAS

Soy un profesor de autoescuela y en una de sus últimas revistas he leído, no sin asombro, lo que expone Juan Manuel Galán, compañero de profesión, sobre que la DGT añada un psicólogo para las autoescuelas.

Respeto su opinión, pero



no puedo compartirla; primero, porque de incluirlo sería en el apartado de personal docente y no en el de material didáctico, como él dice. Segundo, porque, ¿quién lo pagaría? ¿Entraría en el coste del permiso de conducción?

No sé cómo está la cuestión de matriculación y de clases prácticas en Málaga, desde donde él escribe, pero sé que si aplicas además una tarifa por consulta de psicólogo, igual estalla la guerra. ¿O es que iba a correr la autoescuela con todos esos gastos? ¿No tenemos ya suficientes como para añadir uno más?

En mi opinión, el problema que tiene la gente a la hora de obtener el permiso son los nervios, que no los controlan.

Yo propongo, en contra de todo eso, que la fase de enseñanza dure más, para que el alumno esté mejor preparado, maneje mejor el coche, conozca más los riesgos y problemas de la circulación; es decir, que en vez de ir justo de clases, dé unas cuantas más.

Por otra parte, durante el curso de profesores tuvimos un temario que versaba sobre psicología y pedagogía de la conducción. Si se aprovecha bien, sirve de sobra. No me negará, amigo Galán, que los problemas que puede tener una persona a la hora de ir a las pruebas para la obtención del permiso son casi siempre los mismos.—Manuel Martínez Dorado. Bande (Orense).

NEUMATICOS E ITV

Me dirijo a ustedes para pedirles que intenten aclararme una cuestión que me ha surgido con la ITV. Hace días fui con mi coche a pasar la inspección a las instalaciones que han puesto en Algeciras y no le dieron el «visto bueno» porque llevaba unos neumáticos que no eran los suyos, por lo cual le puse los que llevaba el coche cuando lo compré: unos 165/65-14. Cuál no sería mi sorpresa cuando me dijeron que esos neumáticos tampoco valían v que tenía que poner unos 165/70-14, 165/80-14 6 185/70-14. Pues bien, le puse los últimos, los cuales me tocaban en los pasos de rueda y la dirección no me giraba bien. Fui de nuevo a la ITV y me dijeron que eran esos neumáticos los que tenía que llevar el coche.

Quisiera me dijesen cuáles son los neumáticos, que realmente tiene que llevar mi coche, un Seat Ronda diesel, y si realmente miran la seguridad en las ITV.—Diego Navarro Delgado. Algeciras (Cádiz).

Respuesta.—En el manual de instrucciones de cada vehículo constan las características de los neumáticos que pueden ser colocados en el mismo, que será a lo que usted se deba adaptar. Si tiene una reclamación que formular contra la estación de ITV en que le han

hecho la inspección, según nos comunica en su carta, debe exponerlo o denunciarlo ante los servicios de Industria correspondientes, que en su caso particular son los de la Comunidad Autónoma de Andalucía.

VEHICULO INDUSTRIAL

Quisiera que me aclarasen una duda respecto a un vehículo de autoescuela y una furgoneta mixta. Tengo entendido que si al vehículo de autoescuela le quitan el cartel que lleva encima, deja de ser industrial y se convierte en particular, y que la furgoneta, cuando va ocupada por personas en los asientos traseros, se encuentra en situación similar.

Me gustaría saber cuándo a un vehículo se le considera industrial y cuándo no.—Francisco Fernández Argenta. Getafe (Madrid).

Respuesta.—El hecho de que a un vehículo de autoescuela se le quite el cartel a que usted se refiere, mientras no se le cambie de destino, no modifica su condición. No deja de ser un vehículo destinado a la enseñanza de la conducción, ni se convierte en particular.

Lo importante para un vehículo dedicado a la enseñanza de la conducción es que tenga dobles mandos y reúna los requisitos establecidos para tal labor, constando así en su do-



cumentación. Por lo que al vehículo mixto se refiere, debe tenerse en cuenta lo dispuesto en el apartado 26 del anexo de la Ley de Seguridad Vial. según el cual el vehículo mixto «es un automóvil especialmente dispuesto para el transporte, simultáneo o no, de mercancías y personas hasta un máximo de nueve, incluido el conductor, y en el que se puede sustituir, eventualmente, la carga, parcial o totalmente, por personas, mediante la adición de asientos».

Buzon

damos cruzar.

especia.

Conductores v peatones

Todos los que circulamos por las calles de nuestros

pueblos y ciudades lo hacemos unas veces como con-

ductores u ocupantes de algún vehículo, y otras como

simples peatones; pero no sabemos respetarnos los

Cuando circulamos tranquilamente en nuestro co-

che, nos parece muy mal y de mal gusto que un pea-

tón cruce la calzada con el semáforo en rojo, y en mu-

chas ocasiones llegue incluso hasta el punto de hacer-

nos parar. Pero no nos damos cuenta de que un poco

más adelante, v mucho más tranquilamente, nos sal-

tamos sin mirar otro paso de peatones junto al que es-

peran impacientes unas personas para poder cruzar.

nos disponemos a cruzar la calle -ahora como pea-

tones—, somos nosotros mismos los que no sabemos

esperar a que nuestro semáforo se ponga en verde. Y

nosotros, también, los que tenemos que esperar en ese

paso de peatones hasta que un conductor pare y po-

Quiero hacer un llamamiento a todos para que

aprendamos a comportarnos y respetarnos más unos a

otros. Y, sobre todo, cuando vamos con niños a bor-

do del coche o cuando los llevamos de la mano. Ellos

serán los conductores y peatones de las calles de nues-

tros pueblos y ciudades de mañana.—Joaquín Segurado

Fernández. Cizúrquil (Guipúzcoa).

Por otra parte, cuando aparcamos nuestro coche y

¿QUIEN DEBE CEDER EL PASO?

En la carretera de Fuencarral a Alcobendas (Madrid) hace tiempo que pusieron unas señales de «ceda el paso» para que los automóviles que vienen desde Fuencarral, por un lado, y de Alcobendas, por el otro, cedan el paso a los automovilistas que quieren cambiar de sentido de la circulación o dirigirse, cruzando la carretera, hacia zonas industriales.

Estas señales han causado numerosos accidentes, en algunos casos con víctimas, sobre todo durante la noche, ya que las personas que no conocen cómo está señalizada la carretera, lo que menos se esperan es que tengan que ceder el paso a los que quieran cambiar de sentido de marcha, máxime cuando esta vía es bastante rápida.

Dado por supuesto que todas las señales hay que respetarlas, me gustaría que me dijeran si es normal que tales señales estén colocadas de ese modo o, por el contrario, deberían colocarse en las plazas para los que tienen que girar, o los que quieren cambiar de sentido. Así se evitarían más accidentes.—Luis M. González Cabo. Madrid.

Respuesta.—El artículo 21 de la Ley de Seguridad Vial dispone que la preferencia se verificará siempre atendiéndose a la señalización que la regule, y que en defecto de esa señal, el conductor está obligado a ceder el paso a los vehículos que se aproximen por su derecha, salvo, entre otros supuestos, en el siguiente:

En las glorietas, los que se hallen dentro de la vía circular tendrán preferencia de paso sobre los que preten-

dan acceder a aquéllas.

Por tanto, los conductores que accedan a una glorieta
—y tal es el caso que usted nos refiere— están obligados a ceder el paso a los vehículos que se encuentren en circulación dentro de la misma,

tanto si existe como si no la señal que regule la preferencia.

«STOP» SIN VISIBILIDAD

Cuando conduzco mi vehículo y me aproximo a un cruce con un «stop», tengo muy claro lo que se indica. Pero

ocurre que hay veces que en dicho cruce no veo, por culpa de coches mal aparcados —está prohibido aparcar a menos de cinco metros, pero no se respeta—, y tengo que rebasar la línea de «stop» para comprobar si puedo seguir o no. Entonces, si viene otro vehículo por la vía a la que deseo acceder, hay un claro riesgo de accidente.

Además, resulta que yo tengo la culpa, aunque el otro vehículo circule a una velocidad superior a la permitida en la ciudad. ¿Qué pasa entonces? Que yo tengo que pagar la reparación de mi vehículo.

Creo que éste es un tema que debería estudiarse.—Juan Bautista Moreno Fulgencio. Valencia.

¿EN TOTAL DESACUERDO?

Hemos leído el escrito dirigido por don José Rico Orea, de Madrid, y publicado en la revista TRAFICO, en el que, haciendo referencia a una publicación nuestra, titulada «La clave está en la medicina preventiva», dice textualmente que está «en desacuerdo».

Lamentamos que, a pesar de haber leído detenida y repetidamente la indicada carta, no observamos la relación existente entre nuestro escrito y el contenido de la suya.

Aun así, aprovecho la circunstancia para insistir en que, para tratar de reducir los accidentes de tráfico y sus víctimas, habrá que investigarse detenida, amplia y profundamente el porqué de las maniobras, conductas y circunstancias que se dan en los accidentes protagonizados por conductores y peatones, donde la Medicina tiene mucho que hacer, añadiendo que también debieran intervenir los sicólogos, sociólogos y otros expertos.—Juan Antonio Usparicha. Presidente de DYA de Vizcaya.

APARCAR EN PEDROCHE

Vivo en un pequeño pueblo de la provincia de Córdo-



ba, en cuyas calles debe haber siempre una seguridad en lo que afecta a la circulación. Pero es una lástima ver esas calles, especialmente por la noche, repletas de coches aparcados, mal aparcados. Infinidad de ellos pueden verse en doble fila, en las curvas, en puertas de locales públicos, etcétera, como si se siguiera el lema «aparcar mientras haya sitio».

Hay dos policías locales, pero como si no hubiera ninguno. Siempre los ves en la plaza; a veces, hasta dentro de los bares, pero nunca denunciando a los coches mal aparcados. Entonces llaman a sus propietarios, para que los cambien de sitio y nada más. No sé qué sentido del deber tienen algunas personas cuando no ponen interés en la seguridad vial.

Pero toda la culpa no la tienen los del propio pueblo, ya que en vacaciones la llamada «gente de la capital» pareçe que alquila las calles. Ponen su coche donde les parece, y si se les dice que molestan, te contestan que «para un coche que pasa por este pueblo...». Debería llevarse a cabo una vigilancia más estricta y que no se cometieran tantas barbaridades.—Pedro de la Fuente Serrano. Pedroche (Córdoba).

CAMIONES-MOLE

Viajé recientemente a Zaragoza con mi esposa. Conducía ella, que tiene el permiso desde hace años, pero muy poca experiencia. Velocidad: entre 80 y 90 kilómetros por hora. En seis ocasiones, otros tantos camiones se nos «pegan» a dos o tres metros y tocan repetidamente la bocina hasta que pueden adelantarnos. Luego lo hacen, cerrándonos incluso con muy malas maneras.

Hay que vivirlo para darse cuenta del peligro y de la excitación nerviosa que supone una mole de este tamaño «llenando tu retrovisor». Luego, claro, varios de esos camiones nos detenían en las cuestas, puesto que andan menos que un carro de polos.

El 15 de enero, en viaje ha-



cia La Rioja, conducía yo. En un «punto negro» —porque los hay a miles, señores—, se detiene un camión que circula delante de mí. Se trata de un puente estrecho y tiene que dar prioridad al sentido contrario, ¡en la N-120! Me tuve que detener también yo y el camión-mole que venía detrás me empotró contra el de delante. Mi coche resultó con probable «siniestro total».

En la M-30 de Madrid, por la que hago diariamente unos 90 kilómetros, todas las noches van entre 90 ó 100 kilómetros/hora camiones que circulan uno tras otro, o detrás de algún turismo.

Sé que todos los camioneros no son así. Pero les pido,
por favor, que traten de erradicar a esos individuos que,
psicológicamente y bajo mi
punto de vista, no son aptos
para conducir ni un turismo.—Alberto Domingo Rivero. Madrid.

CINTURON DEL LITORAL

Me dirijo a ustedes para darles a conocer la situación de una entrada a la autopista llamada «Cinturón del Litoral», en Barcelona.

Cuando se sale de Barcelona por la Autopista A-2, una vez pasado el puente que la cruza —precisamente del Cinturón del Litoral—, se encuentra la entrada de dicha A-2 al susodicho Cinturón. Es una entrada por la izquierda (?). O sea, que se entra a ella por el carril rápido o de adelantamiento, con el riesgo enorme de encontrarse con algún coche que no sea capaz de esquivarlo y se produzca el accidente. Este, debido a la velocidad que suele llevarse en una vía rápida, sería necesariamente grave.

Es, además, una entrada que, como es lógico, debido al ángulo de intersección, no permite ver sin llegar a detenerse completamente, si es que viene algún coche por el Cinturón. Debido a este problema, aunque quiera uno salir rápido, la aceleración dependerá en gran medida del tipo de coche de que se disponga.

Espero que aunque ustedes no puedan hacer nada para remediar esta anomalía, el hecho de estar más cerca de los que la pueden solucionar quizá sea favorable a algún tipo de contacto.—Manuel Ojeda Vicente. San Felíu de Llobregat (Barcelona).

EXAMEN CADA DOS AÑOS

Sov profesor de seguridad vial y observo preocupado el excesivo número de infracciones que se cometen. Hasta cinco en sólo 150 metros, v por el mismo conductor. Es la actitud de los conductores la que provoca los accidentes v los atascos, mientras las Administraciones no sancionan con equidad. Cito, por ejemplo, a la Guardia Urbana de Barcelona, cuvos agentes sólo sancionan lo cómodo. Observo -cada vez más- cómo delante de los agentes se efectúan giros antirreglamentarios, invasiones de carriles reservados, no se cede el paso, etcétera.

Es más: conductores de la propia Guardia Urbana, o Policía Nacional, grúas municipales, coches de parques y jardines del Ayuntamiento, etcétera, infringen igualmente la normativa, afectando a la seguridad y al normal desarrollo de la circulación. ¡Señores, que son ustedes los que tienen que dar ejemplo!

En una ocasión me detuve a cruzar ante un paso de peatones, con personas en disposición de cruzar la calzada. Inmediatamente pasó un vehículo de la Guardia Urbana a velocidad excesiva, sorprendiendo a los peatones. El agente acompañante me dedicó incluso algunos improperios (!).

Hay que reeducar a los conductores. ¿Solución? Reciclarlos, con examen cada dos años, al mismo nivel que los aspirantes al permiso. La conducción mejoraría para acostumbrarse al «examen de cada día».—Jorge Prada Galbas. Barcelona.

Las cartas destinadas a esta sección no deberán exceder de 20 líneas a doble espacio. Irán firmadas y constando el nombre, domicilio, teléfono a ser posible y número de DNI. TRAFICO se reserva el derecho a extractarlas cuando lo considere necesario. No se mantendrá correspondencia con los autores de las cartas.

Los envíos deberán realizarse a: TRAFICO Josefa Valcárcel, 28, 2.º planta Sección CARTAS 28027 MADRID



AÑO VII NUMERO 65. ABRIL 1991

Director: Jesús Soria.

Redactor jefe: Adrián Guerra.
Confección: José Bélamo.
Redactores: Teresa González,
Mercedes López, Juan Manuel
Menéndez, José
Ignacio Rodríguez, Juana Sánchez
y Nono Hidalgo
(Andalucía).
Fotografía: Miguel Garrote,
José Rubio.
Secretaria de redacción: Juana

Sánchez. Tel.: 742 31 12 (ext. 285)
Colaboran en este número:
Antonio Arias, Carmen Bajo, Chico
Pérez, Francisco Fructuoso,
Begoña García Matrés, Charo Laiz,
Mena, Eugenio Ocio, Ramón, Juan
A. de la Rica, Sebastián y Miguel
A. Yáñez

A. Yáñez.

Colaboración especial:
José Antonio Martínez Soler.

Redacción: C/ Josefa
Valcárcel, 28 (2.ª planta).
28027 Madrid. Teléfono
directo: 742 83 53 y 741 40 11.
Centralita:
742 31 12 (ext. 228, 243 y 285).
Télex: 44510 DIREE.

Conseio Editorial: Francisco Altozano, José María Altozano, Milagro del Arroyo, José Benavides, Carlos Corbacho, Julián Flórez, Juan Galbis, Adrián Guerra, Isabel Herrarte, Juan José Jauralde, María Paz López, Miguel Muñoz Medina, Carlos Muñoz Repiso, Fernando Ortega, José Antonio Peñas, Estrella Rivera Jaime de la Serna y Jesús Soria Imprime: ALTAMIRA. Ctra. Barcelona, km. 11,200, 28022 Fotocomposición: Ciceralia. Rufino González, 13, 3.º. Madrid. Fotomecánica: Fotomática, S.A.

Fotomecánica: Fotomática, S.A. Cronos, 8 - 3.º Madrid. Depósito legal: M-25.988-1985. N.I.P.O.: 129-91-002-7. Distribución: Paquebot. Publicidad

Directa.
(La revista TRAFICO no comparte necesariamente la opinión de sus colaboradores.)

Está autorizada la reproducción total o parcial de los textos que contiene esta revista, siempre que se cite a la revista TRAFICO como fuente.

Edita: # Dirección General de Tráfico (Ministerio del Interior).

> Tirada de este número: 350.000 ejemplares

Editorial

Motocicletas: Lo bueno y lo malo

A cada día mayor utilización de las motos, sobre todo por parte de los jóvenes, y fundamentalmente en las grandes ciudades, es una realidad cimentada en los graves problemas de tráfico de los cascos urbanos y, naturalmente, en una mejora de la economía doméstica. Es cierto que su nivel de ocupación en el asfalto es bastante inferior al del coche y lo mismo podría decirse del apartado aparcamiento, auténtico talón de Aquiles de muchas ciudades. Tampoco conviene olvidar la mayor movilidad que permiten estas máquinas, la reducción en los tiempos invertidos en los traslados y el menor coste económico de los desplazamientos. Es decir, la utilización de las motos ofrece un amplio abanico de posibilidades y mejoras en la circulación, que de hecho están mitigando algunos problemas en ciudades donde su utilización es bastante alta, como puede ser el caso de Barcelona.

IN embargo, la masiva utilización de las motocicletas como medio de transporte —repetimos, sobre todo entre la gente joven— acarrea otra serie de problemas paralelos, el principal de ellos la creciente accidentalidad en este tipo de vehículos y el consiguiente aumento de heridos y muertos en los últimos años, principalmente entre los sectores más jóvenes de la población, precisamente aquellos que son más amantes de las dos ruedas. Y eso que aquí no son precisamente las motos de grandes cilindradas las que acaparan el mercado sino, más bien, los ciclomotores y motocicletas con cilindradas de hasta 250 centímetros cúbicos.

O vamos a cargar desde aquí las tintas sobre las culpabilidades de nadie, pero al escaso respeto que muchos conductores sienten hacia estos conductores más vulnerables, se une una indudable falta de respeto a muchas normas de tráfico por parte de muchos motoristas, sobre todo cuando se conduce en fines de semana, acompañados, en grupos y no pocas veces «mediatizados» por el consumo de alcohol u otras sustancias que hacen más que arriesgada su conducción. Por no llamarla suicida.

ARA tratar de mitigar estos efectos perniciosos en usos que, de otra manera, no tendrían por qué preocuparnos especialmente, los responsables de la DGT quieren implantar definitivamente la obligatoriedad del casco cada vez que se conduzca una motocicleta del tipo que sea —ya saben de la vulnerabilidad de nuestros cuerpos y especialmente de la cabeza, la parte más dañada en caso de accidente—, así como un nuevo sistema de exámenes, ligado al permiso de conducción, que consiga una mejor preparación de estos conductores y con ello aminorar las posibilidades de sufrir un siniestro que, en estos casos, suele resultar fatal en un porcentaje muy elevado de casos. Como verán, un mundo con cosas buenas, pero también con partes malas.





Antoni GUAL (*)

Prevención contra el alcohol

A asociación alcohol-conducción se ha mostrado en las últimas décadas cada vez más pelide ambos factores llega a situarse en 40 por 100,000 habitantes. Los años potenciales de vida perdi- con una edad media de 33,3 años, solteros (47 por 100), dos por esta causa son escalofriantes, puesto que un elevado porcentaje de víctimas se halla en plena juventud.

En Gran Bretaña, cada vez que un joven entre 18 y 24 años bebe, tiene un 0,4 por 100 de posibilidades de infringir la ley y conducir con una alcoholemia superior a la permitida. En Estados Unidos se considera que el 6,1 por 100 de los americanos bebe y conduce. El conductor bebedor sería preferentemente del sexo masculino, fumador, no utilizaría el cinturón de seguridad y tendría tendencia a padecer stres. Parecidas conclusiones obtiene Richter en Israel, al estudiar personas fallecidas en accidentes de tráfico: alcoholemias superiores a 0,5 gr/l se asocian con hombres solteros y accidentes nocturnos de un solo vehículo.

Resulta extremadamente difícil establecer la dimensión epidemiológica de este problema moderno. Como señala Dove, muchos accidentes escapan al control sanitario y/o policial, con el consiguiente sesgo de muestras que ello supone. Algunos autores han señalado la alta incidencia de alcoholemias elevadas (el 29 por 100 por encima de 1 gr/l) entre los accidentados que fallecen antes de llegar al hospital.

En cambio, donde existe una práctica unanimidad es en la necesidad de situar los límites legales de alcoholemia en los 0,5 gr/l. Por encima de estos niveles, aunque el alcohol no modifique la percepción subjetiva de la velocidad, provoca conductas de mayor riesgo que pueden ser fatales al volante. A ello se debe añadir la tendencia a infravalorar las cantidades de alcohol consumidas, que sistemáticamente aparecen al alcanzar alcoholemias por encima de 0,5 gr/l.

Nos enfrentamos, pues, a un tema de rabiosa actualidad, que ha movilizado a políticos y científicos, tanto en la comunidad internacional como en España. No es de extrañar. Los accidentes de tráfico generan unos costes económicos, sociales y sanitarios tan desmesurados, que con razón se han comparado a una auténtica «guerra interior».

En un estudio realizado en catorce hospitales catalanes, con una muestra de 1.684 pacientes, comprobamos grosa. La mortalidad debida a la conjunción que la mayor parte de pacientes atendidos en urgencias por accidentes de tráfico son hombres (71,3 por 100), que en un 75 por 100 tienen escolarización igual o superior a la EGB y afiliados a la Seguridad Social en un 95 por 100. El 65 por 100 se halla en activo, siendo los parados un 9,8 por 100 y los estudiantes un 12,8 por 100.

> Los resultados obtenidos nos ofrecen un perfil característico del accidentado con alcoholemia superior a 0,5 gr/l. Se trata de un hombre de unos 30 años, preferentemente soltero. Consumidor habitual de bebidas alcohólicas, no le resulta infrecuente tomar en ocasiones por encima de 80 gr de alcohol al día. Por regla general, el accidente se producirá por la noche, después de haber consumido bebidas alcohólicas, generalmente en un bar.

> Coincidiendo con otros autores, queremos resaltar este último dato, altamente significativo por sus posibles repercusiones preventivas. Existe una clara asociación entre accidentes, alcoholemias elevadas y consumo de alcohol en bares... que suelen estar a pie de carretera, sin que exista ninguna reglamentación al respecto.

> Algunos estudios sugieren que la asociación alcoholconducción se debe al contexto social en que se bebe -en definitiva, a la presión de grupo-, sin que la propia formación e información tengan excesiva relevancia. En nuestro trabajo, el 83,9 por 100 de los accidentados había ingerido las bebidas alcohólicas en bares o restaurantes.

> A pesar de que hablamos de un problema de difícil abordaje, parece obvio que su solución debe basarse en la prevención. Una prevención que debe dirigirse preferentemente a los jóvenes, combinando medidas restrictivas con intensas campañas destinadas a modificar las actitudes sociales frente al conductor bebedor. Actualmente se dispone de evidencias suficientes para considerar eficaces este tipo de intervenciones, que deben acompañarse necesariamente de una actuación global en el terreno de la prevención de los accidentes de tráfico.

> > (*) Médico adjunto. Unidad de Alcohología. Hospital Clínico de Barcelona

Mi (ARRIL

ITV: Unos duros útiles

O dijo Séneca: «Cuando una parte del todo se cae, lo demás no está seguro». La frase del filósofo cordobés podría aplicarse a los resultados, espeluznantes sin duda, de las inspecciones de vehículos llevadas a cabo durante 1990. La mitad de los coches que deberían haber pasado por las ITV no lo hicieron, es decir, sólo tres de los seis millones que estaban obligados y 675.000 ofrecían deficiencias graves. Y es que aunque Rosseau dijera aquello de que «es una gran previsión comprender que no es posible preverlo todo», no es menos cierto que hay ciertas cosas que sí se pueden prevenir: por ejemplo, un accidente como consecuencia de un deficiente mantenimiento del vehículo. Y a ello es a lo que están condenados ese 27 por 100 de coches que ofrecieron el pasado año graves defectos en los frenos, el 20 por 100 que tenían serios desajustes en el sistema de ejessuspensión y ruedas o el 10 por 100 que reflejó peligrosas deficiencias en la dirección, todos ellos elementos de máxima seguridad para los vehículos. Me pregunto: ¿Cómo estará esa otra mitad que no han pasado por la correspondiente ITV? Alguien puede dudar, con estas cifras en la mano, de la necesidad de buscar sistemas que garanticen un mínimo control -aunque sea mínimo— de los vehículos de cierta edad? No puedo entender a quienes sólo quieren ver en estas revisiones un «sacacuartos» más. Deben ser los mismos que, por ejemplo, tampoco ven la medicina preventiva. Indocumentados al margen, parece claro que aquí más que en ningún sitio, con un parque demasiado caduco, es necesario enraizar este sistema de supervisión de los coches. Y, a largo plazo, cambiar las actitudes de los conductores, que seamos más responsables de lo que llevamos entre manos. Es obvio que el coche es algo más que cambiar el aceite, las pastillas de los frenos, poner fundas en los asientos o llevarlo inmaculado.

No nos debe hacer falta remitirnos a ese juez al que en una revisión en tiempo y forma le descubrieron una más que seria avería en los frenos que, quién sabe, le podía haber costado la vida en cualquier punto de la carretera. Según los expertos europeos, alrededor de un 15 por 100 de los accidentes tienen como factor desencadenante el fallo mecánico; también se estima que miles de muertos —hay cifras concretas— se evitarían con un sistema de inspecciones periódicas de los coches, va implantado con notable éxito en algunos países.

Es cierto que las ITV españolas todavía no son perfectas. Es necesario homogeneizar estas verificaciones para hacer más creíble el sistema, hay que buscar —al menos en algunos casos— mayor escrupulosidad en los trabajos, pero nadie puede negar que están cumpliendo un importantisimo papel en esa lucha por ganar terreno a la inseguridad vial. Las cifras recabadas por esta revista son suficiente botón de muestra. No podemos dejar de lado que estas inspecciones están consiguiendo retirar de la circulación buen número de vehículos caducos, esos

que algunos irresponsables dicen que sólo se utilizan para que la mujer lleve a los niños al colegio. En definitiva, que están contribuyendo positivamente en la deseada renovación del parque, en su lento pero progresivo rejuvenecimiento.

También falta que las corporaciones municipales se tomen en serio el control sobre quién pasa y quién no estas inspecciones, fundamentalmente con esos «viejos cacharros» que tan peligrosos pueden resultar y que, digan lo que digan, también salen a la carretera; como falta que las comunidades autónomas —la mayoría, por no ser injusto— dejen de «arrinconar» las estadísticas resultantes de estas inspecciones, cuyos dígitos -espeluznantes en algunos casos como decía— deberían servir para iniciar rápidas campañas de concienciación -sobre todo concienciación— y vigilancia.

Y es que cuando manejas a diario cifras y cifras de accidentes «absurdos» («se le fue el coche en una curva», «qué mala suerte, le fallaron los frenos»), uno comienza a detestar a esos «héroes» que tan poco le gustaban a Voltaire («porque hacen demasiado ruido») y tan poca gracia deben hacernos a todos. Son los que hacen «ruido» en cualquier curva cuando se meten en el carril contrario por una dirección en mal estado, unos frenos deficientes o una armortiguación penosa y acaban con la vida de cualquier inocente.

Por eso, aunque es verdad que «todo acto forzoso se vuelve odioso» (Aristóteles), parece de sentido común que estamos ante una norma de seguridad vial que lucha por acabar con la sangría de la carretera. No parece pues lógico que rehuyamos de una revisión que cuesta unos duros y que vela por nuestra integridad. Sobre todo, cuando en el dichoso coche gastamos mucho más en cosas absolutamente superfluas.



Jesús SORIA Director

LOS COCHES DE SCHWARKHOPF

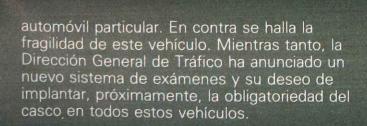
A la Chrysler norteamericana también le han llegado tiempos de crisis. Lee laccoca, su presidente, dice estar cansado y desea dejar su puesto. Y nada más y nada menos que pretende que le sustituya el general Schwarkopf, el triunfador de la madre de todas las batallas; la
imagen viva y triunfante de una guerra que ha tenido
de sobresalto en sobresalto a medio mundo. Imagínense al general organizando las cadenas de montaje o negociando la invasión de los coches japoneses «manu
militari». Desde luego, si su estrategia en este campo
es tan acertado en la guerra del Golfo, que se prepare la competencia. Tan claro como que a ninguno de sus coches lo llamará Sadam.

La CEE reordenará el sector y Tráfico prepara la obligatoriedad del casco y un nuevo examen de conducir

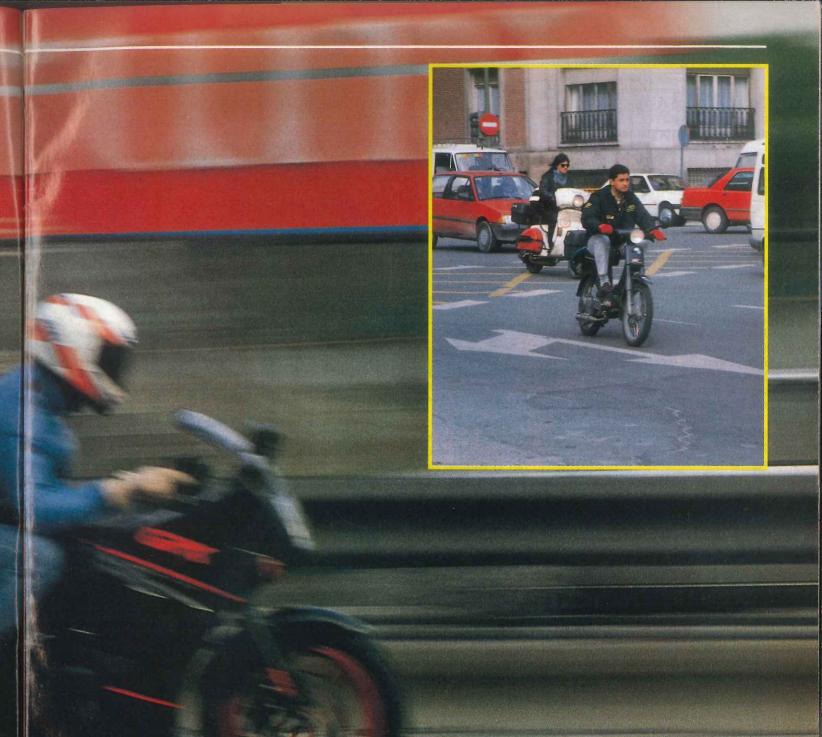
MOTOS Y GIGLOMOTORES: ESPECIE COTECER

Las «dos ruedas», motocicletas y ciclomotores, pueden convertirse en la gran solución para los problemas de tráfico de las grandes ciudades.

Su capacidad para escapar de los atascos y retenciones y la facilidad para aparcar son sus bazas a favor. Y, de hecho, muchos habitantes de ciudades cuya climatología lo permite, como el caso de Barcelona, han optado por este medio de transporte, abandonando el



Juan Manuel MENENDEZ Fotos: Miguel GARROTE



SPAÑA cuenta con un parque aproximado de ciclomotores y motocicletas de 2.700.000 unidades, según datos de SERMOTO, asociación que agrupa a los fabricantes de motos, «bicis» y ciclomotores en nuestro país, referidos a 1989. No obstante, el Libro Blanco del Ciclomotor, también editado por SERMOTO durante 1990, señala que existen 885.400 motocicletas y 1.640.000 ciclomotores, frente a los 10.787.424 automóviles de turismo. Hay que precisar que todos los datos referidos a ciclomotores son aproximados, pues, como reconocieron en las jornadas «La Moto y la Ciudad», organizadas recientemente por la revista «Sólo Moto» en Barcelona, tanto el director general de Tráfico, Miguel Muñoz, como el secretario general de SERMOTO, Juan León Petit, nadie conoce el número exacto de ciclomotores en circulación en nuestro país.

Las grandes ciudades españolas (Barcelona, Madrid, Valencia, Sevilla, etcétera) soportan una situación de tráfico caótica. Como señalaba Jaime Alguersuari, presidente y director general de Alesport y organizador de las jornadas «La Moto y la Ciudad», «la saturación automovilística en la ciudad está ya en un alto grado de alerta roja, sin que la Administración tenga en la mano solución más inmediata que la restricción. Ante esta situación, poco menos que caótica, miles de ciudadanos, sin ninguna indicación previa, guiados únicamente por el más estricto sentido común, han elegido la motocicleta, o un vehículo afín, como medio cotidiano de transporte en la ciu-

Es evidente la agilidad de estos ve-





Quitando espacio a los automóviles, Barcelona ha habilitado aparcamientos especiales para «dos ruedas» en el centro de la ciudad

hículos de «dos ruedas» en los atascos urbanos. Todos los hemos visto pasar mientras los automóviles esperan el cambio del semáforo o el fin de la retención. Pero, además, ciclomotores y motos ocupan menos espacio físico en las calles, por lo que originan menos densidad de circulación. Según datos de SERMOTO, un automóvil aparcado ocupa alrededor de diez metros cuadrados, mientras que un «dos ruedas» apenas llega a 1,5 metros cuadrados. Lo mismo puede aplicarse al caso de la circulación: un automóvil «ocupa» unos 20 metros cuadrados, frente a los escasos tres metros de motos y ciclomotores. Como explica el Libro Blanco del Ciclomotor, «es decir, siete veces menos de ocupación».

Este argumento sirve a Jaime Alguersuari para calificar a estos conductores como «solidarios». En su opinión, «quien se compra una motocicleta y la usa en la ciudad es solidario, porque reduce el número de metros necesarios para circular v para aparcar, a pesar de que las motos tienen una mayor incomodidad que el automóvil y de su mayor vulnerabilidad». Además, Alguersuari apunta un hecho esclarecedor: «Si quienes hoy circulan en motocicleta decidieran optar por el vehículo privado, imagínense el caos circulato-

BARCELONA, ADELANTADA

Basado en este argumento, Jaime Alguersuari opina que la motocicleta

«debería estar primada». De hecho, el Ayuntamiento de Barcelona ha aprobado una serie de medidas que priman la utilización de moticicletas y ciclomotores en su circulación por la ciudad. Por ejemplo, estos «dos ruedas» pueden aparcar sobre las aceras, en función de la anchura de éstas; igualmente, de forma provisional, autorizaron la circulación de motos y ciclomotores compartiendo el carril-bus con autobuses y taxis. Según Joan Torres, concejal del ámbito de la Vía Pública del Ayuntamiento de la Ciudad Condal, «la conclusión es que prácticamente no ha pasado nada. Ni ha aumentado la peligrosidad ni ha habido un descenso de la velocidad de autobuses y taxis». No obstante, la medida estaba condicionada a la utilización por todos los conductores de «dos ruedas» que circularan por el carril-bus del casco protector. «Lo que me preocupa -explicaba Joan Torres- es la institucionalización del uso obligatorio del casco en todas las cilindradas, que sería la utilización del carril-

«Es de todo punto inimaginable -señala Jaime Alguersuari- una futura ciudad donde las motocicletas sustituyan al cien por cien de los automóviles.» No obstante, Joan Torres recordó que durante la última huelga del taxi en Barcelona (que afectó a un 10 por 100 de los vehículos), la situación en calles céntricas mejoró hasta en un 50 por 100 en fluidez. «Parecía como si fuera el mes de agosto», recordó el concejal. Jaime Alguersuari hacía suyo el ejemplo y



En ciudades, motos y ciclomotores son básicamente vehículos utilizados por jóvenes.

manifestaba que «si el diez por ciento de los conductores se pasase a la moto, la situación de agosto en Barcelona sería todo el año».

UN VEHICULO PARA TRABAJAR

Juan León Petit, secretario general de SERMOTO, opinaba que los «dos ruedas» se caracterizan «por su facilidad de manejo, buen rendimiento y bajo consumo; su volumen de contaminación es muy bajo y su nivel de ruidos, si no se manipulan, les permite pasar inadvertidos en el tráfico», lo que les convierte en vehículos idóneos para ciudades. Además, pruebas comparativas realizadas por su asociación en Madrid y Barcelona durante 1989 arrojan resultados sorprendentes: para un recorrido estándar de 3,5 kilómetros de longitud, los za. Aunque en el ámbito rural el uso tiempos invertidos por los ditintos se amplía, casi por igual, a todas las

medios de transporte eran los siguientes: autobús, 45 minutos; automóvil particular, 15 minutos; ciclomotor, siete minutos; motocicleta, 15 minutos, y taxi, 17 minutos. En cuanto al coste económico de ese mismo traslado, el más caro era el taxi (114 pesetas), seguido de autobús y metro (18,5), automóvil privado (12,6) y ciclomotor (2,9 pesetas).

Estos factores de ahorro de tiempo. facilidad para escapar de las congestiones, bajo coste de adquisición y mantenimiento y uso son elementos que favorecen este medio de transporte como alternativa a la congestión urbana.

Según datos del Libro Blanco del Ciclomotor, éste sigue siendo utilizado mayoritariamente por gente joven; de hecho, sólo un 13 por 100 de personas con más de treinta años lo utiliEs uno de los aspectos que proporciona peor imagen a las motos

«El ruido lo hacen los irresponsables»

El ruido es una de las cuestiones que más preocupa, tanto a autoridades como a motociclistas. Por un lado, los ciudadanos tienen una mala imagen de la moto, según Jaime Alguersuari, por unos cuantos. «Un motorista que circula mal -explica- habrá convertido en antisociales a los motoristas en plural. Pero es un arquetipo que no debemos generalizar».

Según Juan León Petit, el ruido «es uno de los aspectos negativos que le trae la inquina de la mayoría. Y todo por unos cuantos desaprensivos que buscan un incremento de potencia que no se pro-

En cualquier caso, según datos de SERMOTO, mientras que un escape original de una moto de 750 c.c. apenas llega a los 83 decibelios, uno no original sobrepasa los 84 decibelios, mientras que en el caso de una motocicleta de 125 centímetros cúbicos, el original ofrece un nivel de 80 decibelios y el otro, de 97 decibelios, por encima de los límites permitidos. Juan León Petit pide «una aplicación rigurosa de la ley, porque así podremos conseguir un medio ambiente más silencioso». De hecho, retirando un silenciador, una moto puede superar los 100 decibelios, cifra peligrosa incluso para la salud del oído.

Aunque, como señaló Alguesuari, el «ruido lo hacen los irresponsables», lo cierto es que «la pelota» está en el «tejado» de las policías, que tienen que reprimir este exceso. Como ejemplo, Barcelona realizó una campaña recientemente sobre 4.319 ciclomotores, de los que 3.500 (81 por 100) sobrepasan el límite permitido de ruidos. Según datos de la Guardia Urbana de Barcelona, en un control realizado hasta enero de 1991, 4.501 vehículos dieron positivo en el control de ruidos y, de ellos, 692 no tenían tubo de escape.

VICTIMAS DE LOS «DOS RUEDAS» POR EDADES (AÑO 1990)

EDAD .	CICLOM	OTORES	MOTOCICLETAS			
EUAU	MUERTOS	HERIDOS	MUERTOS	HERIDOS		
0-4	0	20		13		
5 - 14	11	502	4	124		
15 - 17	89	5.988	60	2.159		
18 - 24	145	7.488	300	8.356		
25 - 44	105	3.083	210	5.619		
45 - 64	102	1.334	20	542		
65 - 74	45	364	4	44		
+ 74	19	87		8		
TOTAL	525	19.598	609	17.596		



La DGT pretende que muy pronto todos los «dos ruedas» deban llevar casco para circular.

edades. No obstante, existe un dato muy clarificador: un 40 por 100 de los usuarios de estos vehículos realizan sus viajes en él por motivos de trabajo.

Lo cierto es que casi lo mismo podría decirse de las motocicletas de baja cilindrada, aunque con matices como la necesidad de un examen v el mayor coste del vehículo. No obstante, téngase en cuenta que, según datos de SERMOTO, en 1990 en España el 73,6 por 100 de los vehículos de dos ruedas eran ciclomotores, un 15,8 por 100 eran motocicletas de menos de 250 c.c. y sólo un 10,6 por 100 superaban esta cilindrada.



Jaime Alguersuari opina que los motociclistas «no somos un sector proscrito ni minoritario. Somos medio millón cada año». De hecho, un estudio realizado por Joan Botey, ingeniero y director de homologaciones del IDÍADA, detectó que un 10 por 100 de la circulación en la ciudad de Barcelona provenía de motos v ciclomotores. No obstante, datos aportados por Luis Montoro, psicólogo y jefe de la Unidad de Investigación de Seguridad Vial de la Facultad de Psicología de la Universidad de Valencia, señalaban que mientras en Barcelona el porcentaje de motocicletas en la circulación urbana ascendía a un 21 por 100, en otras ciudades este índice era menor: Madrid (9,8 por 100) y Valencia (7 por 100).

CASCO OBLIGATORIO

Pero si una característica preocupa a las autoridades es la fragilidad de las dos ruedas. Miguel Muñoz, director general de Tráfico, señalaba que «la vulnerabilidad, el mayor riesgo de las motos respecto a los coches, continúa en pie y, por tanto, los conductores deben realizar una conducción responsable». Aparte de realizar «una llamada general a la prudencia», el director general de Tráfico quiso dar «una llamada de atención a las infraestructuras, para crear un medio lo menos hostil posible a la moto», haciendo especial hincapié en temas como los pavimentos, pinturas deslizantes, etcétera, y señalando que «bastaría con que este surgidas como consecuencia de los acmedio fuera neutral».





El binomio iuventud y moto suele dar unos resultados bastante accidentados; sobre todo, si se

conductores, Miguel Muñoz anunció dos proyectos de la Dirección General de Tráfico (DGT) para los próximos meses: por un lado, la obligatoriedad del casco que, según sus previsiones, estaría en vigor en el último semestre de 1991, y, por otro lado, «un nuevo sistema de exámenes, ligado al reglamento de Permisos de Circulación», en el que se comenzará a trabajar durante el segundo semestre de 1991, pero que no entrará en vigor antes de un año.

Precisamente la cabeza es la segunda zona del cuerpo con más lesiones cidentes en «dos ruedas». Un estudio En cuanto a la seguridad de estos del doctor Jordi Ballester, iefe de los

La mayor agilidad de estos vehículos los hace ideales para escapar de los atascos de las gran-

Servicios de Cirugía Ortopédica y Traumatología del Hospital del Mar de Barcelona, señala que de los accidentes de tráfico de motos y ciclomotores atendidos en su hospital, el 32 por 100 presentaba fracturas en las extremidades inferiores; un 18 por 100, en el cráneo; un 16 por 100 presentaba politraumatismos; un 15 por 100, fracturas en las extremidades superiores, y un 11 por 100, lesiones en la columna vertebral.

Según datos de la DGT referidos a 1990, entre los conductores muertos en accidentes, el 74,24 por 100 de los ciclomotoristas presentaban lesiones en la cabeza. Curiosamente, sólo el 8,66 por 100 llevaba casco. Si se hubiera cumplido esa teoría de que el casco salva la vida en la mitad de los casos, en este momento, si el casco fuese obligatorio, habría 231 muertos

MAS PROTECCION

Igual ocurre con las motocicletas, ya que el 63,3 por 100 de los pilotos muertos (485) presentaba lesiones en la cabeza. El 46,6 por 100 de los muertos no llevaba casco. De estas cifras se deduce claramente que es la cabeza el principal elemento a proteger, aunque, como apuntó Juan León Petit, secretario general de SERMOTO, «aún no se han encontrado dispositivos para proteger contra algunas lesiones. Por ejemplo, se habló hace poco de un protege-piernas británico, pero en las pruebas que se realizaron se descubrió

Simplifica las categorías a dos: más v menos de 50 C.C.

MES

ENERO

FEBRERO

MARZO

ABRIL

MAYO JUNIO

JULIO

AGOSTO

OCTUBRE

SEPTIEMBRE

NOVIEMBRE

DICIEMBRE

TOTAL

TOTAL VICTIMAS POR MESES 1990

HERIDOS

5.775

5.523

6.010

6.804

6,302

6.659

9.161

9.839

7.636

6.470

6.210

6.612

83.001

CARRETERA

MUERTOS

404

381

458

407

355

463

562

669

529

493

495

520

5.736

La CEE reordena motos v ciclomotores

La Comunidad Económica Europea (CEE) tiene previsto reordenar el mercado de las «dos ruedas», simplificando las categorías. Así, armonizará todas las definiciones técnicas (actualmente existen 15 definiciones distintas). La actual propuesta distingue dos categorías, cuvo límite se establece en los 50 centímetros cúbicos. Por debajo de éstos quedarán unas motocicletas, sometidas a un límite de velocidad de 45 kilómetros por hora. En el caso de ser ciclomotores, la comisión encargada de este proyecto desea, incluso, reducir el límite a los 25 km/h.

Este plan tiene un doble objetivo: primero, reducir los riesgos en aquellos vehículos que no necesiten carnet; segundo, mejorar la competitividad del sector europeo frente a los japoneses. En este sentido, España, Italia y Francia reúnen el 89 por 100 de la producción europea (1.5 millones de unidades), que apenas alcanza el 12 por 100 de la producción mundial.

que en determinados choques estos elementos agravaban la lesión. Se continúa investigando porque éste es el único camino para hallar dispositivos que protejan». Por este motivo, según sus datos, la industria mundial de la motocicleta dedicó el último año 1.100.000 dólares sólo para la investigación de choques frontales y laterales mediante un prototipo, llamado Mac 1, que posee huesos y ligamentos y con el que se realizan diversas pruebas.

ZONA URBANA

HERIDOS

5.703

5.620

6.381

5.514

6.470

6.277

6.573

5.365

6.122

6.292

5.956

5.903

72.176

MUERTOS

105

97

101

104

91

105

104

109

122

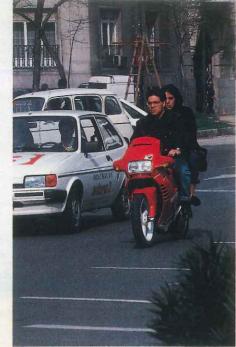
100

1.212

Antonio Riu, jefe provincial de Tráfico en Barcelona, ofreció un dato extremecedor: «El 1,6 por 1.000 de conductores de turismos implicados en accidentes muere, mientras que este dato sube hasta un 7 por 1.000 entre los motociclistas. La lesividad de los vehículos de dos ruedas en ciudad es importantísima». Según sus datos, referidos a su circunscripción, la lesividad en turismos es de un 29,5 por 100, mientras que en los vehículos de dos ruedas alcanza el 70,5 por 100. De hecho, mientras el número de heridos y muertos en turismos descendió entre 1989 v 1990, el número de heridos descendió en ciclomotores y motocicletas, pero el número de muertos se incrementó alarmantemente, hasta cerca de un 30 por 100. La conclusión de Antonio Riu es clara: «Hay un elemento que debe plantearse como necesario: la moto es más frágil, aunque el accidente sea culpa de otro vehículo. El casco salva la vida en la mitad de las ocasiones». Y dejó en el aire una pregunta: «Si segregamos al peatón de los vehículos porque es el más débil, ¿no sería necesario hacer lo mismo con las motocicletas?».

Joan Botey, director de Homologaciones de IDIADA, se muestra totalmente partidario del casco: «Lo primero es que la gente lleve casco —explica—, pero luego hay que decirle qué casco debe llevar». En este sentido, este ingeniero experto en homologaciones explica que «no es el casco quien salva, sino el poriespan que absorbe el impacto, y éste debe ser un material muy denso».

José Luis Pedragosa, responsable de Seguridad Vial de la Generalidad de Cataluña, se mostraba muy satisfecho con los resultados del último año: «La colaboración de los fabricantes de motocicletas ha sido cinco veces mayor que la de los vehículos de cuatro ruedas, lo que se ha traducido en un descenso de la accidentalidad muy satisfactorio». En este sentido, Pedragosa señaló que en Cataluña se había producido un incremento del 25 por 100 en las ventas de cascos y un descenso de los accidentes de dos ruedas del 13 por 100, mientras que en el resto de España, según sus datos, éstos habían aumentado en un 14 por 100.



El casco salva la vida en la mitad de los accidentes, y la cabeza presenta lesiones en el 74 por 100 de los casos.

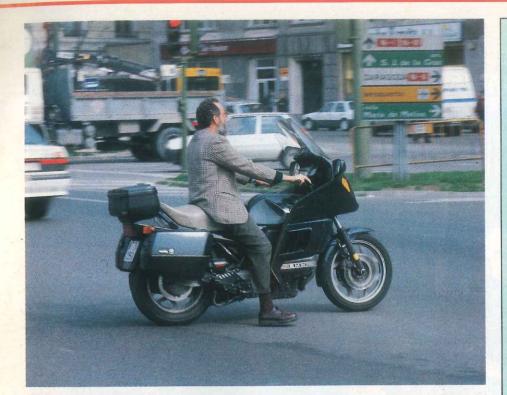
EL MAYOR PROBLEMA DE SALUD DE LOS JOVENES

La accidentalidad de los «dos ruedas» supuso, en 1990, según datos provisionales de la DGT, 16.318 motocicletas y 19.006 ciclomotores implicados en accidentes con víctimas. De ellos, la mayor parte (73 y 76 por 100, respectivamente) se produjeron en zona urbana, lo cual es lógico, dada su mayor utilización en ella.

De estos accidentes derivaron 609 muertos entre los motociclistas, entre los que hubo 124 pasajeros. Mientras tanto, los ciclomotores produjeron 529 muertos, de los cuales, pese a que está prohibido, 63 fueron pasajeros (11,9 por 100). La inmensa mayoría de estos casos se dieron en ciudad. Las motos provocaron un total de 7.262 heridos graves y 10.329 heridos leves. Los ciclomotores, por su lado, dieron un balance de 12.253 heridos leves.

Según datos de SERMOTO, referidos a 1988, el índice de muertos por cada 100.000 vehículos es muy supe-

MOTOS Y CICLOMOTORES EN EUROPA PARQUE (miles) PARQUE POR 1,000 HABITANTES **MUERTOS POR MILLON DE UNIDADES** Países Ciclomotores Motos Ciclomotores Motos Ciclomotores Motos **AUSTRIA** 470 119 62 16 1.193 134 36 BELGICA 356 (1) 13 357 948 262 83 SUIZA 552 39 154 565 R.F. ALEMANIA 997 1.379 16 22 211 542 43 8 DINAMARCA 767 **ESPAÑA** 1.900 (1) 976 49 (1) 25 749 344 (1) 870 47 FRANCIA 2.650 16 283 1.166 **REINO UNIDO** 265 611 5 11 257 967 223 GRECIA 22 695 2.827 49 267 ITALIA 3.478 60 183 IRLANDA 25 (2) 7 (2) 2.120 3 66 LUXEMBURGO 8 1.000 138 30 33 7 109 NORUEGA 967 474 145 32 HOLANDA 10 276 441 PORTUGAL 125 13 808 100 SUECIA 147 17 12 163 570 52 **FINLANDIA** 10 500 TURQUIA 411 8 90 YUGOSLAVIA 1.244 4 4.719 752 EE.UU. 20 370 668 CANADA 31 1 14 (2) **AUSTRALIA** 317 (2) 19 (2) 927 _ **JAPON** 14.417 4.235 117 34 499



Al ocupar menos espacio, en circulación y estacionadas, las «dos ruedas» favorecen la fluidez del tráfico.

rior en motocicletas (47,45) a los automóviles (37,05) y a los ciclomotores (26,89). «La justificación —explica el Libro Blanco del Ciclomotor— se encontraba en la inferior velocidad a la que aquéllos (ciclomotores) estaban limitados por construcción».

Resumiendo esta situación, Enric Truñó, regidor del Area de Deportes del Ayuntamiento de Barcelona, señalaba que «los accidentes de tráfico son, hoy por hoy, el principal problema de salud de los jóvenes en Barcelona», dato este que es ampliable a todo el Estado español, sobre todo porque, según los datos de Jordi Ballester, «existe una tendencia al alza en la siniestralidad de motocicletas». Además, según datos provisionales de la DGT referidos a 1990 que confirman esta idea de Enric Truñó, la ac-

Los accidentes con víctimas, tanto de motos como de ciclomotores, se centran en el tramo de edad entre 18 y 24 años

cidentalidad afecta, fundamentalmente, a los jóvenes en lo que a vehículos de dos ruedas se refiere. En ciclomotores, la mayor incidencia se produce entre los jóvenes de 18 a 24 años (145 muertos y 7.488 heridos) seguidos de los tramos de edad de 15 a 17 v de 25 a 44 años. En las motocicletas, igualmente son estos tres tramos de edad los más afectados: de 18 a 24 años, con 300 muertos y 8.356 heridos, seguido de veinticinco a cuarenta y cuatro años (210 muertos y 5.619 heridos) y quince a diecisiete años (60 muertos y 2.159 heridos). Los datos de SERMO-TO coinciden, básicamente, con los de la DGT: entre los ciclomotoristas, quienes más lo utilizan son entre dieciséis y diecinueve años (43 por 100), veinte a treinta años (26 por 100) y catorce a quince años (18 por 100).



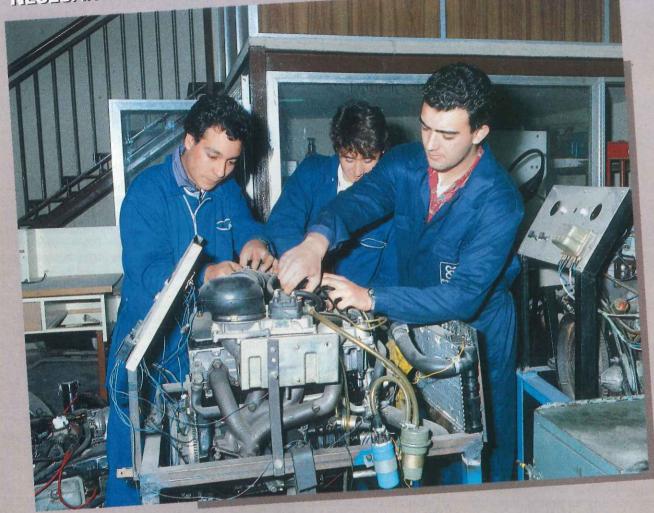
La Educación Vial es la solución

La Educación Vial es la gran solución propuesta por todos los sectores. Juan León Petit (SER-MOTO) propone un programa desde niños en las escuelas «que transmita experiencias en situaciones reales, bien mediante audiovisuales o en circuitos en los que rueden en bicicletas o ciclomotores simulando situaciones reales y luego analizándolas con los profesores y en grupo». En cualquier caso, su opinión es rotunda: «Sólo hay un medio eficaz para evitar los accidentes: La Educación Vial Escolar». Luis Montoro, psicólogo, también es de la misma opinión: «Por cada peseta que se invierte en Seguridad Vial, se rentabilizan cinco»; por ello piensa que «es justo pedir la dedicación de más medios para implantar la educación, para hacer más campañas...».

No obstante, en las jornadas «La Moto y la Ciudad», a la que asistió un buen número de policías municipales, éstos comentaban en los pasillos las dificultades y la ausencia de medios con que cuenta para este cometido. Un jefe de la Guardia Urbana de un distrito de Barcelona se quejaba en este sentido; cuando otro compañero le animaba a dedicar más agentes, aquél se preguntaba: «¿Y quién cubre entonces los puestos en la calle? Fíjate. Sólo tengo a dos personas que puedan dar estas clases y, ¿cómo cubro todos los colegios que me lo solicitan? Además, hasta las diez tienen que estar en la calle y luego dar las clases».

Sea como sea, la crítica más dura partió de Juan León Petit hacia el Ministerio de Educación, «por su inhibición en aplicar lo legislado hace más de 30 años, como es la educación vial en los colegios. Ninguno de mis hijos ni mis nietos la han recibido y donde dan esta asignatura es de forma incompleta».

LOS RAPIDOS AVANCES TECNICOS DE LA AUTOMOCION HACEN NECESARIO EL CONSTANTE RECICLAJE DE LOS PROFESIONALES



Los técnicos de los talleres independientes tendrán cada vez más dificultades para conocer a fondo las nuevas tecnologías de los modelos de todas las marcas de coches, por lo que su futuro deberá ser la especialización en una marca o en una determinada clase de reparaciones. Al mismo tiempo, el Ministerio de Educación «ha tirado la toalla» en su afán de dotar a las escuelas de Formación Profesional de

LA "PUESTA A PUNTO" DE LOS MECÁNICOS

los medios técnicos más actuales y ha acordado que las prácticas de los alumnos se hagan donde siempre existe esa tecnología puntera: en la empresa privada. El futuro del reciclaje continuo de conocimientos que necesitan los mecánicos de taller pasa necesariamente por las marcas fabricantes, ya que son las únicas que disponen de los recursos materiales y tecnológicos suficientes.

N España, la formación de los mecánicos de taller de automóviles comienza en la FP (Formación Profesional). En ella, y en dos niveles, pueden estudiar Carrocería, Electricidad y Mecánica del Automóvil. Según datos de Educación, en torno a 50.000 alumnos estudian la rama de Automoción en unos 100 centros de FP que imparten estos estudios; los terceros más seguidos, tras Administración y Electrónica.

Isidro Uría, director del Instituto de Formación Profesional «Felipe Trigo», de Móstoles (Madrid), y profesor de Automoción, piensa que «el problema es que los niveles de equipamiento no avanzan como la tecnología. Desde hace ocho o diez años el mundo del automóvil avanza de forma tremenda y seguir esos niveles en la escuela es francamente complicado. Sobre todo, con la entrada "a saco" de la electrónica en los automóviles, los medios de diagno-

sis están avanzando muy rápidamente y son medios muy costosos».

BUENA FORMACION TEORICA, MALA PRACTICA

De hecho, el Ministerio de Educación parece haber «tirado la toalla» en este campo, al aprobar que las prácticas en alternancia, en las propias empresas, se conviertan en obligatorias (hasta ahora eran voluntarias, aunque eran seguidas por la práctica totalidad de los alumnos). La

razón es sencilla: como explica Isidro Uría, en los centros de FP «nos dedicamos a simular y a dar una formación muy teórica a los alumnos, a realizar unas prácticas en el centro y a completar ese período con unas prácticas en las empresas. Los alumnos van a los concesionarios y allí se encuentran con lo que es la realidad del mundo del automóvil y de la reparación».

Rafael Millán, asesor técnico del Ministerio de Educación y Ciencia, explica que existen dos vías para el equipamiento de los centros: «Una la hace directa-

mente el Ministerio, con módulos unificados para todos los institutos (bancos de trabajo, etcétera), determinados por los servicios centrales del mismo. Y otra, los propios institutos que, con cargo a sus presupuestos, trimestral o anualmente, se van dotando de medios más modernos; por ejemplo, motores o cualquier elemento no tan caro como el resto del equipamiento». En este sentido, tanto educación como los propios centros reciben donaciones de fabricantes de automóviles y piezas, o compran en los desguaces.

Sin embargo, pese a ese mecanismo el material sigue siendo anticuado y se queda obsoleto muy rápidamente por los avances de la tecnología.

Tomás Santos, catorce años como profesor de automoción, reconoce que «los coches que tenemos aquí están bastante anticuados. En cuanto a motores, tenemos los que están funcionando en la calle, pero es imposible tener lo último».

sos de su experiencia antes de dedicarse a la educación, de esa experiencia que hemos tenido antes en la industria», explica Isidro Uría.

Otro profesor de un centro de FP nos cuenta la anécdota de que cuando algún alumno le pregunta cómo funciona tal o cual elemento sofisticado de un vehículo reciente, le tiene que responder que de ese modelo sabe lo mismo que el alumno.

«Hasta ahora, ha sido a impulso nuestro —explica Tomás Santos—, nos "buscábamos la vida" nosotros y, porque teníamos mucho contacto con tal o cual casa de coches, le pedíamos, acabadas las clases, que nos dieran unos cursillos; bueno, más que eso era ir y pedir que nos pusieran al día de lo que había salido durante los últimos años. Queda un poco en el aire, porque en una semana te hablan de todo un poco, pero...». En este sentido, los profesores opinan que el Ministerio les debería dar cursillos de reciclaje de conoci-



Los fabricantes suelen realizar cursos de reciclaje y formación, pero sólo para sus técnicos.

EL ATRASO DEL PROFESORADO

El segundo problema importante es la formación de los propios profesores, que hasta ahora «ha sido muy precaria. El profesor se ha encontrado con problemas muy graves para su formación y ésta ha dependido en muchísimos camientos todos los años y no impartidos por otros profesores, «que tienen los mismos problemas de formación que a quienes van a formar», explica Isidro Uría. «Parece que el Ministerio —añade— se ha dado cuenta de que la tecnología está donde está, en la empresa privada, y que son ellos quienes deben formar a los profesores».

En definitiva, los implicados parecen convencidos de que, pese a todo, «a nivel teórico salen bastante bien preparados», señala Tomás Santos. Aunque sobre lo que sí existe un acuerdo unánime es sobre el hecho de que las prácticas en alternancia son las que les permiten «ponerse al día» a los alumnos. «La ventaja de nuestros alumnos —explica Isidro Uría— es que tienen un período de adaptación corto, ya que disponen de una importante preparación teórica y tienen una capacidad de asimilación de las técnicas que se utilizan incluso mayor que los propios trabajadores del concesionario».

ADIOS AL ANTIGUO APRENDIZ

De esta forma se sustituye la figura

del aprendiz que, sin ningún conocimiento pero a base de práctica, lo aprendía todo en el taller. Aunque esta figura desapareció ya en Cataluña como resultado de una presión sindical, ahora ese «aprendiz» llega al taller con una base teórica importante, lo que le permite ponerse al día rápidamente.

Como explica Carmelo Olmo, presidente de la Confederación Española de Talleres de Reparación de Automóviles y Afines (CETRAA), que agrupa a los talleres independientes, «nuestra profesión es práctica, pero apoyada en una buena teórica; sin la práctica no puede haber buenos resultados». De hecho, Isidro Uría insiste en que la incorporación de alumnos de FP a

los talleres «ha mejorado bastante la calidad de las reparaciones, precisamente porque conocen el automóvil en su conjunto y las implicaciones de unos elementos en otros. Aunque, al menos durante el primer período, los procedentes de FP trabajen con menos habilidad, más lentos, con menos trucos, a partir de un año estos chavales ofrecen un rendimiento bastante superior y una mayor garantía en los trabajos realizados».

No obstante, Carmelo Olmo opina que no existen, o no deben existir, diferencias en la garantía que ofrecen unos talleres y otros, mientras Isidro Uría cree que «al menos el responsable del taller debe ser una persona titulada, que tenga detrás de él, a nivel teórico, unos conocimientos que avalen las decisiones que pueda tomar; sobre todo, con la complejidad que en los últimos años va adquiriendo el automóvil como conjunto».

Los centros de enseñanza compran sus motores con presupuesto propio, y en muchas ocasiones recurren a los desguaces para obtener material más moderno.





Los medios de diagnosis son cada vez más abundantes y caros. Los talleres independientes cada vez lo tienen más difícil, según algunos expertos.

RECICLAJE «MARQUISTA»

Una vez en pleno ejercicio de su profesión, la tecnología continúa avanzando, mientras que la formación del mecánico puede quedarse estacionada. Las principales marcas de fabricación de automóviles o de piezas y recambios organizan cursos de formación a los empleados de sus talleres oficiales cada vez que comercializan un nuevo producto o una innovación técnica. Por ejemplo, Bosch, «cuando una novedad sale al mercado -explica Horst Lebrecht, jefe de prensa de esta empresa-, los talleres tienen que saber todas sus características técnicas. Este conocimiento se va introduciendo por zonas, según el interés o las necesidades reales». Estas zonas, que no siempre coinciden con las provincias, se de-

terminan en función del flujo de información constante surgido de la relación con los talleres oficiales y distribuidores.

Citroën, a través de su departamento de formación, cada vez que lanza al mercado un vehículo organiza cursos monográficos sobre el mismo. Pero, al igual que Bosch, sólo para personal de su organización y talleres oficiales. Además de esos cursos monográficos, «los delegados postventa, bien por demanda real, bien por dificultades en los diagnósticos, detectan las necesidades de nuevos cursos sobre temas muy específicos», explica Guillermo Díaz Latier, del departamento de Formación de Citroën. «También se organizan unos cursillos para la gente nueva, debido al crecimiento de los talleres que contratan nuevos técnicos, a los que



La formación teórica de los alumnos de FP es buena; las prácticas, con material más bien antiguo.

Los fabricantes sólo suministran cursos prácticos a los talleres marquistas; los libres suelen tener acceso sólo al manual de reparación.

formamos desde abajo, o para el reciclaje de los ya existentes. Para ello tenemos seis cursos básicos. Luego realizamos cursos monográficos, de dos días de duración, para que se especialicen en cualquier materia».

Guillermo Díaz ve cada vez mucho más difícil el acceso de los talleres no marquistas a esta información, porque «aunque se les facilitan los manuales de reparación de los modelos —a través, si están suscritos, de la Guía de Reparaciones— y también se les suele invitar a la presentación del modelo, que dura todo el día, los elementos de diagnosis cada vez son más caros y es difícil que logren tener los de todas las marcas. Además, sin estos elementos resulta algo complicado, a veces, seguir el manual». Por este motivo, Guillermo Díaz cree que «su futuro es difícil. O bien se especializan en un determinado punto del automóvil o en una marca, pero no sé cómo van a recibir la información».

CALIDAD-PRECIO

Carmelo Olmo, presidente de CE-TRAA, no concede demasiada importancia a esta cuestión: «La clientela se

mueve por múltiples factores; el más importante de todos es la relación calidad-precio, y en ese aspecto de calidad hay que contar con el servicio personalizado de atención directa al usuario: fíjese que últimamente las marcas están potenciando la figura del taller pequeño. En todo caso, el taller no marquista tiene algunos recursos para conseguir esa formación en la inmensa mayoría de temas, yo diría que en el 90 por 100, mientras que el 10 por 100 restante exige un utillaje tan especial que ni siquiera llegan a cubrir la necesidad del 5 por 100 del mercado. Los talleres, en suma, seguirán trabajando, sean o no marquistas, y sin especiales diferencias de calidad».

Pese a este razonamiento, el programa del Primer Congreso de CETRAA señalaba textualmente que «más de la mitad de los talleres españoles reciben información técnica a través de las revistas», y que «el 5,96 por 100 no recibe tipo alguno de información. Un 57,7 por 100 dice obtener la información sobre vehículos nuevos de las revistas. mientras que el 17,2 por 100 dice recibirla directamente de los fabricantes. Es importante el porcentaje del 10.3 por 100 que asegura no recibir tipo alguno de información». Como se preguntaba el ponente, Eugenio Feijoo, «cabría preguntarse cómo pueden estos talleres proceder a una reparación y estar al día». Ese dato no es preocupante para Carmelo Olmo, «sino la demostración de que la mayoría de las asistencias y reparaciones las hacen los talleres llamados independientes y una nueva prueba de que no se lee todo lo que se debiera; pero he de decir también que la formación no puede conseguirse sólo mediante revistas; la asistencia a cursillos, demostraciones de producto. etcétera, son puntos fundamentales del sistema». Por este motivo, CETRAA organiza una serie de actividades para solucionar este problema, como «asistir a todos los acontecimientos técnicos, tomar contacto con constructores, fabricantes de componentes de primeros equipos y de componentes de comprobación de grupos y de diagnosis. También forma monitores que instruyan a otros en cada provincia para que se comuniquen con los talleres de la misma».

En cualquier caso, todos parecen estar de acuerdo en que dado el constante avance tecnológico que está manteniendo el automóvil, la formación de los mecánicos no debe terminar nunca, sino que deben ser sometidos a un reciclaje constante.

J. M. MENENDEZ Fotos: José RUBIO





Trásico

del MOTOR

Aunque continúan las regulaciones de producción y empleo, las cifras de febrero dan ciertas esperanzas



Los resultados de las ventas de las últimas semanas de febrero, ligeramente menos negativos que los últimos meses, y las declaraciones de algunos directivos de las firmas fabricantes, como Seat o Renault, han lanzado un pequeño

aire de optimismo en el ambiente en crisis del automóvil. No obstante, siguen en marcha las reducciones de producción y regulaciones de empleo, que afectan incluso a la industria auxiliar. Sin embargo, si los datos de marzo confirman la recuperación, podría volverse a la situación anterior a la crisis del Golfo.



Zin de la crisis لالألأفسطوك العصورة

A limitación en la concesión de créditos decretada por el Gobierno como medida para enfriar la economía española y los altísimos tipos de interés eran los principales acusados como responsables de la crisis de ventas que afectaba a los fabricantes de automóviles en España, Después, el estallido de la crisis del Golfo y el posterior desencadenamiento de la guerra añadió un nuevo factor de inestabilidad, que se notó rápidamente en un nuevo descenso de las ventas. Sin embargo, la guerra ha terminado, se ha levantado la limitación a los créditos y los tipos de interés han bajado, «aunque siquen siendo los más altos de Europa», como indica Begoña Ruiz, del gabinete de prensa de Citroën Hispania.

Las cifras de ventas del mes de febrero, sin embargo, han hecho aparecer declaraciones optimistas. Recientemente, Francis Staalh, director general y conseiero delegado de Fasa Renault, se mostraba bastante optimista respecto a las previsiones para 1991 y vaticinaba que «incluso podríamos asistir a un "mini boom" de ventas en la próxima primavera». Igualmente, Staalh señalaba que el mercado español, «tras un período de crecimiento eufórico, parece haberse tomado un respiro para coger fuerza». En idéntico sentido se manifestaba, durante el Salón de Ginebra del Automóvil, Juan Antonio Díaz Alvarez, presidente de SEAT, aunque afirmó que «aún es prematuro hacer un pronóstico sobre el comportamiento del mercado en 1991, va que los desajustes de la demanda observados en los últimos meses, a raíz de la invasión de Kuwait, obedecen a factores sub-

El mes de febrero logró unas ventas de 68.237 vehículos, frente a los 82.355 del mismo mes de 1990, lo cual supone una caída del 17,1 por 100. No obstante, se superan las cifras de enero, que únicamente aportó unas ventas de 65.961 vehículos. Pese a todo, estas cifras han dado pie a algunas gotas de optimismo.

Miguel Aguilar, director del Departamento Económico de ANFAC, señala que «los análisis son más voluntaristas que reales. Me explico: no se trata de especulaciones, sino que hay que fijarse en datos muy pequeños». Pese a que, en su opinión, «la diferencia con meses anteriores es escasa, lo que nos anima es el perfil del mes». Según Aguilar, las ventas de los primeros veinte días de febrero siguieron la tónica de los meses pasados bajo la crisis y guerra del Golfo, con un descenso en las ventas situado en torno al 25 ó 30



Algunas fábricas han anunciado expedientes de regulación de producción y empleo, e incluso paros técnicos.

por 100 respecto a los valores del año precedente, «pero durante los últimos diez días —explica el representante de ANFAC—, coincidiendo con el término de la guerra, se produjeron resultados esperanzadores, aun por debaio de los del 90, fijándose una caída del 17 por 100 en todo el mes, aunque en esos días se situaron en torno al 10 por 100». En su opinión, «si esta tendencia se confirma con los resultados del mes de marzo, sería sustancial».

En Citroën Hispania, sin embargo, se muestran más prudentes. «No es que creamos que las previsiones de quienes se confiesan optimistas sean equivocadas - explica Begoña Ruiz -.. Creemos que la guerra terminó hace apenas dos semanas y, además, este incremento en las ventas coincide con las fechas previas a la Semana Santa, período en el que, tradicionalmente, suele haber un incremento de ventas, por eso no nos atrevemos a opinar en este sentido. Nuestra política es esperar, porque creemos que no hay datos suficientes para hacer predicciones en uno u otro sentido.»

REGULACIONES DE PRODUCCION Y EMPLEO

Aunque es posible que se produzca un «mini-boom» como anunció el consejero-delegado de Fasa-Renault, la opinión de Miguel Aguilar (ANFAC) es que «podríamos pensar que este mercado se está volviendo tan sensible y



Las ventas durante el mes de febrero, sin ser buenas, han dado pie a un rayo de esperanza. No obstante, habrá que esperar a marzo.

especulativo como el del petróleo, aunque no creo que sea así. Lo que sí es cierto es que, cuando en un país existe un determinado número de vehículos suficiente, la compra de nuevos coches es aplazable en el tiempo. Es posible que la euforia económica de otros sectores, como la Bolsa, pueda trasladarse al automóvil v. dada la composición de ventas del año pasado y el retraso que generó la guerra en las compras, podría haber «una bola de nieve» de compras atrasadas que podrían hacer crecer los resultados. En los últimos meses del año podríamos recuperar los niveles del año pasado, pero con los malos resultados de los primeros, no creceremos en el conjunto del año».

Esto ha llevado a reajustes en la producción del número de unidades v. en consecuencia, a ajustes en las plantillas. La actual tendencia al «stock O» obliga a reducir la producción poco menos que a los niveles de la demanda. «Antes —explican en el gabinete de prensa de Citroën- lo que ocurría es que se daba prioridad al mercado interior. Cuando este cavó, lo compensamos con las exportaciones; pero lo preocupante es que esta crisis está afectando a los demás países de Europa y la exportación ha dejado de ser la válvula de escape para nuestra producción.»

Por este motivo, diferentes empresas de automoción han anunciado medidas. Volvo reducirá su producción v despedirá a 19.000 empleados, que se unen a los 2.150 que anunció en enero. Nissan proyecta cerrar el ejercicio con un endeudamiento próximo a los 8,000 millones de pesetas y reducirá su producción un 10 por 100 en Barcelona y un 8 por 100 en Avila. En Italia, Fiat aplicó una regulación de empleo a 65.000 trabajadores. Peugeot-Talbot anunció su decisión de despedir a 1.385 empleados y de cerrar la planta de componentes de Villaverde, aunque Trabajo ha desestimado parte de esta regulación; Citroën, en su factoría de Vigo, redujo la producción en un 25 por 100 y apostó por 15 días de paros técnicos. Ford reducirá la producción de su planta de Almusafes en un 13 por 100. Fasa-Renault tiene un expediente que afecta a 18.000 trabajadores, así como tratará de acelerar sus planes de jubilación anticipada.

Miguel Aguilar (ANFAC) cree que «las regulaciones de empleo y producción deben mantenerse. Para determinar la producción debe tenerse en cuenta el mercado exterior, que reúne el 63 por 100 de las ventas españolas. En este campo no se conocen las cifras de febrero; y hasta que no sepamos qué va a pasar con el mercado exterior y cómo evolucionarán los mercados donde tradicionalmente vendemos nuestra producción, no se puede saber



La crisis también ha afectado va a la industria auxiliar.

qué haremos. Pero si la exportación mejora y el mercado interior se mantiene, probablemente las medidas de regulación de empleo no sean necesarias».

En este sentido, y sólo como orientación, unos datos: desde comienzos del año, Francia sufrió un bajón de ventas del 23,5 por 100; Inglaterra, del 21,8; Suecia, del 43; Suiza, del 15,7... Sólo Italia (1,7 por 100), Portugal (4,4 por 100) y Alemania (53,5 por 100) han logrado aumentar sus ventas.

En cualquier caso, la crisis no sólo ha afectado a fabricantes y vendedores. sino también a la industria auxiliar. La facturación descendió en 1990 en 65.000 millones de pesetas y la regulación de empleo podría afectar a 10.000 trabajadores. De hecho, empresas como Femsa-Robert Bosch, Michelín, Mai o Bertrand Faure han anunciado reducciones de producción y empleados. Y según SERNAUTO, la patronal de este subsector, las cifras de ventas en 1990 para las empresas de componentes se redujeron entre un 5 y un 6 por 100.

J. M. M.

Acuerdo marco para facilitar más información a los usuarios sobre seguros del automóvil

UNESPA Y UCE, A BAJAR LA SINIESTRALIDAD

La patronal de entidades asegura- un seguro a terceros, su utilización le doras (UNESPA) y la Unión de Consumidores de España (UCE) firmaron un acuerdo por el que ambas se comprometen a realizar una campaña de información sobre el seguro del automóvil, así como a tratar de reducir la alta siniestralidad que este provoca en España, especialmente en el colectivo de los jóvenes entre 18 y 27 años. Aunque las campañas, según afirmó José Cercos (UNESPA), se harán con medios y presupuestos diferenciados. ambos convergen en el intento de rebajar la siniestralidad.

Él acuerdo firmado por ambas entidades pretende «desarrollar campañas de información» sobre las coberturas del seguro del automóvil, los límites de responsabilidad que pueden afectar al usuario y las distintas opciones existentes. Javier Angelina, presidente de UCE, indicó que «tenemos que incidir en la información para que el ciudadano sepa quién da mejor servicio por el mínimo precio».

Igualmente, también se desarrollará una campaña para el conocimiento y utilización de la Declaración Amistosa de Accidentes, de la que José Cercos afirmó que «para quien tiene

trata como si lo tuviera a todo riesgo». Tanto UNESPA como UCE se comprometen a tratar de reducir la siniestralidad, para lo que fomentarán el paso de la inspección ITV y buscarán sistemas para reducir drásticamente la accidentalidad entre los jóvenes. Para este colectivo, UNESPA reclama medidas en cuanto a su carnet (alude a un carnet de conducir a prueba en función de las infracciones), ya que presentan una siniestralidad de un 400 por 100 respecto a la media.

Por último, ambas entidades se reafirman en la necesidad de utilizar sistemas que repartan el coste del seguro en función de la siniestralidad (bonus-malus). Este sistema bonus-malus, que ya se está aplicando en el 70 por 100 de las primas, es bueno en teoría, según la UCE, aunque «no estamos de acuerdo en la forma de aplicarlo». Además, UNESPA se compromete a facilitar sus estadísticas a la UCE y a buscar soluciones, si se confirma la denuncia de los consumidores, al problema de personas que no pueden asegurar su vehículo en ninguna compañía.

J. M.

Mesanisa fásil

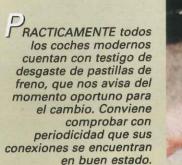


XISTEN dos formas de frenar las ruedas de un automóvil: mediante frenos de disco y mediante frenos de tambor. Los frenos de tambor son más baratos y más tradicionales, pero en la actualidad sólo son utilizados en el tren trasero de los vehículos modernos de tipo medio y bajo. Actúan rozando por expansión en el interior de un pequeño tambor (de ahí su nombre), situado en el cubo de la rueda v solidario con ésta. Frente a los de disco, tienen dos desventajas: disipan peor el calor, por lo que se calientan mucho si se utilizan de forma repetida, y son menos eficaces a elevadas velocidades. Por su parte, los de disco consisten en una especie de tenaza o mordaza que aprisiona entre sus mandíbulas un disco metálico, que igualmente gira solidario con el eje de la rueda. Los frenos de disco son más sofisticados, más caros, más eficaces a elevadas velocidades, dosifican mejor la frenada en cualquier circunstancia y se refrigeran mucho mejor que los de tambor. La única desventaja que presentan frente a estos últimos es que son poco eficaces a velocidades reducidas, pero, como es evidente, es en esos momentos cuando los frenos son menos necesarios, por lo que desde cualquier punto de vista son muy superiores a los de tambor. Los vehículos de tipo medio y

alto montan normalmente cuatro frenos de disco en sus ruedas delanteras y traseras, y es también muy frecuente que los de tipo deportivo o las berlinas de prestaciones muy elevadas tengan los delanteros con su disco formado por otros dos pegados con ventilación interior, e incluso con una doble pinza o mordaza en cada

disco.

) para revisar el desgaste de los frenos, el estado de los latiquillos o cualquier otro mecanismo desmontamos la rueda, es conveniente marcar la posición de las tuercas para montarlas en sus mismos tornillos, con lo que quedarán mejor ajustadas.





CXISTEN diversos sistemas de sujeción de las pastillas, pero todos tienen en común la presencia de pasadores o presillas que impiden que las pastillas se muevan de sus emplazamientos. Estas presillas es fundamental recolocarlas después del cambio.

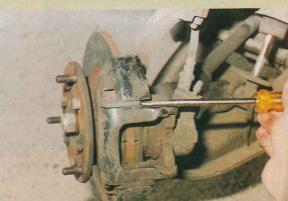
A forma de las mordazas también puede ser muy variada, pero normalmente todas permiten una observación visual del estado de desgaste de las pastillas y un cambio fácil con una retirada sencilla de las pastillas.







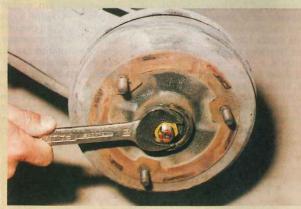














ARA encajar las nuevas pastillas será necesario empujar a fondo los bombines para dejarles hueco, pues serán más gruesas que las va gastadas que retiramos. Los bombines nunca se deben golpear, sino empujar, haciendo palanca sobre ellos.

SI como las pastillas de los frenos de disco es sencillo cambiarlas, las de los frenos de tambor, no. Para realizar esta operación se necesita una cierta experiencia previa, o unas buenas dotes naturales para la mecánica.

OR seguridad, el tambor siempre estará suieto por una tuerca v una presilla, que impida en cualquier caso su movimiento y que pueda aflojarse. Esto es muy importante para hacer luego el correspondiente montaie.

ESPUES de quitada la tuerca, el tambor puede ofrecer una cierta resistencia a salir, por el ajuste de sus zapatas. Por supuesto, si el freno de mano no está quitado. será imposible retirarlo.

A operación de cambio de zapatas es la que resulta delicada, porque cuentan con tensores y también porque nos encontraremos con el freno de mano, además del correspondiente bombín, que no estará de más que revisemos a fondo y limpiemos.

Cruce de válvulas

En teoría, las válvulas de admisión deberían estar abiertas desde el momento en que el pistón comienza de descender hasta el de llegada a su punto más bajo. Por su parte, las válvulas de escape tendrían que abrirse cuando el pistón está en su punto más bajo v cerrarse en su punto superior. En la realidad esto no se puede cumplir, porque las válvulas tardan un cierto tiempo en abrirse y cerrarse, y así las de admisión va están parcialmente abiertas antes de que el pistón llegue a su punto muerto superior, y las de escape también están parcialmente abiertas cuando el pistón llega a su punto muerto inferior.

Este adelanto en las aperturas se corresponde iqualmente con otro de los cierres y ambos se miden en grados de giro del árbol de levas, de modo que existe un cierto tiempo (unos grados de airo del árbol de levas) en que las válvulas de admisión ya se están abriendo sin que estén cerradas las de escape. A este período de tiempo se le llama «cruce de válvulas» y tiene una enorme importancia en la forma en que el motor suministra la potencia, porque de él depende el llenado de los cilindros y el régimen de giro al que se produce el par máximo. Si el cruce es pequeño, el par máximo se obtiene a un régimen de revoluciones bajo; es decir, a pocas vueltas, ideal en un motor que se utiliza mucho en tráfico urbano y de una forma tranquila sin revolucionar mucho el motor.

Estos motores dan un buen rendimiento a bajo régimen, y malo a altas revoluciones. Por el contrario, si el cruce es grande el motor respira bien a elevado número de revoluciones y mal a bajo régimen. Estos son los motores de tipo deportivo, cuvo gran cruce de levas les impide incluso funcionar al ralentí. Y por cierto, que el motor tenga dos o cuatro válvulas por cilindro no altera para nada este esquema, sino que hace que a cualquier régimen el llenado sea mejor. Por eso los motores de cuatro válvulas por cilindro son más potentes, pero no a elevado o bajo régimen, que esto dependerá luego de su propio cruce de válvulas.



Men 21 Me



DATOS TECNICOS

MOTOR:

Posición: Delantera. Cilindros: Cuatro, en línea. Cilindrada: 1.461 c.c.

Alimentación: Inyección electrónica múlti-

ple Jetronic.

Carburante: Gasolina súper, con o sin plo-

Depósito: 50 litros.

Potencia máxima: 100 CV a 5.900 r.p.m.

TRANSMISION

Tracción: Delantera.

Caja de cambios: Manual, de cinco velocidades.

Embrague: Monodisco en seco, libre de amianto.

FRENOS

Delanteros, de discos autoventilados con pinza flotante. Traseros, con tambor de zapatas autorregulables.

SUSPENSION

Independiente. Delantera de tipo McPherson. Trasera, con amortiguador hidráulico telescópico.

DIRECCION

Tipo: Cremallera.

Diámetro giro: 10 metros.

RUEDAS

Llantas: Aleación 5 1/2" J × 14". Neumáticos: 185/60 R 14".

Peso: 915 kg. Longitud: 3,68 m. Anchura: 1,61 m. Altura: 1,39 m. Maletero: 320 dm³.

Precio final: 1.750.000 ptas.



Estética	7	SEGURIDAD	į
Acabado	7	SEGUNIDAD	
	W &		
Habitabilidad	8	Estabilidad 7	
Maletero	8	Suspensión 7	
Confort	7	Frenos 8	
Instrumentación	6	Dirección 8	
Equipamiento	6	- Ruedas 7	
Potencia	8	Luces 8	
Elasticidad	8		
Cambio	6	NOTA MEDIA: 7.1	
Velocidad punta		NOTA	
Aceleración	8	MEDIA	
Consumo	7	SEGURIDAD: 7,5	

Comentario.—Es en el exterior donde con más notoriedad se aprecian los cambios realizados en el Ibiza New Style. El frontal es mucho más redondeado, incorporando un paragolpes de nuevo diseño que, en las versiones más potentes, está dotado de un «spoiler» inferior que incluye las ópticas antiniebla totalmente integradas. Los intermitentes han abandonado su posición en el paragolpes, estando ahora situados en los extremos superiores del frontal. Los pasos de rueda han sido redimensionados y las taloneras laterales favorecen el flujo del aire bajo la carrocería.

Con las mejoras efectuadas en la suspensión delantera, principalmente, el coche ha ganado en comodidad y facilidad de conducción. El cambio también ha mejorado y nos parece más rápido, preciso y menos ruidoso, sobre todo. En general, el coche sale ganando no sólo estéticamente, sino también en facilidad de conducción.

LO BUENO

- Motor brillante.
- Habitabilidad.
- Precio.

LO MALO

- Rumorosidad.
- Cambio duro.
- Posición de conducción

Mo

Estética
Acabado
Habitabilidad
Maletero
Confort
Instrumentación
Equipamiento
Potencia
Elasticidad
Cambio
Velocidad punta
Aceleración
Consumo

Comentario.—El mod gama Seat, el Ibiza SXi, tos cambios de cierto bios que han dado lugar za SXi New Style, más rá ecológico y más cómod renunciado, sin embarg próximo al millón seteci sique siendo un deportiv tomóvil con respuestas f comportamiento tan ági ras que caracterizan al sistema de climatización nica, a la calidad de los dad de los mandos fund miento del tren trasero. dosa y una dirección al meiorar en uno de los co cado español.

LO BUENO

- Agilidad mecánic
 Equipamiento col
- Confort de march

LO MALO

- Dirección lenta.
 Caja de cambios
- Consumo en ciud



Una nueva moda, a mitad de camino entre el deporte y el espectáculo —y muchas veces un medio de transporte—, parece definitivamente instalada entre los adolescentes de nuestro país. El monopatín entre los chicos —o «skate», como ellos prefieren llamarlo— y los patines entre las chicas cubren buena parte del tiempo libre de los escolares de cualquier ciudad, especialmente de aquellas que gozan

de una buena climatología durante la mayor parte del año. Casi sin excepción, los chavales se quejan de no disponer de parques específicamente preparados para la práctica de «trucos» y piruetas, su actividad preferida, por lo que bordillos y bancos callejeros se ven obligados a suplirlos, con el consiguiente riesgo tanto para ellos como para las demás personas y elementos del tráfico.

EQUILIBRISTAS CALLEJEROS

OS chicos no tienen muy claro por dónde deben circular con sus patines. Mientras en el Código de la Circulación son considerados como peatones, por lo que no pueden circular por las aceras a una velocidad que pueda poner en peligro al resto de los viandantes, alguno de los «skaters» piensa que son conductores «porque llevamos un vehículo de cuatro ruedas y vamos más deprisa que quienes van andando. Por eso, cuando hay peatones yo prefiero circular por la calzada».

A este respecto, una ordenanza municipal de la localidad madrileña de Torrejón de Ardoz, de febrero de 1990, prohíbe expresamente la circulación de patines y monopatines por los espacios reservados a peatones, «siempre que la velocidad que se les imprima sea mayor que la del paso normal de una persona», y les obliga, si son mayores de catorce años, a circular por el «carril-bici» cuando éste exista o por el borde derecho de la calzada, lo más próximo posible a la acera, asimilándolos a una bicicleta en cuanto a normas de circulación, «A la vista de como proliferaban estos mecanismos, creímos necesario regularlos específicamente, porque lo que recoge el Código es demasiado general», comenta Agustín Heredia, suboficial de la Policía Municipal torrejonera. «Después, sin embargo, no han alcanzado las cotas de problema que en un principio nos temíamos. Sólo hemos tenido queias esporádicas de algunos peatones.»

Con todo, a pesar de que no se ha hecho ninguna denuncia, los patinadores pueden ser multados en esta población con cantidades que van desde las mil a las cinco mil pesetas por incumplimiento de las citadas normas.

«AGARRARSE, UNA LOCURA»

Julio Francisco Moreno, de Valencia, es un «skater» de





glan, deberían pensar en todos los que las usamos, no sólo en los que pasean.»

NADA EN LOS COLEGIOS

Parece que la circulación de monopatines preocupa fundamentalmente a los ayuntamientos. Según afirman nuestros encuestados, en ninguno de los centros escolares a los que asisten han tratado este aspecto. Algunos, especialmente los más mayores, se quejan incluso de que también en el colegio tienen prohibida su utilización, aunque otros centros, por el contrario, dan respuesta a su demanda, instalando una pista como es el caso de «Escuela 2», de Valencia. Pero en la mayoría de los casos, el interés personal y las recomendaciones de algún profesor es lo más que apuntan los chavales por parte de la escuela.

Agustín Larraza es propietario de un comercio deportivo en Málaga, donde se reúnen a diario decenas de chicos con el monopatín como factor común. La construcción de «patinódromos» y la creación de federaciones que agruparan a los patinadores sería, en su opinión, la mejor manera de velar por su seguridad, «porque yo creo que en esas circunstancias más del ochenta por ciento de los chigroso, pero con el pavimento cos dejaría de patinar por la que recubre las aceras se es- calle». Larraza mantiene que tropean los rodamientos de los chavales son conscientes los patines. «Cuando las arre- del peligro al que están ex-

nopatín todo su tiempo libre, tanto dentro como fuera del colegio. En su opinión, se trata de un deporte, aunque utiliza el monopatín para transportarse siempre que las condiciones de la calle sean favorables. Sin embargo, tiene muy claro que sólo es válido su propio esfuerzo. «Nunca se me ha pasado por la imaginación agarrarme a un coche para que me remonte en una cuesta arriba. Me parece una locura. Además, en una ocasión tuve que sujetar a un amigo al que vi prácticamente debajo de las ruedas de

trece años que dedica al mo-

uno.» En calificar de locura el hecho de agarrarse a un coche mientras patinan coinciden todos los encuestados por TRAFICO CHICO. Algunos de ellos piensan, sin embargo, que en situaciones de escaso tráfico cualquier conductor podría remolcar a un patinador que se lo pidiese. «Yo creo que si no hay peligro, por qué no van a ayudarnos a subir una cuesta, por ejemplo?», se pregunta Alvaro San Miguel, de doce años, que vive en Santander y que añade que él suele ir por la acera y muy despacio, «porque intento no poner en peligro a los demás».

La convivencia con los peatones y la «propiedad» de las aceras son dos de sus batallas continuas. José Carlos Briceño, malagueño de dieciséis años, asegura que no son un peligro para los peatones, pero añade a continuación que «cuando vamos deprisa la gente debería apartarse». Se queja también de que ir por la calzada puede ser peli-

También opinan que...

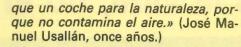
 «Es un medio de transporte válido que, como pasa con las motos, hay que conducir con cabeza.» (David de Vega, trece años.)

 «Nunca podrá ir tan deprisa como un coche. No puede acelerar, no puede frenar, no tiene intermitentes y no tiene motor.» (Manuel Bautista, doce años.)

 «Con los ahorrillos de los domingos tendría que comprarme también el casco, las rodilleras y las coderas, por precaución. Me podría chocar con cualquier coche...» (Juan Antonio Dominguez, trece años.)

 «Los patines pueden ser un riesgo para el tráfico, porque no tienen frenos. Bueno, sí tienen, pero casi no frenan.» (Inés María González, once años.)

 «Puedes pillar una velocidad impresionante en una cuesta bastante empinada, sin casi darte cuenta. Es mejor



• «No es un medio adecuado para desplazarse, porque no podemos ir de Salamanca a Madrid, y además no es un medio cómodo ni confortable.» (Nuria Hierro, once años.)

 «No me desagrada este tipo de juegos, pero me parecen estrafalarios y vulgares los chichos y chicas que van patinando por las calles.» (Sorava García, doce años.)

puestos por la fragilidad de estos mecanismos y suelen ser prudentes, pero cree que se trata de algo más que una moda pasajera o una forma de llamar la atención, puesto que se extiende a sus gustos musicales, su forma de vestir. su propio lenguaje, etcétera.

TAMBIEN LOS PADRES

Los chicos aseguran que sus padres no les plantean ningún problema cuando salen de casa con el monopatín debajo del brazo. Eso sí, les recomiendan todo tipo de precaución para evitar accidentes, tanto propios como ajenos. Alvaro San Miguel explica que sus padres le han visto montar en el «skate» muchas veces «v vo creo que les gusta». Los mayores aseguran que sus padres confían en su responsabilidad, mientras que los pequeños creen estar más estrechamente vigilados.

En algunos casos, sin embargo, circular con los patines por la calle equivale a saltarse una prohibición en casa. Según indica Beatriz Sánchez, de Salamanca, «mi padre no me deia que vava con los patines puestos por la calle. Le da miedo por mi seguridad y porque piensa que puedo molestar», aunque ella argumenta que ir patinando es más cómodo que andar.

Un último aspecto a destacar es el escaso número de chicas entre los patinadores «callejeros». Estas, además, suelen usar patines de bota v el monopatín parece únicamente ligado al ámbito masculino. «No conozco ninguna chica que patine bien», comenta decidido Julio Francisco Moreno.

Pero Beatriz Sánchez, por el contrario, sostiene que «patinando somos iguales. Quizá nosotras seamos más cuidadosas». En lo que todos coinciden es en la utilidad de un mínimo equipo de protección, donde el casco únicamente es necesario para las pistas especiales, no para la calle: «Andando, nunca nos caemos de cabeza».

Juana SANCHEZ **Fotos: Miguel GARROTE**



«Sí a la vida, no al peligro»

DUCAR mediante el juego, en un ambiente distendido y de entretenimiento, es la máxima aspiración del programa infantil «La Guardería», que emite diariamente Antena 3 TV y que presenta cada mañana la actriz y cantante Teresa Rabal, En esta línea, el concurso sobre tráfico «Digamos a la vida sí», patrocinado por la Dirección General de Tráfico y que se incluye en la edición dominical, está, en opinión de la popular presentadora, perfectamente integrado, «porque la televisión, en este caso, es un excelente medio para que los niños aprendan, casi sin darse cuenta, determinadas normas fundamen- % tales para aumentar su seguridad en la calle».

IMPLICAR A LOS PADRES

Aunque el niño es el principal protagonista de este espacio televisivo, el concurso también está pensado para implicar a los adultos. Por eso, para participar se requiere que el niño asista al programa acompañado de una persona mayor, sin

precisar el parentesco que le una con él, aunque normalmente suelen acudir los padres. «Incluimos esta norma en el juego para llamar la atención de los mayores sobre la importancia de su papel en la educación. El niño no se educa solo y el padre debe ser consciente de ello», indica Estrella Rivera, subdirectora general de Investigación y Formación Vial de la DGT. En este

gura que el padre no siempre es consciente de que constituye un ejemplo a imitar para su hijo y, cuando lo es, lo olvida a menudo. «Por eso, mediante el programa tratamos de crear esa conciencia en el adulto.»

El concurso plantea una pregunta relacionada con el tráfico para el niño y otra para el adulto, y su respuesta correcta supone un premio. Teresa Rabal, gracias a su experiencia después de los programas emitidos, piensa que «los niños tienen un buen nivel de conocimientos porque es habitual que vean estas materias en clase. Los mayores, sin embargo, han asimilado muchos errores de la práctica diaria».

Precisamente, de eso se trata: que desde pequeños sepan decir «sí a la vida, no al peligro».

J. SANCHEZ

En Alguazas (Murcia) CARNAVAL «SEÑALADO»

aspecto, Teresa Rabal ase-

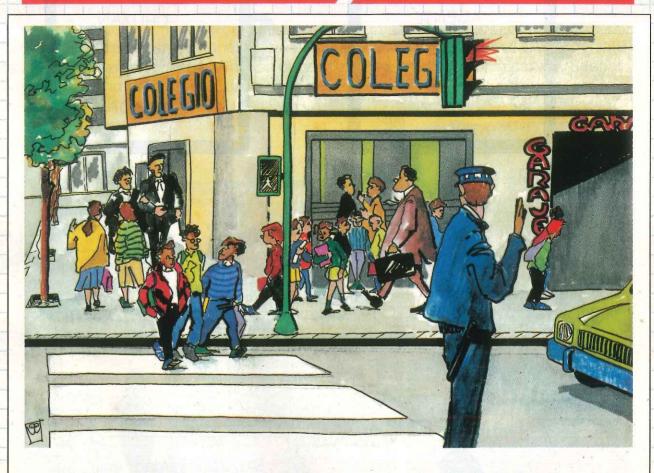
La fiesta de carnaval también es buen motivo para aprender y recordar las señales de tráfico. Buena prueba de ello lo constituven los alumnos del C.P. «Nuestra Señora del Carmen», de la localidad murciana de Alguazas, a quienes vemos en la fotografía disfrazados de «ninos-bocadillo» en una actividad extraescolar a propósito de la popular fiesta. Los chavales, que participaron posteriormente en un desfile por las calles de la población, tuvieron antes ocasión de conocer el significado de las señales.



CURSO PARA AGENTES MUNICIPALES

Durante la segunda semana de febrero, Irún (Guipúzcoa) ha sido sede de la celebración de un curso para agentes de la guardia municipal de las localidades de Irún y Rentería. Al curso, que ha sido impartido por una pedagoga del Centro Superior de Educación Vial de Salamanca, han asistido un total de veinticinco agentes de los mencionados ayuntamientos. CICLO MEDIO 4.º EGB

LA CALLE (y II)



Observa atentamente la ilustración y ordena las siguientes palabras y oraciones:



EUGENIO S. OCIO. Pedagogo del Centro Superior de Educación Vial. SALAMANCA

AGENTE CRUZAN ¿Muy fácil verdad? Elige ahora cuatro oraciones de las anteriores, y subraya de color rojo el sujeto y de azul el predicado.

Fíjate en el dibujo.

¡Ya se acabó la clase!. Los chicos están muy contentos van a jugar, o a buscar la merienda a casa. Sin embargo, están corriendo un grave peligro. ¿Podrías decirles cómo deben circular los peatones y que precauciones hay que tomar al cruzar delante de una salida de vehículos, o cómo se deben llevar los animales por la calle?. ¿Sabrías explicarles como se cruza un paso de peatones con semáforo?. ¿Y lo que significa la posición del agente?.



Los chicos se han olvidado que se juega en el parque, nunca en la calle. Se hacen preguntas, se contestan. Otro avisa de un peligro...

Como sabes utilizan oraciones para comunicarse. Fíjate en las oraciones que aparecen en el dibujo e indica cómo se llaman o para que sirven.

222222222222222222222222222

HOLA!
SOY EL SEMÁFORO, TU

YA ME CONOCES Y SABES
LO QUE TE QUIERO
DECIR CON MIS LUCES



C'PERO QUE HARÍAS SI CUANDO

VAS A CRUZAR, LA LUZ VERDE

PARA LOS PEATONES SE ENCIENDE

Y SE APAGA MUY DEPRISA?

LEE LAS SIGUIENTES FRASES Y

ENCIERRA EN UN CÍRCULO EL Nº DE

LA RESPUESTA CORRECTA.

- 1. Correr para cruzar antes de que se encienda la luz roja.
- 2. Esperar en la acera. Porque muy pronto se encenderá la luz roja y no podremos pasar.
- 3. Comenzar a cruzar y parar cuando se encienda la luz roja.



MUY BIÉN. LA RESPUESTA CORRECTA ES LA NÚMERO DOS
HAY QUE ESPERAR, ENSEGUIDA DARÉ PASO A LOS
COCHES Y NO TENDRÁS TIEMPO PARA CRUZAR.

UNA ÚLTIMA PREGUNTA. ESTÁS CRUZANDO Y SE ENCIENDE
LA LUZ ROJA. ¿ QUÉ HARÍAS?

- 1. Pararme donde me encuentre y esperar a que se encienda la luz verde.
- 2. Volver a la acera y esperar.
- 3. Terminar de cruzar lo más rápido posible, pero sin correr.

ISI SENOR! LA RESPUESTA CORRECTA ES LA INDICADA CON EL Nº TRES



SI SE ENCIENDE LA LUZ

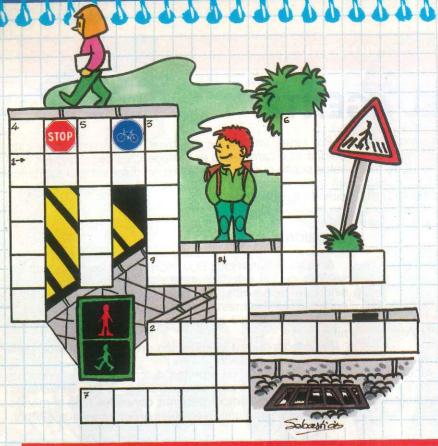
ROJA CUANDO ESTÁS

CRUZANDO TERMINA LO MÁS

RÁPIDO POSIBLE, PERO
SIN CORRER.

[HASTA PRONTO!

Y SÉ PRUDENTE...



CRUCIGRAMA

Por Carmen BAJO

DEFINICIONES:

1: Parte de la calle por donde sólo van los peatones. 2: Parte de la acera, situada en uno de sus extremos y por donde no se debe andar. 3: Es el camino entre casas, por donde vamos de un sitio a otro. 4: La parte de la calle por donde no van los peatones. 5: Es aquella persona que va a pie. 6: Observar algo. 7: Caminar. 8: Stop. 9: Se llama así al acto de aguardar.

Esperar

1: Acera, 2: Bordillo, 3: Calle, 4: Calzada, 5: Peatón, 6: Mirar, 7: Andar, 8: Parar, 9:

SOLUCIONES:

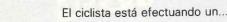
CHICO-TEST



Ante la señal del agente, ¿qué vehículos podrían pasar?

- a) El A y el B.
- b) El C y el D. c) El D y el A.
- 2 La señal triangular pintada en el suelo indica...
- a) ceder el paso.b) detenerse en el cruce.
- c) no bloquear el cruce.

- 3 Si voy conduciendo y veo alguna de estas señales...
- a) puedo pasar con la
- b) puedo pasar con la B sólo.
- c) no puedo pasar con ninguna de las dos.





- a) cambio de sentido de la
- b) cambio de rasante.
- c) cambio de dirección.

¿Estoy autorizado a circular en bicicleta por la acera?



- a) Sí, cuando voy muy despacio.
- b) No.
- c) Sí, cuando no hay peatones por la acera.

Esta es la señal de...



- a) paso obligatorio.b) paso prohibido.
- c) sentido obligatorio.

Este semáforo...



- a) permite sólo seguir de frente.
 b) permite seguir de frente y a la derecha, pero no a la izquierda.
 c) permite seguir en cualquier dirección.
- La señal azul, ¿obliga al ciclista a seguir de frente?

a) Sí.
b) Sí, porque es una señal de obligación.
c) No, sólo le indica por dónde debe pasar siquiere seguir de frente

20FNCIONES: 1: 9 7: 9 3: C 4: C 2: P 8: C 1: C 8: C

UNIDAD 10

EL AGENTE

Después de haber analizado algunas de las señales de tráfico que a nuestro juicio eran esenciales, en esta unidad vamos a exponer las funciones de los agentes de tráfico, enormemente importantes, ya que cualquier indicación del agente tiene que ser cumplida de inmediato, olvidándonos de cualquier otra señalización que exista. Las señales de los agentes prevalecen sobre las demás, aun cuando sean contradictorias.

CONTENIDO

• Funciones de los agentes de tráfico: Los agentes de tráfico son los encargados, tanto en las ciudades como en las carreteras, de: vehículos

— vigilar ordenar

= la circulación de

peatones

- regular Su labor NO es represiva, como muchas veces creemos, sino que, al contrario, ellos nos AYUDAN, no sólo evitando accidentes sino también haciendo que la circulación sea más fluida.

Por tanto, uno de los objetivos fundamentales de esta unidad es ir cambiando esa imagen; es decir, qué los chavales sepan que los agentes están dispuestos a ayudarles en todo momento y que pueden pedirles que les ayuden cuando lo necesiten.

PRIORIDAD

No sólo debemos hacer comprender a los niños que las señales de los agentes prevalecen sobre cualquier otra, sino que tendremos que trabajar además este vocablo, prioridad, en distintas situaciones de la vida para que al final de esta unidad comprendan perfectamente su sig-

Prioridad significa la anulación de todo lo anterior, aunque sea contradictorio.

Las señales de los agentes de tráfico tienen prioridad sobre las otras señales porque, según la intensidad y los imperativos del tráfico, deberán conceder más o menos tiempo de paso a unos vehículos o peatones que a otros.





PROPUESTA DE ACTIVIDADES

Ciclo inicial

- Presentar a los niños un agente de tráfico y entre todos ir diciendo todo aquello que lleva encima (chapa identificativa, uniforme, gorra, silbato...).
- Dibujar en una cartulina un agente de tráfico (sirve inspirarse en nuestra ilustración).
- Que cada niño vaya expresando las funciones que realizan los agentes de tráfico.

NOTA: Se debe hacer mucho hincapié en que los agentes nos AYUDAN y no son los que nos CASTIGAN.

Ciclo medio

 Proyectar diapositivas o presentar láminas con distintas posturas de los agentes de tráfico. En grupos de tres o cuatro, los alumnos deberán ir escribiendo lo que nos quieren decir los agentes.

Se puede desarrollar esta actividad a modo de concurso, ganando el equipo que más acierte.

- Un niño va diciendo lo que pretende que los vehículos hagan:
- Que se paren los coches que quedan atrás.
- Que los peatones pa-
- Oue se detengan todos los coches.

Los demás niños deberán poner la postura que el guardia tendría para que se cumplieran esas órdenes.

Se irán eliminando los niños que se vayan equivocando. Ganará el que no se equivoque.

• En grupo de tres o cuatro niños se inventarán una historia en la cual se deban cumplir normas o señales producidas por un agente de tráfico, que será el protagonista de la historia.

Ampliación:

Representar la historia a los demás compañeros, ejecutando las órdenes que da el guardia.

Se sorteará entre los miembros del grupo quién va a ser el agente y los demás representarán la obra y ejecutarán las órdenes.

Ciclo superior

- Proyectar o presentar situaciones contradictorias entre las señales; deberán decir qué hay que hacer en cada caso, bien individualmente o en pequeño grupo.
- Realizar un circuito por las calles del pueblo, pidiendo la colaboración del guardia municipal, si hay, y si no, haciendo que un chaval represente su papel. Los chicos, en bicicleta, deberán recorrer el circuito cumpliendo las señales que vayan encontrando y teniendo en cuenta las que prevalecen.
- Representar, empleando una bicicleta, a un agente motorizado. Dar instrucciones a los demás ciclistas.
- Visitar a los guardias municipales del Ayuntamiento del pueblo, o, si no hay, de algún pueblo próximo. Para esta visita, los chicos deberán:
- Preparar una encuesta.
- Elaborar un pequeño cuadernillo con la información que se haya sacado y la que se piensa preguntar y donde, al menos, figuren:
- Uniformes.
- Guardias.
- Número.
- Funciones.
- Sacar alguna foto de la
- Hacer un artículo-resumen de la visita y enviar a algún periódico de la ca-

M.º Carmen BAJO LORENZANA y Begoña GARCIA-MATRES. Pedagogas del Centro Superior de Educación Vial. Salamanca. Dibujos: Sebastián

2222222222222222222222222222222

SUPERCAN y su pandilla























OUE LA CALZADA NO
ES PARA JUGAR

III. SEGURO,
AHORA SOLO
UTILIZARE LOS
PARQUES Y EL
PATINODROMO
CUANDO QUIER
DOVERTIRME

a. npleto. a.





or 16

lo más deportivo de la caba de recibir cuatrocienieve; cuatrocientos camun coche diferente, el Ibipido, más ahorrativo, más . El nuevo modelo no ha , al precio de siempre, ntas mil pesetas. El Ibiza enérgico y alegre, un aupidas, frenos fuertes y un como seguro. Las mejobiza New Style afectan al a la insonorización mecáasientos, a la manejabiliamentales y al comporta-Una caja de cambios ruio pesada son aspectos a hes de más éxito del mer-

LO BUENO

Confort interior.Precio.

Sa Voz de Galicia

SEGURIDAD

Ruedas

NOTA MEDIA

Comentario.-El nuevo Seat Ibiza no es más que

una remodelación del coche que más éxito le dio a

Seat desde que lo lanzó en 1984. Y decimos que no

es más que una remodelación porque los motores

se mantienen, la estructura es la misma y hasta los

precios no van a cambiar. Se trata, a nuestro juicio,

de un pequeño parche en tanto no se le busca sus-

tituto para mantener un mercado importante, no so-

lamente en España, sino, y sobre todo, en Europa,

en donde alcanzó cotas de ventas que parecían im-

pensables en su tiempo. De los Ibiza ya se ha supe-

rado el millón de unidades y los recién llegados me-

joran su aerodinamismo, con la inclusión de «spoi-

lers», taloneras laterales y un nuevo frontal más re-

dondeado, pero siguen padeciendo viejos proble-

mas como la caja de cambios y la situación del vo-

lante; algo que, según los técnicos, necesitaría todo

un cambio en la columna de dirección. En resumen,

un coche ya viejo, pero bien remodelado, que le va

a permitir a Seat seguir manteniendo su cuota de

mercado y que, estamos seguros, seguirá gozando

de la confianza de los clientes de la marca.

NOTA MEDIA: 6,9

SEGURIDAD: 7,2

Luces

Aerodinamismo.

LO MALO

Caja de cambios.
Posición del volante.

Acabado mejorable.

uutopista

Estética	7	SEGURIDAD	
Acabado	6		
Habitabilidad	7	Estabilidad	6
Maletero	8	Suspensión	5
Confort	7	Frenos	7
Instrumentación	100000	Dirección	5
Equipamiento	8	Ruedas	7
Potencia	7	Luces	7
	6	Lucus	
Elasticidad	6	NOTA MEDIA: 6,6	
Cambio			
Velocidad punta	6	NOTA	
Aceleración	6	MEDIA	
Consumo	5	SEGURIDAD: 6,2	

Comentario.—El nuevo Ibiza SXi comparte todos los cambios efectuados en la nueva gama, que Seat denomina «New Style». Es en el exterior donde se aprecian los cambios más importantes. Destaca el nuevo frontal, más redondeado y aerodinámico, con un paragolpes de nuevo diseño, más resistente y construido en material recuperable. Todas las versiones cuentan con «spoiler» inferior, que en el SXi aloja los faros antiniebla integrados. Los intermitentes han pasado del paragolpes a los extremos superiores del frontal. Las ópticas son de menor tamaño, compensadas con una mayor calidad. La nueva calandra, enmarcada entre los faros, es la primera aproximación del estilo de los futuros Seat.

La parte posterior también incorpora un paragol-

La parte posterior también incorpora un paragolpes de nueva factura. El spoiler superior ha sido rediseñado. Los pilotos traseros son de nuevo diseño, pero del mismo tamaño que los anteriores. En su afán de dar una imagen más joven, el nuevo lbiza ofrece una nueva gama de colores, junto a unas llantas de aleación de serie en el SXi.

Interiormente también se han efectuado algunas reformas y la mecánica permanece invariada, salvo ligeros retoques en el motor, dirección e insonorización.

LO BUENO

- Estética mejorada.
- Habitabilidad.
- Equipamiento completo.

LO MALO

- Ausencia de servodirección.
- Postura de conducción.
- Comportamiento particular.

Suzuka: Alternaron grandes actuaciones con numerosos problemas mecánicos

IRREGULAR COMIENZO DE LOS ESPAÑOLES

celebrada en el circuito japonés de Suzuka, terminó casi de Pons parecen muy satisfactorios, máxime en una mejor de lo que los entrenamientos hacían presagiar. Con unas parrillas en las que sólo Cardús y Garriga salían bien colocados («Aspar» trigésimo primero, perfección y que, además, no participan en más «Sito», decimotercero...), el segundo puesto de Cardús,

La primera carrera del Mundial 91 de Motociclismo, el quinto de «Aspar», el séptimo de Garriga y el octavo prueba en la que participan muchísimos pilotos «kamikazes» japoneses, que conocen el circuito a la pruebas del Mundial.

La prueba más espectacular, sin embargo, fue la de 500 c.c. Cuatro pilotos (Schwantz, Rainey, Dooham y Kocinski) protagonizaron un duelo superespectacular, con trazadas inverosímiles, «asesinando» las curvas (como dijo «Little» John), apurando frenadas y rozando carenados. Al final, el vaguero de Suzuki, Kevin Schwantz, se hizo con la carrera, porque fue quien más arriesgó, pero quedó claro que «Little» John Kocinski es otro «marciano» y que su adaptación al 500 puede ser tan rápida como al dos y medio. Juan «Pacman» Garriga, que salió cuarto, sólo pudo ser séptimo, tras una mala salida, v Pons quedó octavo, lejos ambos de los cinco intocables.

Carlos Cardús se quejaba amargamente de su segundo puesto, acusando a Luca Cadalora de antideportivo por cerrar con la rodilla el hueco, tras haber adelantado el italiano al español en la última vuelta. En todo caso, se trata de un resultado magnífico. Alberto Puig sólo pudo ser vigésimo primero, mientras que la moto de Alex Crivillé falló y obligó a su piloto a abandonar precipitadamente.

CARRERON DE «ASPAR»

En 125 c.c. la parrilla de salida hacía esperar casi un desastre para los pilotos españoles. El mejor clasificado era Torrontegui, que partía desde la decimoséptima posición, mientras que «Aspar» lo hacía desde la trigesimoprimera, con muchos problemas en la moto y casi sin haber podido rodar sobre seco. Pero el piloto valenciano realizó un «carrerón» y en cuanto la moto respondió adelantó a la multitud de pilotos japoneses que participaban; «Aspar» terminó quinto, por detrás del japonés Ueda, Gresini, Capirossi y Shima. Por cierto, que la rivalidad de los dos pilotos italianos (va sin órdenes de equipo) puede beneficiar las aspiraciones de Jorge Martínez «Aspar» de revalidar un título que fue suyo durante muchos años.

J. M. M.



Vuelven a rugir las motos del Mundial de Velocidad.

FORMULA 1

El brasileño sale «lanzado» y gana las dos primeras pruebas del Mundial

SENNA, DOS PASOS HACIA EL TITULO

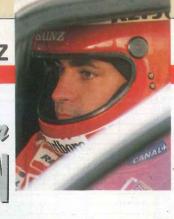
Ayrton Senna (McLaren) ha ganado las dos pruebas disputadas hasta ahora del Campeonato Mundial de Fórmula 1, celebradas en los circuitos de Phoenix (EE.UU.) e Interlagos (Brasil), pese a que en los días previos a esta última carrera Alain Prost había anunciado su intención de ganarla.

Así, Senna marcha primero en la clasificación del Mundial, con 20 puntos, muy destacado y colocándose como favorito para revalidar su título del 90. Mientras, Alain Prost sólo pudo ser segundo en Es-

tados Unidos y cuarto en Brasil, y, aunque marcha segundo en el Mundial, con sólo nueve puntos parece alejado de la posibilidad de obtener el título para Ferrari. Aunque los puntos podrían hacer creer que el Mundial sigue siendo, como las últimas temporadas, «cosa de dos» (Senna v Prost), los resultados de la última prueba en Brasil parecen introducir otros candidatos (Patrese, Berger o Mansell, si supera su tendencia a no concluir las carreras), si no al título, sí, al menos, a animar el Mundial.

CARLOS SAINZ

Lecciones de un





El peligro del «acquaplanning»

FRENAZO ES UN ERROR

L «acquaplanning» es, sin duda, el mayor peligro que se puede presentar al conductor que circula sobre ferreno mojado. Básicamente, este fenómeno consiste en la total pérdida de adherencia entre los neumáticos del vehículo y el piso, debido a que se interpone una capa de agua superior a la que los dibujos de las ruedas son capaces de evacuar. En estos casos, el coche marchará deslizándose sin adherencia, planeando sobre el agua («acquaplanning» o hidroplaneo), sin control real; además, este efecto aumentará con la velocidad de circulación.

Precisamente por este motivo hay que recordar los consejos que, en el anterior capítulo, daba Carlos Sainz para circular sobre terrenos mojados: «Circular más despacio en este tipo de terrenos -aconsejaba el campeón-, y, luego, suavidad y alargar esos metros de frenada y las distancias entre vehículos».

Circulando con precaución y a una velocidad adecuada, no debe producirse un «acquaplanning». No obstante, porque exista un charco en mitad de la calzada o porque un requero o arroyo cruce el asfalto, si se produce esa pérdida de adherencia «lo que nunca hay que hacer en el momento de sentir el "acquaplanning" es ¡zas!, pegar el frenazo», explica Carlos Sainz. «El frenazo es un error gravísimo. Una frenada fuerte en terreno resbaladizo puede producir un "acquaplanning" que, incluso, va a aumentar la velocidad.» Además, el típico «pisotón» en los frenos puede dejar bloqueados estos elementos y nuestra dirección, con lo que el peligro sería aún mayor.

CALMA

El consejo del campeón de mundo de rallies durante 1990 es senci-Ilo: «En estos momentos es importantísima la calma. Lo que hay que hacer si se produce esa pérdida de adherencia es tratar de aguantar

ese tiempo, que al conductor le va a parecer muy largo, pero que en definitiva no es tan prolongado, sin hacer nada y en el momento en que uno siente que vuelve a tener esa adherencia, controlar el vehículo y corregir la travectoria si se ha desviado».

Durante el tiempo que dura el «acquaplanning», que depende de la velocidad del vehículo y de la profundidad v anchura de la zona inundada, Carlos Sainz opina que es mejor no hacer nada. «Seguro que a algunos les habrá pasado eso de hacer un pequeño "acquaplanning" -explica-, y llevarse el susto, pero que casi sin mover nada sales bien. Si en ese momento, ¡pum!, frenas, pues te vas...».

Puede ocurrir que durante el tiempo que dura el «acquaplanning» el vehículo pierda la línea que seguía, bien porque éste se desplace o bien porque en la carretera hava una curva. «Sin tocar el freno (por favor, nada de apretar el freno en el momento en que se siente la pérdida de adherencia), intentar corregir con la dirección; tratar de girar con muchísima suavidad hacia el lado que vaya a girar la carretera, para que cuando salgamos del "acquaplanning" las ruedas estén dispuestas para recuperar la línea por la que circulábamos. Pero con suavidad v con calma. En estos momentos, la calma es importantísi-

Una cuestión que cobra importancia vital en estas circunstancias es, como hemos mencionado, el correcto estado del dibujo de los neumáticos. De su profundidad depende la capacidad de la «goma» para evacuar el agua depositada en la carretera y, por tanto, la adherencia (agarre) de nuestro vehículo. Conviene, por tanto, revisar el estado del dibujo del neumático, por lo menos antes de comenzar la temporada invernal de Iluvias. No obstante, existen otros indicios por los que podemos observar que nuestro neumático no está en perfectas condiciones (falta de presión, grietas en los laterales, desgaste irregular de la cubierta, partes planas, etcétera), de los que hablaremos con Carlos Sainz en posteriores capítulos, y que en caso de lluvia o «acquaplanning» podrían acrecentar nuestros problemas de adherencia.

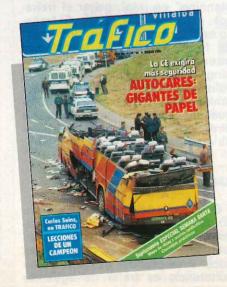
J. M. M.

EL PARQUE AUTOMOVILISTICO, AL DIA

	DAGGER STATE	concedidas			
Provincias	Ultimas matrículas	Ultimas matrículas	Total vehículos matriculados	Total permisos	Licencias de
	enero 91	febrero 91	febrero 91	expedidos	conducción
Alava (VI)	1569-M	2210-M	641	523	36
Albacete (AB)	9856-K	0676-L	820	674	171
Alicante (A)	2637-BW	5631-BW	2.994	3.297	675
Almería (AL)	4561-P	5563-P	1.002	908	223
Asturias (O)	8459-AY	0567-AZ	2.108	1,515	176
Avila (AV)	1546-F	1862-F	662	229	24
Badajoz (BA)	1327-P	2360-P	1.033	955	236
Baleares (PM)	8960-BG	0958-BH	1.998	1.780	392
Barcelona (B)	8909-LZ	2663-MC	13.754	7.427	2.040
Burgos (BU)	5943-N	6708-N	765	491	36
Cáceres (CC)	1676-K	2351-K	675	618	92
Cádiz (CA)	4675-AK	6476-AK	1.801	1,661	580
Cantabria (S)	0679-X	1831-X	1.152	1.121	157
Castellón (CS)	9855-X	1142-Y	1.287	873	217
Ciudad Real (CR)	3072-N	3986-N	914	731	146
Córdoba (CO)	3986-Z	5426-Z	1.440	1.253	340
Coruña, La (C)	9431-AV	1598-AW	2.167	2.188	279
Cuenca (CU)	1446-G	1895-G	449	333	44
Gerona (GE)	6675-AM	8299-AM	1.624	965	
Granada (GR)	5335-X	6862-X	1.527	1.758	274
	9416-E	9783-E	367	237	326
Guadalajara (GU)		2512-AK	1.414		43
Guipúzcoa (SS)	1098-AK			1.343	141
Huelva (H)	6033-N	6899-N	866	588	160
Huesca (HU)	3199-J	3679-J	480	270	37
Jaén (J)	7290-O	8303-O	1.013	768	230
León (LE)	9485-T	0552-U	1.067	818	74
Lérida (L)	8817-T	9726-T	909	604	102
Lugo (LU)	5003-M	5672-M	669	557	77
Madrid (M)	4649-LW	0125-LY	15.476	8.557	945
Málaga (MA)	5549-AZ	7689-AZ	2.140	1.745	576
Murcia (MU)	3970-AT	6411-AT	2.441	2.000	670
Navarra (NA)	3727-AC	5188-AC	1.461	1.017	92
Orense (OR)	7982-L	8590-L	608	512	63
Palencia (P)	4826-G	5205-G	379	302	24
Palmas, Las (GC)	1448-AU	2791-AU	1.343	1.320	300
Pontevedra (PO)	2278-AL	3948-AL	1.670	1.620	284
Rioja, La (LO)	-7718-K	8317-K	599	475	91
Salamanca (SA)	7296-L	7944-L	648	627	49
Sta. Cruz Tenerife (TF)	1640-AP	3241-AP	1.601	1.267	204
Segovia (SG)	4942-F	5273-F	331	252	15
Sevilla (SE)	7260-BM	0960-BN	3.700	2.782	889
Soria (SO)	7730-D	7932-D	202	98	8
Tarragona (T)	4632-AD	6084-AD	1.452	860	267
Teruel (TE)	1044-F	1327-F	283	188	37
Toledo (TO)	2788-P	3910-P	1.122	712	155
Valencia (V)	6134-DS	1662-DT	5.528	4.432	1.102
Valladolid (VA)	0258-V	1283-V	1.025	821	47
Vizcaya (BI)	7793-BG	0211-BH	2.418	1.947	166
Zamora (ZA)	5023-G	5393-G	370	318	23
Zaragoza (Z)	3772-AL	5736-AL	1.964	1.400	122
Ceuta (CE)	8599-D	3172-E	4.573	174	25
Melilla (ML)	7527-C	7693-C	166	134	32
TOTALES		The second secon	97.098	68.054	13.514

NO ATENDEMOS NUEVAS SUSCRIPCIONES

Queremos recordar que la inclusión de nuevos suscriptores para nuestra revista quedó cerrada hace aproximadamente dos años, como anunciamos en su día. Por tanto, y dado que todas y cada una de las revistas que editamos tienen ya su destinatario, rogamos a posibles nuevos interesados se abstengan de formular su solicitud, que no podrá ser cursada en modo alguno. Por otra parte, insistimos en que no existe lista de espera con vistas a una posible ampliación de la tirada. No nos envien, pues, ninguna solicitud de



COLEGIOS

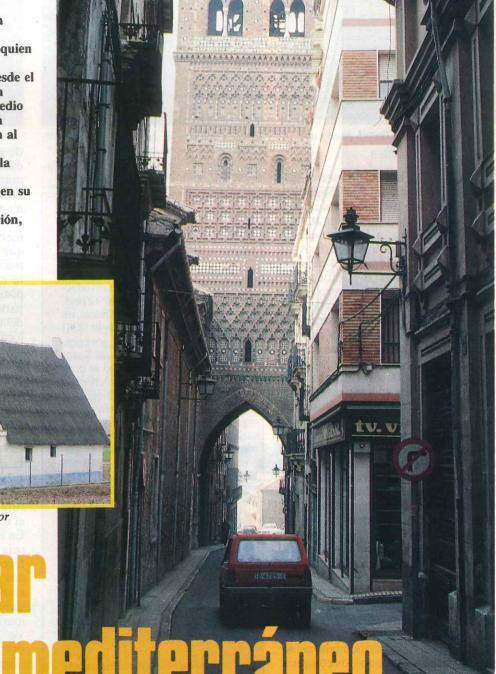
A quienes sí atenderemos será a los distintos centros de EGB, BUP y FP, siempre que no dispongan ya de una suscripción. Pero para ello será requisito indispensable que cursen la referida solicitud en un escrito oficial del centro correspondiente.

CAMBIOS DE DOMICILIO

En cuanto a los cambios de domicilio, insistimos en que es preciso que nos indiquen la residencia antigua y la nueva, y que hagan la petición por escrito, absteniéndose de intentarlo por vía telefónica.

N-234 y A-7: Teruel-Sagunto-Valencia

La Nacional 234, que nace en Sagunto y concluye en Burgos, atraviesa provincias, amén de la valenciana, como Castellón y Teruel, que son obligadas para quien guste de admirar naturaleza y arte. No hay que olvidar que desde el aire mediterráneo que impregna la geografía de Valencia, por medio de esas fuentes inagotables de la naturaleza de Castellón, se llega al Patrimonio de la Humanidad, como fue declarada Teruel por la UNESCO debido a su riqueza mudéjar. Una ruta que incluye en su recorrido poblaciones como la propia Sagunto, Segorbe o Sarrión, exponentes de las zonas que en esta ocasión visitó la revista TRAFICO.



Barraca valenciana, con todo el sabor levantino.

Bella muestra mudéjar en la iglesia del Salvador, de Teruel.

suscripción.



Plaza del Torico, en Teruel, punto de arranque del recorrido.

ERUEL, en el kilómetro 116 de la Nacional 234 (Sagunto-Burgos), ha sido el inicio del recorrido realizado hasta llegar a la capital valenciana, a la que accedimos finalmente por la autopista A-7. Desde Sagunto, kilómetro 0 de esta Nacional, buscando la Ciudad del Turia, hay varios accesos, pero elegimos esta autopista por ser la más transitada. El travecto es atractivo para el viajero, ya que en la ruta se alternan los paisajes naturales con un exquisito arte.

Ý en cuanto a la carretera, señalar que junto a tramos en buen estado -a veces inmejorable— hay otros impropios de una Nacional. Concretamente, los existentes desde que se abandona la provincia de Castellón y se entra en la de Valencia, hasta llegar a Sagunto, son dignos de olvidar por la estrechez de la calzada, el mal estado del pavimento y las curvas cerradas, en las que toda precaución es poca.

Km. 116. Teruel.—Conocida por la Ciudad de los Amantes, tiene un privilegio especial con su riqueza mudéjar. Declarada por la UNESCO Patrimonio de la Humanidad, es la ciudad del torico y la estrella, pues no en vano la levenda cuenta que en el lugar donde ahora se asienta el núcleo urbano, los conquistadores cristianos encontraron un toro bravo al que iba siguiendo desde el firmamento una estrella. Toro y estrella iban a marcar, en una suerte de inspiración divina, el lugar don-



Rectas y buen piso, así como perfecta señalización, hacen de la N-234 una magnífica carretera por tierras turolenses. en camino hacia las del Mediterráneo.

Morir de amor

Mención especial merece la his-

toria de los amantes, nervio afectivo y fibra sentimental de Teruel. Según una arraigada tradición, en los primeros años del siglo XIII conviven en Teruel dos jóvenes, Diego Marcilla e Isabel de Segura, cuya temprana amistad se convirtió en amor. Al solicitar la mano de la muchacha. Diego fue rechazado por su condición de segundón. Consiguió un plazo de cinco años para hacer fortuna, pero al regresar a Teruel se encontró con que Isabel contraía nupcias con el hermano del poderoso señor de Albarracín. Diego logró entrar y pidió a Isabel un beso, que ella le negó. El joven murió de pesar. Al día siguiente, cuando se celebran sus funerales en la iglesia de San Pedro, una mujer se acercó al féretro y besó a Diego, muriendo ella también. Era Isabel. El hallazgo de las dos momias en 1555 en la capilla de San Cosme y San Damián, en la iglesia de San Pedro, contribuyó a desarrollar una tradición muy arraigada en el espíritu turolense. Las momias reposan hoy en la capilla adosada de la iglesia de San Pedro y el mausoleo actual es obra de Juan de Avalos.

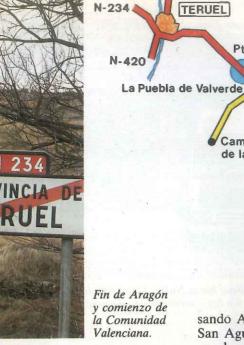


de establecer la población, emplazada sobre un cerro que se alza en la margen izquierda del río Turia o Guadalaviar, a 915 metros sobre el nivel del mar.

El acceso Sur de Teruel, en el kilómetro 116, fue el inicio del reportaje, que tendría a Valencia como final del recorrido. La Nacional 234 es excelente en estos kilómetros. Rectas, buen piso, señalizaciones e incluso carriles para lentos hacen las delicias del conductor a la salida de Teruel. Hay vías locales hacia Villaespesa, Cubla y Valacloche y atravesamos Fuentecerrada antes de llegar al cruce de los Formiches, en el kilómetro 103,550, enlace TE-V-8011.

UN PARAJE CASI OBLIGADO

Km. 96,500. Camarena de la Sierra.—Municipio situado a 1.294 metros de altitud, al que se accede por una comarcal. No está en ruta, pero es paraje casi obligado, si el tiempo lo permite, por sus pinares. En este tramo de la Nacional se aconseja circular a 70, ya que es zona de frecuentes heladas. Vemos un indicador que señala «Valencia, 122 kilómetros», y nos disponemos a culminar el pico de Javalambre, a 2.000 metros de altura, en La Puebla de Valverde. Hay quitamiedos y podemos observar que es zona de mucho tránsito de camiones. Superado el puerto de Escandón, La Puebla de Valverde roza suavemente el acceso a la C-232, que se dirige a Valvona y Mora de Rubielos; pero nosotros enfilamos hacia Sarrión.



Fin de Aragón comienzo de la Comunidad Valenciana.

TERUEL

Pto. Escandón

Camarena de la Sierra

Km. 82. Sarrión.—Encaramada sobre los 1.200 metros del puerto de su nombre, conserva monumentos de valor, como la puerta torreada del Pilar, el palacio de los condes de Monterde y la ermita de la Sangre de Cristo. Paralela a la carretera, por este lugar vemos la vía del ferrocarril. Hay que circular con precaución, pues existe un polígono del que salen y entran vehículos con frecuencia. Quizá sea éste el motivo por el que en lugares concretos hay prohibición de superar los 80 kilómetros/hora.

Km. 72. Albentosa.—Buscando ya la provincia de Castellón, encontramos Albentosa, nexo de unión entre las nieves de Gúdar y las de Javalambre. Con anterioridad hemos visto los accesos a Manzanera, Mora de Rubielos v Rubielos de Mora. Pa-

sando Albentosa están los de Olba y San Agustín, este último dando paso va a la provincia de Castellón, en el kilómetro 63.600.

Albentosa

Mora de

Rubielos

San Agustín

Km. 62. Barracas.—Es el primer pueblo de Castellón, situado en una altiplanicie con puntos de más de 1.000 metros de altitud. Desde este punto, y si nos trasladamos hacia Pina de Montalgrao, podemos observar el grandioso paisaje que configuran las sierras de la zona. Barracas carecía de término municipal propio hasta mediados del siglo XIX. Del sencillo caserío situado en la Nacional 234 y el ferrocarril Madrid-Valencia, emerge su iglesia parroquial como edificio de mayor relevancia.

Km. 45. Viver.—Dejando atrás Barracas, en el kilómetro 56, observamos que es zona de hielos y curvas que hacen circular a corta velocidad. En el kilómetro 49 existe una zona de frenado de emergencia bien

Torres - Torres Estivell

Soneja

Sot de Ferrer

Pina de Montalgrao

señalizado, y cuatro más adelante, Viver, que goza de una larga tradición como centro veraniego debido a su bello paisaje v privilegiado clima. La velocidad autorizada es de 80 kilómetros/hora, quizá porque hay que ir pendiente de las intersecciones existentes en la carretera y que indican entradas a distintas poblaciones. Las incorporaciones desde estos puntos a la Nacional 234 están bien realizadas, con señalizaciones claras y con un carril de incorporación. También existen zonas de descanso y un tramo para lentos. En el kilómetro 36 está el in-

N-340 A-7



Zona de frenado de emergencia, junto a la población de Viver.

SEGORBE, PUERTA DE VALENCIA

el esplendor de la naturaleza.

dicador a Navajas, población turística,

ya que conserva la monumentalidad y

Km. 33. Segorbe.—Episcopal y ducal, cuna de arte y de historia que fue durante tiempo puerta de acceso a Valencia. Aparece en un extremo del valle, flanqueada por dos cerros, vigilada por el río Palencia. que en su recorrido deja a uno v otro lado fuentes de fama, como la de los 50 Caños. En este punto kilométrico vemos el indicador a Altura por la Comarcal 224. Es un pueblo que conserva las ruinas de la Cartuja de Vall de Christ y el santuario de la Cueva Santa, donde se venera a la patrona de los espeleólogos españoles.

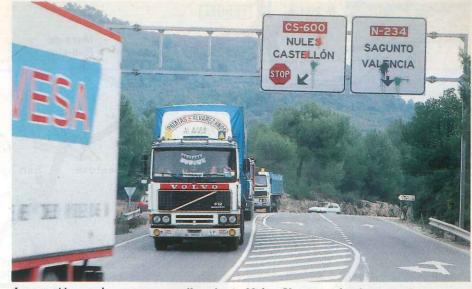
Km. 26. Soneja.—Como avisando de que hay que reducir la velocidad para el tramo que llega, la entrada a Soneja está en obras, ya que se realiza la variante, que se espera esté finalizada en este mismo año. Es una población dedicada a la fabricación de yeso y que nos va acercando a la provincia de Valencia, aunque antes veamos Sot de Ferrer. Un tramo de carretera malo nos obliga a circular primero a 60 y posteriormente a 40. Existen unas pronunciadas curvas en bajada y se atraviesa de nuevo la línea del ferrocarril Valencia-Zaragoza.

Km. 19.—Adiós a la provincia de Castellón. Nos adentramos en la de Valencia y curiosamente empieza el peor travecto de todo el recorrido hasta el punto de que en la zona hay retenciones y los sábados y festivos, restricciones. De entrada, curvas cerradas en forma de herradura que nos hacen circular casi a 10 por hora. Más adelante, apenas 2 kilómetros, la carretera, además, se estrecha.

Km. 14. Torres-Torres.—El camino sigue siendo una odisea. Estrecho, con curvas, mal pavimento. Y para colmo, en plena población de Torres-Torres, un zig-zag por motivo de una tapia, que casi hace detenerse. Es una zona rica en naranjos y limoneros.

Estivella (km. 8) y Gilet (km. 6) son poblaciones que se atraviesan antes de llegar a Sagunto.

Km. 0. Sagunto.—Toda la zona está en obras e incluso regulada por semáforos, va que la unión con la Nacional 340 así lo requiere. Queda poco —apenas 25 kilómetros— para Valencia capital y ya se ven las playas mediterráneas. Sagunto mira al mar y a las últimas estribaciones de las sierras Calderosa y Espadán. La evocación de Sagunto se asocia al pasado histórico. Durante milenios, los saguntinos han tenido en sus memorias la legendaria actitud del pueblo que opuso resistencia a las tropas de Aníbal. Hoy, en esta ciudad que mezcla



Intersección con la carretera que lleva hacia Nules. Un punto donde es preciso mantener la máxima precaución, y a los «pintores», la educación.



Travesía de Estivella, con una curva difícil.



El tráfico se vuelve más denso en las inmediaciones de Sagunto.

el más remoto pasado con las modernas edificaciones, se sigue recordando que, tras la destrucción sufrida en la segunda guerra Púnica, Sagunto fue reconstruida por los romanos. Ahora, Sagunto respira un aire plácido, siendo sede de obreros portuarios y campesinos. Una población abierta a los visitantes, sobre todo en los meses estivales, ya que su clima la hace estación veraniega.

Dejando Sagunto, enfilamos hacia Valencia capital, fin del trayecto. Vemos Puzol y elegimos la vía de acceso a la ciudad del Turia. Hasta Sagunto caminamos por la Nacional 234, que, como decimos anteriormente, nace en ese punto kilométrico y muere en Burgos. Y a partir de Sagunto hay varias

opciones para llegar a Valencia, va que la 234 desemboca en la N-340. Se puede continuar por la A7-EG, que fue el tramo elegido, y también por el «By-pass» que permite la penetración por la parte Oeste y, en su momento, por la Nacional III.

La Comunidad Valenciana mira al mar Mediterráneo en un largo recorrido de plavas que la hacen uno de los primeros puntos turísticos del país. Es otra faceta, comparada con el arte mudéjar de Teruel o esa mina que es la propia naturaleza a su paso por la provincia de Castellón.

> Nono HIDALGO Fotos: José RUBIO (Enviados especiales)



La vieja Sagunto romana, punto final del recorrido.

Hay que degustar...

amplia v exquisita. Por Teruel, productos típicos de la comarca, aparte el jamón, que en La Iglesuela tiene uno de los centros de curación más importantes de España, son la «cecina» y el «somarro», que es carne de vaca y oveja, respectivamente, sazonada y curada al frío. De sus abundantes quesos hay que destacar el de Tronchón. De sabroso paladar es la seta del Maestrazgo, o «robellón». Las alubias de Villarluengo y Cantavieja, adobadas, gozan de merecida fama, aunque hay que reconocer que es un plato fuerte, que hay que complementar -si no se conduce- con el vino de Valderrobles y Calanda. Otros platos exquisitos de la cocina turolen- mariscos frescos del Mediterráneo se son el cordero y la «nogada», y las carnes de ovino, vacuno, porguiso de nueces y patatas. Para pos- cino y caza del interior.

La cocina de la zona recorrida es tre, el «pa-noli», que es una torta rellena de confitura casera.

Las pastas son famosas en la provincia de Castellón, pero sin embargo hay que destacar como principal riqueza sus manantiales. El agua de Segorbe es fuera de lo normal y si se está conduciendo, mejor que mejor. La ruta es una completa red de manantiales y fuentes, destacando la de los 50 Caños y el manantial de La Esperanza. Como dijo el poeta, «decir Segorbe es humedecer nuestros pensamientos...».

Ya en Valencia hav que decir paella. Los ingredientes de la cocina valenciana son, naturalmente, las verduras, arroces y frutas de la huerta, sin olvidar los pescados v

Hay que visitar...

Junto a la iglesia de San Pedro, que encierra el mausoleo de los Amantes, en Teruel hay que visitar también la de San Martín v del Salvador; pero sobre todas, la catedral, que fue denominada antiguamente Santa María de la Mediavilla. Teruel es la ciudad mudéiar por excelencia, declarada Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO.

En Camarena de la Sierra debe verse la iglesia de estilo barroco; en la Puebla de Valverde, el Arco del Portal; en Sarrión, la puerta torreada del Pilar, el palacio de los condes de Monterde y la ermita de la Sangre de Cristo; en Viver, la plaza del Angel y la iglesia renacentista de Nuestra Señora de Gracia: en Segorbe, los restos de su antigua muralla, el acueducto, la puerta de la Verónica, las torres de la cárcel v del Botxi v el Avuntamiento, con artesonados del siglo XVI; en Sot de Ferrer, la iglesia del siglo XVIII y el típico y espectacular calvario, y en Sagunto, ciudad histórica que conserva monumentos de épocas muy variadas, su castillo, con elementos de distintos estilos: el teatro romano v el Museo Arqueológico.

Y para cerrar, Valencia, cuvos monumentos serían innumerables por lo que sólo citaremos algunos, siguiendo un orden cronológico: Baños del Almirante (musulmán), puerta de La Almoina de la catedral, Cristo del Salvador, portada lateral de la iglesia de San Juan del Hospital (románico); catedral, iglesia de San Agustín y San Martín, el templo de Santa Catalina, las Atarazanas, antiguo convento de la Trinidad y la Llotja de la Seda (gótico); colegio del Corpus y monasterio de San Miguel (renacimiento); palacio del marqués de Dos Aguas y torre de Santa Catalina (barroco) y la estación, mercado de Colón, mercado Central y cine Olimpia (modernista). Aparte, museos y otros monumentos típicos del rico arte valenciano.

Más de 3,2 millones de turismos pasaron la revisión en 1990

de cada cin al taller

A seis años de la implantación de las inspecciones obligatorias para toda clase de vehículos, algo más de 3,2 millones de turismos particulares acudieron a una ITV durante 1990. Uno de cada cinco presentaba un determinado número de anomalías, que su propietario tuvo que solventar pasando por el taller, fundamentalmente por fallos en

fundamentalmente por fallos en frenos, alumbrado y ruedas. Y nuevamente se constata que sólo cumplen con su obligación algo más de la mitad.

OS datos sobre los resultados de las inspecciones de vehículos que la revista TRAFICO ha recabado de las Comunidades Autónomas, una a una, no hacen sino confirmar los de años anteriores. En primer lugar, el índice de participación de los vehículos particulares apenas supera el 50 por 100, ya que de los seis millones de vehículos que deberían haber pasado revisión en 1990, sólo lo hicieron algo más de 3,2 millones.

Sin embargo, el porcentaje de cumplimiento podría estar desvirtuado por elevado número de vehículos —imposible de controlar— que son bajas de hecho y han sido achatarrados o abandonados sin haberlo notificado sus propietarios.

MEDIO MILLON DE BAJAS

En cambio, sí fue comunicada la baja, durante 1990, de casi medio millón de vehículos, y resulta significativo observar que una de cada tres se efectuó en los dos últimos meses del año, precisamente cuando el plazo para



Tras el rechazo de la inspección, casi 700.000 automóviles tuvieron que pasar por el taller.

INSPECCIONES DE TURISMOS PARTICULARES

	Vehículos	Vehículos	N.º de d	lefectos	
Comunidad	inspeccionados	rechazados (%)	Leves	Graves	
Andalucía	450.103	128.737 (28,06)	97.027	282.239	
Aragón	171.659	22.351 (13,02)	200.968	60.571	
Asturias	125.780	22.050 (17,53)	32.578	39.158	
Baleares	80.723	14.661 (18,16)	116.097	37.737	
Canarias	116.790	20.213 (17,31)	162.521	51.039	
Cantabria	44.848	8.743 (19,49)	23.491	23.145	
Castilla-León	276.990	63.414 (22,89)	275.708	143.070	
Castilla-La Mancha	133.652	32.611 (24,40)	34.326	69.157	
Cataluña	567.274	109.675 (19,33)	2.660.515	158.343	
Extremadura*	86.305	11.081 (12,84)			
Galicia	155.562	57.558 (37,00)	(sin datos)	54.833	
Madrid	412.111	60.093 (14,79)	547.189	139.511	
Murcia*	78.311	2.349 (03,00)	11.746	3.524	
Navarra	65.390	8.981 (13,80)	33.453	12.263	
País Vasco	175.025	37.919 (21,66)	278.673	91.051	
La Rioja*	19.806	2.715 (13,71)	4.805	4.813	
Valencia	301.490	72.245 (23,96)	198.047	202.648	
Total	3.261.819	675.396 (20,71)	4.677.144	1.373.122	

Fuente: Cuadro elaborado por la revista TRAFICO, con datos facilitados por las Comunidades Autónomas



Casi medio millón de automóviles viejos fueron dados de baja antes de que la ITV los rechazara.



Ejes, suspensión y ruedas, otros de los elementos de seguridad que presentaron gran número de anomalías.

pasar la ITV estaba a punto de finalizar. De este dato podría deducirse que muchos automovilistas, ante el deplorable estado de sus vehículos, optan por enviarlos al cementerio. Con ello, las inspecciones se configuran como un elemento selectivo previo para apartar de la circulación vehículos que habían estado rodando en deplorables condiciones de seguridad.

Por otro lado, según Luis Ribas, de la Asociación Española de Entidades Colaboradoras de la Administración en la ITV, muchos de los vehículos que no pasan las revisiones obligatorias realizan trayectos exclusivamente urbanos y se sienten protegidos porque el área de intervención de los agentes de la Guardia Civil de Tráfico son las vías interurbanas. En este sentido, sería muy positivo este tipo de control selectivo por parte de los ayuntamientos.

Conviene recordar que sólo con ocasión de la circulación por las vías públicas de un vehículo que no haya pasado la revisión técnica puede ser sancionado, según las circunstancias, con multa de hasta 250.000 pesetas.

Cerca de 700.000 vehículos —o lo que

es lo mismo, uno de cada cinco— tuvieron que ser reparados en un taller tras detectarse anomalías graves en la inspección. En conjunto, se registraron más de 1,3 millones de anomalías graves, repartidas en los sistemas de frenos (27 por 100), alumbrado y señalización (26,43 por 100), ejes-suspensión-ruedas (19,36 por 100), dirección (10,10 por 100), acondicionamiento y carrocería (9.25 por 100), bastidor-motor-transmisión y otros (7,86 por 100). Además, la media de defectos graves por cada vehículo rechazado es de algo más de dos, mientras que la de defectos leves respecto al conjunto de vehículos inspeccionados no llega al 1,5 por 100.

DIFICULTADES INFORMATICAS

En el cuadro donde figuran los resultados de las inspecciones en cada comunidad se observan grandes contrastes, tanto en los porcentajes de rechazo como en los que se refieren a los defectos graves. Aunque desde el inicio las distintas Consejerías de Industria mostraron una excelente voluntad en facili-

1990

Ej	jes-suspensión-ruedas	Alumbrado y señalización	Acondicionamiento y carrocería	Dirección	Frenos	Bastidor, motor, transmisión y otros
	46.293 (16,40)	76.253 (27,02)	23.599 (08,36)	33.052 (11,71)	84.919 (30,09)	18.123 (06,42)
	14.464 (23,88)	15.833 (26,14)	6.390 (10,55)	6.942 (11,46)	11.109 (18,34)	5.833 (09,63)
100	9.360 (23,90)	8.678 (22,16)	3.355 (08,31)	4.626 (11,81)	10.655 (27,21)	2.584 (06,60)
	6.634 (17,58)	8.083 (21,42)	2.785 (07,38)	3.341 (08,85)	12.293 (32,58)	4.601 (12,19)
	13.026 (25,52)	12.412 (24,32)	7.006 (13,73)	5.060 (09,91)	12.169 (23,84)	1.366 (02,68)
	4.354 (18,81)	4.664 (20,15)	2.354 (10,17)	1.853 (08,01)	8.444 (36,48)	1.476 (06,38)
	28.406 (19,85)	38.395 (26,84)	13.968 (9,76)	14.626 (10,229	38.080 (26,62)	9.595 (06,71)
	12.175 (17,60)	15.891 (22,98)	7.503 (10,85)	9.980 (14,43)	19.883 (28,75)	3.725 (05,39)
100	28.660 (18,10)	39.838 (25,16)	16.505 (10,42)	9.996 (06,31)	39.668 (25,05)	23.676 (14,95)
100				Spilling and the spilli	dentification of	
	11.500 (20,97)	15.372 (28,039	5.655 (10,31)	6.493 (11,84)	13.813 (25,20)	2.000 (03,65)
	24.822 (17,79)	43.125 (30,91)	8.956 (06,42)	11.764 (08,43)	43.543 (31,21)	7.301 (05,23)
	645 (18,30)	941 (26,70)	461 (13,10)	423 (12,00)	867 (24,60)	187 (05,30)
	1.086 (08,84)	3.603 (29,33)	1.195 (09,73)	670 (05,45)	3.931 (32,00)	1.798 (14,64)
	22.272 (24,46)	28.782 (31,61)	10.453 (11,48)	7.514 (08,25)	20.174 (22,16)	1.856 (02,04)
	605 (12,57)	797 (16,56)	785 (16,29)	387 (08,03)	1.753 (36,41)	486 (10,10)
	41.498 (20,48)	50.244 (24,79)	16.155 (07,97)	21.988 (10,85)	49.496 (24,42)	23.267 (11,48)
	265.800 (19,36)	362.911 (26,43)	127.025 (09,25)	138.715 (10,10)	370.797 (27,00)	107.874 (07,86)

^{*} Extremadura sólo ha facilitado el número de vehículos revisados y los rechazados, mientras que Murcia y La Rioja no habían diferenciado el tipo de vehículo y fue necesario realizar una estimación según sus propios criterios.



La importancia de ver y ser vistos se traduce en una revisión de los elementos de alumbrado, que registraron más de 250.000 fallos graves.

tar información a esta revista, siempre han existido problemas de índole informática para conseguir datos homogéneos, dificultad que aún parece subsistir a pesar de los esfuerzos por unificar y coordinar criterios.

Sin embargo, según ha manifestado a TRAFICO un responsable de una comunidad con un extenso territorio, «a pesar de que se intenta hacer una inspección igual, es algo complicado y siempre hay diferencias de una estación a otra, e incluso en la misma en función del mecánico». Pero está convencido de que, a pesar de todo, las inspecciones contribuyen a incrementar la seguridad «v. antes o después, la gente se da cuenta de que se beneficia de las mismas». Es, por ejemplo, el caso de un juez cuyo vehículo le detectaron un fallo grave en los frenos y remitió una carta de felicitación consciente de que podría haberse

Puesto que el citado cuadro es suficientemente informativo, sólo haremos referencia a algunos datos puntuales. Por ejemplo, en Andalucía el porcentaje de rechazo supera en ocho puntos la media, y cinco en el apartado de frenos, mientras que los vehículos aragoneses, como muestran los datos, presentan menos anomalías.

Asturias, la única comunidad que aún no ha recibido competencias en materia de Industria, ofrece unos resultados muy próximos a la media, con la particularidad de que el porcentaje de rechazo en la segunda y siguientes inspecciones de los vehículos que no superaron la primera es del 5,4 por 100.

Entre las comunidades insulares, Baleares alcanza un alto porcentaje de defectos en frenos (32,58 por 100), mientras que Canarias está sensiblemente por debajo de la media en cuanto a recha- 37 por 100 de los vehículos. Incluso el



Prueba de frenado, en cuyo sistema se detectó el mayor número de deficiencias

zos. Por su parte, Cantabria supera en defectos en los frenos al resto de las comunidades, con un 36,48 por 100.

DEFECTOS MUY GRAVES

Las dos comunidades castellanas presentan unos porcentajes de rechazo similares, ligeramente superiores a la media, lo mismo que Cataluña, con el mayor contingente de vehículos inspeccionados, y donde se detectaron 2.201 anomalías muy graves.

Extremadura sólo nos ha facilitado los datos escuetos del número de vehículos que pasaron inspección y el porcentaje de rechazo -el 12,84 por 100-, por cierto, muy inferior a la media. Por el contrario, Galicia es la comunidad más severa —si sólo se tienen en cuenta los datos estadísticos—, ya que rechazó al

Datos para una inspección europea

Según los datos que se maneian en nuestro entorno europeo, entre un 12 v un 20 por 100 de los accidentes están motivados por fallos mecánicos en concurrencia con otros factores, como la vía y el conductor.

La Comunidad Europea ha efectuado un análisis para evaluar las ventajas que tendría en los países comunitarios la obligatoriedad de la inspección técnica periódica a toda clase de turismos, con unos resultados sorprendentes.

Según el estudio, la Europa Comunitaria podría reducir entre 65.000 v 127.000 accidentews sin víctimas, se evitirían así entre 19.000 y 36.000 accidentes con víctimas, mientras que se ahorrarían alrededor de 1,2 millones de toneladas de combustible v se reducirían las emisiones totales de CO2 en un 22 por

número de defectos catalogados como «muy graves» ha sido de 2.725.

La segunda comunidad en volumen de vehículos inspeccionados, Madrid, presenta un porcentaje de rechazo bajo (14,79 por 100), pero no tanto como Murcia (3 por 100), cuvos datos se referían a toda clase de vehículos y fue necesario realizar una estimación para constatar de forma aproximada los que se referían a turismos.

Navarra tiene un bajo porcentaje de rechazo (13,80 por 100) y los frenos se configuran con diferencia (32 por 100) como el sistema más defectuoso. Las tres estaciones de ITV del País Vasco nos han remitido por separado sus datos, en los que contrasta el 19,4 por 100 de rechazo en Vizcaya, frente al 28 por 100 de Alava. El conjunto se ciñe de forma ajustada a la media.

También La Rioja ha tenido dificultades a la hora de separar los datos de los turismos del conjunto, pero presenta un bajo índice de rechazo (13,71 por 100) y una localización importante de los defectos en el sistema de frenos (36,4 por

Por último, los datos remitidos por Valencia son acordes con la media.

José Ignacio RODRIGUEZ



Todavía circulan por las calles muchos coches con demasiados años de vida.

Nuestros coches siguen siendo



España presenta el parque automovilístico más viejo de la Europa avanzada. Según las estadísticas de la DGT, la edad media de la tercera parte de nuestros vehículos es superior a diez años. La Administración se manifiesta poco satisfecha de las aportaciones de los fabricantes y vendedores, y éstos, a su vez, acusan al Gobierno, al estimar

que su política económica y fiscal no favorece las ventas. Mientras, las bajas se van produciendo con cuentagotas.

E las estadísticas de la Dirección General de Tráfico se desprende que en 1989 más del 33 por 100 de los turismos españoles tenía más de diez años, agravándose esta situación al referirnos a los autobuses, entre los que alrededor del 48 por 100 de las unidades sobrepasaba esta edad.

A pesar de que podemos hablar de una ligera mejoría tras el «boom» de ventas de los años 86 al 89 -en 1985 la edad media de nuestro parque automovilístico era superior a los doce años—, España presenta uno de los parques más envejecidos de Europa y las perspectivas de renovación no parecen optimistas.

APORTACIONES

¿Pero cómo conseguir ese rejuvenecimiento tan necesario? Hasta ahora, varias han sido las medidas puestas en marcha desde la Administración para favorecer el cambio de vehículo e incentivar las bajas, que en 1990 ascendieron a 565.965, cifra ligerísimamente superior a las 565.233 del año anterior.

En 1986 la DGT firmó un convenio con algunas entidades bancarias y la Asociación Nacional de Vendedores de Vehículos (GANVAM), al que popularmente se denominó «operación chatarra», por el que se intentó favorecer la compra de vehículos nuevos mediante créditos blandos y primas—40.000 pesetas— de achatarramiento por el coche viejo. Hoy este convenio está completamente desfasado y su potenciación se considera imprescindible desde muchos sectores.

Otro de los grandes pilares sobre los que ha trabajado la Administración, y que también cuenta con el apoyo general, son las inspecciones técnicas de vehículos (ITV). Juan Llorens, presidente de la Confederación Española de Automoción (CEA), considera que son «positivas, necesarias e imprescindibles», pero pide «unos análisis más exhaustivos y serios, porque en muchas ocasiones son auténticos coladeros». En esta misma línea se manifiesta Enrique Fernández-Laguilhoat, director general de ANFAC (Asociación Nacional de Fabricantes de Automóviles): «Se están dando casos de poco rigor en la exigencia de la inspección periódica y, en consecuencia, están circulando gran número de vehículos que no la han pasado en el momento que les correspondía. Esto debe corregir-

Por su parte, los fabricantes, según Juan Llorens, aportan «fiabilidad —ahora apenas se habla de averías—, competitividad, calidad, política de innovación súper-agresiva, comodidad, seguridad y unos márgenes comerciales muy pequeños». Además, destaca que «hoy día, un coche de cualquier marca consume un 35 por 100 menos

de combustible que un coche de hace diez años y contamina un 50 por 100 menos».

COLABORACION NECESARIA

La DGT estima que la colaboración de todos los sectores implicados es esencial para favorecer esta renovación, considerando que los esfuerzos realizados hasta ahora por la empresa privada han sido muy escasos.

Hacia esa colaboración se han encaminado ANFAC y la Asociación Nacional de Importadores (ANIACAM), promotoras de un estudio que analizará la situación de nuestro parque. Este proyecto, denominado Renparq, se está desarrollando bajo el amparo de la CEA, y es la Asociación Española de la Carretera la encargada de su elaboración.

El objetivo de Renparq es, en palabras del presidente de la CEA, «encontrar unos parámetros fácilmente medibles con los que obtener unas conclusiones, mediante las que podamos plantear una serie de propuestas concretas», que presentarán inmediatamente a la Administración.

POLITICA ECONOMICA POCO FAVORABLE

Otro de los puntos claves es saber las causas que han llevado a esta situación. Fabricantes y vendedores tienen las ideas muy claras. Llorens hace especial hincapié en las medidas monetarias del Gobierno, como «restricción de créditos y precio muy alto del dinero, que, si bien controlan la inflación, traen como consecuencia un descenso brutal en las ventas de automóviles» y en la política fiscal. Para el presidente de la CEA, «un IVA del 33 por 100 es



A más edad, menos seguridad.

igualar al automóvil con las joyas o los barcos de recreo; es decir, con los artículos de lujo, cuando hoy el coche forma parte de la vida cotidiana».

ANFAC insiste, además, en «el grave problema de los embotellamientos, la falta de aparcamientos, consecuencia todo ello de la ausencia de una planificación urbana razonable», y «en una infraestructura vial impropia de un país que pretende figurar entre los desarrollados, a pesar de los esfuerzos encomiables que últimamente se están

	BAJAS D	E VEHICUL	OS DISTRI	BUIDAS P	OR MESES	Y TIPOS		
	Cami	ones	Autol	Autobuses		Turismos		tos
Meses	1989	1990	1989	1990	1989	1990	1989	1990
Enero	3.775	3.787	73	58	25.748	25.402	884	1.052
Febrero	4.496	4.187	66	82	32.894	28.662	922	993
Marzo	5.326	5.724	119	142	38.897	36.989	1.175	1.463
Abril	4.980	4.085	183	63	33.746	27.800	1.207	1.216
Mayo	5.079	5.790	120	132	33.758	36.489	1.183	1.663
Junio	5.398	5.981	144	148	34.076	36.615	1.230	1.715
Julio	4.419	4.817	108	99	32.755	32.276	1.115	1.467
Agosto	3.816	3.972	93	95	32.809	30.205	1.098	1.373
Septiembre	4.876	4.532	115	115	35.227	30.542	1.218	1.418
Octubre	6.162	6.638	154	132	39.604	38.912	1.509	2.068
Noviembre	7.328	8.649	174	239	41.929	47.209	2.150	2.297
Diciembre	19.287	20.994	760	729	89.403	92.921	4.245	4.028
TOTAL	74.942	79.156	2.109	2.034	470.246	464.022	17.936	20.753

ANTI	GÜEDAD D	EL PAR	QUE DE VE	HICULO	DS EN EL AÑ	IO 198	9	
	Camiones	%	Autobuses	%	Turismos	%	Motocicletas	%
Más de 20 años Entre 20 y 16 Entre 15 y 11 Entre 10 y 6 Entre 5 y 1 año Matriculados en 1989	86.298 193.775 340.228 465.982 811.654 264.484	3,9 8,9 15,8 21,5 37,5 12,2	3.825 7.945 10.156 8.365 11.565 3.312	8,4 17,6 22,5 18,5 25,6 7,3	364.860 1.136.232 2.353.120 2.671.591 3.787.459 1.154.465	3,2 9,9 20,5 23,3 33 10	205.252 57.538 140.004 207.745 257.608 107.631	21 5,9 14,3 21,3 26,4 11
TOTAL	2.162.421		45.168	M-reffix	11.467.727		975.778	



El denominado «plan de achatarramiento» no alcanzó las metas deseadas.

PARQUE DE VEHICULOS, DISTRIBUIDOS POR TIPOS Y AÑOS DE MATRICULACION A 30 DE NOVIEMBRE DE 1990

Año matriculación	Turismos	Camiones	Autobuses	Motocicletas
Antes de 1969	364.860	86.298	3.825	205.252
1969	145.325	28.409	990	12.379
1970	170.989	32.002	1.322	8.840
1971	201.874	33.288	1.594	8.772
1972	269.948	44.897	1.914	10.611
1973	348.096	55.179	2.125	16.936
1974	363.578	59.905	2.180	20.836
1975	398.997	59.461	2.597	22.320
1976	471.184	63.418	2.062	25.440
1977	546.561	75.122	1.780	33.906
1978	572.800	82.322	1.537	37.502
1979	569.674	88.422	1.487	47.595
1980	542.815	92.911	1.390	39.852
1981	486.170	85.771	1.679	38.540
1982	527.157	93.880	1.806	40.428
1983	545.775	104.998	2.003	41.330
1984	521.792	98.334	1.708	32.515
1985	576.271	123.506	2.050	38.558
1986	689.320	152.742	2.196	45.538
1987	928.642	200.084	2.702	60.577
1988	1.071.434	236.988	2.909	80.420
1989	1.154.465	264.484	3.312	107.631
A 30 nov. 1990	569.519	181.251	1.349	96.755
TOTAL	12.037.246	2.343.672	46.517	1.072.533

realizando», como marco poco adecuado para estimular al comprador.

Por último, la repercusión que la crisis y posterior guerra del Golfo tuvieron en las ventas nacionales fue muy negativa. Los resultados de 1990 arrojan un descenso del 12,6 por 100 en las ventas. Y a pesar de que al finalizar el conflicto se puede hablar, tal y como manifiesta Llorens, de un «repunte del mercado», este bache de unos ocho meses no favoreció la renovación de nuestro parque.

MENOS SEGUROS

Uno de los problemas más importantes que plantea la antigüedad de los automóviles es su incidencia en la seguridad vial. Datos del Ministerio de Industria y Energía señalan que el 12 por 100 de los accidentes están causados por fallos mecánicos. Fallos que, lógicamente, se incrementan de forma directamente proporcional al número de años del vehículo.

Para Enrique Fernández-Laguilhoat, la obsolescencia del parque influye en la seguridad vial por dos razones: «La primera, porque se trata de vehículos que carecen de las últimas innovaciones y mejoras que los fabricantes han introducido, y que afectan tanto a la seguridad activa como a la pasiva. En segundo lugar, porque un vehículo con muchos años, si queremos que no se vea disminuido en sus características de seguridad, tiene que ser objeto de una conservación y de un mantenimiento muy meticulosos, cosa que, en gran parte, los usuarios no hacen».

La Asociación Nacional de Vendedores de Vehículos a Motor (GAN-VAM) considera que la influencia en la seguridad vial «es enorme, ya que el vehículo se deteriora con el paso del tiempo, y sus respuestas mecánicas a determinadas situaciones de peligrosidad no se ajustan al rigor para el que fueron diseñados».

Texto: Mercedes LOPEZ Fotos: GARROTE y RUBIO

LA DECADA QUE VIENE

Planes para acabar el siglo

L año 2000, que hasta hace poco nos parecía tan lejano, ya está a la vuelta de la esquina, y la mítica fecha entra a formar parte de todas las prospectivas empresariales, no ya como «largo plazo», sino como «medio plazo». Un coche que empiece a fabricarse ahora, muy probablemente siga en fabricación con los habituales albores del siglo XXI y, desde luego, seguirá en circulación acabada la década.

constructores por adivinar el futuro, mundiales, en lo que se refiere a

homologaciones y niveles de no contaminación, consumo y, otra vez, seguridad. Cada fabricante (y SEAT como marca integrante del Grupo el actual líder motivo) dedica importantes recursos económicos v personales a tratar de averiguar ese futuro, las la evolución de la tecnología de los materiales y de los procesos productivos, y hasta lo que pueda

futura sobre contaminación y ruidos, a base de superar por el mayor margen posible lo que ya se está exigiendo en la legislación actual o en la que será de aplicación inminente. SEAT parte de la base de que es una

marca española, con su propia

personalidad, su filosofía de producto y de servicio, que si bien tiene que dedicar la mitad de su producción a la exportación, la otra mitad está destinada al mercado español, lo que supone un determinado perfil del consumidor, de sus gustos y

Por otra parte, SEAT tiene que incorporar su propia estrategia de producto dentro de la del Grupo VW, tanto para poder ofrecer modelos lo más distintos y complementarios posible a los ofrecidos por Volkswagen y Audi como para poder utilizar, a la vez, el mayor número de componentes similares o idénticos a los de las marcas alemanas, con vistas a lograr economías de escala en una fabricación masiva y poder reducir los costes al máximo.

SI pues, el panorama que va a ofrecer SEAT en los próximos años estará compuesto por las actuales v nuevas versiones del Marbella, como primer escalón en la motorización individual y familiar, lo que indudablemente exige que sea imbatible en precio. El Ibiza, como segundo escalón, con la gama más amplia de opciones en cuanto a carrocería (3 y 5 puertas más las versiones deportivas), motorizaciones diesel y gasolina (en este caso adaptadas ya todas al combustible sin plomo). En el siguiente escalón tenemos al Málaga como berlina clásica de tres volúmenes, también con varias motorizaciones, y en el escalón superior tendremos al SEAT Toledo. Es evidente que no van a acabar ahí las novedades para el próximo quinquenio, puesto que es un plazo suficiente de tiempo para que aparezcan y desaparezcan muchas versiones más y en el caso que nos ocupa están va previstos algunos de los herederos de la saga, con las incorporaciones que la tecnología permita en cada momento. Muchas de estas innovaciones no son apenas visibles para el gran público,

pero sí muy apreciadas por los expertos, desde el plano de la seguridad a la no contaminación, ahorro de energía, etcétera. Pensemos, por ejemplo, en los neumáticos, que siempre serán redondos, pero que sucesivamente estudian formas de pisar, otro dibujo que drene mejor el agua de lluvia, otros componentes junto al caucho natural o sintético más duros o más blandos, que alarguen la vida o que agarren mejor..., o ambas cosas a la

A historia del automóvil ya ha cumplido 100 años, y la evolución del neumático tiene, por tanto, otro siglo. Pues bien, sin cambiar básicamente de forma, los neumáticos no han dejado de evolucionar y mejorar. Diríamos que lo que menos ha evolucionado en el neumático es el usuario, que en muchas ocasiones se empeña en agotar su vida sin darse cuenta que lo que está haciendo es agotar la vida del automovilista y de los pasajeros, más que la propia vida del neumático, al obligarle a seguir rodando completamente liso, con pellizcos y fracturas en las bandas. No cuesta tanto un neumático, incluso cuatro neumáticos (y aunque costasen...), como para arriesgar a los ocupantes del coche y, de paso, el resto del

El caso de los neumáticos vale también para un sinfín de elementos, unos más obvios que otros. Entre los notorios, los faros, pilotos e intermitentes, imprescindibles para ver y ser vistos. Pero no hay que seguir ignorando la función que desempeñan, para la seguridad y hasta para el placer de la conducción, los amortiguadores y muelles —es decir, todo lo que supone la suspensión— más la dirección. Por no hablar de los frenos.

OS próximos años van a ser en muchos aspectos los de la seguridad y a la vez los de la fiabilidad. Por una parte, la sociedad no puede seguir cargando con

años van a ser en muchos el enorme coste económico y humano que representan los accidentes aspectos los de y los mismos fabricantes tampoco pueden soportar los costos que al final —o al principio— tienen los fallos la seguridad y de calidad o la misma dispersión en la vida útil de una determinada también los de pieza. Caminamos hacia un aumento progresivo en la calidad, la fiabilidad» empezando por los materiales de casa (digamos la estructura misma del acero y sus laminados). Siguiendo por los componentes específicos, como un cuadro de instrumentos electrónico.

una bujía o un embrague. No

todos los elementos hasta

construcción de automóviles

salen bien. Pero hay una fase

sólo de la línea exterior, para

la forma en que van a ir

a tener que atornillarse y

mantenimiento y eventual

el trabajo de los mecánicos del

porque es la manera de que sea

usuarios. Desde ese punto de

horas de trabajo y esfuerzo que

SEAT, sabedora ésta, como

y que, por tanto, es el propio

situación. Aunque la última

decidir qué clase de

dueño.

rápido y así nos resulte barato a los

vista, hay que subrayar el torrente de

hacen las marcas y muy particularmente

dijimos antes, de que al español medio

fabricante el que tiene que ponerse en

mantenimiento se le da o se le niega a

no le gusta demasiado la mecánica

palabra la tiene, como siempre, al

decidir qué modelo se compra o al

ese mismo automóvil, su propio

sustitución.

conseguir un buen coeficiente de

anclados los asientos, en que van

penetración aerodinámica, sino en

abisagradas las puertas, en que van a ir

desatornillarse todas las piezas, para su

Hay que diseñar pensando también en

taller, para que les sea cómodo a ellos,

completar el automóvil.

olvidemos que más del 60 por 100 del

valor de un coche no lo hacen las

marcas fabricantes, sino que se lo

compran a terceros, y, finalmente,

Las tendencias más modernas en la

en los procesos de montaje, con lo

previa a todas, que es el diseño y no

apuntan a la robotización casi integral

cual todos los coches salen igual y todos

está el proceso mismo de montaje de

«La sociedad no puede seguir cargando con el enorme coste económico y humano que representan los accidentes»

«Los próximos

retoques estéticos y «restylings» en los Así se comprenderá el esfuerzo de los

> puesto que tienen que fabricar coches para el siglo que viene. Para lo que van a exigir las autoridades, europeas y

> > Volkswagen, que es europeo, con mayor tendencias estéticas, ser la legislación

📕 «៤១៩ tendencias más modernas en la construcción de automóviles apuntan a la robotización ne lespeini izeo los procesos de wejeżnom

SECRETARIO

GENERAL

DE SEAT

RAFAEL

ALVAREZ

Vizcaya, 25 años de fidelidad al lema altruista del que deriva su nombre

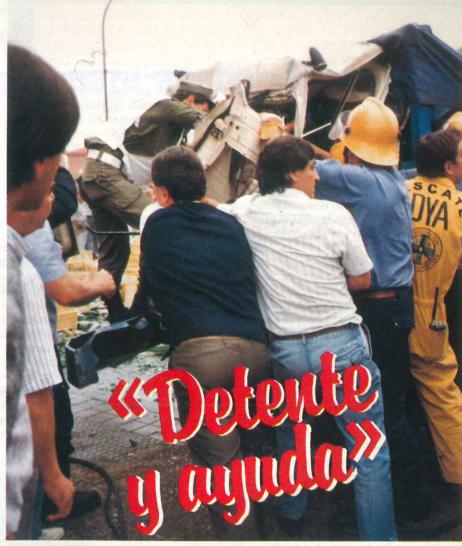
En enero de este año se ha cumplido el veinticinco aniversario del nacimiento de la Asociación de Ayuda en Carretera (DYA) de Vizcaya, la primera que comenzó a funcionar en España. Ŝu lema «Detente y Ayuda» se ha extendido por nueve provincias. En Vizcaya cuentan con 250 voluntarios, doce ambulancias, dos vehículos de rescate, un vehículo-taller y otro de apoyo para realizar su altruista labor.

N enero de 1966 nacía en Bilbao la Asociación de Ayuda en Carretera (DYA), creada por el ginecólogo vizcaíno Juan Antonio Usparicha Lecumberri. Dos fueron las razones que llevaron a este médico a fundar DYA: «Por un lado, el creciente desinterés de los conductores por quienes necesitaban una ayuda en las eventualidades del tráfico y, por otro, la falta de servicio de ambulancia en la provincia de Vizcaya para trasladar a los heridos en accidentes de tráfico». Su objetivo prioritario era, también en palabras del doctor Usparicha, «actuar de forma reglada, metódica y efectiva», evitando que las víctimas fueran auxiliadas por testigos y colaboradores, voluntarios pero inexpertos que, actuando de una forma precipitada y torpe, en muchas ocasiones agravaban las consecuencias de las lesiones causadas en el accidente.

Hoy, esta organización altruista cuenta en Vizcaya con 250 socios en activo. Médicos, ATS, estudiantes de Medicina, mecánicos y obreros dedican la mayor parte de su tiempo libre a conseguir la meta que hace veinticinco años se planteó su fundador: «Que accidentados y enfermos reciban la garantía de una asistencia cualificada en el lugar en que se han producido los hechos, y sean trasladados a los centros de socorro en ambulancias capaces e idóneas». En un primer momento, el voluntariado de DYA sólo estaba compuesto por hombres. Actualmente, alrededor del 30 por 100 de los colaboradores son mujeres.

CADA DIA MAS SERVICIOS

La DYA de Vizcaya fue creciendo paso a paso. Un año después de su crea-46 Trailstrage



DYA: una intervención eficaz y totalmente altruista.

ción recibió la donación de sus dos primeras ambulancias, con las que se comenzó a prestar servicio de traslado de heridos los fines de semana v. esporádicamente, algún día más. Un año después disponía de otras dos ambulancias y cedía las dos primeras a la Jefatura Central de Tráfico, para que prestase servicio diario. Nacía de esta forma el «Auxilio sanitario en carretera» en la provincia de Vizcava.

En la actualidad se ha conseguido un importante logro: alrededor del 65 por 100 de los servicios sanitarios prestados por DYA, que cuenta con doce ambulancias en servicio, son atendidos por médicos o ATS cualificados, con acreditación de haber aprobado los cursos de «asistencia a pacientes politraumatizados» y de «reanimación cardio-respiratoria básica y avanzada». Otra de sus grandes aportaciones fue la importancia que se dio a la radio-comunicación en los servicios de asistencia sanitaria de urgencia, instalando reemisores en los montes Oiz y Ganeta, trasladando después el último al de Artxanda.

Al mismo tiempo, se organizaba el servicio especial de navidad y nochevieja, que fue ampliándose a todas aquellas fechas en las que se realizan desplazamientos masivos de vehículos, como son Semana Santa, verano, «puentes»,

En 1974, DYA organizó la primera Unidad de Rescate -en estos momentos son ya tres las que tienen funcionando- con medios especiales para salvamento y rescate en accidentes de tráfico (separadores, compresores, elevadores...), también fue la entidad pionera en la utilización de mecanismos especiales de asistencia a politraumatizados, como camillas tijera, colchones de vacío, collarines, etcétera.

Otra de las grandes consecuencias de esta organización fue la creación del vehículo-taller, que no ha dejado de prestar asistencia técnica gratuita a los vehículos averiados los fines de semana. Este vehículo-taller comenzó a funcionar en 1966 y es atendido por voluntarios profesionales de la mecánica y la electricidad del automóvil.



En muchas ocasiones la intervención del voluntariado de DYA es decisiva.



Un profesional cualificado atiende las urgencias sanitarias. Uno de los mayores logros de la DYA de Vizcaya.

MENTALIZAR Y EDUCAR

Igualmente, la DYA lleva a cabo una importante labor de mentalización y educación del usuario. Ha organizado numerosas campañas en los medios de comunicación, y en 1968 editó por primera vez el manual «Primeros auxilios en carretera». Seguidamente, este manual se visualizó en una película de 15 minutos de duración, que fue exhibida en cines comerciales y distinguida en las «II Jornadas Internacionales de Cine Médico de San Sebastián», celebradas en 1969. Hay que resaltar también las innumerables charlas, conferencias, seminarios y proyecciones que desarrollan en colegios y universidades.

Dentro de esta labor preventiva y formativa, hay que destacar la formación de los denominados «comandos radio». que las mañanas de los domingos recorrían —y siguen haciéndolo— rutas prefijadas por la red provincial de carre-

Atención y traslado de enfermos

Servicios especiales (preventivos)

Salidas ambulancias sin traslado

Otro tipo de accidentes (caídas, deportivos, mon-

Otras urgencias (intoxicaciones, agresiones, dro-

Accidentes de tráfico

Accidentes laborales

taña, mar, etcétera)

Rescates de tráfico

Total

godependencias, etcétera)

Asistencias técnicas (averías)

de radio informaban sobre el estado de las carreteras, condiciones meteorológicas, posibles obstáculos, al mismo tiempo que se daban consejos y recomendaciones. En estos momentos colaboran RNE, la SER, la COPE, Antena 3 y Radio Nervión.

Pero el fundador de la Asociación de Ayuda en Carretera se lamenta porque «en esta faceta no se ha alcanzado la proyección que siempre hemos añorado y deseado, por la mínima ayuda oficial que hemos recibido, dependiendo casi exclusivamente de la voluntariosa e importante, pero siempre insuficiente, ayuda del público y del reducido número de colaboradores, a falta de un patrocinador que aliviara la pesada carga de la penuria económica».

Este capítulo de la financiación es el más espinoso, al tener que depender casi exclusivamente de las donaciones y colaboraciones. Sólo el 15 por 100 de las

1990 % +/-

+ 16,86

+ 29,05

+71.90

+ 57,29

+200,00

+ 3,69

+ 45,75

-35,33

+ 45,10

+ 38,52

1.385

151

1.248

2.166

30

684

481

333

1.335

5.568

1989

1.187

117

726

10

660

330

515

920

4.067

1.377

SERVICIOS REALIZADOS POR LA DYA DE VIZCAYA

teras, y a través de las emisoras locales necesidades se cubre con ayuda oficial. Las principales fuentes de financiación son la cuestación pública, venta de lotería y divulgación del calendario educativo-informativo vial. Lo que para Juan Antonio Usparicha es «sobrevivir gracias a la caridad del pueblo vizcaíno».

LAS DEMANDAS SE AMPLIAN

Si en un principio estas funciones v atenciones estaban dirigidas exclusivamente a las víctimas del tráfico, muy pronto se pasó a socorrer a accidentados de todo origen y a enfermos de las más variadas patologías, lo que se conoce como servicios especiales. Actuaciones que igualmente se extendieron a pruebas deportivas, fiestas patronales, excursiones, etcétera. Varias son las causas que han traído este incremento en las demandas (mentalización de los responsables, exigencias administrativas, etcétera). DYA, por su parte, señala orgullosa que este incremento se debe «a la confianza que la población está depositando en la calidad asistencial del personal de las ambulancias, con una media de edad de sus voluntarios de 27 años y con varios años de experiencia profesional».

El voluntariado de DYA se ha ido extendiendo por otras provincias. Guipúzcoa, Madrid, Alava, Navarra, Barcelona, El Ferrol, Cáceres, Zaragoza y Burgos cuentan con sus correspondientes asociaciones, y en los últimos meses, León y Jaén también han solicitado información para la creación de su DYA, de su lema «Detente y Ayuda», del que deriva el nombre de la entidad

Mercedes LOPEZ



Un helicóptero, dotado de material y con personal especializado, prestará servicio diario de asistencia sanitaria de urgencia en los accidentes de tráfico registrados en la Comunidad de Madrid, tras el convenio firmado por la Delegación de Gobierno, el Insalud, la DGT, la Comunidad Autónoma y la Cruz Roja. Este sistema ya estaba funcionando, con carácter experimental, desde hace 18 meses, mediante la colaboración de la Cruz Roja y la DGT.

Los accidentes de tráfico se configuran como la primera causa de muerte en personas menores de cuarenta años, y la tercera en el conjunto de todas las edades, según se desprende de las estadísticas elaboradas por la Dirección General de Tráfico. Un elevado porcentaje de estas muertes podría reducirse con una asistencia especializada en el mismo lugar del accidente, y mantenida durante un rápido traslado —si éste fuera necesario— a una institución sanitaria.

tenta alcanzar con el convenio firmado el pasado 5 de marzo en Madrid, entre la Delegación del Gobierno, el Insalud, la Dirección General de Tráfico, la Comunidad Autónoma y la

Cruz Roja.

helicóptero es muy

completo.

Por este convenio se asegura la cooperación de todas las partes firmantes en la creación y sostenimiento de un sistema de asistencia sanitaria de urgencia en carretera por medio de un helicóptero, que prestará servicio en el ámbito geográfico de la Comunidad de Madrid, aunque no se excluye la asistencia a accidentados en otras comunidades colindantes.

Este sistema de asistencia ya venía funcionando en la comunidad madrileña desde el 14 de julio de 1989, todos los fines de semana, «puentes» y fiestas, con personal médico de la Cruz Roja y del servicio de helicópteros de la DGT. Durante el período de prueba se realizaron 282 misiones positivas es decir, aquéllas en las que el per-Conseguirlo es el objetivo que se in- sonal médico atiende a heridos y éstos

son trasladados en helicópteros si es necesario— y se auxilió a 449 heridos.

SERVICIO DIARIO

En breve plazo, el helicóptero comenzará a prestar servicio diario, aunque la función sanitaria no se plantea con carácter exclusivo, sino complementaria al servicio de vigilancia y control de la circulación que le haya sido asignada.

De la experiencia llevada a cabo hasta ahora, se desprende que el radio de acción óptimo para realizar las misiones estaría comprendido entre 20 y 40 kilómetros. El tiempo medio de llegada al lugar del accidente es de unos 15 minutos, y en el caso de que tenga que efectuarse el traslado de los heridos a un centro hospitalario, éste se realiza en un tiempo medio de 12 minutos.

> Mercedes LOPEZ Fotos: José RUBIO

Picaresca actualizada

En La Coruña, la implantación de la Ordenanza Reguladora de Aparcamiento (ORA) trae de cabeza a los conductores, que utilizan algunos trucos para conseguir aparcar su vehículo durante largo tiempo. Entre las prácticas usuales están solicitar la tarjeta de residente de una persona fallecida, controlar los horarios de los vigilantes y renovar estratégicamente el ticket y un servicio de renovación de los tickets por parte de los hoteles a sus clientes. También nos podemos encontrar con vigilantes «comprensivos» que ofrecen un «arreglo» para que la multa no llegue a casa.



¡Ahí va!... La cabeza

Desde Elche (Alicante), nuestro lector Antonio Rizo Almagro nos ha enviado esta curiosa fotografía. Desde luego, no está nada mal que nos prohíban la circulación cuando vamos sin cabeza. Y es que en estos tiempos que corren, ¿quién no se olvida alguna vez la cabeza en casa, en la oficina, en el taller o en el supermercado? ¡Menos mal que nuestros responsables de señalización están en todo y nos lo recuerdan!

Trabajar para la seguridad

La empresa Citroën Hispania, S. A., convencida de que además de serlo hay que parecerlo, ha editado un folleto en el que analiza detalladamente todos sus esfuerzos investigadores en materia de seguridad pasiva. La base de sus logros es el estudio exhaustivo de los diferentes tipos de accidentes y sus consecuencias (en adultos, niños, peatones) para deducir las mejoras que se deben introducir en los modelos futuros. Una tarea que merece todo nuestro apoyo.

Nueva revista

Un nueva revista, «RACC Motor Sport», dedicada al mundo del deporte del motor, acaba de ver la luz. Editada por el Real Automóvil Club de Cataluña, apoya abiertamente al nuevo Circuito de Cataluña. Tendrá una periodicidad trimestral y dedicará una parte muy importante de su contenido a los mundiales de Fórmula 1, motociclismo y rallyes, apoyado siempre por un magnífico soporte gráfico. ¡Bienvenidos y mucha suerte!

Semáforos a la carta



En una de las calles de Madrid que soporta mayores densidad de tráfico, la de la Princesa, se va a instalar un sistema de control computadorizado del tráfico como

prueba piloto. Este sistema va está funcionando en Hamburgo y su principal objetivo es evitar que los autobuses municipales queden atrapados en los atascos. Al llegar al semáforo computadorizado, si el autobús va retrasado emite una señal de radio, que hace cambiar el semáforo de rojo a verde, prolongar la fase verde o acortar la fase roja, según convenga. Si de verdad funciona, y los transportes públicos también, puede ser un buen medio de persuadir al usuario para que deje el coche en su casa.



Soluciones para Bilbao

El Ayuntamiento de Bilbao y la DGT han puesto en marcha un plan para centralizar la Red de Semáforos de esa ciudad, con el objeto de adecuarla a las necesidades puntuales del tráfico. La sala de control de este sistema se ha situado en el Ayuntamiento y recibe información de 19 cámaras de televisión instaladas en otros tantos puntos estratégicos de la red viaria. Con todos estos datos se calculan los planes de tráfico y se envían al sistema las órdenes oportunas, controlando el color de los semáforos de acuerdo con la situación real. Otras medidas que ha realizado el Ayuntamiento han sido la reforma completa del transporte público urbano y la puesta en marcha del programa de aparcamiento para residentes.

sobre todo, es un problema de

civilización, de desarrollo de

Becas para aprender a conducir

Mediación de Hacienda

hacer pública una orden en la que se establecen las

indemnizaciones mínimas que deberán pagar las

compañías aseguradoras en caso de muerte en acci-

Las cuantías oscilarán entre los 5,7 y los 10,3 mi-

llones de pesetas, en función de la edad del falleci-

do. Aunque estas tablas sólo tendrán carácter de re-

comendación, intentan evitar la conflictividad que

El Ministerio de Economía y Hacienda acaba de



Los responsables de la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha han puesto en marcha un loable proyecto, por el que se subvencionará a todas las mujeres de la re-

gión que tengan terminados sus estudios primarios y duieran obtener el permiso de conducir. El importe de estas becas será de 55.000 pesetas —lo que supone aproximadamente el 80 por 100 del coste total- y tendrán prioridad las mujeres mavores de treinta años, las que residan en zonas rurales aleiadas y las que se encuentren en peor situación económica. El objetivo final de esta iniciativa es ayudar a que la incorporación de la mujer al mundo cultural y laboral sea real y efectiva.

Cursos gratuitos



La Confederación Española de Transporte de Mercancías (CETM) dentro de su plan de Formación y Seguridad en el Transporte y en colaboración con la Comunidad de Madrid, está impar-

tiendo unos «Cursos de formación de conductores de mercancías peligrosas». Para asistir a estos cursos, que son totalmente gratuitos, no es necesario estar asociado a esta confederación y todavía se puede asistir a ellos. Finalizarán en julio de este año.

Los ingenieros y la seguridad

Los estudiantes del sexto curso de la especialidad de Mecánica de la ETS de Ingenieros Industriales de Madrid han organizado, por segundo año consecutivo, unas jornadas sobre la seguridad de los vehículos. En esta segunda edición se han utilizado como base para la exposición de temas relacionados con la seguridad de los autocares las ponencias desarrolladas por investigadores y expertos en la XXI Reunión

Los estudiantes del sexto de Expertos de Autobuses, celebrada en Budapest durante el pasado mes de septiembre.

Esta experiencia, que sirve a los estudiantes para vivir una situación similar a la que pronto tendrán que afrontar en su vida profesional, ha servido para que el sector español de carroceros conozca las corrientes actuales de investigación y desarrollo internacionales de este tipo de vehículos.

FE DE ERRATAS

generan este tipo de litigios.

dente de tráfico.

En la información publicada en el número 64 (marzo 91) sobre la entrega de premios «Seguridad Vial» de la DGT se deslizó un error: dentro del capítulo de Instituciones, el galardón recayó en la Dirección General de Transportes de la CE y no en la de Carreteras, como apareció en su día.



Pistas de hielo

En el norte de Suecia, a unos 100 kilómetros del círculo polar ártico, la empresa Bosch acaba de inaugurar una pista de pruebas invernales para turismos y vehículos industriales. Mediante las pruebas realizadas se podrán evaluar la estabilidad, la maniobrabilidad, la aceleración, el frenado —es decir, el comportamiento global— de los vehículos en situaciones reales muy duras, al poder reproducirse en estas pistas las condiciones de rodadura más variadas.

Presupuestos al minuto

Acaba de aparecer un nuevo programa informático denominado «Auto Bit», que permitirá a los talleres y peritos realizar presupuestos e informes técnicos de los vehículos a reparar en un tiempo mínimo. En su base de datos figuran los precios de las distintas piezas, su referencia original, el tiempo de sustitución y el importe de la pintura de las principales marcas del mercado nacional.

La Generalidad de Cataluña auspicia esta iniciativa dentro de la campaña «Catalá sobre rodes» y subvencionará a los talleres que se acojan a este nuevo sistema. Al menos, el sufrido usuario conocerá muy pronto cómo quedará su bolsillo.

L valor que damos a nuestra vida es directamente proporcional al Producto Nacional Bruto (PNB). Lo mismo ocurre con la responsabilidad individual de los conductores españoles. Sin embargo, el nivel de alcohol en el organismo de los que van al

volante es, por el contrario,

inversamente proporcional al

desarrollo económico de la

pertenecen. A medida que se

económico y social del conductor

alcoholemia. También las leves y

evolucionan con las magnitudes de

¿Cuántos muertos o heridos hacen

los Códigos de Circulación

bienestar económico. En ese

sentido, basta recordar que

Marruecos y Francia, no sólo

semáforo o una reforma en las

el Código Penal? El Indice de

(ISS) evoluciona en relación

Por eso, no debe resultarnos

extraño el sentimiento de que

pese a (o precisamente por) la

los semáforos, de las leyes, de la

peor el sufrimiento innecesario. Y

hacerla, a veces, para celebrar mi

mejora de las carreteras, de

conductores. A medida que

conducir en España es sufrir.

económico-circulatoria suelo

mejoramos, aguantamos

sufrimos más al conducir

Bienestar, su competidor directo.

normas de circulación o en

Sufrimiento Soportable

inversa al Indice de

educación de los

Esta reflexión

España está situada entre

geográficamente.

falta para costear un

índice de bienestar v

comunidad a la que

eleva el nivel cultural,

medio, disminuye su

propia supervivencia al entrar en Boadilla del Monte por el cruce de la muerte (el de los cuatro stop). Cada mañana, cuando consigo atravesarlo sin daño, doy un resoplido de alivio y me felicito. Es una forma como otra cualquiera de empezar el día meditando sobre la fragilidad de la vida en la carretera.

Desde que se inauguró esta trampa mortal, obra de algún ingeniero mal aplicado, el volumen de chatarra. cristales rotos, parachoques retorcidos y charquitos de sangre seca va disminuyendo a medida que pasa el tiempo y aumenta el tráfico de Boadilla del Monte. El proceso de aprendizaje ha sido, desde luego, costoso. Pero todos hemos aprendido a ceder el paso y a esperar, más por amor a la vida que por caballerosidad. El caso concreto que cito apoya mi tesis de que el problema del tráfico en España está absolutamente ligado a la educación cívica de los españoles. También, al mal estado de las carreteras, a la escasa señalización, al envejecimiento del parque automovilístico (sin revisiones anuales obligatorias para todos), etcétera. Pero,

la responsabilidad individual. Las carreteras, las señales y los vehículos pueden mejorar aumentando la inversión correspondiente. Pero no siempre sobran recursos. La sociedad marca sus prioridades. A veces, prefiere gastarse los impuestos en mejorar la enseñanza de los niños o el bienestar de los ancianos. No pido mejores carreteras para llegar antes al mismo sitio, sino mejores campañas de educación cívica contra las muertes evitables. Pido un proceso de reeducación, un sistema de reformatorios para los bebedores que conducen impunemente, una asociación de «Madres contra Conductores Borrachos», como las que hay en países más civilizados que el nuestro. Pido que alguna vez, algún conductor español diga en una fiesta que no bebe porque le toca conducir. Y jubilados voluntarios que ayuden a los niños a cruzar las calles sin semáforo. Pido inspectores que cierren los bares y restaurantes que sirven alcohol en las autovías, y que castiguen a los fabricantes que venden automóviles sin cinturones de seguridad traseros, precisamente donde van los niños y, por pedir que no quede, pido una asignatura obligatoria en las escuelas sobre Seguridad Vial. Y pido paciencia a los vecinos de Boadilla del Monte que cruzan conmigo, cada mañana, el cruce de la muerte. Y doy las gracias a los que me dejan llegar cada mañana, con vida, al Pirulí.

... Y lo dice el hombre que aspira a ser el más rápido en la Vuelta y en el Tour

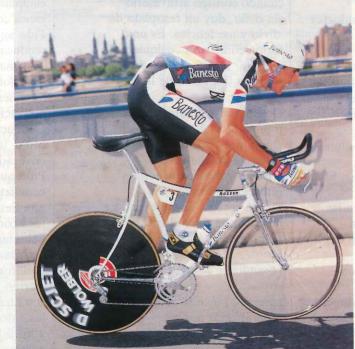
Indurain: "No me guste correr"

OR segundo año consecutivo, el corredor navarro Miguel Induráin sale como favorito de la Vuelta Ciclista a España, que comienza el día 29 en Mérida (Badajoz). En esta ocasión, además, asumirá en solitario la responsabilidad de comandar al equipo Banesto en la carrera nacional, ante la ausencia de Perico Delgado, que tratará de conseguir un mes más tarde la primera victo-ria española de la historia en el Giro de Italia.

-La Vuelta -nos dice Miguel— es uno de mis grandes objetivos para esta temporada, pero no el único. Tengo mucho interés en las clásicas de primavera y el Tour de Francia. El año pasado, en el Tour, me di cuenta de que aspiro a algo más que a ganar la Vuelta. Sé que puedo ganar el Tour, que es el sueño de todo ciclista. Este año, Perico y yo saldremos en el Tour con los mismos derechos y las mismas obligaciones. Serán la propia carrera y el estado de forma los que decidirán a quién habrá que apoyar.

Miguel, que en 1990 ganó la etapa reina del Tour -superando a Lemond-, la París-Niza y la Clásica de San Sebastián —con lo que se convirtió en el primer español en ganar una prueba de la Copa del Mundo-, destaca a su íntimo amigo y socio en un negocio de artículos deportivos, Marino Lejarreta, como su gran rival para la Vuelta.

-Marino está preparándose para la Vuelta como nunca. Además, tiene un súper-equipo como la ONCE,



con Fuerte, Chozas, Mauri... También será peligroso el trío vasco del CLAS-Caiastur (Pello, Echave v Gastón), v mucho cuidado con Laudelino Cubino.

Eso sí, Induráin tampoco puede quejarse de equipo. Aunque este año no le cubrirá las espaldas Delgado, tendrá en el francés Jean-François Bernard, tercero en 1987 en el Tour de Francia, un lugarteniente de lujo. Además, podría darse la concienciación de los conel caso de que uno de sus ductores y el mejor estado compañeros de equipo en la de las carreteras. Es cierto

menor, Prudencio, que este año ha pasado a profesionales dentro de su mismo equipo.

«ME GUSTA PASEAR **EN COCHE»**

Induráin reconoce que le gusta pasear en coche. «Yo aconsejo a los automovilistas que conduzcan con prudencia y a velocidad moderada. Así, podrán viajar disfrutando del paisaje. A mí no me gusta correr. Ni en coche ni en bicicleta, aunque en bici tengo que ir cuanto más rápido mejor por obligación». Miguel, que es dueño desde hace casi dos años de un Opel Kadett GTI, nos dice no haber tenido ningún accidente grave: «Afortunadamente, no he tenido mayor problema con el coche que algún pequeño golpe, resuelto con un pequeño "bollo" en la carrocería».

¿Cómo ves la seguridad en nuestras carreteras?

-Va mejorando, principalmente por dos aspectos: Vuelta fuese su hermano que hay muchos accidentes,

demasiados; pero parece inevitalbe que ocurran, dado que el número de coches que circulan por la carretera se multiplica año a

Pero el campeón navarro puede darnos otra perspectiva del tráfico. Induráin puede hablarnos desde el punto de vista de ciclista.

-; Sueles tener problemas con los coches mientras te entrenas?

-Generalmente, no. Siempre hay algún desaprensivo que se acerca demasiado, pero en general estamos progresando en cuanto al repeto al ciclista. Yo quiero aprovechar esta oportunidad para pedir a los conductores que tengan en cuenta la debilidad del ciclista, cuya carrocería es su propio cuerpo, y así estremen sus precauciones cuando adelanten a uno.

—Y ya que hablamos de la seguridad del ciclista, ¿qué opinas tú de hacer obligatorio el uso del casco?

-Yo aconsejo su uso a todos los cicloturistas. Recientemente he leído un artículo que decía que según un estudio realizado por un equipo de médicos, el casco de poliestireno reducía en un 80 por 100 el riesgo de daños cerebrales en caso de caída. De lo que sí estoy en contra es de que sea obligatorio para los que somos ciclistas profesionales. Ya veremos cuando lleguemos al Tour en julio y apriete el calor quién aguanta el casco. Es ilógico que sea obligatorio para nosotros, que corremos con el tráfico cortado y que dominamos a la perfección la bicicleta, y no para los cicloturistas que circulan entre coches.

-¿A favor o en contra del carril-bici como una solución al problema del tráfico en las ciudades?

-Mientras siga imperando la lev de la selva, no. Otra cosa sería si se construvese una red de carriles-bici como la que existe en algunas ciudades del norte de Europa, como Berlín o Amsterdam. Pero, debido a la falta de costumbre principalmente, no estoy muy seguro de que el número de ir a trabajar en bici fuese lo suficientemente grande como para una inversión importante. El carril-bici funcionando en Madrid, Barcelona o Valencia es más un sueño que una posible realidad.

AMANTE DE LA NATURALEZA

-: En qué pasas el poco tiempo libre que te deja la bicicleta?

-Me gusta hacer un poco de todo. Ir a Pamplona con los amigos (Miguel tiene novia, aunque todavía no piensa en boda), escuchar música, jugar a pala y de vez en cuando ir a cazar, aunque no hago nada porque no le pego nunca. Pero lo que más me gusta es pasear por el monte. Soy un amante de la naturaleza, principalmente de los pájaros y de las plantas. Tengo cuatro perros, dos de caza v dos de guarda. También me gusta la agricultura. En invierno ayudo a mi padre, sobre todo arreglando la maquinaria. No es que sea un experto mecánico, más bien, un «chapucillas».

A sus veintiséis años y ciclista profesional desde los diecinueve -con dieciocho va había sido campeón de España amateur—, Induráin se acerca a su hora de la verdad. Tras ser durante mucho tiempo la gran promesa del ciclismo español y luego el mejor escudero de Delgado, Miguel necesita una gran victoria que le confirme como una figura mundial. La Vuelta a España '91 parece llevar escrito el nombre de quien Eddy Merckx definió como un «superclase» cuando el año pasado ganó, tras 30 kilómetros rodando en solitario, la clásica de San Sebastián.

> Chico PEREZ Fotos: E. JIMENEZ

«La prudencia y la guro de que el número de personas que se decidiesen a **velocidad moderada permiten** disfrutar del paisaje»



CRUCIGRAMA

		2	3	4	5	6	7	8	9	10		12	13
1					-	9		^					
2			1		-			4		3.5	-	*	_
5	_	-	_	_				4				30,	-
1234567890			6		-	V			U-B	0			0
6		_	-				A	1	38			10	
7	A								Ŵ			_	
8											1 18	0	
9	3										_		_
0		1											
			47				15			Q	-		
2											9		
3													
4	7								4				\triangle
5					8			⑩				33	4

HORIZONTALES. 1: Dícese del hueso del pómulo. Capataz de una hacienda.

2: Poema extenso de tema heroico. Membrana externa de los peces. 3: Gamuzas de los Pirineos. En ciertas tribus salvajes, animal considerado como antepasado de la raza. 4: Vano, fútil. Antiguamente, ciruelo. 5: Símbolo químico del tántalo. Dícese del caballo de pelo rojizo canela. Matrícula española. 6: Flojas, descuidadas. Nombre que recibe la infiel no bautizada. 7: Matrícula española. Capital europea. Demasiado, bastante. 8: Arraigar las plantas. Palpase con la mano. Vocal. 9: Consonante. Dícese de los que son dados a los placeres de la buena mesa. Consonante. 10: Símbolo químico del indio. Pintor francés maestro del impresionismo (1832-83). Consonante. Matrícula española. 11: Nativas de cierta provincia española. Apócope de santo. 12: Nos abstuviéramos de comer y beber. Matrícula española. 13: Sustancia vegetal que se emplea para curtir pieles. Expresados verbalmente. 14: Composición lírica. Forma pronominal. Que es divisible por dos. 15: Conjunto de veinte manos de papel. Consonante. Reses de lidia.

VERTICALES: 1: Lo que hace digna de elogio o recompensa a una persona. Cocodrilo americano de hocico ancho y corto. 2: Entristecemos. Ninfa de los ríos y fuentes. 3: Lomo de la tierra entre surco y surco del arado. Mensajera alada de los dioses. Montecillos de arena a las orillas del mar. 4: Casi no. Ciudad italiana en la provincia de Emilia. Consonante. 5: Temer, sospechar un perligro. Máquina para enfurtir paños. Vocal. 6: Pronombre personal. Abovedaron, hicieron sótanos. 7: Arbol de Costa Rica de cuyos frutos se hacen refrescos. Consonante. Pez mediterráneo teleósteo parecido a la anguila. Símbolo químico del osmio. 8: Vocal. Instruimos para un trabajo determinado. 9: Tono sentado que toman con el tiempo las pinturas. Símbolo químico del astatinio. Hermana. Consonante. 10: Fragancia, aroma. Telas muy claras y sutiles. Batracio anuro insectívoro. 11: Perfeccionases un cuadro dándole los últimos toques. Consonante. Hogar. 12: Pieza cómica latina a modo de sainete. Antigua moneda alemana de plata. 13: Sacerdote del Tibet. Ciertos instrumentos de labranza. Consonante.

JUEGO DE LOS NUEVE ERRORES

Trate de descubrir los nueve errores que diferencian a estos dos dibujos, aparente-mente iguales.





JEROGLIFICO



¿Necesita ese árbol algún cuidado?

SOLUCIONES

AL JEROGLIRCO: Regarlo (rega-r-lo).

A LA SOPA DE LETRAS: Aconcagua, Cervino, Chimbo-razo, Etna, Everest, Fujiyama, Huascarán, Kilimanjaro, Mulhacén, Tarará y Teide. FRASE: «Las montañas parecen y Teiderse en el cielo».

nte.

AL JUEGO DE LOS MUEVE ERRORES: 1: Pestañas de la mujer. 2: Orlej del condo. 3: Una pajaro. 4: Vendente de la dama. 5: Una casa del fondo. 6: Un pajaro. 7: Ventana del de ma casa. 8: Cabello del hombre. 9: Firma del di-

AL CRUCIGRAMA (SOLO HORIZOMYALES); 1; Maler. Capical, 2; Epopeya, Aleta, 3; Rebecos, Tótem, 4; Inane. Cl. rola, 5; Ta. Alazán, Ca. 6; Omisas, Pagana, 7; Or. Roma. Asas, 8; Asir, Tocaseo, A. 9; L. Sibaritas, D. 10; In. Manel. Cs. To, 11; Gaditanas, San, 12; Wyunafranos, Le. 13; Tannon, Corales, 14; Oda, Wos. Par. 15; Resma, S. Toros.



SOPA DE LETRAS

En el recuadro se encuentran los nombres de once grandes montañas del mundo. Se leen de arriba abajo, de abajo arriba, de derecha a izquierda, de izquierda a derecha y en diagonal, teniendo en cuenta que una misma letra puede formar parte de dos o más nombres. Con las letras sobrantes se podrá leer una frase relacionada con este mismo



SENTIDO UNICO: EL SENTIDO COMUN

Cuando se disponga a viajar en su vehículo, hágalo en las mejores condiciones, tanto físicas como de tráfico. Utilice todas sus sentidos en la conducción, y uno especialmente antes de ponerse en ruta: El sentido común.

Es muy sencillo, llame al 900-123 505 y compruebe GRATUITAMENTE el estado del tráfico en el itinerario que tiene previsto. Hay muchas personas tras este teléfono que velan por su seguridad. Cuente con ellas.





EN MOTOS Y CICLOMOTORES EL CASCO ES IMPRESCINDIBLE



METETELO EN LA CABEZA!

LA VIDA ES EL VIAJE MAS HERMOSO.

