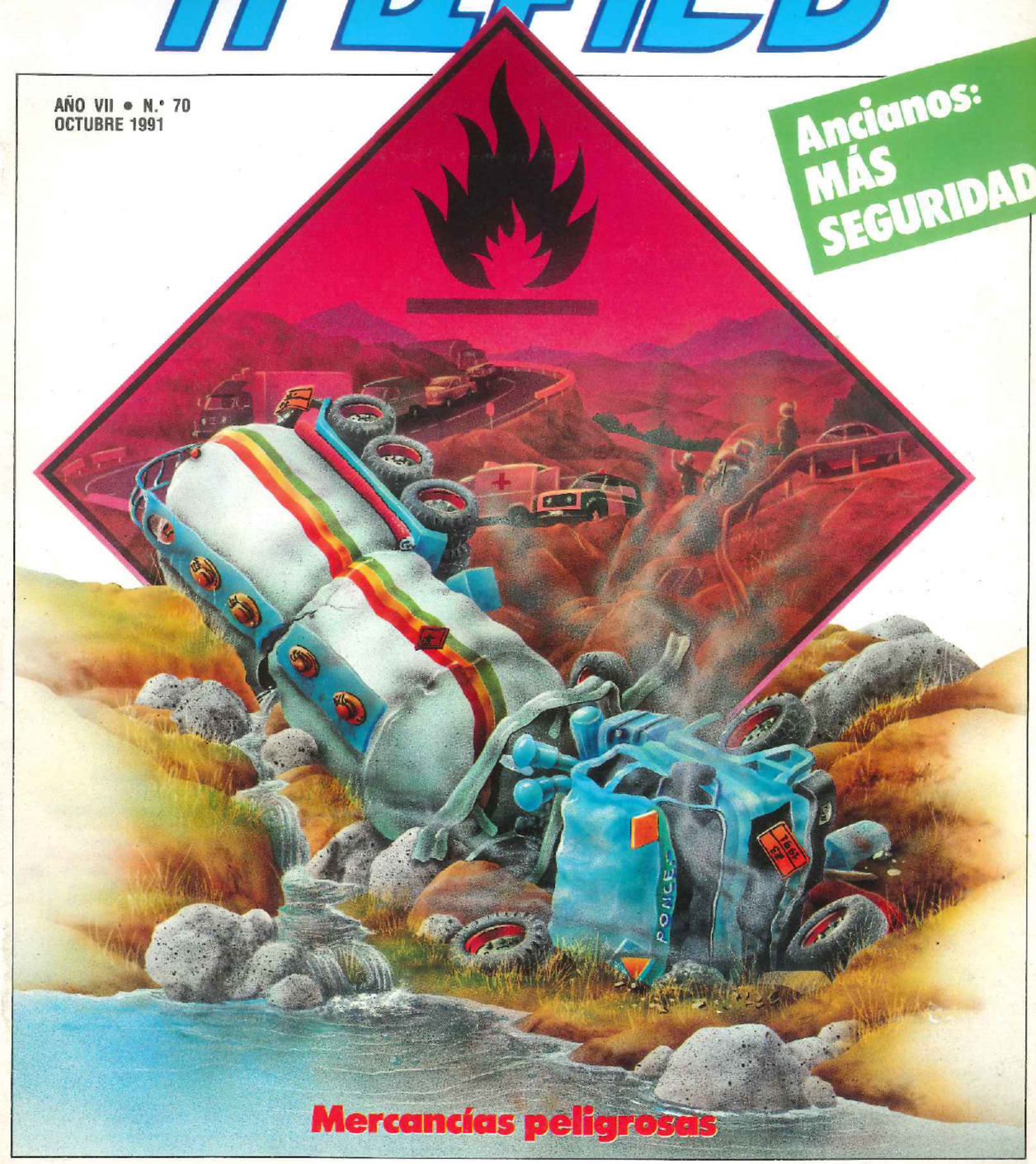
Tráfico

AÑO VII • N.º 70
OCTUBRE 1991

Ancianos: MÁS SEGURIDAD



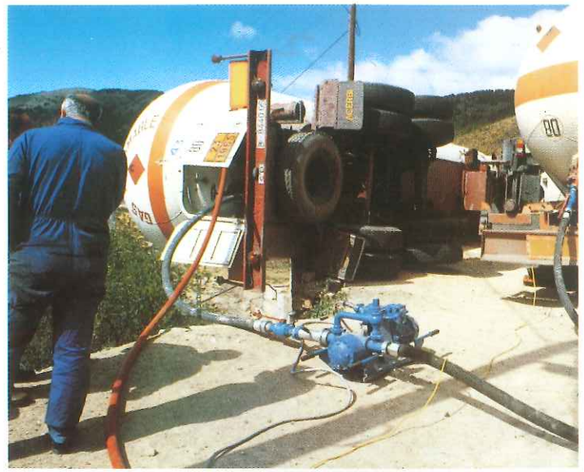
Mercancías peligrosas

LA CARGA DEL PELIGRO

Sumario

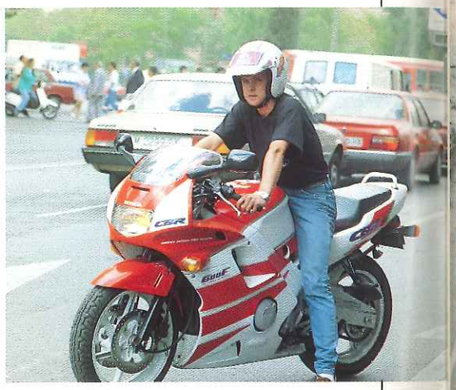
10 MERCANCIAS PELIGROSAS: CONOCER EL RIESGO

Son camiones —la mayoría cisternas— modernos, pilotados por conductores expertos sometidos a toda clase de controles. Pero la carga que transportan suele ser letal; mercancías cuyo peligro permanece después del accidente. Conocer el riesgo es una forma de evitarlo, y es el objetivo del reportaje que publicamos en este número.



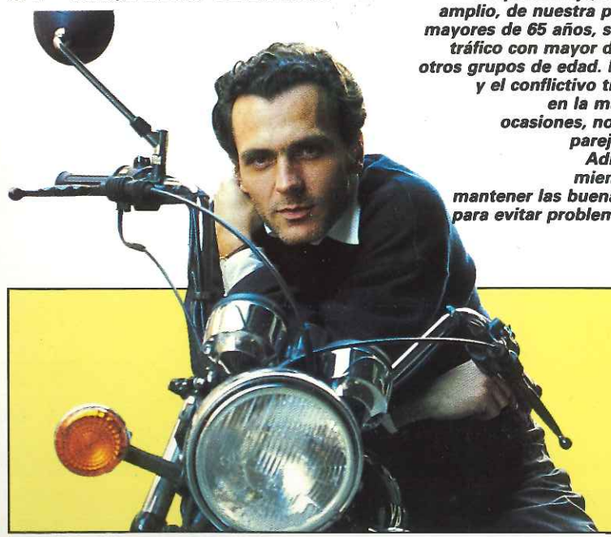
secciones

La locura del mes	3
Cartas	4
Editorial	7
Disco verde	8
Mi carril	9
Humor	20
Tráfico del motor	21
Taller de opinión	24
TRAFICO CHICO (suplemento central)	
Mecánica fácil	26
Lecciones de un campeón	27
El parque automovilístico, al día	28
Kilómetro a kilómetro	29
El maletero	42
La pluma en el asfalto	43
Famosos en marcha	44
Pasatiempos	46



37 ANCIANOS SEGUROS

Un porcentaje, cada vez más amplio, de nuestra población, los mayores de 65 años, se enfrenta al tráfico con mayor dificultad que otros grupos de edad. Los ancianos y el conflictivo tráfico actual, en la mayoría de las ocasiones, no forman una pareja estable. La Administración, mientras, intenta mantener las buenas relaciones para evitar problemas mayores.



16 CASCOS SALVADORES

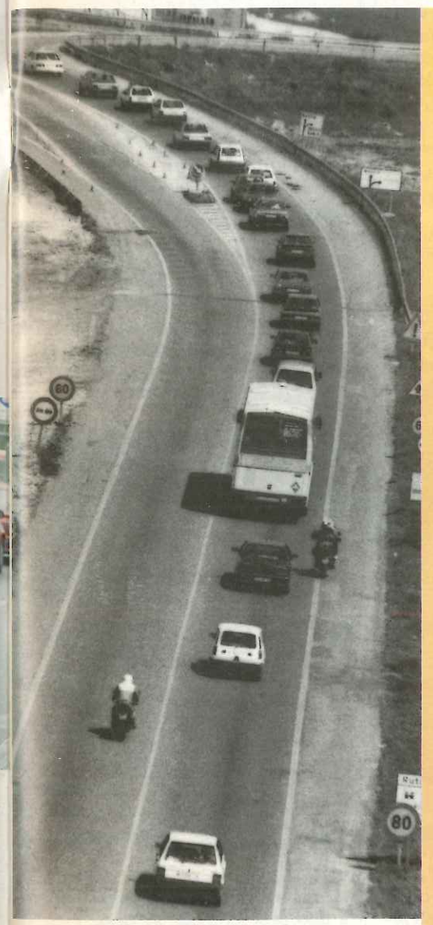
El casco ayuda a reducir las consecuencias fatales de los accidentes de moto, en los que las lesiones más graves se localizan en la cabeza. Expertos médicos consideran imprescindible su uso, tanto que han llegado a afirmar que la diferencia de llevarlo o no es tan abismal como entre la vida y la muerte.

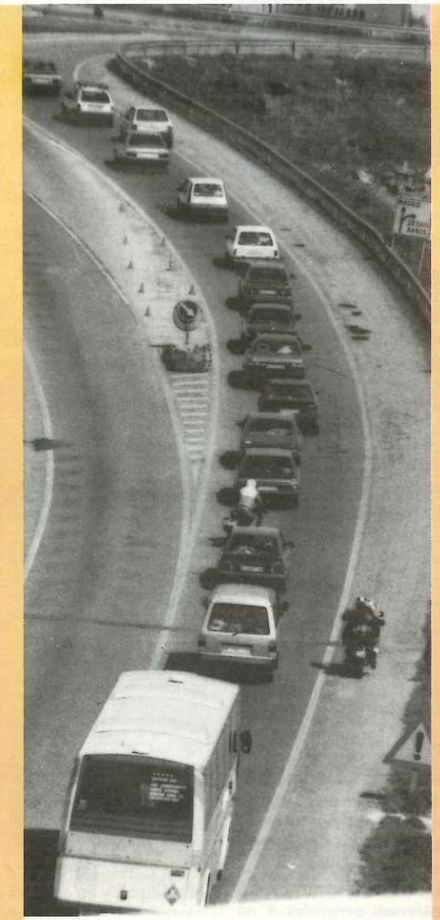
44 JOSE CORONADO, COCHE POR MOTO

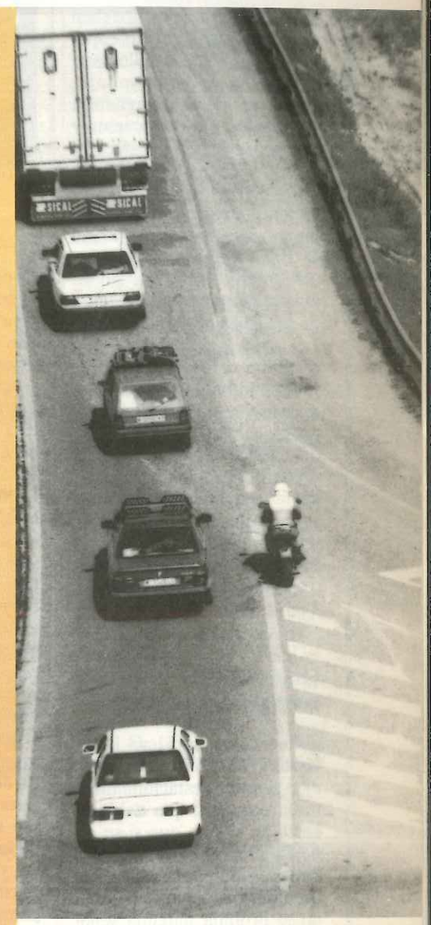
Cambió la moto por el coche, quizá influido por un accidente, que, según reconoce, le ha llevado a ser muy prudente al volante y criticar con dureza a quienes pasan por el asfalto cometiendo barbaridades. José Coronado, mientras tanto, continúa su carrera artística, que últimamente marcha a toda velocidad.

LA LOCURA DEL MES

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







CUANDO por unas obras se produce una retención, ¿por qué esperar?, debe pensar este motorista. Pese a la línea continua (anteriormente existía una placa vertical, que, además, vuelve a verse en esta toma), este «listillo» comienza un adelantamiento en masa, aunque a la vista tiene una isleta que le dejaría frente a frente con cualquier vehículo que viniera por su camino.

PERO, no hay problema, al llegar al punto de la isleta, un bandazo y ¡zas!, de nuevo a la fila, con el consiguiente peligro para aquellos que sí respetaron la norma de no adelantar en caravana. Esta norma, que tiene mucho que ver con el respeto, existe, precisamente, para evitar el peligro que entraña, ante unas distancias entre vehículos muy reducidas, cualquier irrupción como la de este motociclista.

NO termina aquí la «hazaña» de este intrépido de la moto. Tampoco va a esperar ahora la retención, y, como no hay carril izquierdo por el que adelantar, pues por el arcén. Son infractores como éste —y así lo reconocen los verdaderos «moteros»— los que dan mala fama a los aficionados a la motocicleta.
Si es que sobreviven a sus imprudencias...

CRITIQUE, SUGIERA, PREGUNTE...

SI A LA BICICLETA

«Los automovilistas deben tener en cuenta que en España existe un deporte llamado ciclismo.» Efectivamente, creo que es una asignatura pendiente. A mis cincuenta y tres años, salgo a la carretera sumamente mentalizado como perdedor y, consecuentemente, de proezas, nada de nada. Me gustaría que el MOPT no se olvidara del arcén, porque para mí no es ningún placer, como aficionado al ciclismo, invadir la calzada. Hay quien nos ve en la carretera como bichos raros. Independientemente de las normas, que los ciclistas no podemos eludir, sería bueno una mejor relación entre el poderoso y el débil. Quizá, del mismo modo que para llevar un vehículo a motor se requiere una edad, ésta debería existir para el uso de la bicicleta en carretera.—**Ramón Torres Suiles. Barcelona.**

GUARDAR APARCAMIENTO

En el número 51 de la revista TRAFICO, página 5, dice, sobre el estacionamiento en paralelo, que debe tenerse en cuenta que si se dificulta el paso a los vehículos que circulen por la calle, está prohibido estacionar, aunque no lo prohíba ninguna señal específica. Un coche así aparcado, si recibe un golpe o un rasponazo por parte de otro que circula, ¿no es él el culpable? Y, además, me gustaría saber si se puede guardar el sitio o lugar para aparcar en una calle.—**Luis González Gutiérrez. Santander (Cantabria).**

Respuesta.—**De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 38.3 de la Ley de Seguridad Vial, la primera condición que debe existir para poder realizar una parada o un estacionamiento es que no se obstaculice la circulación ni se constituya un riesgo para el resto de los usuarios de la vía. Es decir, que aunque no exista señal, si se obstaculiza o se crea un riesgo, no está permitido estacionar o efectuar una parada.**

Sin embargo, el hecho de que un vehículo así parado reciba un golpe o «rasponazo» no quiere decir que el culpable de la acción sea necesariamente el conductor del vehículo infractor. La determinación de la responsabilidad será una cuestión a dilucidar teniendo en cuenta las circunstancias concurrentes.

Por lo que se refiere a la segunda parte de su pregunta, respecto a la reserva de estacionamiento en las calles, es una cuestión regulada por las ordenanzas municipales del ayuntamiento de que se trate. No obstante, reservas particulares para parar o estacionar son muy difíciles de obtener de las autoridades municipales, ya que la ordenación de la circulación debe estar guiada por intereses generales y no por los particulares.

LA «DICHOSA» NIEBLA

En la comarca donde resido —Osona, Barcelona—, tenemos la desgracia de que todos los inviernos nos acompaña la «dichosa» niebla, causante de muchos accidentes, ya que las carreteras no están debidamente pintadas y señalizadas. Aunque muchos accidentes son por causas diversas, yo me pregunto constantemente por qué la autoridad a la que concierne esto no puede pintar y señalizar las carreteras con un porcentaje de nieblas más alto antes de comenzar cada invierno. De esta manera, nos evitaríamos muchos accidentes y muchas vidas humanas que se pierden.—**Jaime Gallach Viñolas. Sant Hipolit de Voltrega (Barcelona).**

SANCIONAR A LOS PEATONES

Soy un taxista valenciano lector de su revista y planteo la siguiente cuestión: ¿Por qué, si todos los españoles somos iguales ante la Ley, no se sanciona a los peatones que cruzan con el semáforo en rojo? Es más: la Policía Municipal, y en algunos casos hasta la Guardia Civil de Tráfico, no les llaman ni siquiera la atención. ¿Qué pasaría si un vehículo atropellara y matara a un peatón que está cruzando en rojo? ¿Verdad que ustedes coinciden conmigo en que le iba a costar la torta un pan al automovilista que lo hiciera?.—**Juan Albors Soriano. Valencia.**

PERMISOS EN LA «MILI»

Me gustaría que me informaran sobre si se puede acceder a los permisos de conducción C-1, C-2 y D a la vez que se cumple el Servicio Militar, habiendo obtenido anteriormente el de la clase B-1 —como es mi caso—, así como lo que hay que hacer para que sea válido en la vida civil.

Me gustaría también que me informaran sobre lo que hay que hacer una vez ingresado en la Guardia Civil para acceder a la Agrupación de la Guardia Civil de Tráfico.—**José Antonio Cordero Blanco. Gijón (Asturias).**

Respuesta.—**En principio parece que no hay inconveniente en que un soldado, durante la prestación del servicio militar, obtenga los permisos de conducción de las clases C-1, C-2 y D. No obstante, cuando usted se incorpore a filas debe expresar su caso a la autoridad militar de que dependa.**

Los permisos militares expedidos a soldados son canjeables, una vez licenciado su titular, por correspondientes civiles previo cumplimiento de los requisitos establecidos en la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y Seguridad Vial.

Por lo que se refiere a su paso a la Agrupación de la Guardia Civil de Tráfico, en la Academia de Valdemoro le facilitarán un curso por correspondencia. Una vez realizado el examen y superado, hay que realizar una fase de presencia de tres meses de duración.

Buzón especial

LUCES EN LA NIEBLA

Con frecuencia veo turismos que llevan las luces antiniebla delanteras encendidas conjuntamente con las luces de alumbrado ordinario. ¿Deben ir encendidas éstas con el alumbrado ordinario o con el de cruce? ¿Qué artículo del Código lo señala? ¿A qué distancia deben ir colocadas en los turismos y cuándo deben utilizarse?—**Juan José García González. Badajoz.**

Desde hace algún tiempo vengo observando que cada vez son más los usuarios que, al llegar la noche, aunque sean normales, con buena visibilidad, encienden sus luces antiniebla simultáneamente con las de cruce. ¿Es esto legal? Desconozco el motivo, aunque me imagino que lo harán por «dar la nota», pero ciegan a quienes se cruzan con ellos; y aún es peor tener que circular detrás. Si esto es ilegal, ¿por qué los agentes de tráfico permiten esta moda?—**Francisco Estévez González. Cangas (Pontevedra).**

Respuesta.—**Vamos a responder conjuntamente a estas dos cartas, ya que coinciden en algunos de sus planteamientos. De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 149.VII.A del Código de la Circulación, la utilización del alumbrado delantero de niebla sólo está permitido en casos de niebla, lluvia *intensa* o nevada. Por otra parte, únicamente se podrá encender cuando esté encendido el alumbrado ordinario (carretera, cruce, etcétera). Por lo que se refiere a la distancia, le sugerimos que consulte el artículo 146.IV.A del citado Código.**

Por tanto, encender el alumbrado delantero de niebla cuando no exista niebla, lluvia intensa o nevada es antirreglamentario y constituye una infracción sancionable y que los agentes de vigilancia denuncian frecuentemente. O sea, que el hecho de ser de noche no autoriza a utilizar el alumbrado delantero de niebla.

Urgen el casco también en ciudad

Hace dos años se nos mató en un accidente de moto un hijo de veinticuatro años que iba sin casco. Ahora, otra hija también viaja en moto y sólo se suele poner el casco cuando va por carretera. Por eso estamos angustiados y esperando con ansia que salga de una vez la anunciada ley que hace obligatorio su uso también por la ciudad.

Somos muchas las familias que hemos pasado por la misma triste situación y desde aquí les rogamos que si está en sus manos, se promulgue cuanto antes esa ley, pues con ella se evitarían muchas muertes de gente joven.—**Carmen Claret de Bosch. Barcelona.**

COMUNICAR LA TRANSFERENCIA

Hace cuatro años compré una motocicleta de 500 c.c. y debido a que salió mala —me engañaron—, se la devolví a su anterior dueño, que me devolvió el importe cuando quiso. Este señor la ha vendido a un tercero, pero, como éste no ha realizado ningún cambio, la documentación sigue estando a mi nombre. ¿Puedo dar de baja esta moto en Tráfico? ¿Resulta algún problema para el actual propietario, al circular con una moto dada de baja? ¿Es cierto que yo no puedo darla de baja, sino que debe ser el otro quien la ponga a su nombre? ¿Qué podría hacer, porque tengo ganas de terminar con esto?—**Eustasio Pérez Bueno. Mataró (Barcelona).**

Respuesta.—**Le recomendamos la lectura del artículo 247 del Código de la Circulación. Lo que debe hacer usted es comunicar la transferencia a la Jefatura Provincial de Tráfico de la provincia de su residencia o a aquélla donde fue matriculado el vehículo, haciendo constar el nombre, apellidos y domicilio del adquirente, y la fecha de transferencia. Por su parte, el adquirente debe solicitar la inscripción del vehículo a su nombre en la Jefatura Provincial de Tráfico.**

No procede dar de baja el vehículo, pues la baja únicamente es adecuada para aquellos vehículos que han sido retirados de la circulación.

¿QUE FUE DEL CONGRESO?

En estos tiempos se habla de los buenos resultados de la Ley de Seguridad Vial. En definitiva, de que está suponiendo menos accidentes. Pero nadie se acuerda de la función que los profesores de autoescuela hacemos día a día. En el año 85 se celebró un congreso en el que se debatieron los problemas del sector, y un poco los problemas de los sufridos profesores. Uno de ellos, para mí fundamental, es que en los tiempos que corremos esta digna profesión todavía no tiene ningún reconocimiento académico.

En el mencionado congreso se puso de manifiesto tal circunstancia y el representante del Ministerio de Educación y Ciencia dio a entender que, realizando el correspondiente curso de formación vial, eso sería posible. Yo pregunto qué pasó con aquel tema tan importante para los profesionales de la enseñanza de la conducción. Esa pregunta se la formulo a la Administración, y ojalá en un tiempo no muy lejano tenga una respuesta favorable.—**Francisco Javier Veal Villalba. Calatayud (Zaragoza).**

LIMITACION A LOS CICLOMOTORES

El Ayuntamiento de Gandía ha prohibido el uso del ciclomotor del 1 de agosto al 15 de septiembre entre las 11 de la noche y las 7 de la mañana por motivos de seguridad y por el ruido. ¿Existe alguna norma que prohíba el uso de los ciclomotores durante esas horas? ¿Es legal esta prohibición?.—**Francisco Gabaldón. Gandía (Valencia).**

Respuesta.—**La Ley de Seguridad Vial faculta a los alcaldes a regular el tráfico dentro de los términos municipales de su competencia. Además, esta misma medida, y otras similares, se han tomado en otras poblaciones españolas.**

EXCESO DE CARGA

Mucho les agradecería que me pudieran aclarar una duda relativa a los problemas que diariamente tengo que soportar en mi trabajo.

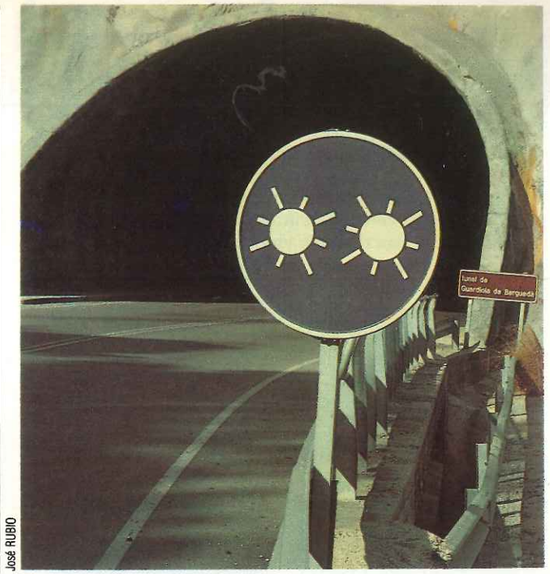
Soy pesador en una empresa que se dedica a la carga de mercancías en general. La situación es la siguiente: Constantemente tengo problemas con los camioneros, por el exceso de carga. En la empresa ya se han recibido varias denuncias de camiones, los cuales han sido sancionados por la Generalitat y por la DGT por transportar más peso del autorizado.

La empresa ha recibido una circular en la que se informa de que todo transportista que sea sancionado por exceso de carga, supondrá también una sanción para la firma cargadora y para la agencia contratada. Ante esto, desearía que informaran ustedes sobre el tanto por ciento de tolerancia que la DGT tiene respecto al peso máximo legalmente establecido, pues según tengo entendido ese porcentaje varía según las regiones.—**Juan Antonio Márquez. Bonavista (Tarragona).**

Respuesta.—**Debe usted trasladar su consulta al Ministerio de Obras Públicas y Transportes.**

VIA URBANA O CARRETERA NACIONAL

He sido denunciado por el hecho de «efectuar adelantamiento por el lado derecho en vía urbana». El agente actuante fue el coche vídeo, y el lugar de los hechos la N-IV, punto kilométrico 7,7. Dicho punto kilométrico se encuentra dentro del casco urbano de Madrid (Avenida de Andalucía, Ciudad de los Angeles), en el distrito de Villaverde, y desearía saber si es correcta la denuncia formulada, o, por el contrario, pudiera existir un error en cuanto a



José RUBIO

la calificación de los hechos, al considerar que circular por el lado derecho en una vía urbana no significa que se efectúe adelantamiento. El artículo presuntamente infringido, según la citada denuncia, es el 30.2 del Código de la Circulación.—**Gonzalo Madrigal Hernández. Madrid.**

Respuesta.—**Si la demanda fue formulada con posterioridad a la entrada en vigor de la Ley de Seguridad Vial, como es lógico, no cabe considerar como infringido el artículo 30 del Código de la Circulación, puesto que en materia de adelantamientos los artículos a aplicar son los comprendidos entre el 32 y el 37 —ambos inclusive— de dicha ley.**

Por lo que al hecho de adelantar se refiere, si ese tramo tuviera condición de vía urbana, y según lo dispuesto en el artículo 14.d) de la misma Ley de Seguridad Vial, debe usted saber lo siguiente: desde el momento en que en calzadas de poblado con al menos dos carriles reservados para cada sentido delimitados por marcas longitudinales, se puede utilizar por parte de los conductores el que mejor convenga a su destino, el hecho de adelantar por la derecha en dichas calzadas no debe considerarse prohibido.

TUNELES, PUNTOS OSCUROS

Recientemente he realizado un viaje por tierras asturianas y, además del maravilloso paisaje, he observado que entre los túneles que por estas carreteras existen, los hay sin ninguna iluminación. Según se entra en ellos, sobre todo en días soleados, hay un momento en el cual la visibilidad es nula, pese a llevar la luz de cruce y a la escasa velocidad, con el consiguiente peligro de colisión, ya que al reducir bruscamente la velocidad por falta de visibilidad, podría ser arrollado por los coches que le siguen. Todos los túneles, por cortos que sean, deberían tener algún tipo de iluminación para evitar situaciones comprometidas.—**Alvaro Boveda Gómez. Talayuela (Cáceres).**

«LOCO» POR LA PRUDENCIA

Cuando estoy escribiendo estas líneas, aún sigo estupefacto por el deterioro que va sufriendo la forma de circular por nuestras carreteras. Día a día se va perdiendo la cordura y la responsabilidad.

El fin de semana del 22 y 23 de julio tuve necesidad de hacer un viaje a la costa y comprobé, con asombro, que circulando en torno a los 100 Km/h. no hubo ni un solo vehículo que no me adelantara, sin darme tiempo a verlo. El exceso de velocidad es una infracción tan habitual que casi llegué a asumirla como normal. Todo el mundo lleva prisa y parece que lo importante es tardar el menor tiempo posible. ¿Será para presumir, cuando estamos viendo, desgraciadamente, que en muchos casos por ese motivo no se llega? Adelantamientos en curvas y cambios de rasante, con una hermosa línea continua y sendas placas de prohibido fue la tónica general de este viaje, en el que, en muchas ocasiones, tuve que salirme al arcén por mi propia seguridad.

Pensé que el mundo está loco. Pero, si todos circulan así, ¿no será que ser prudente y respetuoso con las normas ya no se lleva y que el loco soy yo? En cualquier caso, seguiré siendo «loco».—**Fernando Simón Araujo. Alcorcón (Madrid).**

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.ª planta
Sección CARTAS
28027 MADRID

JOSE Mª PONCE

LA CARGA DEL PELIGRO

AÑO VII
NUMERO 70. OCTUBRE 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, Carmen Delgado, Francisco Fructuoso, Charo Laiz, Mena, Eugenio Ocio, Alvaro Ponce, Ramón, Juan A. de la Rica.
Colaboración especial: Carmen Rico-Godoy.
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.
Consejo 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. 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

Compromiso de todos

HACE un año que comenzó su funcionamiento la Comisión Especial de Encuesta e Investigación sobre los problemas derivados del uso del automóvil y de la seguridad vial, creada por acuerdo del Pleno del Senado. En su momento anticipamos la enorme importancia histórica del hecho de que, por primera vez, una de las Cámaras que encarnan la soberanía nacional se haya decidido —de manera monográfica y exhaustiva— al estudio de uno de los fenómenos más importantes en la definición de las sociedades modernas —como es el de la motorización— y sus diversas consecuencias, especialmente la más negativa, que es la falta de seguridad vial.

SI cuando se constituyó la Comisión nos pareció importante, los trabajos desarrollados ratifican aquella primera impresión, porque el estudio del conjunto de problemas que constituyen la seguridad vial se ha abordado de manera seria y rigurosa, huyendo de la instrumentalización de la Comisión como un órgano de control político, plasmando en ella, por el contrario, la pretensión de constituirse auténticamente en órgano de estudio para conocer a fondo la realidad y las causas de la problemática y, a partir de ahí, proponer soluciones.

NOSOTROS, que hemos seguido con detenimiento las comparecencias y deliberaciones de la Comisión y que hemos mantenido frecuentes contactos con sus miembros, hemos podido ver hasta qué extremo su sensibilidad ha ido quedando poco a poco impregnada de la gravedad del problema, de lo variado de sus causas, del carácer pluridisciplinario de las decisiones a adoptar y, en definitiva —y ello quizá sea lo más importante—, de la necesidad de una gran movilización social en la que todas las administraciones, los ciudadanos y los agentes sociales participen codo con codo en la lucha para reducir esas cifras que, en el conjunto de las comunidades europeas, han sido calificadas de auténtico parte de guerra.

CON la redacción del documento que en estos días se eleva al Pleno queda concluida la labor de la Comisión. A todas las demás administraciones, ciudadanos, medios de comunicación social, organizaciones empresariales y profesionales, asociaciones de consumidores, en suma, a la sociedad en pleno nos corresponde el que todo ello no se quede en un brillante documento, sino en el compromiso conjunto y solidario para conseguir, asumiendo cada uno su punto de responsabilidad, que el sufrimiento social derivado de los accidentes de tráfico sea el menor posible. En las propuestas del Senado están básicamente contenidos todos los puntos de actuación necesarios para conseguirlo. Aplicarlos es lo que ahora procede.

Tráfico

Los nuevos ingenieros de Tráfico

CON el aumento del tránsito de vehículos y peatones en las distintas vías de comunicación, calles y carreteras, se vio necesaria la ordenación de las mismas, al objeto de una mejor regulación y distribución del flujo circulatorio. Para lo cual, basándose en los conocimientos técnicos que sobre la construcción de estas vías tenemos los profesionales de las Obras Públicas, se incluyó en la redacción de los proyectos, fundamentalmente en vías interurbanas, un apartado dedicado a la señalización, ya que como es lógico debe existir una conjunción total entre el trazado y señalización de las carreteras.

Sin embargo, dentro de las áreas urbanas, el desconcierto en la señalización era total. En esto del tráfico todo el mundo opina y «todo el mundo sabe», y así vemos, aún hoy en día, cómo la ordenación y señalización de muchos municipios la realiza un alguacil; unas veces, un aparejador; otras, el conductor del autobús de línea; y la mayoría de las veces, un taxista o un policía municipal, etc., quienes, con toda su buena intención, no consiguen sino verdaderos laberintos que vuelven locos a los ciudadanos.

Y es que en España, la Ingeniería de Tráfico se ha descuidado considerablemente, hasta tal punto que, incluso en la propia Dirección General de Tráfico, y no hace muchos años, se desconocía la existencia de titulados universitarios en esta especialidad, *(Decreto 148/1969: Ingeniero Técnico de Obras Públicas especialidad de Tráfico y Servicios Urbanos)*, por lo que se les ha marginado totalmente, tanto por la Administración Central como por la Local.

Ello ha motivado que, hasta hace poco, no se hayan iniciado con seriedad estudios e investigaciones de técnicas conducentes a mejorar las condiciones del tráfico, y evitar los enormes costos que suponen no sólo los accidentes, sino la circulación en nuestras calles y carreteras.

Tampoco se ha cuidado la enseñanza a los ciudadanos, tanto conductor como peatón, inculcando desde la enseñanza primaria las normas de circulación y el respeto a las mismas. Ya que conducir no es simplemente manejar un vehículo, sino saberse comportar.

Dado que el tráfico, como ciencia empírica que es basada en conocimientos técnicos, va evolucionando en función del aumento del número de vehículos y de sus mejoras continuas, así como de las vías, con la regulación de intersecciones y la creación de enlaces, obliga a que los profesionales dedicados a esta materia adecúen sus conocimientos a las nuevas técnicas que van apareciendo.

Por tal motivo, el Colegio de Ingenieros Técnicos de Obras Públicas de Madrid, conjuntamente con la Dirección General de Tráfico, ha organizado y patrocinado el *I Curso Superior de Ingeniería de Tráfico*, dirigido fundamentalmente a profesionales titulados, que, aunque cuenten con conocimientos suficientes, precisen actualizar los mismos, adecuándolos a las nuevas técnicas que la evolución continua del tráfico exige. También va dirigido el curso a otros profesionales, que, aunque no sean de la especialidad concreta de Ingeniería de Tráfico, desarrollan su actividad dentro de este campo. Igualmente, podrán asistir los alumnos del último curso de esta especialidad.

Participa, asimismo, en el desarrollo del curso la Escuela Universitaria de Ingeniería Técnica de Obras Públicas de Madrid y la Asociación Española de la Carretera, quien tiene encomendada la organización interna y secretaría del curso. El inicio del mismo tiene lugar desde primeros de octubre del presente año, finalizando en el próximo mes de junio.

El interés despertado, desde su presentación el pasado 20 de junio, ha desbordado todas las previsiones, contándose por varios centenares las solicitudes de información que se han recibido.

Igualmente han demostrado su interés por participar las numerosas empresas del ramo, quienes nos han expresado su voluntad de contribuir en la organización del mismo con la asignación de becas para los asistentes.

(*) Decano del Colegio de Ingenieros Técnicos de Obras Públicas de Madrid

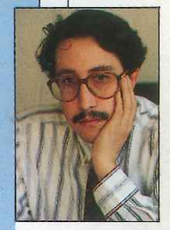
De subida en subida

NO han sido los últimos días precisamente buenos para los automovilistas. Vamos, que no han ganado para sustos. Primero anuncian que los talleres oficiales podrían recibir la *«recomendación»* de que subieran las tarifas hasta en un 50 por 100 y luego viene Solchaga y nos asegura que la gasolina subirá a partir de enero en unas nueve pesetas. ¡Casi ná!

Lo del incremento del precio de la gasolina ha sido —también— como un jarro de agua fría para los fabricantes y concesionarios, que ven en esta medida un nuevo obstáculo para salir de la crisis en la que están sumidos; 300, 400 ó 500 pesetas más en la factura cada vez que pasemos por la gasolinera será como para pensarse dos veces lo de usar mucho el coche, o pensar en cambiar de coche. Alguna asociación del sector, como Ganvam, ya ha pedido la adopción de soluciones conjuntas con la Administración (bajada de impuestos, del precio del dinero, etcétera) para salir del atolladero *«y proteger los intereses de usuarios y consumidores»*, pues, según su opinión, *«serán ellos los que ayudarán a remontar la adversa coyuntura si encuentran los argumentos suficientes»*.

Y es obvio que habrá que buscar alguna salida. Los puestos de trabajo de muchas personas están en juego. Claro que estos planteamientos de algunos chocan con las ideas de otros. Por ejemplo, con la patronal de los concesionarios de automóviles, que han dejado «caer» las pérdidas de sus tarifas y que algún periodista *«interpretó»* como que solicitarían un aumento del 50 por 100 en las mismas. Al final todo ha quedado en un malentendido —ya saben, se equivocó el mensajero— y en una investigación del Tribunal de Defensa de la Competencia, por si se estuvieran *«recomendando»* ilegalmente (iría contra la libre competencia) unas subidas, unas tarifas... Faconauto se muestra ahora partidaria de «recomendar» que todos los departamentos de los concesionarios *«se rentabilicen»* y ajustar las tarifas a los servicios que realmente se prestan, que según ellos son mucho mayores que en el resto de los talleres. Es decir, que también nos subirán los talleres oficiales, lo que además del malestar provocará, sin duda, un retraimiento a la hora de acudir a estos centros, que ya de por sí tienen tarifas bastante altas en comparación con las de los otros talleres, los libres.

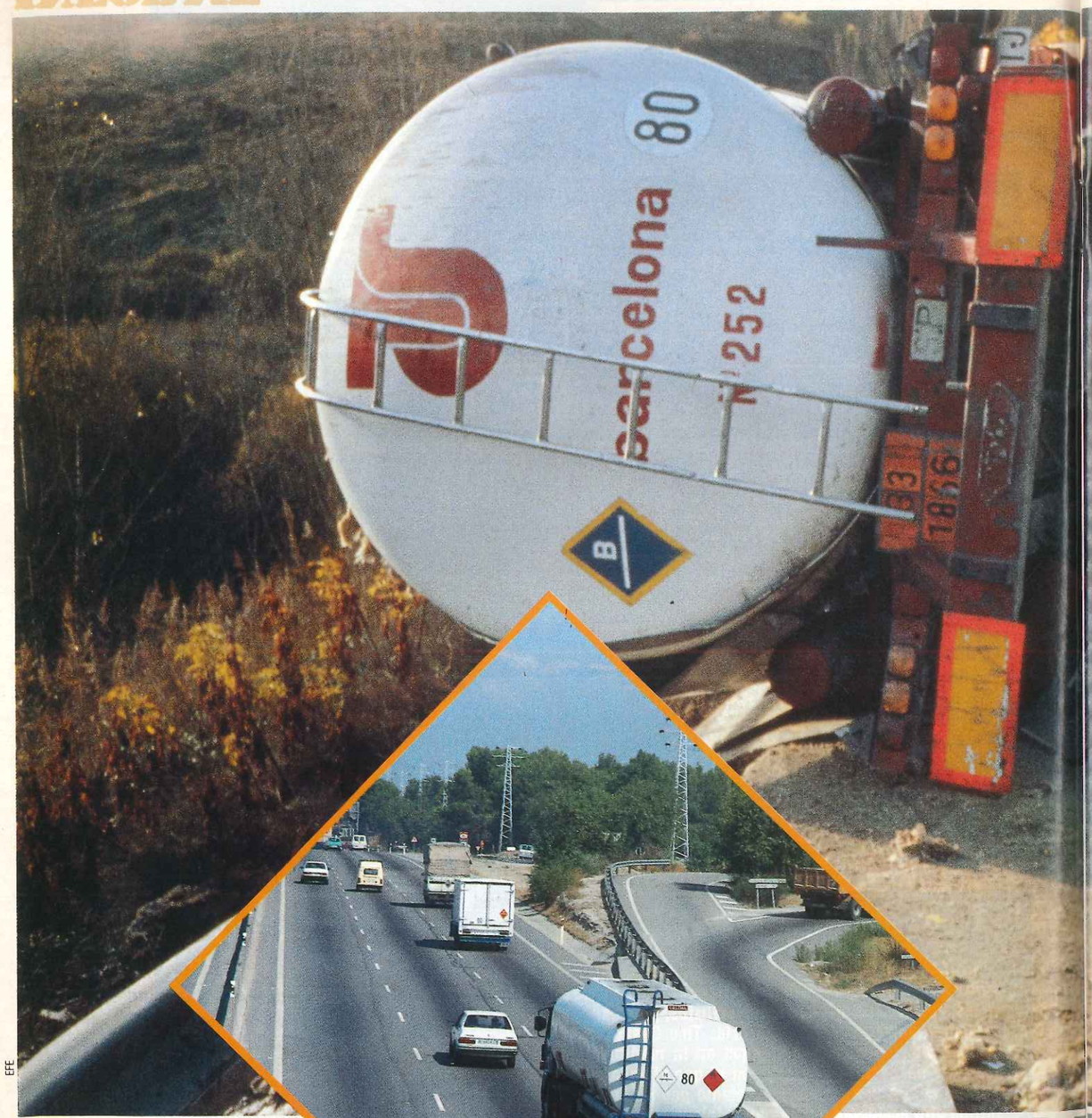
Personalmente, creo que no son las medidas más apropiadas para sacar al sector del automóvil de la crisis. Porque si bien difícilmente dejaremos de usar el coche por el precio de la gasolina (hay encuestas que así lo afirman), sí que se retrasará la compra de coches si cuesta comprarlos y mantenerlos... Y el usuario, como siempre, sin voz ni voto.



Jesús SORIA
Director

TINO CASAL

Su *«Champú de huevo»*, *«Pánico en el edén»*, *«Lágrima de cocodrilo»* o *«Histeria»* seguirán sonando en las emisoras de muchos automovilistas, pero nunca podrán volverle a ver en directo. Tino Casal dejaba su vida hace unos domingos en la madrileña carretera de Castilla. El coche en el que viajaba se estrelló contra una farola. El cantante pop ya había sufrido otro accidente que le había dejado alguna secuela tras varias intervenciones quirúrgicas. Tino dijo adiós no cuando regresaba de alguna gira o iba camino de alguna actuación. Sencillamente, volvía de una fiesta de fin de semana, esas que se cobran cada semana tantas vidas. Tino, que diseñaba su propia imagen, seguramente no proyectó este final, por mucho que admirara a Nino Bravo o Cecilia. Ambos tuvieron el mismo final que él.



EFE

La circulación de vehículos de mercancías peligrosas es más segura que la del resto de vehículos, a tenor de las estadísticas. Sin embargo, si consideramos accidentes singulares, como el de Los Alfaques, en el que 215 personas sucumbieron a los 2.000 grados de temperatura generados por la explosión de un camión de propileno, o tenemos en cuenta el peligro potencial de contaminación, intoxicación, radiación, etcétera, que permanece tras el accidente, se entiende la especial sensibilidad social y el estrecho control sobre vehículos, mercancías y conductores.

José Ignacio RODRIGUEZ

POCAS VÍCTIMAS, MUCHO RIESGO

Las mercancías peligrosas pueden ser una auténtica amenaza después del accidente

Siempre que sea posible, tienen que utilizar las autopistas y autovías.

JOSE RUBIO

LOS niveles de bienestar y desarrollo de la sociedad actual dependen, en muchos casos, de una serie de productos que genera la industria química. Son sustancias que es necesario transportar de un lugar a otro y que pueden inflamarse, explotar, corroer, envenenar o contaminar y añaden un riesgo suplementario al intrínseco del propio tráfico.

De ahí que este transporte esté sometido, en todos los países del mundo, a una normativa y controles especiales, no sólo en cuanto a las condiciones de seguridad de la carga y de los vehículos y cisternas, sino también de los conductores. Los principales son el Acuerdo Europeo sobre el Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Carretera (ADR) y nuestro reglamento nacional (TPC),

que va a ser próximamente modificado.

Por un lado, los conductores de estos vehículos necesitan una autorización especial que expide la Dirección General de Tráfico después de haber seguido con aprovechamiento un curso de formación. No pueden ingerir bebidas alcohólicas desde seis horas antes de tomar el volante y tampoco pueden fumar durante el servicio, lo cual es comprensible, ya que la mayoría de las sustancias que transportan son fácilmente inflamables.

MIGUEL GARROTE

Las mercancías peligrosas deben seguir itinerarios obligados, como muestra la señal de la fotografía.

POR KILOMETRO RECORRIDO, LAS CISTERNAS DE MERCANCIAS PELIGROSAS PRODUCEN MENOS MUERTOS QUE EL CONJUNTO DE VEHICULOS DEL PARQUE NACIONAL

EFE

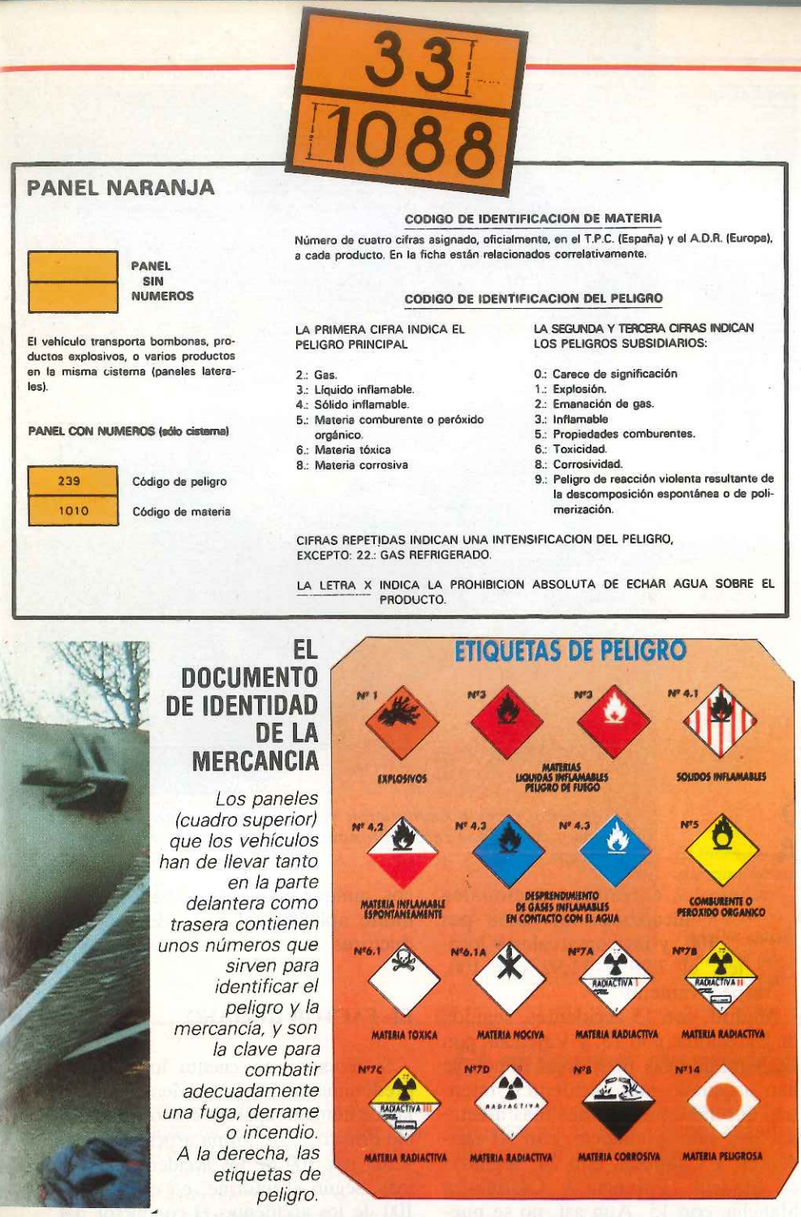
DESCANSOS OBLIGATORIOS

Una prohibición más es la de transportar viajeros, excepto el personal de servicio, cuya presencia es, en ocasiones, obligatoria para tomar el relevo. Precisamente para que no realicen jornadas agotadoras al volante es obligado un descanso diario de al menos 10 horas por cada 24, aunque se pueden reducir a ocho si se verifica en ruta, pero nunca pueden hacer esta reducción más de dos veces por semana. Tampoco pueden conducir ininterrumpidamente durante más de cuatro horas, y la duración total de los tiempos de conducción efectiva entre dos períodos consecutivos de descanso no excederá de nueve horas diarias, sin poder sobrepasar 48 semanales. Las circunstancias de velocidad, paradas, distancias recorridas y relevos quedan registradas en esas cajas negras que son los tacógrafos.

Por otra parte, existen limitaciones para circular por determinadas vías y han de utilizar, de forma obligatoria, las autopistas o autovías y abandonarlas tan sólo cuando sea indispensable para llegar a su destino. A las poblaciones sólo se les permite el acceso para efectuar tareas de carga y descarga.

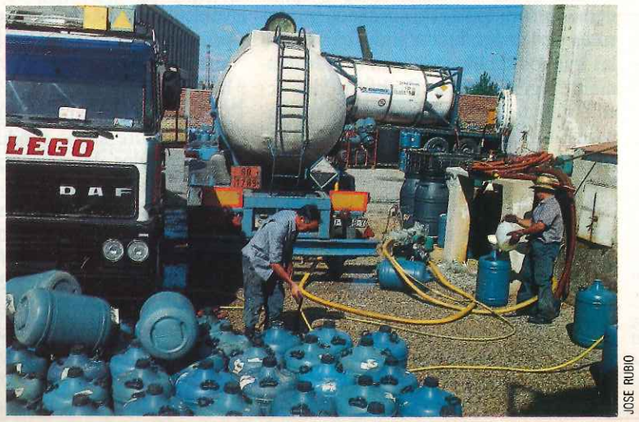
Además, no pueden circular desde las 13 horas de los sábados hasta las 24 de los domingos y desde las 13 de las vísperas de festivo hasta finalizar el día. Como norma general, tampoco circularán los días 1 y 31 de julio y de agosto y en carreteras, tramos y fechas específicas que la Dirección General de Tráfico comunica a las empresas transportistas.

No todos los días se producen catástrofes como la de Los Alfaques, en la que desaparecieron, en un instante, 215 vidas a causa de la explosión de un camión que transportaba propileno. Y, sin embargo, casi un día sí y otro no un vehículo que transporta mercancías denominadas peligrosas sufre un accidente de tráfico. Si bien la secuela de víctimas no es alta, el peligro tras el accidente permanece debido a que la mayoría de estos productos industriales son tóxicos, inflamables y corrosivos.



EL DOCUMENTO DE IDENTIDAD DE LA MERCANCIA

Los paneles (cuadro superior) que los vehículos han de llevar tanto en la parte delantera como trasera contienen unos números que sirven para identificar el peligro y la mercancía, y son la clave para combatir adecuadamente una fuga, derrame o incendio. A la derecha, las etiquetas de peligro.



JOSE RUBIO

La catástrofe de Los Alfaques en 1978, con 215 muertos, marcó en España la elaboración de un programa de actuaciones para que el transporte fuera más seguro.

La manipulación y transporte de las mercancías peligrosas está en manos de profesionales.

ONCE AÑOS DE PELIGRO

Según un estudio que publica la revista «Protección Civil», en el que se recoge la accidentalidad del transporte de mercancías peligrosas en los once años comprendidos entre el mes de marzo de 1979 y 1990, este tipo de transporte causa, proporcionalmente, menos accidentes —3,5 por 100— que los vehículos de carga general. Lo atribuye a la mayor profesionalidad e instrucción de sus conductores y al control periódico, revisiones e inspección de los vehículos que exige la normativa. Incluso, por kilómetro recorrido originan menos muertos que el conjunto del parque de vehículos.

En los 1.447 accidentes que se han producido en ese período, se originaron 268 víctimas mortales, pero sólo 28 de ellos imputables a la peligrosidad de la mercancía y el resto al impacto físico del choque o el vuelco.

Sin embargo, se produjeron incendios en 50 accidentes, y fugas, derrames o escapes del producto en 193. Asimismo, fue preciso cortar o desviar la circulación por el peligro que podría representar para otros vehículos en 422 casos, en dos de los cuales el corte afectó también a la vía férrea. También se produjeron 26 casos de polución por vertido de la mercancía en cauces fluviales y por la contaminación de los gases.

Según el citado estudio, basado en los informes de la Dirección General de Tráfico y de la Base de Datos Hermes de Seguconsult, los fallos humanos (distracciones, alcances, velocidad excesiva o inadecuada, maniobras bruscas, adelantamientos antirreglamentarios, no guardar la distancia de seguridad, etcétera) fueron la causa del 77,4 por 100 de los accidentes, porcentaje que, según veremos al analizar los datos de 1990, se ha elevado notablemente.

Por lo menos en 65 de los accidentes hubo un problema de sueño o fatiga del conductor, generalmente por un exceso de horas al volante (uno de ellos llevaba 8,5 horas sin parar), como han reconocido sus propios conductores. En la explosión de dos cisternas, una de ellas en la localidad oscense de Fraga, cargada con butadie-

no, y la otra en la también oscense de Peñalba, que transportaba propano, y que en conjunto se cobraron ocho vidas, se achacó, como posible causa de los accidentes, la somnolencia de los conductores.

Además, en los accidentes del estudio se observaron fallos mecánicos en 152 casos, mientras que en otros 50 se achacan como causa de los siniestros a las características intrínsecas de peligrosidad de la mercancía o a fallos en los envases o recipientes.

EFE

El conductor y su esposa murieron en este accidente, ocurrido en 1986 en Somosierra. No se encontraron rastros del hijo, que, presuntamente, viajaba con ellos.

AUNQUE LA MAYOR PARTE DE LAS VICTIMAS SON IMPUTABLES AL IMPACTO FISICO DEL ACCIDENTE, LA MERCANCIA TAMBIEN MATA

ASI ES LA ACCIDENTALIDAD

Durante el pasado año se produjeron en España 151 accidentes, 17 de ellos mortales, y un total de 94 incidentes (fugas de la mercancía, averías en válvulas, etcétera), en los que se vieron implicados vehículos destinados al transporte de mercancías peligrosas. El balance fue de 36 muertos, 42 heridos graves y 54 leves.

La Dirección de Programas de Investigación de Accidentes de la Dirección General de Tráfico (DGT) ha realizado un estudio pormenorizado de las distintas variables relacionadas con la accidentalidad de este tipo de transporte durante el pasado año. Según el mismo, las autopistas y autovías han sido el escenario del 17,22 por 100 de los accidentes, mientras que las carreteras nacionales alcanzaron el 63,58 por 100, y las comarcales y locales, el 7,28 y 11,92 por 100, respectivamente.

Madrid, con 15 accidentes, seguida de Barcelona, con 13, y Valencia, con 12, han sido las provincias donde se han originado más accidentes, mientras que las comunidades más afectadas han sido Andalucía, con 30 accidentes, y Cataluña, con 24, seguidas de Madrid, Valencia y Castilla-La Mancha, con 15. Aun así, no se pueden determinar áreas, surcadas por las rutas de los productos industriales, en las que los accidentes sean estadísticamente significativos. De hecho, los accidentes de mercancías peligrosas suponen tan sólo el 0,32 por 100 del total de accidentes con víctimas en carretera.

Por otra parte, llama la atención el hecho de que los mayores porcentajes de accidentalidad corresponden a vehículos muy recientes, ya que uno de cada tres tenía una antigüedad inferior a dos años. Asimismo, sólo en una ocasión se ha detectado a un conductor con una tasa de alcohol superior a 0,5 gramos por mil centímetros cúbicos, aunque no sobrepasaba los 0,8 de límite aplicable al resto de los conductores.

EL FACTOR HUMANO

Si tenemos en cuenta los factores predominantes de la accidentalidad, el factor humano aparece como responsable directo, o de forma asociada, en el 92,05 por 100 de los accidentes. Además, según el informe, en el 54,3 por 100 de los accidentes el conductor del vehículo de mercancías peligrosas fue presuntamente responsable, mientras que los otros conductores fueron culpables en el 39,09 por 100 de los casos.

Estos datos plantean algunos interrogantes sobre si los conductores de estos vehículos de mercancías peligrosas cumplen adecuadamente las normas y si están especialmente atentos a la conducción. De los 82 accidentes que se imputan a éstos, el 46,34 por 100 fueron por distracción, el 28,05 por 100 por velocidad inadecuada, el 7,32 por 100 fueron debidos al exceso de velocidad y el 8,54 por 100 por no respetar la preferencia de paso. Por lo que respecta a otros factores, como el propio vehículo, la carretera o las condiciones climático-ambientales, los valores correspondientes al pasado año son muy bajos, del 7,28 por 100.

Si tenemos en cuenta el tipo de accidente, el 50,99 por 100 fueron colisiones, el 36,42 por 100 salidas de la vía, el 6,62 por 100 vuelcos, y otros no especificados el 2,65 por 100, mientras que los atropellos fueron del 0,66 por 100.

Llama la atención la gran cantidad de colisiones por alcance —el 15,89 por 100—, fundamentalmente por no respetar la distancia de seguridad, lo cual resulta paradójico en un colectivo de conductores especializado que conoce el elevado riesgo potencial derivado de la propia carga que transporta.

Por otra parte, en muchos casos de accidente ha sido necesario adoptar una serie de medidas preventivas, como cortes de la circulación y desvíos. Así, fue necesario cortar la circulación en los dos sentidos en 16 accidentes; en siete casos, el corte fue en un solo sentido, y en otros nueve, se realizaron cortes alternativos. Asimismo, se habilitaron desvíos alternativos en 13 accidentes, se procedió al trasvase de la carga en nueve y en un caso incluso fue necesario el aislamiento de la zona.

Cabe añadir que hasta mediados de septiembre de este año se han producido 88 accidentes de mercancías peligrosas, con un balance de 16 muertos, 31 heridos graves y 31 leves.

EFE

Los conductores de estos transportes están sometidos a un rígido control en cuanto a descansos y otras normas específicas.

MIGUEL GARROTE

El incendio de este camión en la localidad oscense de Peñalba causó la muerte de seis personas.

El minuto después

Los usuarios que circulen detrás de un camión con paneles naranjas y etiquetas de identificación de la mercancía peligrosa deben respetar escrupulosamente la distancia de seguridad. Si encuentra uno de estos vehículos accidentado hay que evitar la congestión del tráfico y el estacionamiento en las proximidades.

Lo mejor es avisar urgentemente a la Guardia Civil, Policía, Servicios de Protección Civil o bomberos, indicando el lugar y la numeración de los paneles naranjas. Ellos, al igual que los conductores, disponen de unas fichas de seguridad que contienen detalles sobre la naturaleza de la mercancía, medidas de seguridad y normas de actuación para casos de incendio o rotura del envase, así como instrucciones elementales sobre primeros auxilios para el caso de que alguna de las víctimas haya entrado en contacto con el producto transportado.

La recomendación de mantenerse alejados y a favor del viento es fundamental. Existen productos, tóxicos o no, gases, líquidos o sólidos, que al arder se descomponen formando humos o gases tóxicos e inflamables. Otros se descomponen por la acción de los ácidos (por ejemplo, los de la batería) y pueden producir una reacción violenta, con desprendimiento de calor y riesgo de incendio y explosión. También se puede producir un desplazamiento del oxígeno por la acción de un gas inerte o por la rápida combustión de una materia inflamable y resultar mortal.

REACCION CON EL AGUA

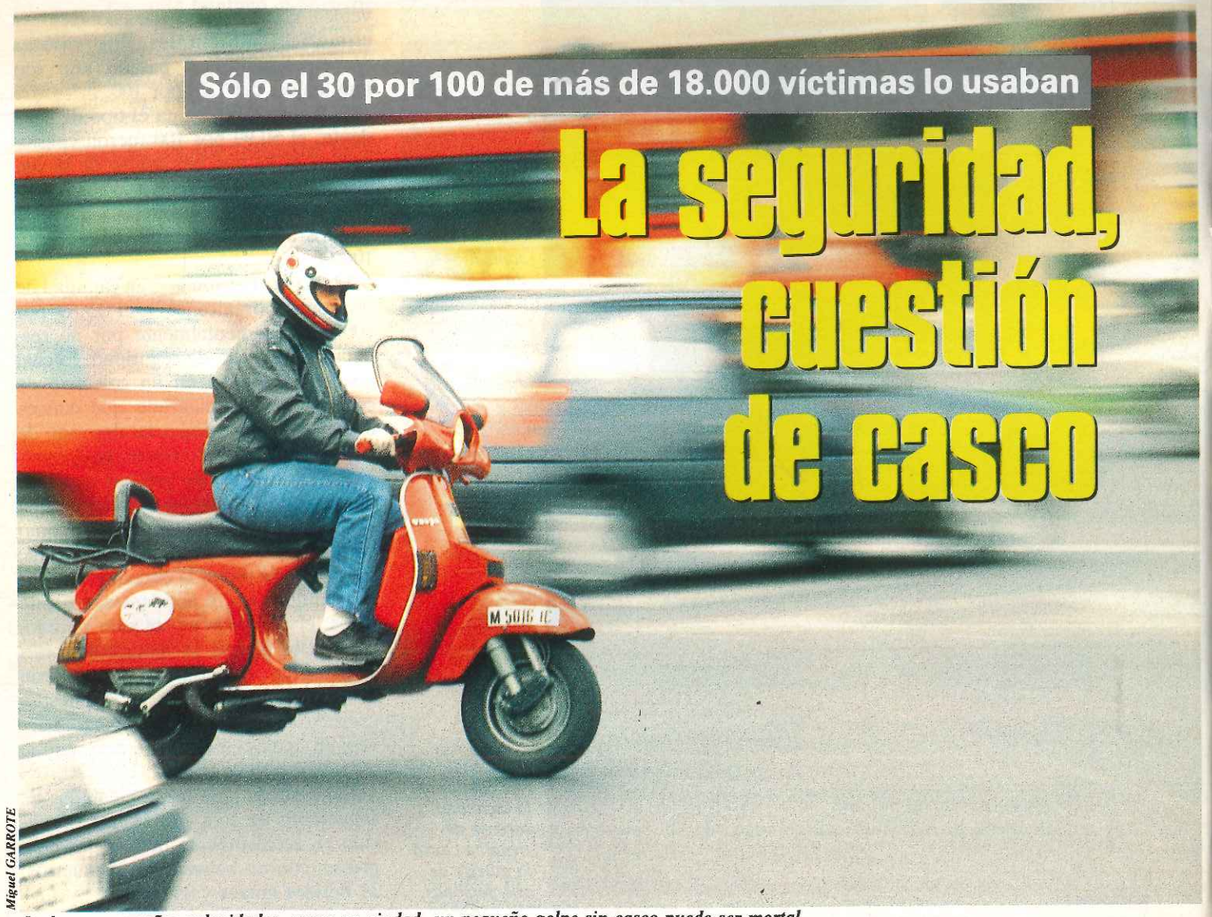
Los gases que son más pesados que el aire se extienden a ras de suelo y son más persistentes y peligrosos que los menos pesados, los cuales se desplazan a favor del viento y de forma ascendente. Por otro lado, algunos productos reaccionan con el agua, espumas y halones, y pueden inflamarse o explotar, o incluso desprender gases tóxicos o irritantes. Algunos productos, como el triclorosilano, reaccionan con algunos polvos usados en los extintores, con peligro de explosión.

La intoxicación puede producirse por inhalación, ingestión o por absorción de la piel, y en este caso es necesario despojar a la víctima de la ropa contaminada y lavar la piel con mucho agua, además de someterlo a una posterior vigilancia, pues los efectos de la intoxicación pueden aparecer con mucho retraso.

En definitiva, la complejidad y los graves riesgos que aún permanecen tras el accidente hacen siempre necesaria la presencia de un experto que conozca el producto.

Sólo el 30 por 100 de más de 18.000 víctimas lo usaban

La seguridad, cuestión de casco



Miguel GARROTE

Incluso a pequeñas velocidades, como en ciudad, un pequeño golpe sin casco puede ser mortal.

La mayor parte de las lesiones mortales en los accidentes de motocicletas se localizan en la cabeza, y, según distintas fuentes, el uso del caso reduce a casi la mitad la posibilidad de resultar muerto. Aunque en absoluto se convierte en un seguro contra la muerte, los expertos consultados coinciden en que, en la moto, la seguridad es cuestión de casco.

LOS accidentes mortales protagonizados por las motocicletas han experimentado un incremento alarmante en los últimos años. Si tomamos como referencia el año 1990, los muertos casi se han triplicado en seis años, llegando a 609 víctimas mortales y más de 17.000 heridos.

Apenas el 30 por 100 de los conductores y pasajeros de motos iban protegidos con el casco cuando su uso reduce, casi a la mitad, el riesgo de resultar muerto. Según datos de la Organización Mundial de la Salud, la utilización del casco reduce en un 30 por 100 el riesgo de traumatismo craneal y en un 40 por 100 el de la mortalidad.

El doctor Jordi Ballester, jefe del Departamento de Traumatología y Urgencias del hospital barcelonés del Mar, ha realizado un estudio de las lesiones referidas a los accidentes de tráfico, que representan un 13 por 100 del total de los ingresos. De ese porcentaje, los accidentes de motocicleta representaron un 59 por 100 en 1988, pasando al 68 por 100 en 1989.

En el citado estudio se ha intentado relacionar variables como la cilindrada, la edad del conductor y su circulación por las vías rápidas. En la casuística predomina la accidentalidad de motos pequeñas, con conductores de edad inferior a 22 años y predominio del accidente leve, con unas características psicológicas en las que el término «alocamiento», según el doctor Ballester, puede estar incluido como factor predominante.

TRAUMATISMO CRANEAL

En la casuística analizada, un 32 por 100 de las lesiones se localizaron en las extremidades inferiores y sólo el 18 por 100 corresponden a traumatismos craneoencefálicos, aunque según el doctor Ballester esta lesión siempre va acompañada con una mayor gravedad del diagnóstico. De hecho, según el estudio, la mayor parte de los muertos entre los usuarios de estos vehículos son debido a traumatismos craneoencefálicos, seguido del traumatismo toracoabdominal y politraumatismos.

Asimismo, según el doctor Ballester, hay un porcentaje muy elevado de accidentes que acabaron con una paraplejía del lesionado y, al igual que en el caso de los fallecidos, han sido debidos a la no utilización o uso incorrecto del casco como medida de seguridad.

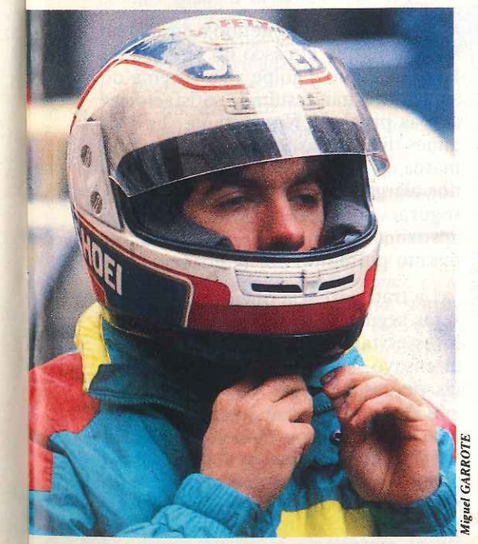
La finalidad del casco no es otra que la de dispersar la energía cinética originada por un impacto, y evitar que afecte a tejidos superficiales o a estructuras óseas. Sin embargo, la energía cinética se transmite entre los sólidos, por lo que atenúa el impacto pero no lo evita. Hay que tener en cuenta que el cerebro está flotando en un líquido y se desplaza con el golpe, dando lugar a un traumatismo encefálico. Según datos del hospital americano de Meridan, especializado en trauma, el porcentaje de amputaciones que se originan en los accidentes de moto es elevado, pero el traumatismo craneal se produjo en 66 casos de 78 estudiados.

José RUBIO

También el «paquete» está obligado a llevar casco, por norma y por seguridad.

La accidentalidad de las motos ha sido creciente en los últimos años.

José RUBIO



Miguel GARROTE

Para una protección adecuada, el casco debe ajustarse firmemente y ser abrochado con seguridad.

CUESTION DE VIDA O MUERTE

Las lesiones y su gravedad varían según el tipo de caída. Si rueda por el suelo, las vestimentas especiales atenúan la misma, pero en los choques frontales, el motorista suele salir despedido y es la cabeza su principal zona de impacto. Es cierto, según Alberto Rodríguez, vicepresidente de la Sociedad Española de Medicina de Urgencia, que el casco no impide otras lesiones en el cuello o en el resto de la columna pero considera que llevar casco, o no, *«es tan importante como la diferencia entre la vida y la muerte»*.

Para Juan Carlos Gómez, ayudante técnico sanitario con más de ocho años de experiencia en la atención de heridos en el propio lugar del accidente, el casco reduce la mortalidad pero no la impide cuando las velocidades son muy altas. Sin embargo, añade, cualquier pequeño golpe en la cabeza, sin casco, es mortal.

Hay un grave problema que se plantea en el lugar del accidente cuando usuarios inexpertos llegan en primer lugar. La máxima, según todos los expertos, es: *«Si no sabes, no actúes, pide ayuda»*. Según Juan Carlos Gómez, que todos los días atiende una media de cinco accidentados, *«la gente comienza a ser consciente de que la manipulación incorrecta de los heridos puede implicar lesiones más graves y cuando acudimos en el helicóptero sanitario de la Dirección General de Tráfico al lugar del accidente, algunos te llaman la atención cuando te dispones a quitar el casco a un motorista; sin embargo, en los hospitales no hay máquinas especiales y hay que acceder al herido para valorar las lesiones, aunque, eso sí, hay que retirar el casco con sumo cuidado, con una técnica sencilla que consiste en matener inmovilizado el cuello del herido»*.

Según Alberto Rodríguez, la gente se mueve en los accidentes por el pánico, con una visión de túnel por la que fija su atención en algo concreto (por ejemplo, en la sangre), ignorando otros problemas que pueden ser más graves, no sólo para el propio herido, sino para su propia seguridad. Y valga también otro ejemplo, como el que se precipita con el cigarrillo en la boca a atender al herido tendido junto a la moto en medio de un charco de gasolina.

NO HAY CASCO IDEAL

Por otra parte, el casco que usan los motociclistas debe pasar una serie de ensayos de homologación para simular las condiciones normales de impacto, con el fin de medir la absorción de energía, su resistencia a la penetración, su rigidez y su sistema de retención.

Para Joan Botey, director de Homologaciones del IDIADA (Instituto

ANALISIS COMPARATIVO DE CASCOS

(Cuadro parcial del resultado del ensayo efectuado por la revista «Ciudadano»)

Marca			CTS	NOLAN	KIWI	UVEX	NAVA	SHOEI	AGV	NZI	FM	BEL	MDS
Modelo			C2D	N25	K21	Commander	Performance	TF-280V	Legend	Dinamic	Race	Star 5	Futura
Aptitud para la función	Geometría		Bien	Bien	Bien	Bien	Bien	Bien	Bien	Bien	Bien	Bien	Bien
	Resistencia al impacto	Zona frontal	***	****	**	***	*	***	**	***	**	***	**
		Zona lateral	***	**	***	**	****	**	**	*	*	***	****
	Retención	del casco	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B
		del sistema de sujeción	B	MB	B	B	MB	B	B	A	A	B	A
	Calidad de la visera		MB	B	B	B	MB	B	MB	MB	B	A	A
	Valoración de aptitud para la función		MB	MB	B	B	B	A/B	A/B	A/B	A	A	A
Valoración global			MB	MB	B	B	B	B	A	A	A	A	A
Precio medio (pesetas)			12.650	15.360	15.525	14.975	14.000	19.195	15.670	11.000	10.955	13.250	16.000

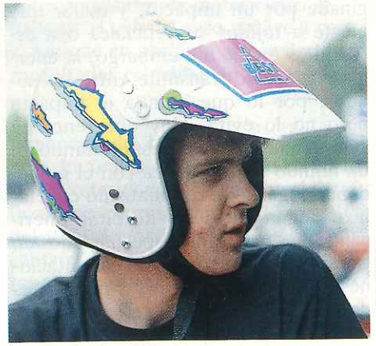
Miguel GARROTE

Todos los cascos son similares en cuanto a resistencia, aunque el fabricante introduce matices de confor, etc.

de Investigación Aplicada del Automóvil), no existe un casco ideal, ya que si fuesen muy resistentes y pesados protegerían más la cabeza, pero en detrimento de otras partes vitales del cuerpo, como las cervicales, además de que produciría mucha fatiga al conductor.

Y si, por un lado, nos encontramos en el límite de la seguridad de los cascos, según Joan Botey, todos ellos están en el mismo nivel, *«ya que el fabricante busca pasar la norma»*. Por eso, las diferencias entre unos cascos y otros se refieren a aspectos no sometidos a la reglamentación como el confor, la ventilación y el acabado.

En este sentido, la revista «Ciudadano» ha publicado un informe con los resultados de un ensayo de 11 modelos de cascos, de los denominados integrales, con un precio y características similares. En cuanto al etiquetado, marcas e información que deben figurar en los cascos (es obligatoria la advertencia: *«Para una protección adecuada, este casco debe ajustarse firmemente y ser abrochado con seguridad. Cualquier casco que haya sufrido un impacto violento será reemplazado»*), sólo tres de ellos reunían todos los requisitos.



José RUBIO

El casco reduce casi a la mitad el riesgo de resultar muerto.

Aunque todos los cascos disponían de un sistema de sujeción diferente, todos cumplían la normativa de seguridad y todos presentaban una geometría correcta y buen acabado, aunque los fabricados con fibra de vidrio son mejores, según el citado informe.

Asimismo, con el fin de comprobar la resistencia, han sido sometidos a distintos impactos en la zona frontal y uno de sus laterales, y así medir la intensidad del golpe que recibiría la cabeza. En este sentido, los modelos «MDS», «Bell», «CTS» y «Nolan» han sido los que mejor han amortiguado, pero mientras los tres primeros han dado buenos resultados, tanto en los golpes frontales como laterales, el último es el más resistente en los frontales, pero no es tan eficaz en los laterales. No obstante, según «Ciudadano» las diferencias entre unos modelos y otros son poco significativas y todos cumplen las normas de resistencia al impacto.

Otro apartado sometido a ensayo ha sido el de que el casco no se salga de la cabeza con el golpe y su sistema de sujeción, y han resultado satisfactorias ambas pruebas. No obstante, hay algunas diferencias, como el casco de la marca «Nava», cuya cinta permite menor alargamiento y es, por tanto, más segura, mientras que el «NZI» se aproxima mucho al máximo estiramiento permitido por la norma.

La transparencia que ofrecen las viseras según las distintas gamas de colores es también fundamental. Según el ensayo, se consideran muy buenas las de los modelos «CTS», «Nava», «AGV» y «NZI», mientras que en el otro extremo, los modelos «Bell» y «MDS» tienen una visibilidad deficiente en ambientes que no sean muy soleados, sobre todo de noche y en túneles.

José Ignacio RODRIGUEZ
Fotos: RUBIO y GARROTE

SENADO: Ultimado el estudio sobre la seguridad vial, en el que se propugna mantener los límites de velocidad

«No existe la adecuada conciencia social»

«La siniestralidad en las carreteras es un problema del que, lamentablemente, no existe la adecuada conciencia social.» Esta es una de las conclusiones a las que ha llegado la Comisión Especial de Seguridad Vial del Senado, que durante año y medio ha estudiado la situación de la seguridad vial y los problemas derivados del uso del automóvil en nuestro país, así como posibles alternativas a este situación. A punto de cerrar este número, TRAFICO ha tenido acceso a una síntesis del trabajo de la citada Comisión, de la que informamos en esta página. En el próximo número publicaremos un amplio informe sobre este estudio, que propone, entre otras cosas, mantener los actuales límites de velocidad.

SEGUN se menciona en el estudio de la Comisión Especial de Encuesta e Investigación sobre los problemas derivados del uso del automóvil y la seguridad vial, *«la siniestralidad de los vehículos es uno de los primeros problemas de salud pública del país y uno de los mayores retos que tiene que afrontar el sistema sanitario, ya que es la primera causa de muerte no natural de nuestro país»*. A juicio de los miembros de la Comisión, *«la siniestralidad española tiene una estructura peculiar, con un menor peso relativo de los accidentes urbanos y una mayor incidencia de los interurbanos, y con un progresivo desplazamiento de las víctimas hacia los grupos de menor edad, a determinados períodos de tiempo y conectando con las actividades de ocio y festivos»*.

La señalización de las carreteras y la importancia de la publicidad no institucional, aspectos abordados por el informe del Senado.

Muestran en esta Comisión una especial preocupación por el alcohol, *«que es una circunstancia que aparece en una muy alta proporción de los accidentes de mayor gravedad»*, lo mismo que la rápida motorización del país, *«que ha convertido al automóvil en un elemento esencial de nuestra vida cotidiana, sin que ello conlleve a percibir el riesgo que una utilización inadecuada del mismo acarrea»*.

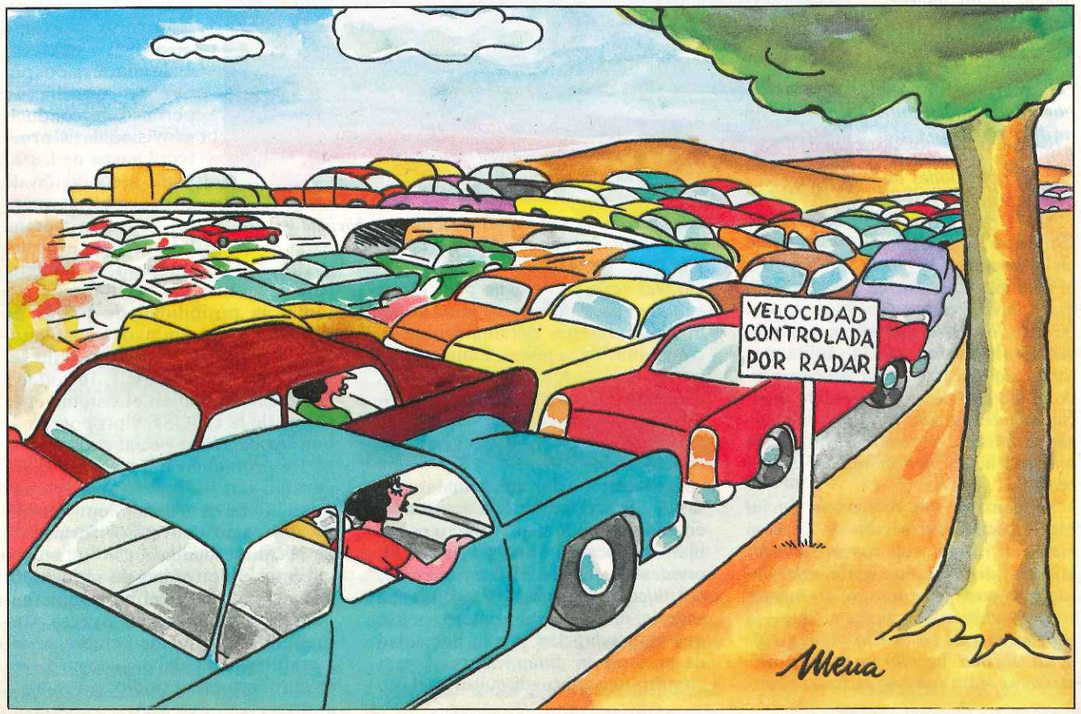
Se censura *«la tolerancia social respecto de la infracción de las normas del tráfico y de los infractores mismos, generado un ambiente tolerante y aun receptivo a la infracción»*; también se critica el que *«la educación vial en la Enseñanza General Básica es claramente insuficiente y escasa, que no es sino la concreción de un problema más general, ya que la cultura dominante no es participativa y solidaria»*, aspecto este que les hace proponer un *«pacto nacional»* sobre la seguridad vial, *«pues la mera actuación de las administraciones públicas, por eficiente que ésta sea, no basta para lograr una solución al problema»*. A su juicio, *«es necesario que los principales protagonistas* (administraciones públicas, industria, sistema sanitario, compañías de seguros, empresas de publicidad, prensa especializada, usuarios, consumidores, ecologistas) *colaboren en la búsqueda de mecanismos que permitan la participación de todos ellos»*.

En el terreno de cuáles son las causas de los accidentes, la Comisión ha entendido que lo más correcto es hablar *«de factores que influyen en los accidentes, que son el factor humano, el vehículo, la vía y el entorno»*, con especial énfasis en el primero, por lo que se pronuncian por la necesidad de acelerar la dinámica social para adquirir una adecuada cultura del uso del automóvil, *«todo ello teniendo muy claro que hay que actuar en el factor vía y vehículo para evitar que el error humano sea fatal»*.

Entre las soluciones que se propugnan desde la Comisión, está la de mantener *«con ligeros retoques en algunas vías»* los actuales límites de velocidad, mejorar la publicidad no institucional para favorecer la valoración prioritaria de la seguridad a la hora de adquirir un vehículo; dar publicidad a los vehículos que se ven implicados en accidentes, crear un Instituto de Investigación de los Accidentes, incrementar la investigación sobre consumo de drogas y su efecto en la conducción, poner en marcha un permiso de conducir provisional, a prueba, a partir de los 17 años, a condición de conducir tutelarmente; poner en marcha los permisos especiales para la conducción de motos de gran cilindrada, estudiar la posibilidad de privar de conducir a determinados conductores en períodos claves (fines de semana, vacaciones, etc.), introducir la educación vial en el sistema educativo de la LOGSE y proporcionar una formación especializada acerca de los problemas del tráfico y la seguridad vial, su repercusión, su tratamiento en el ordenamiento jurídico, así como una mejor formación en las autoescuelas.

En los últimos días de septiembre se tenía previsto celebrar alguna reunión para ultimar algún aspecto puntual y a principios de octubre se celebrará un pleno del Senado en el que se aprobará este estudio.

Por RAMON y MENA



Para noviembre estará en la calle la nueva gama de los Audi 80.

Los japoneses desembarcaron ahora con el Honda Civic.

Salón de Francfort

LOS COCHES QUE VIENEN

Soluciones de vanguardia, soluciones funcionales, belleza a raudales, seguridad pasiva casi perfecta y protección al medio ambiente han sido las componentes primordiales del último Salón de Francfort, el marco ideal para los coches que deben conducirnos hasta el siglo XXI; un salón que se resume con un hecho anecdótico, mientras la seductora Miss Mundo descubría los rasgos felinos del prototipo Audi Quattro Spyder, mientras los responsables de Mazda retiraban los velos encargados de ocultar los rasgos de su último coupé, el MX 6, cientos y cientos de miradas furtivas se centraban en un micro coche-maleta, en el invento genial de un empleado de la marca japonesa, un utilitario capaz de solucionar todos los problemas de transporte en las grandes ciudades.

Los Astra se fabricarán en Figueruelas.

Los nuevos Ibiza Sport Line no llegarán a los dos millones.

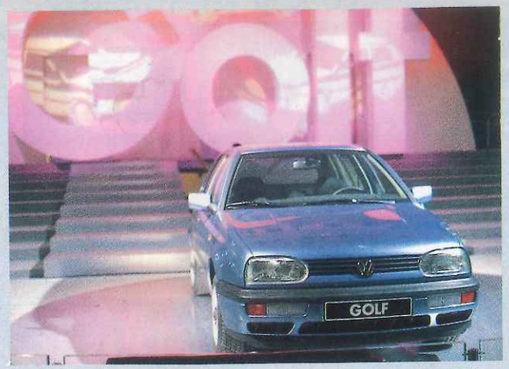
LOS COCHES QUE VIENEN

LA feria alemana ha arrojado las luces de miles de focos sobre los tres modelos que deben marcar los años venideros: los Opel Astra, los Peugeot 106 y los Volkswagen Golf, tres modelos citados por estricto orden alfabético, con la personalidad suficiente para encabezar el cartel de una exposición repleta de novedades y sorpresas.

Los Opel Astra, que entraron en nuestro mercado el día 12 de octubre con precios comprendidos entre 1.750.000 y 2.600.000 pesetas, han puesto en juego toda su gama, con carrocerías de tres o de cinco puertas y otras de tipo ranchera, combinadas con cuatro motores diferentes de gasolina: de 1,4 litros de cubicaje, con 82 caballos de potencia; de 1,6 litros, con cien caballos; de dos litros, con ciento quince caballos, y de dos litros, con culata de dieciséis válvulas, que llegan hasta los ciento cincuenta caballos; también los habrá con dos mecánicas alimentadas por gasóleo, con 57 y 80 caballos de potencia, respectivamente.

La competencia más dura para los Astra, coches que se fabricarán en la factoría aragonesa de Figueruelas, debe llegar de la mano de los nuevos Volkswagen Golf, familiares compacto de cuatro metros de longitud total, modelos que desembarcarán en los concesionarios españoles a finales del mes de enero próximo. La primera oleada de Golf pondrá en liza cuatro motores distintos de gasolina, con 60, 75, 90 y 115 caballos de potencia, asociados a carrocerías de tres y de cinco puertas, además de dos motores alimentados por gasóleo, con 64 y 75 caballos. Los precios de los Volkswagen más jóvenes son, todavía, una incógnita, pero deben moverse entre 1.800.000 y 2.600.000 pesetas. El modelo estelar de la gama, el VR6, con motor de seis cilindros en V y 174 caballos de potencia, llegará en los primeros días de abril con un precio que rondará los tres millones y medio de pesetas.

Los Peugeot 106, utilitarios con una carrocería de 3,56 metros de longitud y sólo tres puertas, estarán disponibles a partir del 25 de octubre con precios ajustados, que se moverán entre 1.150.000 y 1.750.000 pesetas. Los cinco componentes de la gama 106 resultan de combinar tres motores de gasolina: de 60, 75 y 100 caballos de potencia, con cuatro niveles de equipamiento: XN, XR, XT y XSi.



Los nuevos Golf, unos familiares compactos de cuatro metros.

El 106 tendrá un precio muy ajustado.

Marbella Playa, un coche muy español.

Las prestaciones del Escort RS 2000 son espectaculares.

LOS MODELOS MAS ENERGICOS

El Salón de Francfort ha descubierto varios modelos de tamaño recortado: por ejemplo, los Lancia Y-10 Mia y Ego, con interiores confeccionados en tejido Alcántara o en cuero, animados siempre por el fabuloso motor Fire, con 45 caballos de potencia. Son coches que llegarán al mercado español antes de noviembre; también ha dado su espaldarazo a los Rover 114 GTI de la última generación, con un motor de 103 caballos de potencia acoplado a un convertidor catalítico, coches que estarán en nuestras calles desde los primeros compases de enero, y ha puesto a los Mini Cabrio en primera línea, a los descapotables más pequeños, fieles a su veteranísimo motor de cuatro cilindros de 1.275 centímetros cúbicos y 64 caballos de potencia, que llegarán al mercado español en los últimos días de abril de 1992.

El Seat Ibiza Sport Line expuesto en la cita alemana se dirige a los usuarios que buscan un automóvil familiar de respuestas enérgicas. El último descendiente de la gama Ibiza incorpora un motor System Porsche de 1,7 litros de cubicaje, con 105 caballos de potencia en versión clásica y 100 caballos en la versión provista de catalizador. Los modelos Sport Line entrarán en el mercado a finales de octubre con carrocerías de tres o cinco puertas y un precio final próximo a 1.950.000 pesetas. Las llantas de aleación ligera con seis radios, los distintivos situados sobre las puertas delanteras, la suspensión posterior rebajada o los asientos anteriores de configuración deportiva, serán los distintivos de los Ibiza más jóvenes.

La economía de utilización es la característica clave del Citroën ZX Diesel, un modelo que debe aparecer en el mercado español en las primeras fechas de noviembre, con un precio final comprendido entre 1.900.000 y 2.100.000 pesetas. Los ZX Diesel incorporan el motor de 1,9 litros de cubicaje con 71 caballos de potencia utilizado en los Citröen BX y en los Peugeot 309 o 405, un cuatro cilindros enérgico que se conforma con 4,4 litros de gasóleo a los cien kilómetros cuando se rueda a una velocidad constante de 90 por hora, con 5,9 litros a 120 por hora y con 6,7 litros en tráfico urbano.

El Ford Escort RS 2000 es mucho más contundente: los 150 caballos mecánicos de su motor, de un cuatro cilindros de dos litros de cubicaje coronado por una culata de dieciséis válvulas, ofrecen unas prestaciones espectaculares, resumibles en un solo dato: el Escort RS 2000 acelera de cero a cien por hora en 8,4 segundos. El modelo más enérgico de la gama Escort saldrá a la luz a finales de noviembre con un precio de 2.405.000 pesetas, precio que incluirá el catalizador, el sistema antibloqueo de frenos, el ABS, la dirección servoasistida y las llantas de aleación de quince pulgadas de diámetro. El Escort animado por el motor turbodiesel de 1,8 litros de cubicaje, con noventa caballos de potencia, llegará un poco más tarde, en las fechas iniciales de 1992.

Prototipo del Volkswagen Chico.

COMBATE EN LA CUMBRE

La muestra alemana ha actuado como rampa de lanzamiento para un buen número de modelos japoneses, para los Honda Civic, los Mazda MX-6 y los Toyota Camry.

Los nuevos Civic ofrecen una carrocería de sólo dos puertas y cuatro metros de longitud total con el estilo de un verdadero coupé. Los Honda más jóvenes, que llegarán al usuario español a finales de noviembre, pondrán tres versiones diferentes en escena: LSI, con 90 caballos de potencia; ESI, con 125 caballos y VTI con 160 caballos, estas dos últimas versiones animadas por mecánicas que utilizan el sistema de distribución característico del poderoso motor Honda de Fórmula 1, el sistema VTEC. Los precios de los Civic se moverán entre 2.800.000 y los 3.900.000 pesetas.

Los Volkswagen Corrado 16V y VR6, con 136 y 190 caballos de potencia, dan la respuesta exacta al desafío nipón. Los retoques introducidos en el capó motor, en la calandra frontal y en las llantas, ahora con diseño Estoril, distinguen a los modelos de la generación 92, preparados para desembocar en nuestro mercado a mediados del otoño próximo.

Los coupés creados por los técnicos de Mazda, los MX-6, se reservarán para los compases finales del invierno que ya se avecina. Estos modelos majestuosos, de más de 4,6 metros de longitud total, pueden incorporar motores de dos litros de cubicaje, con 120 caballos de potencia, o de 2,5 litros y seis cilindros en V, con 160 caballos.

GUERRA FAMILIAR

El Toyota Camry se mueve en otra órbita, en la categoría de familiares de prestigio. Su carrocería de tipo clásico, con más de 4,7 metros de longitud total, puede albergar dos motores diferentes: con cuatro cilindros en línea, 2,2 litros de cubicaje y 136 caballos de potencia, o con seis cilindros en V, tres litros de cubicaje, y 188 caballos. El precio final de los Camry superará los 3.200.000 pesetas.

Audi se ha encargado de poner el contrapunto adecuado por mediación de su nueva gama 80, una gama que se lanzará en el mercado español a mediados de noviembre con precios comprendidos entre los tres y los cinco millones de pesetas. La oferta de motores de gasolina para la gama Audi 80 arranca en un cuatro cilindros con noventa caballos de potencia, para subir hasta el seis cilindros en V de casi 2,8 litros de cubicaje con 174 caballos. La oferta de mecánicas alimentadas por gasóleo propone dos niveles de potencia: 75 y 90 caballos, siempre en mecánicas turboalimentadas.

El Salón de Francfort ha sido un verdadero crisol de automóviles de relieve, de automóviles que nacen a la luz de dos conceptos claves: la seguridad de los usuarios y la preocupación por el medio ambiente. La persona que quiera comprar un coche en estos momentos tendrá la posibilidad de elegir el mejor modelo de vida..., y sin destrozo de su cuenta corriente.

Angel MARCO
Director de AUTO-1

Un toque español

Los pabellones feriales de Francfort han cobijado una representación muy destacada del ingenio de los creadores españoles: los Seat Marbella Playa, los Pegaso Z-103 y los fabulosos Lamborghini LM-002 han descubierto el estilo peculiar de los automóviles creados en nuestra piel de toro.

El prototipo Marbella Playa, puesto a punto por los 33 especialistas que trabajan en Seat Design, ha mostrado los rasgos de un coche para el ocio, de un vehículo con aire desenfadado que sorprende por la imaginación de sus soluciones: por los asientos de formas inusuales, por las maletas dispuestas en las puertas posteriores, por las butacas plegables situadas en la parte trasera del espacio habitable. Los colores atrevidos y los materiales más vanguardistas completan la imagen de este coche «verde», que utiliza un motor provisto de catalizador, con algo menos de un litro de cubicaje y 40 caballos de potencia.

El inolvidable Pegaso Z-103, un clásico muy especial, ha vuelto a la actualidad de la mano de los técnicos británicos de IAD, que han trabajado con especialistas de Pegaso para recrear el modelo original, nacido en 1955. El nuevo Pegaso, un deportivo capaz de cumplir todas las normativas europeas de seguridad, hace gala de un estilo desafiante, bien apoyado por un motor de ocho cilindros en V con casi cuatro litros de cubicaje, un motor provisto de catalizador, con 160 caballos de potencia. Este coche se ha creado para conmemorar el quinto centenario; se fabricará bajo pedido y llamará la atención por su interior, creado por Artespaña.

El último toque español en el salón germano llegó de la mano del Lamborghini LM-002, el todo terreno más poderoso del mundo, con más de 450 caballos mecánicos en sus entrañas. Estos supercamperos, deseados por pilotos de Fórmula 1, actores de cine, reyes y jeques árabes, se construyen en nuestro país, en las instalaciones de la sociedad vasca Irízar, elegida por la calidad de sus trabajos.

TALLER de OPINIÓN

Opel Astra 2.0 GLS

NOTA MEDIA:	NOTA MEDIA SEGURIDAD:
7,6	7,8

DATOS TECNICOS

MOTOR
Posición: Delantera transversal.
Cilindros: Cuatro, en línea.
Cilindrada: 1.998 c.c.
Alimentación: Inyección de combustible.
Carburante: Gasolina súper y sin plomo.
Depósito: 50 litros.
Potencia máxima: 85/115 CV a 5.400 r.p.m.

TRANSMISION
Tracción: Delantera.
Caja de cambios: Manual de 5 velocidades.
Embrague: Monodisco en seco.

FRENOS
Delanteros, de disco ventilado; traseros, con tambor de regulación automática.

SUSPENSION
Delantera, independiente tipo McPherson con muelle helicoidal. Trasera, con brazo oscilante compuesto.

DIRECCION
Tipo: Asistida.
Diámetro giro: 10,5 m., entre paredes.

RUEDAS
Llantas: 5,5 J × 14.
Neumáticos: 175/65 R 14.
Peso: 1.050 kg.
Longitud: 4,27 m.
Anchura: 1,68 m.
Altura: 1,47 m.
Maletero: 360 dm³.
Precio final: 2.170.000 ptas.

Motor 16

Estética	8	**SEGURIDAD**	
Acabado	9		
Habitabilidad	8	Estabilidad	9
Maletero	7	Suspensión	8
Confort	8	Frenos	8
Instrumentación	7	Dirección	8
Equipamiento	7	Ruedas	8
Potencia	9	Luces	8
Elasticidad	9		
Cambio	8	**NOTA MEDIA: 7,9**	
Velocidad punta	7	**NOTA MEDIA SEGURIDAD: 8,1**	
Aceleración	8		
Consumo	8		

Comentario.—La respuesta de Opel en el segmento de los coches de cuatro metros ha sido rápida y contundente. Este tamaño de coche polivalente se va imponiendo con fuerza y es donde se registran las mayores ventas; la marca alemana lo sabe muy bien gracias al éxito del Kadett, antecesor de este nuevo Astra.

A diferencia del Kadett, en los Astra encontramos unos acabados mucho más ricos y atractivos aunque se trate de las versiones más básicas. También se constatan de inmediato mejoras como una mayor visibilidad, un menor nivel sonoro, mandos más suaves y un comportamiento netamente mejorado gracias a una carrocería de mayor rigidez.

El motor 2.0 con inyección electrónica llega para continuar la tradición de la mecánica Opel en cuanto a eficacia, suavidad y economía. Se trata de un equilibrado y fiable propulsor estudiado para aguantar potencias mucho mayores en la versión con culata de dieciséis válvulas.

LO BUENO

— Respuesta del motor.
— Estabilidad.
— Calidad general.

LO MALO

— Relaciones de cambio largas.
— Peso.
— Sin aire acondicionado.

au

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

Comentario.—Tres p
dad y funcionalidad des
último Opel lanzado en
miliar con carrocería d
longitud total que llama
por su calidad de acab
dios de la gama, 2,0 GL
mo a los 2.200.000 pes
sencillez de conducción
portamiento y por la efi
ches muy homogéneos
res ni defectos graves,
en ciudad y en carretera
nen siempre en unos
más de 6 litros a los 10
da a 90 km/h. y algo me
tráfico urbano. Los 115
siempre con energía sin
violencia. La posición d
muy retrasada, admite c
los conductores de men

LO BUE
— Facilidad de co
— Consumos red
— Calidad de aca

LO MAL
— Posición de la
— Motor algo ruid
— Asientos delan

Tráfico CHICO

SUPLEMENTO PARA ALUMNOS Y PROFESORES NUMERO 50

Coordinación:
Juana SANCHEZ
Asesora pedagógica:
Carmen BAJO

Miguel GARROTE

Medios de comunicación, un recurso eficaz en la escuela

LA CALLE SIN PELIGRO

En la sociedad industrializada en que vivimos, los medios de comunicación forman parte de la vida cotidiana. Para los niños suponen la posibilidad de obtener información de otros rincones del mundo distintos al suyo y donde, físicamente, no podrían llegar de otra manera. Pero también son «medios de educación» para los escolares, porque influyen en su modo de percibir la realidad y pueden afianzar o cambiar sus conductas. En el ámbito de la educación vial, la similitud con la realidad que consiguen los medios audiovisuales los perfila como un recurso muy valioso en la escuela: los niños pueden «hacer prácticas» en una calle que no entraña ningún peligro.

LA CALLE SIN PELIGRO

LOS escolares de hoy no sólo adquieren conocimientos en las aulas. Los medios de comunicación —y con especial incidencia la televisión— suponen para ellos una importante fuente de información, al menos tan amplia como la que encuentran en los libros. Y a tenor de las críticas de padres y educadores, demasiado a menudo más atractiva.

Sin embargo, medios de comunicación y educación no son ámbitos excluyentes, sino que, más bien al contrario, mantienen una estrecha relación y pueden ser complementarios en la escuela. La educación, en opinión de la pedagoga María del Carmen Bajo, no es otra cosa que «un sistema de comunicación interpersonal donde los mensajes son seleccionados y estructurados de acuerdo a unos propósitos previos y a las capacidades receptivas de aquellos a quienes van dirigidos. Por eso, los "mass-media" también pueden ser, y de hecho son muchas veces, educativos para los niños».

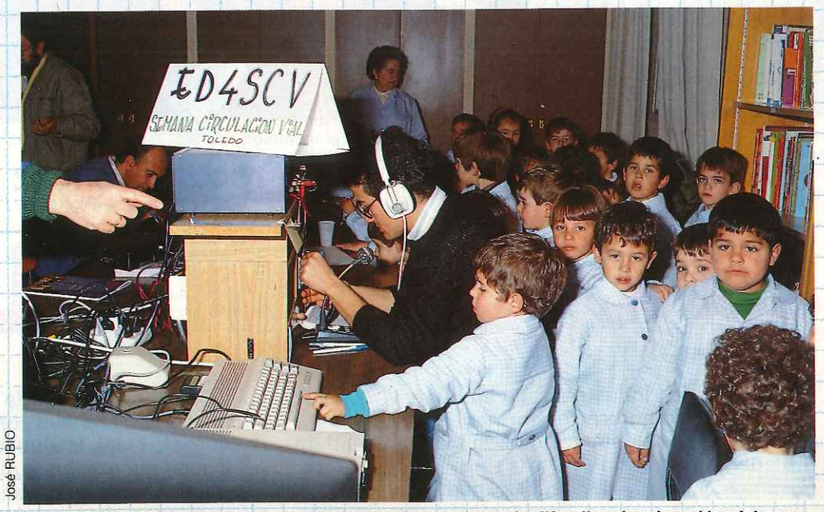
J. Ignacio RODRIGUEZ

La elaboración de un periódico en clase es uno de los recursos posibles.

CAMBIAR LAS CONDUCTAS

En la transmisión de la mayor parte de los mensajes —y también en esto se asemejan medios de comunicación y actividad escolar— está implícita la intención de influir en la opinión del receptor para afianzar o modificar su posición ante un hecho determinado. Esta influencia se traduce, en lo referente a educación vial, en orientar las actitudes de los niños hacia conductas más seguras, pero está presente de forma continua en la vida escolar.

El gran parecido con la realidad que aporta el material audiovisual específicamente didáctico ha propiciado su incorporación como un valioso recurso. Sin embargo, según Martí Teixido, especialista en educación, «estos materiales son un producto excesivamente escolar que pretenden alterar lo menos posible la actividad habitual de la clase, y muchas veces esta es la causa de su inutilidad para transformar las situaciones de aprendizaje». Por el contrario, un programa de televisión, una emisión de radio o incluso un periódico «enganchan» con relativa facilidad la atención del niño —si son adecuados a su edad y están correctamente dirigidos por el profesor—, porque significan para él una ventana abierta al mundo de una forma casi real. Eso le permite sentirse protagonista de las experiencias de otros, personajes reales o ficticios, y aceptar como buenas las normas que se le proponen. Un buen ejemplo lo constituye la serie «Supercán y su banda», emitida recientemente por TVE, en la que un grupo de chavales, capitaneados por un perro, viven aventuras en torno a la seguridad vial y en la que «los malos» siempre se identifican con las conductas peligrosas.



José RUBIO

A través de las ondas de los radioaficionados también puede difundirse la educación vial.

RETICENCIAS EN LA ESCUELA

Los profesionales de la educación no siempre están atentos a los medios de comunicación, ya que generalmente consideran que son de poca calidad cultural. Tampoco los padres esperan que se dedique tiempo a ellos en el aula, pues la idea generalizada es que sirven únicamente de simple entretenimiento. Y, desde luego, no son la panacea. Según Arturo de la Orden, catedrático de pedagogía, «el impacto positivo no es automático y no está garantizada la adquisición de más o mejores conocimientos por el solo uso de estas técnicas. Depende del modo en que profesores y alumnos las utilicen, de la motivación de ambos y de las expectativas que se creen en los estudiantes».

Como un primer paso para afianzar esta práctica en los centros docentes, un convenio entre el Ministerio de Educación y empresas editoras puso en marcha hace algunos cursos un programa denominado «prensa-escuela» con muy buenos resultados, ya que, según datos del Ministerio de Educación y Ciencia (MEC), los escolares que utilizan el periódico como material de trabajo son más participativos y demuestran mayor interés. Lo que, al menos de momento, no deja de ser una excepción: sólo algo más de un 3 por 100 de los jóvenes de más de quince años lee asiduamente la prensa, según un reciente estudio de la Comunidad de Madrid, cifras que se elevan a un 21 por 100 de quienes dicen oír habitualmente la radio y un 83 por 100 que ven la televisión.

Nada tan efectivo como implicar directamente a los chavales en una actividad fuera del aula. En este caso, un programa de radio.

MEDIOS DE COMUNICACION EN EL AULA

Está claro que los medios de comunicación pueden utilizarse dentro del aula. Siempre, eso sí, tomándolos como un recurso más que sirve de apoyo a la labor del maestro, e incluido dentro de la programación; nunca como una posibilidad para que los chicos trabajen por su cuenta. Se debe tener en cuenta que, aunque en principio todos los medios son aptos para realizar actividades con alumnos de cualquier edad, en educación vial lo más parecido a la realidad es lo más eficaz, puesto que se trata de adquirir determinados hábitos. Así, y especialmente con los niños más pequeños, son recomendables aquellos medios que incorporan imagen. Con los mayores se conseguirán óptimos resultados si los chicos son protagonistas «sobre el terreno». Buena prueba de ello son los programas de radio realizados en Murcia y en Alcoy, los que durante varios años consecutivos se han llevado a cabo en Mallorca, la emisión de radioaficionados desde un colegio de Toledo o la experiencia televisiva del Centro Regional de Baleares. En todos ellos, la colaboración entusiasta de maestros, animadores de educación vial y profesionales de los medios ha sido decisiva.

También la prensa tiene su parcela. Casi todos los diarios, nacionales o locales, reservan páginas a la enseñanza y, en algunos casos, a la educación vial. Por otra parte, los concursos que la DGT convoca anualmente reflejan muchas veces el trabajo con el periódico en la clase. En ocasiones, también es el medio elegido para comunicarse dentro del propio colegio o con ellos desde algunas Jefaturas de Tráfico como es el caso de Badajoz o, más recientemente, de Guadalajara. Las posibilidades son muchas.

Juana SANCHEZ

El «hombre audiovisual»

La influencia que los medios de comunicación audiovisual ejercen sobre el individuo y que los niños de hoy reciben desde que nacen configura ciertos rasgos psicológicos que permiten apuntar un perfil del que podríamos llamar «hombre audiovisual».

- Es especialmente sensitivo: conoce, asimila y reacciona bajo claves eminentemente emocionales. Sin embargo, no suele tener oportunidad de implicarse en los hechos, por lo que acaba «pasando».
- Está abierto al exterior: tiene en los medios de comunicación una prolongación de sus sentidos. Sin embargo, y sobre todo los niños más pequeños, no diferencian la realidad de la ficción, lo que puede suponerle graves conflictos.
- Poseen gran cantidad de información y sus límites del espacio y del tiempo abarcan más allá de su duración real. Una sobrecarga de esta información pue de desencadenar una falta de concentración.
- Es comunicacionalmente pasivo, porque se va acostumbrando a recibir mensajes más que a elaborarlos.
- Tiende a igualarse con modelos que le presentan los medios de comunicación más que con los que le son físicamente cercanos, creándose así un individuo estándar y «planetario».
- Se va haciendo con una «cultura mosaico», con gran cantidad de datos inconexos entre sí, donde predominan las palabras-clave y las imágenes de impacto.

Conviene tener en cuenta, no obstante, que a medida que el individuo es adulto tiende a leer, observar y escuchar los mensajes que presentan puntos de vista acordes con los suyos y a evitar los que se oponen.

La mochila

MADRID: Vídeo de la Policía Municipal

Personajes populares del mundo de la televisión y el deporte, como Emilio Aragón, Míriam Díaz Aroca o Fernando Romay, son algunos de los invitados especiales de «Ciudadanos de primera», un vídeo divulgativo que la policía municipal de Madrid entregará a cada uno de los colegios de la capital. En esta proyección, que dura aproximadamente media hora, se explica a los escolares qué tareas cumplen los agentes municipales, además de ofrecer a los más pequeños una serie de consejos que les permita desenvolverse con seguridad en la calle. Doña Rogelia, la entrañable «amiga» de Mari Carmen, asegura que «en cuestiones de conducir hay que ir poquito a poco, empezando por ir en burro», mientras que Angel Nieto, por su parte, se encarga de recordar a los chavales la importancia de utilizar casco cuando se conducen motos o ciclomotores. Por último, un vídeoclip protagonizado por Teresa Rabal presenta a «Lupy», el perro mascota de la policía municipal madrileña.

PAMPLONA: «Gimkana especial»

Por segundo curso consecutivo, los alumnos del colegio de formación profesional especial «El Molino», de Pamplona, celebraron con una «gimkana» el final de dos trimestres lectivos, en los que las actividades organizadas en el centro dieron a los chavales la oportunidad de tomar contacto con las normas básicas de circulación. Los protagonistas —según nos comenta Bernardo de Miguel, animador de educación vial de la Jefatura de Tráfico de Navarra— eran chicos de edades comprendidas entre catorce y dieciocho años, que trabajaron primero en el aula utilizando fichas y diapositivas, para observar después las actuaciones correctas e incorrectas en la calle durante algunas salidas organizadas fuera del centro.

En la última jornada, con ambiente de fiesta, los chavales participaron en un buen número de pruebas, en las que se medían conocimientos y habilidad, y que iban desde montar en bicicleta en un tiempo preestablecido hasta recorrer un circuito llevando en las manos sendos vasos de agua, pasando por contestar preguntas o anotar el significado de algunas señales.

Cursos de educación vial a distancia

Un acuerdo entre la Universidad Nacional de Educación a Distancia (UNED) y la Dirección General de Tráfico (DGT) ha permitido a ambos organismos colaborar en un proyecto de investigación y diseño de cursos de educación vial por el sistema de enseñanza a distancia. Dicho proyecto, en el que participan profesores de la UNED y pedagogos y psicólogos de la DGT, dará como resultado dos cursos, que se impartirán el próximo año y que permitirán a los matriculados especializarse en esta materia.

Para más información, pueden dirigirse a la UNED o al Servicio de Divulgación y Educación Vial de la DGT (Tel.: 742 31 12, extensión 314).

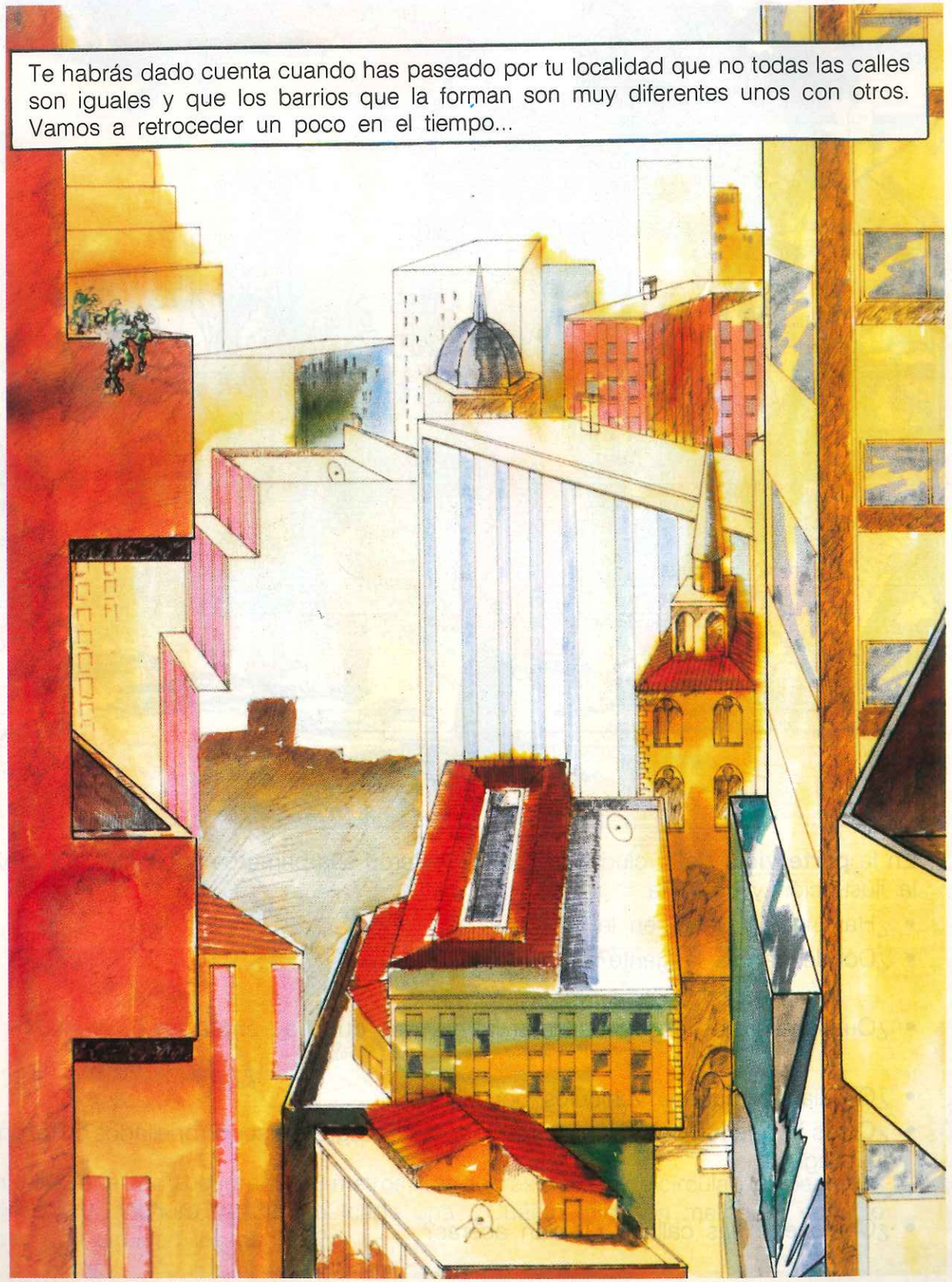
SUPERCAN: Guía didáctica

La Dirección General de Tráfico ha editado una guía didáctica de la serie «Supercán y su banda», emitida por RTVE el pasado invierno dentro de su programación matinal. Se trata de un manual para el profesor en el que, después de analizar los diferentes contenidos que se abordan en cada capítulo, se proponen actividades que pueden llevarse a cabo con los niños. En función de los objetivos marcados en cada capítulo, se aporta la evaluación posterior correspondiente, atendiendo en cada caso a aquellos conocimientos que se han trabajado durante la proyección. Puede solicitarse un ejemplar a través de las Jefaturas de Tráfico de cada provincia.

EL SOTO (Móstoles): «Rincón del garaje»

Los padres de los 30 niños de tres años de la escuela infantil «El Soto», un barrio de la localidad madrileña de Móstoles, se vieron ampliamente sorprendidos durante el curso pasado cuando sus hijos, preescolares, empezaron a «dar la lata» dentro del coche pidiendo el cumplimiento de las normas de tráfico. Y todo ello debido a que en el «rincón del garaje», una de sus actividades de la escuela —y una de sus preferidas según sus maestras— habían aprendido el significado de algunas señales de prohibición, peligro e información. Según la opinión de las educadoras, la señal que mejor han interiorizado los pequeños es la que significa prohibición: «Es su preferida y están pendientes de si los adultos cumplen o no con ella». Los niños no tenían reparos en comentar que «sus padres se saltan todos los redondos» y alguno de estos padres se ha visto sorprendido por la «estrecha vigilancia» a que era sometido. La experiencia, que surgió a partir de un «rincón del garaje», ha dado lugar a desarrollos posteriores, como la construcción de casas en el «rincón de plástica» y de la colocación de un semáforo en la puerta del aula.

Te habrás dado cuenta cuando has paseado por tu localidad que no todas las calles son iguales y que los barrios que la forman son muy diferentes unos con otros. Vamos a retroceder un poco en el tiempo...



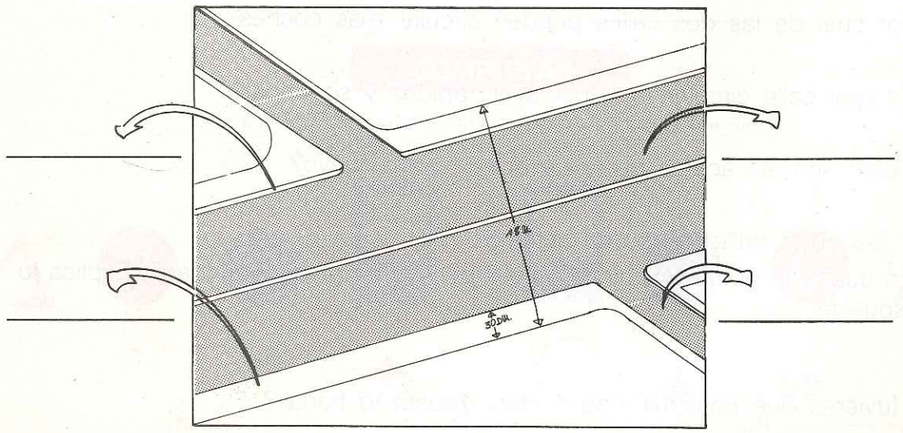
EUGENIO S. OCIO. Pedagogo del Centro Superior de Educación Vial. SALAMANCA

En la **parte vieja** de tu ciudad es donde vivieron sus primeros habitantes. Observa la ilustración y contesta:

- ¿Hay mucha gente en la calle? .....
- ¿Dónde trabaja la gente? .....
.....
- ¿Qué diferencias encuentras con las tiendas que hay ahora en tu ciudad? .....
.....
- ¿Circulaban muchos vehículos por ella? .....
- ¿Crees tú que los peatones corrían un grave peligro de ser atropellados?. Razona tu pregunta .....
.....
- ¿Cómo eran las calles? ¿Tenían aceras? .....
.....

El tiempo ha pasado. La ciudad ha crecido y la calle sigue estando llena de gente y de vehículos; sin embargo, algo ha cambiado. Vamos a **comparar** las calles para ver esas diferencias.

Escribe al lado de cada flecha el nombre de las partes que tiene una «calle».



- La calle tiene una anchura de 18 metros. Las aceras por donde circulan los peatones tienen una anchura de 30 dm. cada una. ¿Cuánto mide en metros el espacio para que circulen los coches?

- ¿Qué anchura tendrá cada carril?. Da el resultado en metros.

- La calle del casco viejo tiene una anchura de 2 m. 7 dm. ¿Cuál es la diferencia en dm. con la calle el barrio nuevo?

- Los coches de turismo tienen una anchura aproximada de 165 cm. ¿Cuántos coches pueden circular en ambos sentidos por la calle del barrio nuevo?

- ¿Y por la calle del barrio antiguo?

- Responde por escrito:
  - ¿Por cuál de las dos calles pueden circular más coches? .....
    ¿En qué calle circularían con mayor rapidez y seguridad? .....
  - ¿Cómo son las aceras de la calle del barrio nuevo? .....
  - ¿Y las de la calle del barrio antiguo? .....
  - ¿En qué calle podrán caminar los peatones con mayor seguridad?. Explica tu respuesta .....

- Si tu tuvieras que construir una ciudad, ¿cómo lo harías? .....

CHICO-TEST

1 Esta señal nos avisa de que...

a) Más adelante hay un puente.
b) Se prohíbe circular porque la carretera es estrecha.
c) Más adelante la carretera se estrecha, debiendo tener precaución.

2 ¿Ante cuál de estas señales sabré que no pueden circular las bicicletas?

A

B

a) La A.
b) La B.
c) Las dos.

3 Esta señal me obliga...

a) Sólo a ceder el paso a todos los vehículos.
b) A detenerme y ceder el paso a los vehículos.
c) Sólo a detenerme.

4 Si voy andando y encuentro esta señal, ¿qué debo hacer?

a) Seguir por el lugar donde esté colocada.
b) Cruzar a la otra acera.
c) No entrar por la vía donde se encuentre esta señal.

5 Esta señal...

a) Permite la entrada a bicicletas.
b) Prohíbe la entrada a bicicletas.
c) Permite la entrada a motocicletas.

6 Este cono es una señal de...

a) Hito.
b) Información.
c) Balizamiento.

7 Esta señal...

a) Prohíbe girar a la derecha.
b) Permite girar a la derecha.
c) Prohíbe cambiarse al carril derecho.

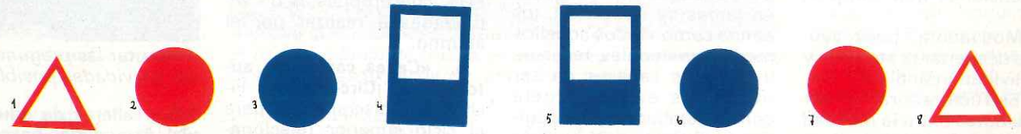
8 Esta señal nos indica...

a) Las flechas que encontraremos en la calzada.
b) Las dos direcciones prohibidas.
c) Las dos únicas direcciones permitidas.

SOLUCIONES: 1. c; 2. c; 3. b; 4. c; 5. a; 6. c; 7. a; 8. c.

COMPLETAR

Une con flechas cada señal con su correspondiente dibujo y escribe el significado a continuación.



1 _____ 2 _____ 3 _____ 4 _____

5 _____ 6 _____ 7 _____ 8 _____

Del trabajo MI AMIGO EL SEMAFORO
CP Almazaf (Almussafes. Valencia)

Material de educación vial: qué hay y cómo usarlo

Un cesto lleno de ideas (I)

Acabamos de comenzar el curso. Aún no hemos cerrado la etapa de planificación del año escolar recién estrenado. Por eso, y ante la demanda de información por parte de un buen número de maestros sobre los recursos materiales existentes para programar actividades de educación vial, queremos desde estas páginas —en este número y el siguiente— ofrecer unas pautas generales sobre qué tipo de material puede disponerse, dónde conseguirlo y cómo usarlo en el aula de la manera más eficaz.

LOS recursos materiales son instrumentos y herramientas facilitadores de la enseñanza y del aprendizaje, que sirven de cauce para comunicar los contenidos instructivos y muchas veces son imprescindibles para una enseñanza motivadora. En general, las funciones que cumplen son:

- Motivadora, pues ayudan a despertar la atención y la actividad infantil.
- Estructuradora, al ser mediadores entre la realidad y el conocimiento, organizándola para aprender mejor. O estructurante de la realidad que conexiona al emisor y al receptor de la comunicación educativa.
- Didáctica, en el sentido de que procuran una eficacia en el proceso de enseñanza-aprendizaje, diferente según el tipo de recurso propuesto: no es igual, ni consiguen los mismos objetivos, unas diapositivas que un libro o un simulador.

El profesor debe tener siempre en cuenta que los recursos materiales van en función de las actividades que se proponen y éstas dependen de los objetivos de la programación. Por tanto, deben ser insertados dentro de un programa y ser coherentes y adecuados a él. B. Rotger Amengual, investigador en temas de educación, los define como «todos aquellos medios, materiales, recursos y aparatos capaces de ser utilizados en la escuela como auxiliares pedagógicos y didácticos. Y su función consiste en servir de soporte a la acción docente discente, como expresión del currículum y de la metodología».

Son varios los organismos oficiales y entidades privadas que han editado libros, folletos u otros recursos sobre educación vial que pueden ser utilizados en el aula para trabajar este aspecto. El pequeño inventario que ofrecemos a continuación no es una relación exhaustiva de lo existente, sino, únicamente, una primera aproximación.

a) Material propuesto por la Dirección General de Tráfico. Es gratuito y puede solicitarse en la Jefatura de Tráfico de cada provincia. En caso de estar agotado, se procurará ceder en préstamo al centro escolar que lo solicite.

A) TEXTOS IMPRESOS

1. Guías: Del peatón, del ciclista y del ciclomotorista. Se trata de folletos dirigidos a niños de siete a catorce años, con contenido didáctico y legislativo de las normas de seguridad vial e ilustrado con fotografías indicativas.

2. Documento de apoyo para la educación vial en preescolar y EGB. Es un libro de consulta muy válido como documentación sobre objetivos y actividades.

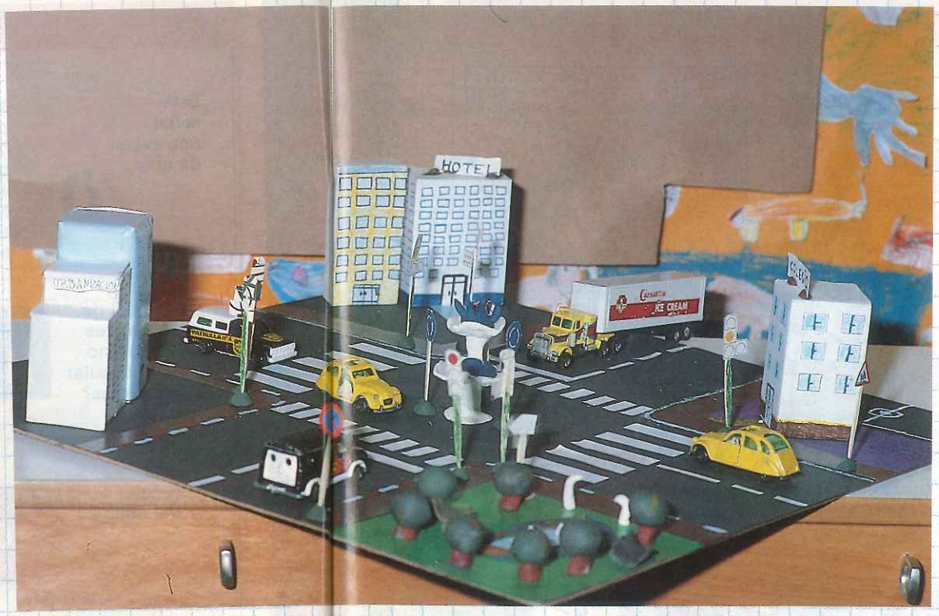
3. Test de parques infantiles de tráfico. Dirigidos a evaluar los conocimientos sobre normas peatonales y conducción de bicicletas y ciclomotores, además de las señales de tráfico aplicadas.

4. Cuadernos de educación vial (ciclo medio). Tres cuadernillos tratados con una metodología interdisciplinar para 3.º, 4.º y 5.º de EGB, con propuestas de actividades a realizar por el alumno.

5. «Calles, carreteras, autopistas... ¡Circulando!» Fichas interdisciplinares para el ciclo superior relacionadas sobre todo con las áreas de Ciencias Sociales, Matemáticas y Física, tanto para el alumno como para el profesor.

6. Recortables. Semáforos, vehículos, señales, etcétera, que, previamente recortadas, pueden utilizarse en la realización de maquetas.

7. Láminas de errores y diapositivas sobre distintos comportamientos viales. Dirigidas a cada ciclo de EGB.



Con una maqueta, los niños pueden simular su entorno y aprender la actitud correcta en diversas situaciones.

Contestar las preguntas de los test o colorear las señales es una de las actividades posibles en la clase.

8. Talleres de educación vial. Actividades basadas en la metodología de talleres.

9. Ayuntamientos y educación vial. Investigación sobre el interés de los ayuntamientos por este aspecto de la educación y la situación actual.

10. Temario para Escuelas de Magisterio. Destinado a profesores y alumnos de las Escuelas Universitarias de Formación del profesorado que quieran participar en la impartición de educación vial durante un cuatrimestre de forma experimental. Es auto-instructivo y contiene objetivos y conocimientos necesarios para llevar a la práctica actividades con niños, tanto en EGB como en educación no formal.

11. La animación en educación vial. Manual destinado a los animadores.

12. Folletos para ciclo inicial, medio y superior, con propuesta de actividades.

Además, cabe la reseña de diverso material, elaborado por las distintas Jefaturas Provinciales de Tráfico —en algunas ocasiones, en colaboración con otros organismos—:

- Barcelona: Fichas, posters y láminas destinados a los primeros ciclos de la EGB.
- Alava: «Mi amigo el semáforo», para los alumnos de preescolar y primer ciclo.
- Almería: Fichas para profesores y alumnos de preescolar y ciclo inicial.
- Santa Cruz de Tenerife: Propuestas de actividades para realizar en el aula, por ciclos.

El parque infantil de tráfico es una de las posibilidades que despierta más expectativas entre los chicos.

B) MATERIAL AUDIOVISUAL

1. Señales de tráfico y conductas correctas e incorrectas en una serie de 170 diapositivas. Cuenta, además, con una guía didáctica.

2. Unidades en vídeo. Comportamientos del peatón, viajero y ciclista. Se trata de cinco programas acompañados de su correspondiente guía didáctica.

3. Supercán y su banda. Dividida en trece episodios, trata de temas de seguridad vial a través de una pandilla de niños y su perro, Supercán. También cuenta con guía didáctica.

4. Un laboratorio de educación vial: el parque infantil. Una película informativa acerca de lo que son los parques infantiles de tráfico, tanto fijos como móviles, y su utilización en el ámbito de la educación vial.

5. «Digamos a la vida sí». Un mini espacio dentro del programa televisivo «La Guardería», de Antena 3, presentado por Teresa Rabal. Su estructura es un concurso con preguntas sobre diversas situaciones de tráfico a la que deben contestar padres y niños.

6. Consejos y orientaciones prácticas destinadas a los padres en el programa «Apúntate cinco», de Radio Nacional, presentado por Joaquín Prat.

Por último, en el Centro Superior de Educación Vial de Salamanca y en las correspondientes Jefaturas Provinciales de Tráfico quedan recogidas —en soporte fotográfico o diapositivas, grabadas en vídeo, etcétera— las diferentes experiencias que se van realizando en centros escolares de nuestro país y que pueden servir de apoyo para nuevas actividades.

C) SIMULADORES

1. Maqueta-Puzzle. Permite graduar el nivel de enseñanza de construcción (nivel preescolar) hasta la conducción de bicicletas, ciclomotores e, incluso, automóviles.

2. Puzzles. Se corresponden con las láminas de educación vial sobre localización de conductas (ver conductas correctas y erróneas).

3. La bicicleta (Software). Se encuadra en el programa de educación vial asistida por ordenador (EVAO), llevado a cabo en colaboración entre la DGT y la Universidad Politécnica de Madrid. Consta de ocho unidades didácticas referidas a la bicicleta, su mantenimiento y los hábitos de conducción y conducta adecuada. Es interactivo.

4. Parques infantiles de tráfico. Fijos y móviles, propiedad de la DGT o de los distintos ayuntamientos. Pueden simularse situaciones «en vivo» sin el riesgo que implica el tráfico real.

5. Juego didáctico itinerario casa-colegio, en diapositivas y puzzles para simular situaciones de tráfico.

Carmen BAJO LORENZANA
Pedagoga DGT

SUPERCAN y su pandilla

«BALON FUERA DE JUEGO»

Guión: Carmen DELGADO. **Dibujos:** Francisco FRUCTUOSO

SEGURIDAD

Estabilidad	9
Suspensión	8
Frenos	9
Dirección	8
Ruedas	8
Luces	8

NOTA MEDIA: 8,2
NOTA MEDIA SEGURIDAD: 8,3

abras: seguridad, comodi-
riben el estilo del Astra, el
l mercado español, un fa-
poco más de 4 metros de
la atención por su solidez,
do. Los modelos interme-
, con un precio final próxi-
as, se caracterizan por su
por la nobleza de su com-
acia de sus frenos; son co-
sin virtudes espectacula-
ue se mueven con soltura
Los consumos se mantie-
veles mínimos, con poco
kilómetros cuando se rue-
os de 11 litros al rodar en
caballos mecánicos tiran
mostrar el menor rasgo de
e la palanca de cambios,
lertas críticas por parte de
r estatura.

NO

nducción.
ucidos.
bado.

O

palanca de cambios.
loso.
eros estrechos.

autoplato

Estética	7	**SEGURIDAD**	
Acabado	8		
Habitabilidad	7	Estabilidad	8
Maletero	6	Suspensión	8
Confort	8	Frenos	7
Instrumentación	6	Dirección	8
Equipamiento	7	Ruedas	7
Potencia	8	Luces	7
Elasticidad	8		
Cambio	5	**NOTA MEDIA: 7,1**	
Velocidad punta	7	**NOTA MEDIA SEGURIDAD: 7,5**	
Aceleración	8		
Consumo	7		

Comentario.—El nuevo Astra supone un notable progreso respecto al anterior Opel Kadett. Conserva lo mejor: mecánica y acabado, para superarlo en sus dos verdaderos puntos débiles: comportamiento y estética «gastada».

Pero el Astra supone un importante progreso en otros aspectos. Es un modelo de coche ecológico, poco contaminante en su fabricación y uso, además de ser reciclable en gran medida. Todas las versiones del Astra cuentan con catalizador. Son más seguros, gracias a un diseño del bastidor que mejora la resistencia en caso de impacto. Y, por último, cuentan con un nivel de equipamiento básico impropio de un coche de esta categoría, que incluye elementos tan poco frecuentes como un filtro de partículas en la entrada de aire exterior.

La versión 2.0 GLS es probablemente la más equilibrada de la gama. Cuenta con un acabado casi de lujo y un motor de excelente rendimiento y muy agradable utilización. Pero donde el Astra supera al Kadett es en el comportamiento y en la estabilidad.

LO BUENO

- Estabilidad y comportamiento.
- Motor agradable.
- Acabado.

LO MALO

- Transmisión «alemana».
- Sólo con catalizador.
- Maletero poco aprovechable.

auto REVISTA

Estética	7	**SEGURIDAD**	
Acabado	8		
Habitabilidad	7	Estabilidad	7
Maletero	7	Suspensión	7
Confort	8	Frenos	8
Instrumentación	7	Dirección	7
Equipamiento	7	Ruedas	8
Potencia	7	Luces	6
Elasticidad	8		
Cambio	7	**NOTA MEDIA: 7,2**	
Velocidad punta	8	**NOTA MEDIA SEGURIDAD: 7,1**	
Aceleración	7		
Consumo	6		

Comentario.—Sustituto del Kadett, del que se han vendido más de cuatro millones de unidades, el Opel Astra tiene una carrocería totalmente rediseñada, con una línea más aerodinámica y las formas más redondeadas, especialmente en el frontal. El motor de 2 litros, equipado con inyección multipunto, tiene una potencia de 115 CV.

Destaca, en este motor, la suavidad con que entrega la potencia y su excelente elasticidad. Los frenos, que se han reforzado, aguantan perfectamente su trabajo sin síntomas de fatiga. El cambio, con unos desarrollos adecuados, es correcto en su funcionamiento. La postura de conducción adecuada, pese a no ser regulable el volante, no es difícil de encontrar. La visibilidad es excelente, el volante de tacto agradable y el equipamiento bastante completo. El interior es más acogedor y se ha mejorado la habitabilidad de las plazas delanteras, aunque en las traseras la anchura es algo justa. El comportamiento, ligeramente subvirador, es seguro y eficaz.

LO BUENO

- Interior bien terminado.
- Motor brillante.
- Buena visibilidad.

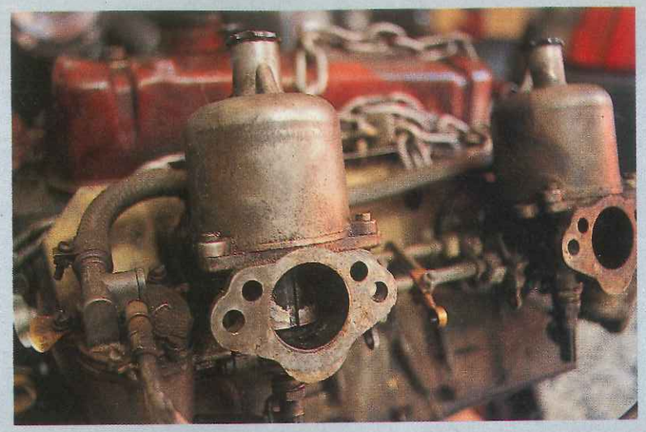
LO MALO

- Desarrollos algo largos.
- Plazas traseras.
- Volante no regulable.

Limpieza del carburador

Los carburadores son aparatos que, salvo excepciones, poseen un funcionamiento muy sencillo. En realidad, sólo existe una cosa que los estropea: la suciedad. Bien entendido que se trata de suciedad interna. En su exterior, un carburador puede estar realmente sucio, sin estarlo por ello por dentro. Al fin y al cabo, se puede decir que el carburador es un elemento casi autolimpiable, porque por él corre la gasolina, que es un buen disolvente. Lo malo es que la propia gasolina lleva también sus impurezas y éstas tienen tendencia a quedarse adheridas a las paredes del carburador, a sus chiclés y a sus agujas, desajustándolo y provocando un mal funcionamiento. Esto puede ser responsable de una marcha irregular del motor, de un elevado consumo o de una importante contaminación, cosa esta última de la que además no nos daremos cuenta.

La limpieza de un carburador es, sin embargo, una operación relativamente fácil, en la que realmente lo único complicado es que, en primer lugar, tenemos que separar el carburador del motor, y, en segundo término, desmontar el propio carburador, separando todas sus piezas y en particular todas las de goma o plástico. Hecho esto, existe un simple «truco» para dejar este elemento, por dentro y por fuera, absolutamente impecable: basta con dejarlo una noche sumergido en una mezcla con más Zotal que agua. Se trata de un procedimiento sencillo, barato y de una eficacia absoluta, mediante el cual agujas, boyas, etcétera, quedan limpias como los «chorros del oro». El único inconveniente es el mal olor del Zotal, pero, ya se sabe: no se puede pescar peces sin...



AUNQUE la gasolina es un buen disolvente, un carburador puede llegar a acumular en su interior una notable cantidad de suciedad.

PARA realizar una completa limpieza, es necesario desmontar el carburador del motor, quizá la operación más delicada.

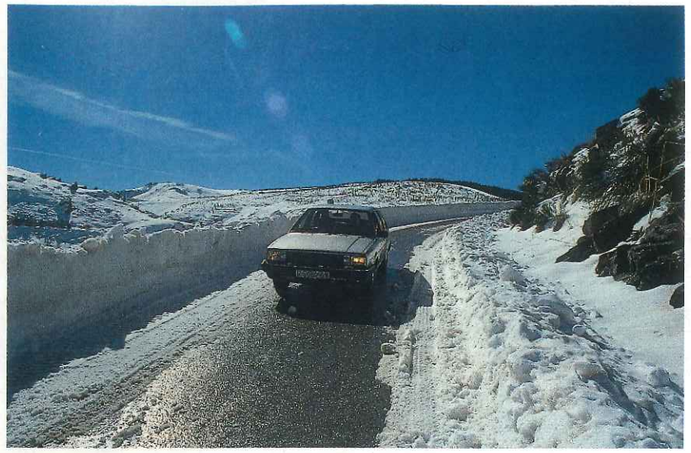
A continuación tendremos que proceder al desmontaje del propio carburador, cosa más sencilla si nos fijamos bien en cómo están dispuestas sus piezas, incluso anotando su colocación.

LAS piezas de plástico, gomas y, en general, todas las que no son metálicas, tienen que ser desmontadas y limpiadas en su caso con detergentes menos enérgicos.

EL producto que nos dejará un carburador más limpio que cuando se fabricó, no es otro que el barato Zotal, un insecticida fortísimo, cualidad por la que es conocido, y un buen aliado de los mecánicos, cualidad ésta menos conocida.

CARLOS SAINZ

Lecciones de un (7) CAMPEON



La nieve y el agua-nieve, muy peligrosos, aunque poco habituales

MULTIPLICAR LA PRUDENCIA POR DOS

Aunque no es habitual en España, 1991 ha sido un año «de nieves», por lo que quizá no esté de más que Carlos Sainz nos dé algunos consejos sobre cómo conducir sobre este tipo de superficies: nieve y agua-nieve. Estos agentes atmosféricos, en un país como España donde los conductores no están especialmente adiestrados para ellos, se pueden constituir en muy peligrosos.

LA cuestión comienza, según Carlos Sainz, en cuanto comienza a nevar. «No creo que haya la más mínima duda —explica el campeón del mundo de rallies en 1990—. En cuanto se ponga a nevar y la carretera esté cubierta, aunque sea una pequeña capa de nieve, debemos poner las cadenas». Ante las posibles quejas de los conductores sobre la dificultad y complicación de la instalación de estos elementos, Carlos Sainz señala que «hoy en día no son tan complicadas de poner. Si no las pones, y luego tienes un percance, te tiras de los pelos y te preguntas por qué no te habrás parado y en cuatro o cinco minutos las habrás puesto; ahora, sin embargo, te quedas tres semanas sin coche, siempre y cuando no ocurra una desgracia». Y termina la cuestión tajante: «No merece la pena. En el momento en que uno tenga duda, hay que poner las cadenas».

Pero, aparte de la puesta de las cadenas, para la conducción sobre esta superficie «hay que multiplicar por dos o por tres todo lo dicho para conducir sobre agua. Multiplicado y aumentado, porque la adherencia es muchísimo menor». Se muestra partidario el campeón del mundo de «montar» cualquier elemento que incremente nuestras posibilidades de adherencia, ya sean cadenas o neumáticos especiales. «En el momento en que haya nieve —cuenta el piloto de Toyota—, hay que montar las cadenas o esos neumáticos especiales, pero, incluso con ruedas de clavos, la adherencia es limitada».

Un elemento intermedio, como es el agua-nieve, puede ser más peligroso incluso que la propia nevada. «La "pasta" —explica Carlos Sainz', que es nieve fundida blanda, una condición que se suele dar, por ejemplo, subiendo a estaciones de esquí, también es realmente peligrosa. Con esta "pasta", el conductor del vehículo notará un constante movimiento del automóvil a derecha y a izquierda. Esto se debe a que el coche debe ir a través de ella, venciéndola, pero sin llegar a tocar nunca la superficie de asfalto; aunque lo parezca, nunca llega a tocarlo.»

Comoquiera que para el campeón del mundo de rallies el agua-nieve «es una de las circunstancias más peligrosas», Carlos Sainz recomienda «aplicar una extrema prudencia». Y añade que «recomiendo que se pongan inmediatamente las cadenas y una extremadísima prudencia».

Tal y como ha dicho Carlos Sainz, en los casos de nieve y agua-nieve, «hay que multiplicar por dos o por tres lo dicho para el agua». Vamos a recordar estos consejos para agua y a ustedes queda multiplicarlos. El primer consejo de Sainz es «alargar los metros para cualquier tipo de maniobra». «Una cosa fundamental —explica el campeón—, que se aplica sobre cualquier tipo de terreno resbaladizo (sea barro, agua, nieve o lo que sea), es la suavidad. Suavidad en el manejo del coche.» Un tercer consejo del piloto español es «antes que nada, en el momento en que aparezcan este tipo de fenómenos, es aminorar la velocidad y conducir mucho más despacio que en terreno seco».

Concluyen estos consejos a multiplicar de Carlos Sainz con un «ir más despacio y, luego, suavidad, alargar esos metros en las frenadas y las distancias entre vehículos». Y, por último, tocar el freno con mayor prudencia, si cabe, que cuando encontramos el asfalto mojado, puesto que la nieve forma la película entre éste y el neumático igual que el agua (en definitiva es agua) y se puede producir un «acquaplanning» peligrosísimo.

J. M. M.
Foto: Miguel GARROTE

EL PARQUE AUTOMOVILISTICO, AL DIA

Provincias	Matrículas concedidas		Total vehículos matriculados julio-agosto 91	Total permisos expedidos	Licencias de conducción
	Ultimas matrículas julio 91	Ultimas matrículas agosto 91			
Alava (VI)	6403-M	6708-M	305	107	49
Albacete (AB)	4959-L	5778-L	819	377	339
Alicante (A)	5009-BY	8087-BY	3.078	1.188	1.108
Almería (AL)	1932-S	2976-S	1.044	887	306
Asturias (O)	3875-BB	6090-BB	2.215	233	328
Avila (AV)	3751-F	4079-F	328	215	167
Badajoz (BA)	8646-P	9716-P	1.070	277	453
Baleares (PM)	7807-BJ	9983-BJ	2.176	602	571
Barcelona (B)	3888-MN	3668-MP	9.780	1.166	3.355
Burgos (BU)	1308-O	2089-O	781	630	118
Cáceres (CC)	6551-K	7274-K	723	110	203
Cádiz (CA)	8285-AL	0586-AM	2.301	727	1.107
Cantabria (S)	9119-X	0360-Y	1.241	379	242
Castellón (CS)	8715-Y	9909-Y	1.194	164	269
Ciudad Real (CR)	9341-N	0311-O	970	761	359
Córdoba (CO)	4481-AB	6045-AB	1.564	607	693
Coruña, La (C)	4935-AX	7379-AX	2.444	276	507
Cuenca (CU)	4209-G	4614-G	405	368	158
Gerona (GE)	8498-AN	0258-AP	1.760	900	453
Granada (GR)	7082-Y	8780-Y	1.698	753	488
Guadalajara (GU)	1843-F	2178-F	335	313	139
Guipúzcoa (SS)	1769-AL	3066-AL	1.297	194	149
Huelva (H)	1872-O	2712-O	840	148	326
Huesca (HU)	6602-J	7106-J	504	82	87
Jaén (J)	4835-P	5996-P	1.161	316	390
León (LE)	6746-U	7707-U	961	952	283
Lérida (L)	5577-U	6530-U	953	133	176
Lugo (LU)	9686-M	0422-N	736	844	247
Madrid (M)	4117-MM	6480-MN	12.363	3.077	1.442
Málaga (MA)	2721-BC	5348-DC	12.627	1.392	781
Murcia (MU)	0985-AV	3291-AV	2.306	868	1.087
Navarra (NA)	3897-AD	5207-AD	1.310	519	256
Orense (OR)	2505-M	3269-M	764	356	159
Palencia (P)	7358-G	7746-G	388	88	38
Palmas, Las (GC)	2777-AV	5290-AV	2.513	708	283
Pontevedra (PO)	4512-AM	6518-AM	2.006	1.219	608
Rioja, La (LO)	1981-L	2558-L	577	141	134
Salamanca (SA)	1526-M	2173-M	647	404	149
Sta. Cruz Tenerife (TF)	4921-AS	7283-AS	2.362	223	233
Segovia (SG)	7229-F	7576-F	347	265	93
Sevilla (SE)	4094-BS	7975-BS	3.881	1.576	1.332
Soria (SO)	9038-D	9251-D	213	165	52
Tarragona (T)	5586-AF	7189-AF	1.603	682	649
Teruel (TE)	2980-F	3277-F	297	244	150
Toledo (TO)	0509-S	1738-S	1.229	62	309
Valencia (V)	5370-DW	9855-DW	4.485	810	1.501
Valladolid (VA)	7354-V	8106-V	752	100	133
Vizcaya (BI)	6040-BJ	7870-BJ	1.830	208	192
Zamora (ZA)	7484-G	7905-G	421	242	103
Zaragoza (Z)	8060-AM	9627-AM	1.567	459	325
Ceuta (CE)	4440-E	4711-E	271	11	16
Melilla (ML)	8737-C	8930-C	193	52	42
TOTALES			97.635	27.580	23.137

FE DE ERRATAS: Por un error, las letras de las matrículas de la provincia de Valencia han salido equivocadas. Así, durante los meses de mayo, junio y julio de este año, las letras posteriores de la matrícula han sido DV y DW, respectivamente, y no BV y BW, como apareció en la revista.

TASAS EN LAS JEFATURAS DE TRAFICO

Tasa		Pesetas
1-1	Expedición de permiso de circulación de cualquier tipo de vehículos que deba ser matriculado (incluidos diplomático, consular y matrícula turística)	4.410
1-3	Autorización de circulación para conjuntos tractor-remolque	1.540
1-4	Permisos y autorizaciones de carácter temporal para traslados y pruebas de vehículos y autorizaciones especiales en razón del vehículo o utilización de la carretera	1.540
1-5	Cambios de titularidad de los permisos de circulación por transferencia de vehículos	2.975

Tasa		Pesetas
2-1	Pruebas de aptitud para la expedición de permisos de conducir	7.275
2-2	Cuando las pruebas de aptitud se realicen fuera de la capital de la provincia	7.935
2-3	Canjes de permisos de conducción por otros extranjeros o expedidos por autoridades militares	1.540
2-4	Licencias para conducción de ciclomotores	1.540
4-4	Revisión de permisos de conducir, duplicados, autorizaciones por extravío y deterioro o cualquier modificación	1.540

Tasas de uso general. Válidas durante este año.

KILOMETRO A KILOMETRO

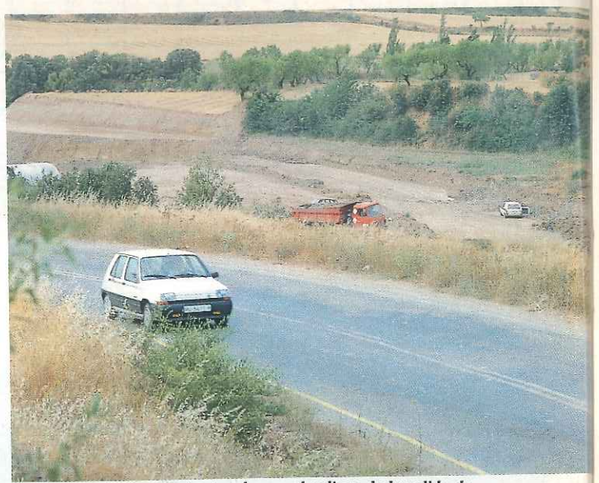
N-230: Lérida-Les (frontera con Francia)

RUTA DEL ESQUÍ

El túnel de Viella, de más de cinco kilómetros, nos traspasa al Valle de Arán y a su capital, Viella.

La belleza indescriptible del Valle de Arán es, sin duda, lo más destacable de la N-230, que nace en Lérida y concluye, ya en la frontera francesa, en Les. Una carretera que soporta un importante tráfico debido a la afluencia masiva de automovilistas que buscan la práctica del deporte del esquí en las estaciones invernales que existen en las inmediaciones. Las obras de mejora no se han hecho esperar, y en puntos concretos, como en Benabarre (Huesca), se han acometido la construcción de variantes que, a buen seguro, evitarán accidentes y, por descontado, más de un susto a sus habitantes. La N-230 discurre por Lérida y Huesca, y en su trayecto se encuentra el túnel de Viella, de más de cinco kilómetros de longitud y que proporciona a los encargados de su mantenimiento más de un quebradero de cabeza.

A la salida de Lérida, tramos rectos y frutales.



En la N-230 existen bastantes obras y el peligro de la salida de camiones de ellas.

NO es, desde luego, la N-230 (Lérida-Les-frontera con Francia) la carretera que muchos de sus usuarios soñarían para el tránsito que soporta. Debido a la zona en que se encuentra enclavada, en plena sierra catalano-aragonesa, donde la práctica del esquí es la base para un desarrollo que está alcanzando un importante nivel, la N-230 soporta afluencias que superan los cinco mil vehículos por día, cantidad que se duplica en festivos y fines de semana invernales. Esta carretera ha de mejorar aún mucho, pese a que ya está en camino de lograrlo y para ello se trabaja. La supresión del paso obligado por Benabarre ha sido importante, pero queda más. Aún hay que atravesar poblaciones con bastantes problemas, lo cual, por supuesto, en nada beneficia ni a automovilistas ni a vecinos.

Desde Lérida hasta Les por la N-230 hay cerca de doscientos kilómetros. En ellos se contabilizaron ciento veinte accidentes a lo largo de 1990 y cincuenta y ocho accidentes más durante el primer semestre de 1991, cobrándose en total diez víctimas mortales. Las cifras se han rebajado en relación a 1988 y 1989. Las mejoras de la carretera han influido, sin duda, pero hay que seguir en la brecha. La N-230, por su continuo tráfico debido a encontrarse en una zona con muchas estaciones de esquí, ha de seguir mejorando.

ENTRE CATALUÑA Y ARAGON

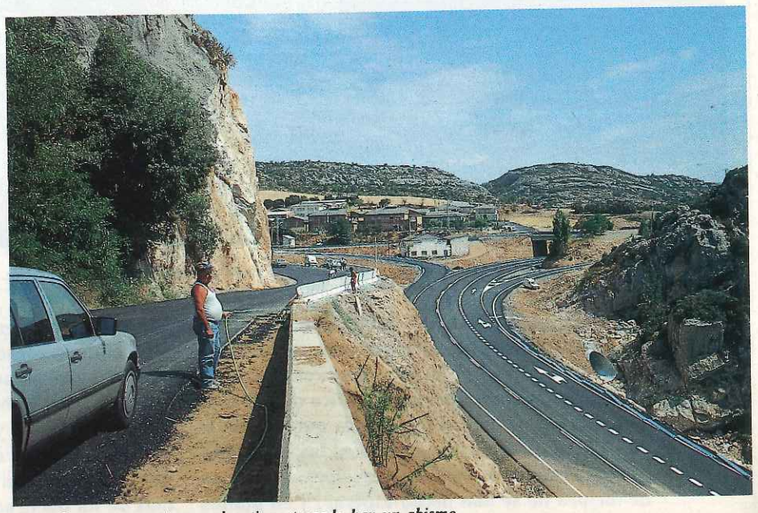
Lérida es el inicio de nuestro viaje por la N-230. En la propia capital está el primer kilómetro. Más adelante se abandona la provincia catalana para adentrarse en la aragonesa de Huesca y volver de nuevo a Lérida con el Valle de Arán como protagonista principal de la escena.

Km. 1.—Lérida. Iberos, cartagineses, romanos, visigodos y árabes dejaron testimonio de su paso por esta ciudad. Un legado histórico y cultural que ha dado como resultado una personalidad colectiva rica y plural. Este pasado se encuentra representado actualmente en pinturas rupestres, dólmenes y restos de poblados iberos, romanos y árabes, testimonio de sus primeros pobladores, origen y punto de partida de lo que es Lérida en la actualidad y del reportaje de la revista «TRAFICO».

La circulación en el inicio de la N-230 es rápida. Existen curvas que no entorpecen la circulación, al contrario de lo que ocurre más adelante con otras circunstancias. Las obras no deben hacerse esperar y los plazos previstos deben cumplirse. El índice de vehículos lentos que marchan por esta zona, ya que la recogida de la fruta obliga a un continuo ir y venir de tractores y camiones, así lo exige. Las señales con el texto en castellano están borradas y sólo se mantienen las escritas en catalán.

La carretera no tiene arcén y sí numerosos árboles frutales (perales, melocotoneros y manzanos principalmente) a derecha e izquierda.

Km. 7.—Torrefarrera. Es patente la necesidad de obras de mejora, pues existen numerosas curvas, cambios de rasante y otros pormenores que hacen difícil el tránsito por una nacional de tanto movimiento. Tres kilómetros más adelante encontramos la desviación a Roselló tras un giro a la izquierda. En el kilómetro 11 hallamos una subida con curvas pronunciadas y cambios de rasante. Como, además, el conductor circula deprisa por esta zona, los accidentes abundan. Es una nacional esta 230 mala para ser fronteriza, entre otros motivos, porque la carretera es estrecha, cuenta con un tráfico de ciclistas numeroso y existen muchas salidas de camiones y tractores de las fincas situadas en ambos márgenes.



Entre la nueva carretera y el antiguo trazado hay un abismo.

Km. 26.—Alfarrás. Hemos dejado atrás, en el kilómetro 15, Alguaire, y en el 22 Almenar. En Alfarrás nos encontramos el cruce con C-148, por donde se llega desde Barcelona y Balaguer. Comienza a señalizarse, a 136 kilómetros de distancia, el Valle de Arán. Dejamos Lérida para adentrarnos en la provincia de Huesca, pese a que unos kilómetros más adelante volvamos de nuevo a tierras ilerdenses.

Tras una larga recta, Almenar, primera de una serie de travesías que se complican con el tráfico.

OBRAS Y CAMIONES FRANCESES

Km. 29,150.—Límite provincial de Huesca y comienzo de las obras de mejora, que se dejan sentir. Un poco más adelante surge el camino hacia la presa de Santa Ana, hallamos el paso por el sifón del canal de Piñana, y a la derecha dejamos las poblaciones de Castillonroy y Baldellou (HU-930). El cambio es grande: de los frutales de Lérida al monte bajo de Huesca. Un cambio que también llega a la carretera, donde las mejoras se aprecian en demasía. Conservamos en las obras numerosos terraplenes. Y junto al nuevo trazado, la antigua carretera. Un abismo, sin duda.

La ruta es pródiga en camiones franceses, ya que éste es el camino que les trae desde Toulouse. Vamos dejando atrás el desvío a Binéfar, el camino a Baélls, Nacha, Baldellou, Camporrélls, Mas Blanc, Estopiñán y Pilzán, así como la presa de Canelles y el Castillo de Plá. Igualmente, en el kilómetro 58,900 se encuentra el acceso a Purroy.

Km. 66,150–Benabarre. La travesía, bastante complicada, se ha evitado gracias a la variante efectuada y que, a buen seguro, solucionará el problema de accidentes y evitará más de un susto a sus habitantes. Antes, la subida era pronunciada y con curvas cerradas. Ahora todo es más fácil. También se encuentra en este punto la intersección con la N-123 y con la HU-932, por la primera llegamos hasta Barbastro, mientras que por la comarcal alcanzamos Laguarres.

Km. 88,100.—Puente de Montañana. Atravesado Benabarre, vamos dejando a un lado el camino de Sagras, el acceso a Tolva (kilómetro 73) y a la izquierda la carretera de Luzás. Continuando la ruta se encuentran Viacamp y el desvío a Litera, así como la intersección con la comarcal 131 a Tremp. Esta es la antesala de la travesía de Puente de Montañana, que como todas las travesías, tiene su peligro. No obstante, se encuentra en buen estado, al igual que el recorrido que llevamos desde la población de Benabarre.

Km. 100,500.—Arén. Hemos continuado por tierras oscenses con la carretera en mejor estado que a su paso por Lérida, ya que mientras en la primera se realizaron ya las obras de mejora, en la segunda aún continúan. Hemos llegado a Arén, una zona muy bonita con vistas que deleitan al viajero. Pocos kilómetros más adelante, los caminos de Sobrecastell y Cornudella.

Km. 108,500.—Acceso a Sopeira, poco antes de iniciar el recorrido por la presa de Escales, donde encontramos numerosos túneles y pontones sobre barrancos de bellas panorámicas.

PIRINEOS Y ESTACIONES DE ESQUI

Km. 119,400.—Dejamos a un lado Santoréns y nos adentramos de nuevo en la provincia de Lérida, aunque sea por breves kilómetros, ya buscando el famoso Valle de Arán. Pasamos un puente sobre el río Noguera Ribagorzana, que viene acompañando la carretera y alcanzamos la travesía de Pont de Suert, ya en plena zona turística, y en la que es necesario regular el tráfico en días festivos debido a la gran afluencia de automóviles que se suele producir. Estamos a cuarenta kilómetros de Viella y ya han comenzado las estribaciones de los Pirineos.

Km. 133,950.—Nuevo puente sobre el río Noguera en Castello de Tor. También encontramos el desvío ha-

Benabarre se ha evitado con la construcción de una variante, así como los problemas que su travesía constituía.

El esquí se ha convertido en el eje comercial de esta comarca.

cia Caldas de Bohi y Taull, un paso bajo el sifón del Ribagorzana y el camino hacia Sarroqueta. Un poco más allá los accesos a la estación de esquí de Bohi Tahuell. Toda esta es una zona de acampadas con numerosos campamentos escolares entre este punto y la travesía de Vilaller.

Km. 153,100.—Túnel de Viella. Hemos ido dejando atrás la central de Bono, las travesías de Forcat y Bono, el acceso a Aneto y los túneles de Bono, Lladó, Collades y Fogá, colocándonos al comienzo del conocido túnel de Viella, de más de cinco kilómetros de longitud. Por cierto, que éste trae de cabeza a los responsables de su mantenimiento por los múltiples problemas que surgen. A la salida del túnel comienza el Valle de Arán, una verdadera maravilla.

VIELLA, CAPITAL DEL VALLE DE ARAN

Km. 166.—En pleno Valle de Arán se encuentra Viella, una ciudad cosmopolita que abre la puerta de las importantes estaciones de esquí de sus alrededores. Desde aquí, por la C-142 llegamos a Baqueira Beret, pasando por Betren, Escuñau, Casarill, Garós, Artiés y Sagardú, encontrando más adelante el puerto de la Bonaigua. Continuando por nuestra N-230 se busca Les, frontera con Francia. Por tanto, esta es una zona donde aparecen numerosos turistas franceses.

Km. 170.—Tras Viella cruzamos Aubert y, más adelante, Las Bordás, donde comienza una zona de obras. Poco antes de Bosost encontramos un desvío que nos permite llegar hasta Francia a través del puerto del Portillón, pero es siguiendo la N-230 por donde llegaremos a Les, en el kilómetro 186. Poco más allá está la frontera. Fin de trayecto, por tanto.

Nono HIDALGO
Fotos: José RUBIO
(Enviados especiales)

Hay que visitar...

Lérida dispone de uno de los conjuntos románicos más importantes de Europa, como el del valle del Boi, la catedral de la Seu d'Urgel o la Seu Vella. El gótico también está representado en numerosas iglesias y monasterios, con el de Valbona de les Monges. Pero hay que insistir en el románico, verdadera expresión del arte catalán que troban las torres de Lérida.

La Seu Vella, construida a partir del siglo XIII, es un ejemplo espectacular de transición del románico al gótico. Hay que destacar igualmente la iglesia de Sant Llorenc, y en ruta las de Bosost, Viella, Artiés y Salardú.

Al margen ya los edificios arquitectónicos, el incomparable marco que es el Valle de Arán. Su paisaje es indescriptible. Lagos, montañas y ríos de gran belleza y de un encanto turístico extremadamente atractivo le hacen inolvidable.

Y en el Valle de Arán, Viella, la capital de la comarca, una ciudad cosmopolita del siglo XVII, en la que destaca la iglesia con un maravilloso campanario y los altares góticos y barrocos. Desde su parador nacional, la vista es la delicia del visitante. Su situación le hace dominar las tres cuencas o valles que coinciden en aquel lugar, donde quedan algunos restos prehistóricos y vestigios de la dominación romana.

Insistimos. En la ruta de la N-230, importantes obras arquitectónicas del románico y gótico como expresión del arte. Pero lo admirable es la naturaleza del Valle de Arán, enmarcado por altísimas sierras con panorámicas maravillosas y paisajes de ribera y de tipo alpino con abundantes curvas de agua y un número incalculable de lagos.

Hay que degustar...

Productos naturales de extraordinaria calidad y unas técnicas de elaboración simples y efectivas constituyen el común denominador de la zona de la N-230 desde Lérida hasta la frontera francesa, en Les, como muy bien define el periodista y experto en temas gastronómicos José Manuel Porquet. Desde las excelentes frutas de las tierras bajas y aceites de oliva que se elaboran en las proximidades de la capital leridana hasta el amplio y tentador repertorio de setas que se pueden encontrar en el Valle de Arán, y en las dos Ribagorzas, la catalana y la aragonesa, en que divide esas tierras la vía de penetración a la montaña pirenaica, las posibilidades gastronómicas que se abren son inmensas.

Junto a la exquisitez de los productos naturales citados, hay que situar unos maravillosos embutidos. Había que hablar de la longaniza que crean en la Ribagorza aragonesa, en Benabarre concretamente. También de los embutidos artesanales: cabeza de jabalí, «girella» y «xolis» de la montaña leridana. El queso de leche de vaca del Valle de Arán no tiene semejante, como hablando de platos concretos, la olla aragonesa o la variante del cocido de la Ribagorza altoaragonesa, a la que llaman «vianda». No podemos dejar pasar por alto toda la cocina de la seta. Y para cerrar, las almendras garrapiñadas, nueces y exquisitas tortas de aceite. La cocina catalano-aragonesa de la zona del Valle de Arán es tan rica como variada. De verdad.

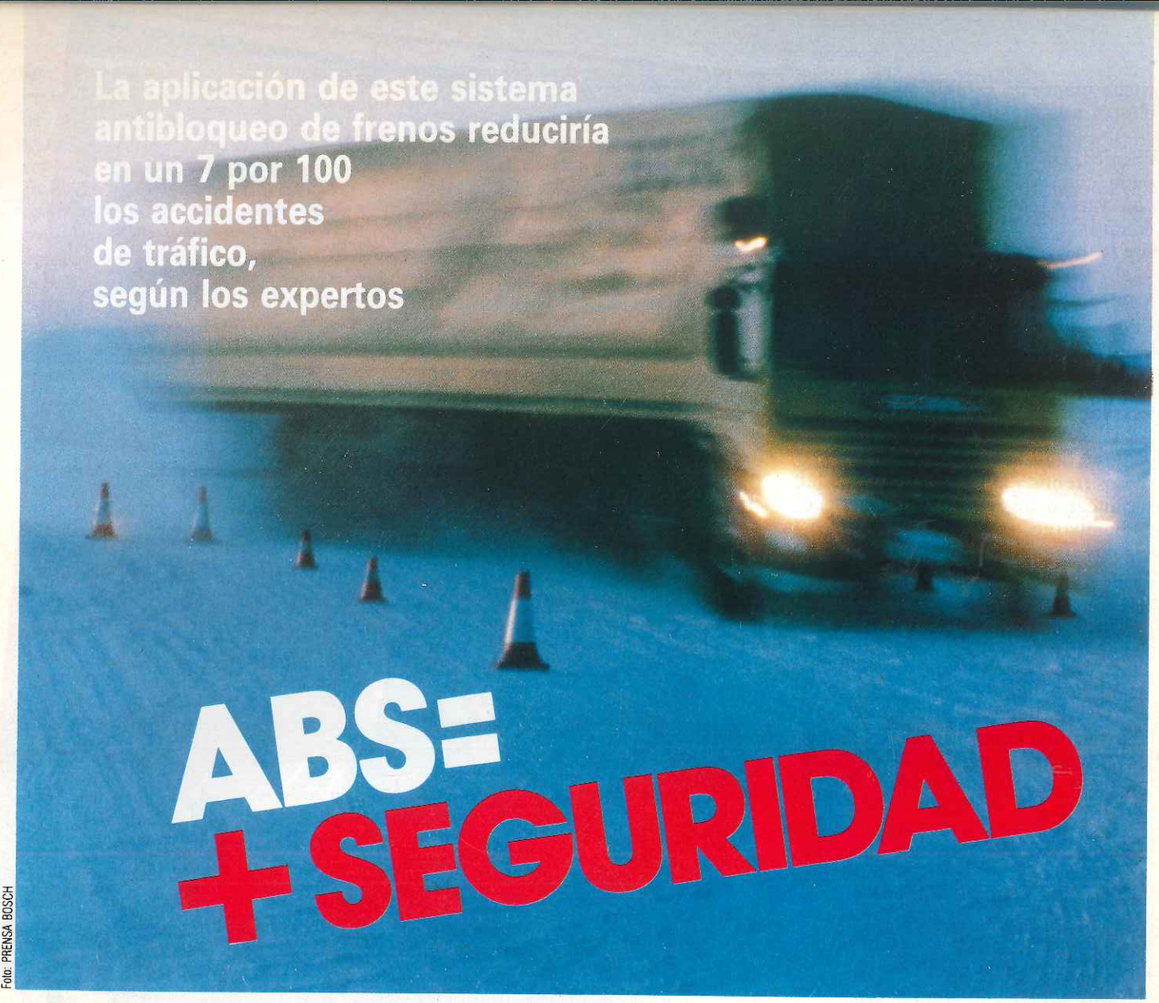


Foto: PRENSA BOSCH

Especialistas de Robert Bosch, empresa especializada en la fabricación de sistemas ABS, han calculado que en torno al 10 por 100 de los accidentes de tráfico se deben a que los conductores no han podido dominar sus vehículos al haberse bloqueado sus frenos y/o dirección, o a causa de un deslizamiento. Así, aproximadamente 10.000 accidentes, del total de 100.000 que se produjeron en 1990 en España, se debieron a este motivo.

TODOS los conductores sabemos que la primera reacción ante un hecho inesperado es «clavar» el coche, pisando el freno al máximo. Igualmente, a todos nos han advertido que ésta es un reacción peligrosísima, ya que, sobre todo en el terreno deslizante (agua, hielo o nieve), se bloquean frenos y dirección y, en consecuencia, perdemos el control del automóvil.

Frente a este peligro, la industria del automóvil reaccionó estudiando sistemas que evitaran ese bloqueo. La solución fue el ABS. Pese a que estas iniciales responden al modelo desarrollado por Bosch, otras muchas empresas (Teves, Ap, Lucas Girling, Nippon, etcétera) tienen sistemas similares; no obstante, finalmente ha sido ABS la denominación que se ha impuesto. ABS son la iniciales de las palabras inglesas «anti blocking system»: sistema anti-bloqueo, que donde mayor utilidad ha demostrado es en los accidentes antes mencionados. De hecho, según un estudio realizado por la Escuela Superior de Medicina y Técnica de Hannover y la Universidad Técnica de Berlín (Alemania), el ABS proporciona una reducción del 7 por 100 en este tipo de accidentes.

No obstante, y pese a la efectividad que el ABS demuestra, en España aún tiene una escasa presencia en nuestros automóviles. Según datos del Centro de Experimentación y Seguridad Vial de Mapfre, en Avila, apenas el 5 por 100 de los 812.000 vehículos matriculados en España durante 1990 incorporaban ABS; es decir, 40.600. Este porcentaje es sensiblemente inferior si estudiamos el parque circulante, aunque ésta es una apreciación sin datos, ya que no existe ningún cálculo acerca del número de automóviles que incorporan ABS.

MANTENER EL VEHICULO MANIOBRABLE

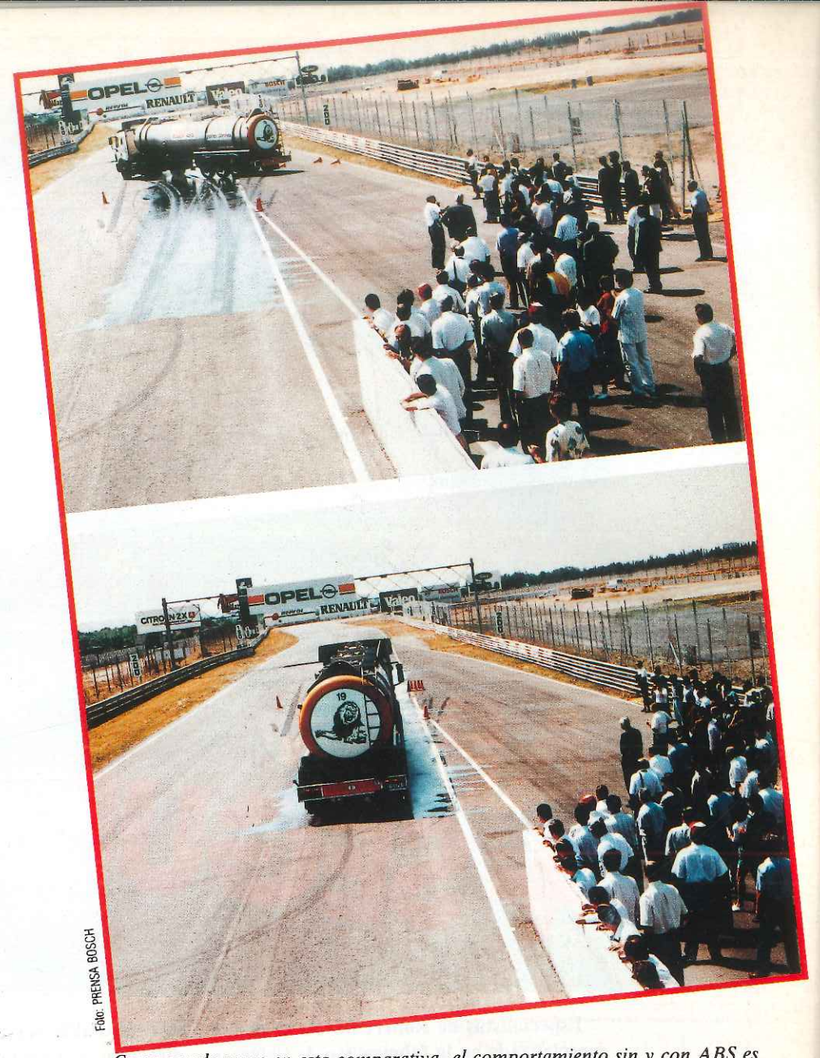
El ABS es un sistema que evita que cuando pisamos con fuerza el pedal del sistema de freno, éste, así como ruedas y dirección, quede bloqueado y perdamos el control sobre la trayectoria. Con la aplicación del ABS, un

coche mantiene estable su dirección e íntegra la maniobrabilidad, incluso en frenadas a fondo sobre suelos deslizantes. De hecho, un vehículo equipado con ABS —incluso camiones con varios remolques— permite al conductor mantener el dominio sobre la dirección en suelos deslizantes y, circulando a velocidades elevadas, esquivar un objeto (un animal, una piedra en un desprendimiento, un peatón...) que surja de manera inesperada en la calzada. Con el ABS se evita en los remolques el temido «efecto tijera», incluso cuando sólo se lleva el equipo montado en el remolque o en la cabeza tractora.

Los frenos y la dirección se pueden bloquear incluso sobre asfalto seco. Sin embargo, para que ocurra en estas circunstancias habría que aplicar sobre el freno una fuerza muy considerable. Por el contrario, sobre suelos deslizantes, con menor adherencia, como agua, hielo o nieve, es bastante fácil que se produzca este deslizamiento por bloqueo, y es donde el ABS demuestra su validez y su aportación a la seguridad vial. Cuando al frenar las ruedas se bloquean, en lugar de girar, los esfuerzos del conductor por modificar la trayectoria del vehículo son prácticamente inútiles. Este mantendrá la dirección que tenía en el momento de bloquearse. Las ruedas bloqueadas no pueden proporcionar fuerzas laterales de conducción, por lo que se suele ir directo hacia el objeto que queramos evitar.

De hecho, hace algunos años se recomendaba frenar «bombeando» (pisando y soltando intermitentemente el pedal) precisamente para evitar el blocaje de la dirección y aprovechar los momentos en que no se frenaba para recuperar la dirección del automóvil. Esto es precisamente lo que hace, de una manera mucho más eficaz, el sistema ABS.

Habría que ser un conductor excepcional y tener unos nervios de acero para realizar esa maniobra, casi anti-natural, que es levantar el pie del freno cuando lo que tratamos es de detener el vehículo en el menor espacio posible. Incluso en ese caso, ningún conductor puede alcanzar los niveles de eficacia que un sistema electrónico, como los que en la actualidad rigen los ABS.



Como puede verse en esta comparativa, el comportamiento sin y con ABS es absolutamente distinto ante una frenada en terreno deslizante.

DIEZ VECES POR SEGUNDO

Los sistemas ABS, mediante unos sensores situados en las ruedas, detectan, a partir del número de revoluciones de aquéllas, la tendencia a bloquearse de una determinada rueda. Cuando va a producirse el bloqueo de las ruedas, el módulo central envía una señal a las válvulas instaladas junto a los cilindros de presión que reducen la misma de los frenos, desbloqueándolos. Así se mantiene «el óptimo de una frenada, que es justo el momento anterior al bloqueo», explica Paul Köhrer, ingeniero de Robert Bosh GmbH. «De este modo —continúa explicando Köhrer— ninguna rueda puede bloquearse y el tren de carretera sigue su trayectoria. Aunque el conductor se exceda en su reacción, las ruedas no se bloquean. Cuando al frenar con ralentizador las ruedas tienden al bloqueo, el ABS regula el deslizamiento del freno mediante la conexión y desconexión del ralentizador. De esta forma se garantiza la maniobrabilidad del vehículo o la combinación de vehículos; es decir, se puede sortear un obstáculo. La estabilidad continúa y se impide el derrape del vehículo aunque el conductor, presa del pánico, frene a fondo.» Además, insistiendo en un punto anterior, Paul Köhrer asegura categórico que «ningún conductor puede realizar un frenado intermitente con la rapidez regulada por la electrónica». En este sentido, el ABS es capaz de regular la presión de frenado (intermitencia) hasta en diez oportunidades cada segundo.

Antonio Estrada, director del Centro de Experimentación y Seguridad Vial de Mapfre, S.A., opina que «al final, el ABS es mucho más efectivo que el freno convencional en terrenos deslizantes. Con este sistema, no dejas el coche clavado, como las gente se cree. No es que se necesiten más metros que con frenos convencionales; al revés, porque en todos esos momentos en que las ruedas se han desbloqueado, algo de eficacia se obtiene en la frenada. Y como eso lo hacen varias veces por segundo...». Sin embargo, el director de CESVIMAP opina que «lo que ocurre es que el conductor se confía y apura demasiado. Va al límite y, claro, al final, se la pega. El ABS necesita una distancia para ser eficaz, y si no la respetas, "te la pegas"». En este sentido, Antonio Estrada cree que es necesaria una campaña de información previa a los usuarios por parte de fabricantes, Administración, etcétera. «El ABS no es un bálsamo milagroso», termina señalando.

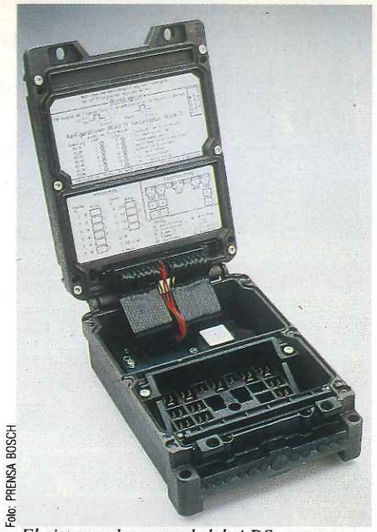


Foto: PRENSA BOSCH

El sistema de control del ABS apenas ocupa espacio y reduce los accidentes considerablemente.

NO ES UNA LICENCIA PARA CORRER

Paul Köhrer señala que «el ABS no es una licencia para hacer lo que uno quiera en la carretera, pero con él conseguimos más seguridad en nuestros vehículos». En este sentido, un estudio realizado por la Escuela Superior de Medicina y Técnica de Hannover y la Universidad Técnica de Berlín sobre 182 accidentes con participación de vehículos industriales demostró que el ABS reduce los accidentes en un 7 por 100. Además, también obtiene una mejoría en las consecuencias de los mismos, disminuyendo hasta casi un 14 por 100 los daños materiales y hasta un 17,4 por 100 de las lesiones a personas (de las que un 8,7 por 100 se habrían evitado por completo), además de reducir en un 11,1 por 100 los daños a terceros. Incluso, como dato curioso, pero interesante para los profesionales del volante, según cifras facilitadas por Bosch, la utilización de ABS reduce en un 28 por 100 el desgaste de neumáticos.

Así, las compañías de seguros de algunos países europeos (principalmente las alemanas) han entendido que la utilización del ABS implica un menor riesgo y una mayor seguridad, por lo que ofrecen una prima reducida en los seguros de aquellos vehículos que incorporan este sistema. «Es cierto que en Alemania se reducía la prima del seguro a quienes tenían ABS en sus vehículos —matiza Antonio Estrada, del CESVIMAP—, pero luego estudiaron la frecuencia y los costes de reparación de estos accidentes y no vieron adecuado mantener esta reducción en la prima. Las estadísticas de los coches con ABS eran iguales, e incluso superiores, a los demás vehículos». Sin embargo, Juan Benayas, mánager de ABS de Robert Bosch, no tiene noticia de este cambio, y asegura —y su empresa tiene la central en Alemania— que esos descuentos continúan.

El ABS está disponible también para motocicletas de algunas marcas, con un comportamiento similar al de automóviles.

También para motos

El sistema ABS no sólo está adaptado ya para turismos y vehículos pesados, sino que, incluso, existe un modelo para motocicletas. Concretamente, BMW comercializa un dispositivo desarrollado junto con Fag y Hella. Este sistema interviene cuando la velocidad de la rueda trasera es inferior a la de la delantera en más de un 30 por 100. En este momento, el ABS desactiva el freno trasero, sin que esta regulación actúe sobre la palanca de frenado, reactivando la presión cuando el bloqueo termina y repitiendo el proceso cuando detecta esta tendencia de nuevo en la rueda. Este sistema ABS funciona siempre que se supere una velocidad mínima de cuatro kilómetros por hora. En cualquier caso, este sistema ABS no influye en la conducción normal, entrando en funcionamiento únicamente cuando se produce esa diferencia de velocidades entre ambas ruedas.

MENOS SINIESTROS, MAS GRAVES

Según los datos del CESVIMAP, los siniestros por alcance son menos frecuentes en los vehículos que incorporan ABS, pero, sin embargo, cuando se producen, son más graves. No obstante, y siempre refiriéndose a datos de Alemania (en España aún no existe ningún estudio al respecto, aunque el CESVIMAP está comenzando una investigación), se producen más accidentes con vuelco lateral y salida de la vía en coches con ABS, «ya que el ABS no controla el deslizamiento lateral —explica Antonio Estrada— y como los conductores van apurando más...).

En cualquier caso, en España, según Carmen Gamazo, del Centro Informativo del Seguro (CIS), «no hay ninguna rebaja en las primas por incorporar el sistema ABS. Incluso, al contrario, las aseguradoras españolas, cuando quieres asegurar algo que no viene de serie —como, por ejemplo, el aire acondicionado o los cristales tintados—, tienes que pagar una sobreprima». Además, indagando sobre la posibilidad de una futura bonificación en este sentido, al tratarse de un elemento de seguridad, la respuesta fue tajante: «Desde luego, lo que no está previsto es ninguna rebaja».

Hoy en día, existe una amplísima gama de modelos que incorporan el ABS o que lo ofrecen como una opción (ver recuadro). Además, ya no se trata de una opción para coches de la gama alta, sino que, incluso, utilitarios de tipo medio ofrecen esta posibilidad. Incluso, alguna marca ofrecía, hasta hace poco tiempo, un sistema antibloqueo de frenos mucho más económico, ya que basaba su regulación en métodos mecánicos, en vez de en la electrónica. Francisco del Brío, jefe de prensa de Ford, explica que «como tantos otros fabricantes, nosotros utilizamos el equipo de un determinado fabricante. Lo que ocurre es que se adapta a nuestros modelos: a tracción delantera, a tracción trasera, a 4×4... Esto es lo normal y lo hacen así absolutamente todos los fabricantes de automóviles».

Miguel GARROTE

Pese a su demostrada eficacia, pocos vehículos llevan ABS. Sólo autocares y algunos camiones lo incorporan habitualmente.

Miguel GARROTE

Ya es amplia la gama de turismos que incorporan este sistema de seguridad, incluso sin ser de la gama alta.

OBLIGATORIO EN EL 93

Aunque no existe una estimación fiable sobre el número de vehículos que circulan en España con ABS, y, menos aún, sobre los vehículos pesados, una simple observación permite aventurar que es escaso. No obstante, y como otras tantas cuestiones, la CE (Comunidad Europea) va a obligar a introducir este sistema de seguridad próximamente. En España, todas las nuevas homologaciones que se hagan a partir del 1 de enero de 1992 relativas a vehículos industriales deberán incorporar el ABS. Igualmente, éste será obligatorio en todos los vehículos industriales matriculados con fecha posterior al 1 de enero de 1993. Y eso porque en España se han conseguido unos plazos de adaptación más flexibles. En Europa, la incorporación del ABS de forma obligatoria comienza este mes de octubre.

Juan M. MENENDEZ

TURISMOS CON ABS

(•) No todas las versiones de estos modelos incorporan la opción de ABS. Esta lista es sólo orientativa, por lo que conviene consultar la posibilidad de incorporarlo.

	Precio
ALFA ROMEO	
Alfa 33	150.000
Alfa 75	262.542
Alfa 164	280 000
AUDI	
80	182.261
100	186.000
BMW	
316	168-175.000
318	168-175.000
520	168.000
320	175.000
324	175.000
CITROËN	
AX	160.000
ZX	186.000
XM	206.000
BX	213.239
FIAT	
Tipo	161.861-280.763
Tempra	164.920-208.810
Croma	274.000
FORD	
Fiesta	105.000
Escort	105.000
Orion	105.000
Sierra	217.000
LADA	
Niva	167.000
Samara	169.118
LANCIA	
Delta	269.990
Dedra	285.950
LAND-ROVER	
Range Rover	320.000
MERCEDES	
190	162.526
300	302.700-347.795
400	302.700
500	302.700
230	347.795
250	347.795
OPEL	
Kadett	179.401
Omega	187.590
Vectra	189.618
PEUGEOT	
405	242.400
605	242.400
RENAULT	
Clio	185.000
R-19	195.000
Espace	250.000
ROVER	
216	206.000
416	206.000
SAAB	
900	249.000
9000	249.000
CDI	249.000
SEAT	
Toledo	150.000
VOLKSWAGEN	
Golf	182.261
Jetta	182.261
Passat	182.261
Corrado	182.261

Las previsiones indican un fuerte incremento de la población mayor de 64 años y los datos de accidentalidad son preocupantes

LOS MAYORES PIDEN SEGURIDAD

El respeto a las normas es la primera exigencia de los mayores.

Los datos estadísticos son alarmantes: más del 12 por 100 de los muertos en accidente de tráfico durante el año 1990 superaba los 64 años de edad. Conocer las causas que determinan este alto porcentaje es muy complejo. Por un lado, nuestros mayores se quejan de la jungla en la que se han convertido las grandes y pequeñas ciudades. Los más jóvenes les acusan de entorpecer al resto de los usuarios. La realidad es que a una limitación, propia del envejecimiento, de sus capacidades, se une un entorno no adaptado a las necesidades de todos los ciudadanos. Por su parte, la DGT intenta enfrentarse con el problema de una forma clara y directa, sin crear «reservas» para ciertos grupos de población. Pero aún se está iniciando el camino.

ENFRENTARNOS al análisis del comportamiento vial de las personas mayores, es decir, del grupo de población que ha cumplido 65 años o más, y a los que de una forma un tanto «burocrática», desde hace algunos años, se les viene denominando «tercera edad» (término con el que ellos no están muy de acuerdo y prefieren otros calificativos como el de viejo, anciano y, mayoritariamente, persona mayor), es hacerlo con una pro-

blemática muy especial, dado que su relación con el tráfico, en su doble vertiente, tanto como conductor como peatón, es hasta cierto punto más conflictiva. Y no porque nos estemos refiriendo a unos seres inferiores o a una *especie a proteger*, sino porque nos encontramos ante un sector de la población que, como consecuencia natural del envejecimiento, va sintiendo disminuidas sus capacidades físicas y psíquicas y debe enfrentarse a un tráfico cada día más complejo y anárquico.

INCREMENTO CONSTANTE

Las estadísticas del Inserso son muy claras: en la primera década del año 2000, España contará con 6.193.573 personas mayores (el 17 por 100 de su población), frente a los 4.651.040 ancianos que en 1986 configuran el 12 por 100 de la población española.

Las infracciones de los conductores obligan a actuaciones peligrosas.

Un grupo de población cada vez más activo, que se queja de lo que Luis José Serrano, presidente del Consejo Nacional de Mayores (CONAMA), denomina «discriminación por razón de edad» en materia de tráfico. Bien es cierto que estas personas presentan una serie de deficiencias, fundamentalmente de movilidad, visión y audición, que desde el punto de vista del tráfico pueden ocasionar problemas, pero lo que hay que tratar es de que éstos sean mínimos. Para ello,

La relación tráfico-ancianos también preocupa a nivel internacional

Europa: Los mismos problemas

El grupo de personas mayores de 65 años constituye en Europa un porcentaje muy importante dentro de la población actual. Además, el incremento de la esperanza de vida, unido a una disminución de la natalidad y a la evolución de la calidad de vida (salud, seguridad económica, etcétera) nos conducen a un aumento importante de este grupo de edad en los próximos decenios. Ante la problemática que la relación tráfico-tercera edad presenta, la prevención de la accidentalidad de los mayores constituye un tema del máximo interés para los responsables europeos.

La Conferencia Europea de los Ministros de Transporte (CEMT), celebrada el pasado año, demostró que el porcentaje de personas mayores implicadas en accidentes mortales de tráfico es superior a su porcentaje dentro de la población actual. Por su parte, datos de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Europeo (OCDE) indican que la probabilidad para una persona anciana (ya sea peatón o automovilista) de morir a consecuencia de unas heridas es dos veces mayor que la de cualquier otro usuario. Asimismo, los mayores de 75 años presentan un riesgo de accidente dos veces más elevado que los de edad comprendida entre los 65 y los 74 años, mientras que el riesgo de fallecimiento se multiplica por tres.

Ante esta perspectiva, la OCDE recomienda una atención particular a los problemas de seguridad vial de las personas mayores, en contra de la tendencia a utilizar restricciones como una solución fácil para luchar contra esos problemas, además de que limitar su participación sería reemplazar un problema por otro, dando lugar a una inactividad igualmente perjudicial para la salud y el bienestar social.

El esfuerzo de la mayoría de los países europeos se dirige, esencialmente, a las campañas de seguridad, conferencias, seminarios, mejora de la infraestructura vial, así como en la técnica de los automóviles y en la formación de los conductores. Veamos algunos ejemplos de los realizados hasta ahora, desgraciadamente, aún muy pocos.

EUROPA: DATOS SOBRE PERSONAS MAYORES EN PORCENTAJES SOBRE EL TOTAL RESPECTIVO

AÑO 1987	MUERTOS				TITULARES DE PERMISOS	POBLACION		
	TURISMOS		2 ruedas	Peatones		1987	Previsión	
	Conductores	Pasajeros					2000	2010
Alemania (RF)	8,4	12,2	33,0	50,0	12,2*	15,2	17,4	20,9
Austria	6,8	10,9	23,1	46,4	6,5	16,0	17,3	18,6
Bélgica	13,8	11,0	18,0	43,4	—	15,5	17,1	17,8
Dinamarca	17,8	28,0	28,3	44,0	10,8	15,3	15,4	16,8
ESPAÑA	4,0	9,8	12,6	35,0	3,6	12,4	15,1	15,2
Finlandia	12,4	15,3	50,4	44,1	4,7	13,2	14,8	16,7
Francia	12,3	13,7	13,0	38,8	—	13,5	—	—
Gran Bretaña	15,7	15,5	16,6	44,4	16,7*	15,6	—	—
Noruega	14,9	12,4	35,5	45,7	9,7	16,0	15,5	15,8
Portugal	8,6	8,9	9,1	31,6	—	12,5	—	—
Suecia	19,5	16,0	46,3	54,2	13,7	17,7	17,1	18,4
Suiza	11,3	14,0	17,5	58,8	4,3	14,4	15,8	17,7
* ⩾ 61 años.						Fuente: CEMT		

Jóvenes y viejos «sortean» como pueden la jungla del tráfico.

Austria

Han sido propuestas varias modificaciones en el sistema de circulación rodada, que van desde una señalización más clara hasta la limitación de la velocidad y un estricto control de la legislación vigente. Además, se han pedido cambios en las estructuras de los automóviles: concepción más simple del tablero de mandos, dirección asistida, cambio automático, etcétera. Sin olvidarse de una serie de medidas a tomar por los propios ancianos (estricta autocrítica, visitas regulares a los facultativos, etcétera).

Bélgica

El Instituto Belga para la Seguridad Vial desarrolló una campaña a nivel nacional dirigida a estos usuarios. En las conclusiones destaca el hecho de que las conferencias con proyección de diapositivas, películas o vídeos son memorizados muy bien, mientras que la utilización de los mass media es menos eficaz. Igualmente, comprobaron que los mayores no se distinguen de otros grupos de edad: los «sermones» sobre seguridad vial les hacen bostezar. Ellos quieren novedades.

Francia

El Centro de Información y Documentación del Seguro de este país apunta que los automovilistas de más de 65 años son las víctimas más frecuentes de los accidentes de tráfico. A la misma conclusión llega la Asociación General de Aseguradoras, al exponer que la frecuencia de los accidentes es del 60 por 1.000 en los conductores de 65 y más, frente al 194 por 1.000 para los menores de 21 años, si bien es verdad que la media de kilómetros recorridos es muy inferior en el primer grupo de población.

Noruega

En su Instituto Científico de Ingeniería de Transportes se asegura que, particularmente, las mujeres mayores cometen más infracciones al reglamento que el conductor de mediana edad.

Está propuesto en Noruega un curso de formación voluntaria —una tercera fase del programa de formación a la conducción— para los mayores. Estos cursos correrán a cargo de entidades privadas, con la colaboración de los poderes públicos en cuanto al material pedagógico y al personal instructor cualificado. Las experiencias, hasta ahora locales, han sido muy positivas.

Suiza

El Departamento Suizo de Prevención de Accidentes se ha propuesto intensificar sus esfuerzos en el campo de la prevención y se han elaborado varios estudios. Entre ellos, «Envejecer sin perder independencia», en el que se recoge información sobre las alteraciones inevitables de la edad, las enfermedades y los medicamentos, además de algunos consejos, intentando que los mayores se contesten a esta pregunta: «¿soy apto todavía para conducir?». Este año se está realizando una campaña de prevención de accidentes en colaboración con la Fundación Pro-Vejez.

en palabras del doctor Juan Carlos González, médico de la Dirección General de Tráfico, *«hay que informar a los ancianos en su punto justo, lo que les pasa, lo que tienen y lo que deben hacer para llevar una vida independiente. Porque a veces se dan dos extremos: o no son o no quieren ser conscientes de sus deficiencias —escaso número—, o todo lo contrario: aquellos en los que las deficiencias les imposibilita cualquier actividad, pero de una forma más mental que real, hacen un mundo de su estado y se encierran en casa»*.

Loles Díez Aledo, periodista de RNE y con una amplia experiencia en la problemática de los mayores, opina que *«se tarda un tiempo en darse cuenta de estas limitaciones, pero como todos tardamos un tiempo en asumir los problemas»*. En este mismo sentido se manifiesta Nicolás Mallo, presidente de la Unión Democrática de Pensionistas y Jubilados de España (UDP): *«Inconsciencia la hay en mayores y en jóvenes, pero un mayor sufre en carne sus limitaciones y, por tanto, es casi cuestión de defensa propia»*.

ACCIDENTALIDAD PREOCUPANTE

Si la relación entre el tráfico y las personas mayores es conflictiva, la relación de nuestros mayores con los accidentes de tráfico es dramática. Las

El acceso a los autobuses es muy dificultoso para los ancianos.

estadísticas de la DGT (ver cuadro de accidentalidad) indican que el 12,6 por 100 de los muertos en accidente de tráfico (incluidos los peatones) durante el pasado año tenía 65 o más años. Los datos de la DGT también señalan que comparando el número de muertos por 1.000 heridos, se llega a la conclusión de que, en conjunto, la mortalidad del mayor de 64 años es aproximadamente dos veces y media más alta; cerca del doble, en el caso del peatón y del automovilista y más de ocho veces para los ocupantes de vehículos de dos ruedas.

En este mismo sentido, las directrices de las Naciones Unidas afirman que los conductores ancianos se ponen al volante tan frecuentemente como las personas jóvenes, aunque recorren menos kilómetros. Además, suelen evitar las condiciones difíciles —lluvia, niebla, etcétera—. En el apartado de peatones, las estadísticas señalan que el mayor número de accidentes lo sufren en zona urbana, en situaciones de escasa iluminación —amanecer, atardecer—, aun cuando utilizan mayoritariamente semáforos y pasos de peatones.

Entonces, ¿cuáles son las causas que motivan este alto índice de accidentalidad? Las posturas están enfrentadas. Por un lado, muchos conductores jóvenes se quejan de la inconsciencia con la que los ancianos cruzan las calles («que paren ellos, a mí lo mismo me da ya»), la lentitud con la que suelen conducir, entorpeciendo el paso al resto de los automovilistas, etcétera, son tópicos que podemos escuchar en cualquier lugar.

El planteamiento de los ancianos es distinto. El presidente de la UDP nos habló de la *«falta de concienciación por parte de la mayoría de los automovilistas. Los pasos de peatones parece que en España no existen, los semáforos tienen tiempos muy cortos para nosotros, la velocidad de alguno de nuestros conductores es altísima, el aparcamiento en doble fila nos dificulta el paso y la visión, los coches aparcados en las aceras hace que tengamos que utilizar la calzada, etcétera»*.

José Molés de Adzaneta (Castellón) se queja de *«que la mayoría, a los 70 años, vamos apoyados en un bastón. No podemos correr y en las capitales los coches corren mucho y los más jóvenes nos tienen poca consideración. No admiten nuestros consejos»*. Jesús Aroza de Abarán (Murcia) nos contó lo que él denominó *«ideas de viejo»: «hay que reducir la velocidad a 70 u 80 km/h., sobre todo los fines de semana, para impedir las barbaridades de esta alocada juventud»*.

Como conductores —más del 4 por 100, según censo de conductores españoles, tiene 65 años o más— también se defienden: Luis José Serrano define a los conductores mayores como *«más sensatos. No bebemos. No solemos rebasar la velocidad permitida. Guardamos la distancia»*.

SUS PETICIONES

Casi todos están de acuerdo. En primer lugar quieren una mayor concienciación de toda la población y que no exista *«una descalificación* —en palabras del presidente de CONAMA— *por el simple hecho de cumplir 65 años, o que incluso se diga que somos un peligro público en la carretera. Repetir que mayoritariamente padecemos defectos físicos es francamente injusto»*. Además, piden campañas permanentes —sobre todo a través de las emisoras de radio— de consejos prácticos. Para Orestes Serrano, de la Asociación para la Defensa del Pensionista (ADEPEN), *«a las personas mayores no les molestan los consejos. Tienen mucho tiempo libre y son muy receptivas. Concursos, vídeos, charlas, aulas de la tercera edad en la Universidad, siempre tendrán mucha aceptación»*.

No siempre la sensatez acompaña a los mayores.

Cada vez los conductores dejan el volante a una edad más avanzada.

ACCIDENTALIDAD DE MAYORES DE 64 AÑOS

ESPAÑA Año 1990	MUERTOS						HERIDOS					
	Totales	Peatones	2 ruedas	Turismos	Autobuses	Resto	Totales	Peatones	2 ruedas	Turismos	Autobuses	Resto
Números absolutos												
• ≥ 65 años	872	459	101	277	1	34	8.503	3.641	368	3.630	229	635
• Todas edades	6.948	1.186	1.257	3.849	37	619	155.476	16.252	39.350	86.956	1.313	11.605
Porcentajes respectivos												
• ≥ 65 años	100	52,6	11,6	31,8	0,1	3,9	100	42,8	4,3	42,7	2,7	7,5
• Todas edades	100	17,1	18,1	55,4	0,5	8,9	100	10,5	25,3	55,9	0,8	7,5
Porcentajes todas edades												
• ≥ 65 años	12,6	38,7	8,0	7,2	2,7	5,5	5,5	22,4	0,9	4,2	17,4	5,5
• Todas edades	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Porcentajes masculinos												
• ≥ 65 años	64,9	60,1	96,0	59,9	—	76,4	55,2	47,7	95,3	55,8	35,8	80,0
• Todas edades	77,1	68,2	89,5	74,5	56,8	86,6	69,2	54,5	82,3	64,9	45,9	80,0
Muertos ×1.000 heridos												
• ≥ 65 años	103	126	274	76	4	54	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
• Todas edades	44	73,	32	44	28	53	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000

PRINCIPALES DEFICIENCIAS FISICAS

■ **DISMINUCION DE LA VISION.**—Más del 15 por 100 de la población presenta defectos de visión por alteraciones relacionadas con el envejecimiento, que producen un defecto en la medición de distancias y en la percepción de la velocidad.

1) Debidas al propio envejecimiento: Disminución de la agudeza visual por aparición de opacidades dentro del ojo. Alteraciones de isquenia (falta de riego sanguíneo) en retina. Diferente acomodación (ver de lejos y de cerca) y adaptación a la luz. Estrechamiento del campo visual.

2) Por enfermedades de la vista, que aparecen, sobre todo, en la anciania: Cataratas, glaucoma, diabetes.

■ **DISMINUCION DE LA MOVILIDAD.**—La movilidad se hace lenta e insegura. Cuando los mayores se desplazan, pueden mostrar escasa atención a los estímulos que le rodean y rectifican en pocas ocasiones un movimiento ya comenzado.

■ **DIFICULTADES DE AUDICION.**—Se producen deficiencias para reconocer y diferenciar los sonidos, preferentemente cuando hay ruido de fondo. Dificultad para localizar la procedencia de los sonidos, equivocando su origen. Disminución cuantitativa de la audición, preferentemente para tonos agudos.

■ **MODIFICACION EN LAS CAPACIDADES MENTALES.**—Disminución de la capacidad de fijación (memoria), ralentización de la capacidad de respuesta y dificultad de aprendizaje. Dificultad para recoger, descifrar y retener información, haciendo una reducción y simplificación, para emitir una respuesta más rápida.

■ **ALTERACION DEL RITMO DEL SUEÑO Y DE LA CAPACIDAD DE ADAPTACION A LA ACTIVIDAD PSICOFISICA.**—Sufren, con asiduidad, somnolencia diurna con disminución del nivel de alerta y aumento de la desvinculación del medio. Igualmente, en función de la edad del individuo, muestran una mayor fatigabilidad o tendencia a menor resistencia al esfuerzo psicofísico prolongado.

■ **INCIDENCIA DE LOS MEDICAMENTOS.**—Por último, los mayores presentan mayor incidencia de los efectos secundarios y colaterales de los medicamentos, que pueden conllevar mareos, vértigos, somnolencia, etcétera, por lo que deben mantener una estricta vigilancia de los síntomas y consultas regulares con su médico.

La Unión Democrática de Pensionistas y Jubilados de España además exige *«mejora en la señalización, semáforos sonoros y, sobre todo, respeto a las normas»*.

Por su parte, la Administración es muy consciente de estas necesidades. La DGT está intentando llegar al anciano. Los medios que cree más adecuados son las charlas, conferencias y reuniones directas en sus asociaciones y centros de encuentro, donde se trate el problema en su justa medida, de forma directa y clara, además de ilustrada, y se impartan una serie de consejos prácticos. En esta línea se encuentra encuadrado el concurso convocado (información aparecida en nuestro n.º 68) de realizaciones audiovisuales, con el que también se intenta conocer sus inquietudes y experiencias personales en el terreno de su entorno vial.

AUTOBUSES, SUS PREFERIDOS

Otro de los grandes capítulos es el del transporte público, utilizado, mayoritariamente, por los mayores. El medio por el que sienten preferencia es el autobús, aunque se muestran muy críticos con el servicio que prestan. Nicolás Mallo, de UDP, lo califica como desastroso: *«los escalones de subida se encuentran a una gran altura. Tienen muy pocos asientos y tienes que ir agarrado a la barra aguantando numerosos frenazos. Hay conductores que arrancan cuando apenas hemos subido. Lo que podemos definir, suavemente, como falta de respeto al usuario, está a la orden del día en nuestros autobuses»*.

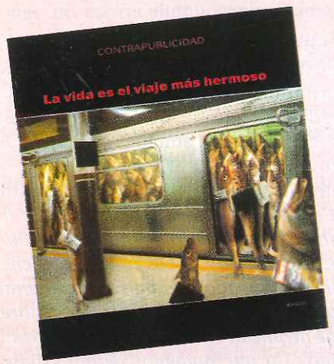
Pero no solamente este medio de transporte lo consideran deficitario. Al referirse al *«metro»*, el presidente de la UDP nos pone como ejemplo los arreglos que se están llevando a cabo en algunas estaciones de este tipo de transporte: *«donde había 66 escalones dejaron 40; eso quiere decir que personas con problemas en las piernas o deficiencias cardíacas no pueden acceder a él»*.

En este asunto piensan que con un poco de sentido común, algunas modificaciones mecánicas y muy poco coste se conseguirían numerosas mejoras.

Mercedes LOPEZ
Fotos: José RUBIO

Y un árbol en el camino...

Los responsables del trazado de esta carretera, situada en el término municipal de Montroig (Tarragona), deben ser aplaudidos calurosamente por su extremado celo en preservar el medio ambiente. Eso sí, la seguridad vial la dejaron un «pelín» olvidada. Tan olvidada que alguien se ha preocupado y puesto un letrero de «prohibido acampar», por si acaso algún campista se equivocaba y pensaba que se encontraba en medio de una zona verde muy bien urbanizada. ¿No creen ustedes que si se hubieran ocupado un poco más del estudio de la zona, hubieran podido aunar ecología y seguridad? La foto nos la envió un lector de Vilaseca (Tarragona), Victorio Barrao, que por suerte vio el árbol en su camino.



¡Vida de sardinas!

La revista del consumidor vasco «Eroski», en su número de septiembre y en la página de contrapublicidad, ha incluido esta fotografía bajo el lema que la Dirección General de Tráfico utiliza en su última campaña de seguridad vial, «La vida es el viaje más hermoso», en una exacta alegoría de lo que algunos transportes públicos se convierten en las horas punta. ¿Y por qué no puede ser hermoso? Tan apretaditos podemos encontrar el amor de nuestra vida; rebajar los kilos que nuestro presupuesto no nos permite en una sauna; realizar una tesis sobre el olor corporal; comprobar —si eres alto— el índice de calvicie de los españoles; si eres bajito, calcular la media del número que calzamos los españolitos, etc. El que no se consuela es porque no quiere.

Más seguridad

A mediados del próximo año la empresa Volkswagen equipará de serie a todos sus modelos con «Airbag». Hasta ahora sólo los Audi salían de fábrica con este especial sistema de seguridad.

La nueva generación de «Airbag» de Volkswagen es mucho más compacta, será incorporado en el volante y en la guantera del vehículo, por lo que en caso de colisión frontal, el conductor y el copiloto estarán muy protegidos. *¡Enhorabuena!*

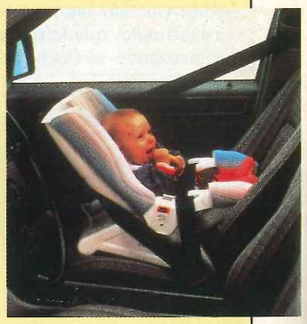
Mejor sin semáforos

El alcalde del municipio madrileño de Parla tiene una curiosa teoría para favorecer la fluidez del tráfico: desconectar los semáforos. Según declaraciones del mismo, «el tráfico se autorregula» y «aunque los semáforos no funcionan, la ciudad nunca se ha quedado colapsada».

Lo habitual, parece ser, es que más del 80 por 100 de los semáforos de la localidad estén apagados. También parece que favorece la factura de la luz del Ayuntamiento.

Niños seguros

La seguridad para los niños dentro de nuestros automóviles es una materia que siempre nos ha preocupado mucho (ver TRAFICO n.º 68), y parece ser que inquieta cada vez más a los fabricantes de coches. Un ejemplo para todos lo tenemos en las experiencias desarrolladas por la firma alemana Mercedes-Benz, empresa que desde 1973 ha investigado en asientos especiales para los niños. Han realizado profundos análisis de todos los sistemas comercializados en el mundo (más de 60) y como resultado han creado el programa Mercedes de asientos para niños, que abarca cuatro modelos adaptados a cada edad. En ellos se ha tenido en cuenta la anatomía del cuerpo de un niño, la resistencia del mismo a los accidentes, sus necesidades específicas, en cuanto a libertad de movimientos y confort, todo ello acompañado de un manejo sencillo y a prueba de errores. Se esperan imitaciones.



Automóviles para el encuentro

Del 28 de septiembre al 6 de octubre ha venido celebrándose en Barcelona la VIII Edición del Salón Auto Retro, dedicado a la difusión de todo lo que representa la cultura automovilística: recambios para coches antiguos, automóviles de ocasión, accesorios, subastas y exposición de vehículos de competición extranjeros. El Salón ha estado ubicado en el antiguo Mercado del Borne, de la ciudad condal, y ha contado con la participación de más de 100 expositores. Tal y como querían sus organizadores, este Salón ha coincidido con el inicio de la andadura del Circuito de Cataluña.

Carmen RICO-GODOY

El cochombre humano

EL coche se ha convertido en nuestra sociedad en razón primera y última de la conciencia de existir. Nadie es alguien hasta que no se convierte en propietario de un coche. Un ser alcanza la dignidad humana cuando ya tiene coche. Antes se limita a vegetar y a esperar tiempos mejores.

En Marte se comenta mucho y se hacen muchos chistes sobre esta identificación total del terrícola con su coche, hasta el punto que cada vez que sacan en los periódicos locales la caricatura de un terrícola, siempre lo dibujan con un coche adherido a su cuerpo. Y tienen muchos chistes sobre el tema. Por ejemplo, dos marcianas están en la peluquería y una le dice a la otra: «Tengo un drama en casa que no veas, una de mis seiscientas hijas quiere casarse con un terrícola, pero su padre no la deja porque dice que no es suficiente para ella». Y la otra amiga pregunta: «¿Qué pasa, que no es médico de trasplantes?». «No —contesta la primera—, que sólo es un Toyota.»

Aparte de que el humor marciano sea un poco pesado, tipo alemán del norte, la anécdota sirve para ilustrar cómo se ha aceptado universalmente que el ser humano de acá ha mutado hasta incorporar de una manera biológica el coche a su organismo y su morfología.

El coche demuestra por ejemplo la gran capacidad que tiene el ser humano para sufrir voluntariamente. Los atascos en las ciudades y en los accesos a las ciudades a casi todas las horas del día dan buena cuenta de ello. Hay miles de personas que por su buena condición económica y su aceptable nivel cultural podrían evitar meterse en uno o varios atascos, ahorrando tiempo y energías, pero eso sería autonegarse y renunciar a la identificación como Ser Humano y degradar su propia condición a la de las bestias sin alma.

El problema parece radicar en que el humano sabe que viviría mejor y más tiempo sin coche, pero entonces no valdría la pena vivir, porque nos convertiríamos en seres atrasados, salvajes de razas inferiores.

Por ejemplo, el uso abusivo e indiscriminado del coche en las ciudades las contamina, haciéndolas irrespirables. Esto permite que los médicos impongan sus propias leyes dictatoriales a las poblaciones urbanas, obligándolas a dejar de fumar. Un ser que no tiene coche es un ser antisocial, pero si encima fuma, está haciendo oposiciones al campo de concentración.

Los médicos rigen nuestras vidas a través de los gobiernos a golpe de ukases y ordenanzas, propagando el pánico y el terror entre las poblaciones: si vuelve a fumar un solo cigarrillo se morirá en la más espantosa de las agonías; con ese colesterol debería usted estar muerto; no coma grasas o se quedará pajarito; ha hecho usted un régimen estúpido y ahora le tengo que poner un riñón nuevo; juegue al golf para calmar los nervios.

Nunca dicen: venda el coche y vaya andando al trabajo y viaje en tren o en autobus, pero bajo ningún concepto se me ponga usted al volante de un coche en la miseria del tráfico. Tampoco asustan al personal como debieran: no se le ocurra tomar una copa si tiene que conducir porque se va a dar la castaña seguro. Semejantes consejos atentarían contra los principios básicos de la civilización occidental —el coche— y de la dignidad humana —el hombre y su coche—.

Hay jóvenes absolutamente obcecados que han encontrado la manera de rebelarse contra la civilización y van en bicicleta por la ciudad y por el campo. Semejante atentado contra la integridad del ser humano se paga con la muerte súbita, irremediable y gratuita.

Gratuita porque evidentemente el sistema, siendo como es, no protege al ciclista sino al automovilista. El automovilista va perfectamente por su carretera, y en su atasco, hechos, obviamente, para él y su coche. El ciclista es un intruso que pone en peligro la vida de los otros automovilistas, un crimen que de *lesa patria* que se paga, naturalmente, con la muerte.

Si conducir el coche produce estrés —agarrotamiento de las extremidades, del cerebro y del sistema nervioso, obesidad y gastos sin fin, peligro de accidentes, contaminación ambiental, empobrecimiento del lenguaje urbano (todo se reduce a coño, joder y maricón)—, no utilizar el coche produce problemas y lesiones aún mayores.

Mientras el coche circula, está en algún lugar, pero cuando está detenido no hay donde ponerlo. Una plaza de garaje en la ciudad cuesta más que un ático con terraza y los aparcamientos están siempre llenos de coches misteriosos que han llegado antes. En las calles tampoco hay espacio para ellos, y si lo hay, corren el peligro de ser despojados de lo que llevan en su interior tras encantadora rotura de lunas. Para remediarlo, las autoridades tienen que gastarse un dinero inmenso en construir aparcamientos subterráneos para —dícese que— residentes, bajo plazas y jardines, con la consiguiente tala masiva de árboles.

O inventan el coche plegable o aprendemos a volar, pero esto no puede seguir así.

FAMOSOS EN MARCHA

JOSE CORONADO, EL GALAN QUE DEJO EL TRIAL

José Coronado ha saltado a la fama en un tiempo récord difícil de superar. Cuatro años han transcurrido desde que se introdujo en el mundo del cine, inmerso en el más profundo anonimato, hasta acaparar las primeras páginas de revistas y semanarios, donde sus presuntos romances y crisis sentimentales han compartido protagonismo últimamente con la información que genera el ser uno de los actores de moda en nuestro país.

«La gente tiene muy poca conciencia del tráfico»

DESDE que partió de aquella simbólica «parrilla de salida» que supuso su participación en la obra teatral «El público» hace cuatro años, José Coronado ha demostrado tener una total habilidad al ir salvando todos los obstáculos que se han ido interponiendo a lo largo de su corta carrera como actor. De esta forma ha emulado las mismas hazañas que su dominio con las motos le permite protagonizar en los circuitos de trial. Un marco en el que ha practicado este deporte con bastante asiduidad y del que se considera un apasionado, aunque su actual situación le haya apartado de ello.

—Hasta hace poco más de un año, la motocicleta era el medio de transporte que más utilizaba en mis desplazamientos por Madrid. No obstante, dejé de practicar el deporte de las dos ruedas hace mucho más. Ahora mis posibilidades económicas me permiten moverme cómodamente en mi Nissan, aunque soportando todos los atascos que genera Madrid en las horas punta.

—En situaciones tan desesperantes como esas, ¿cómo te sientes cuando eres objeto de las miradas del resto de los conductores que te reconocen?

—Al principio me ponía muy nervioso, lo cual he ido superando poco a poco, aunque no del todo. Si ya me resulta agobiante ser víctima del infernal tráfico de Madrid, imagínate cómo estaré cuando en esas desesperadas circunstancias la gente me observa con un descaro tremendo. Menos mal que tampoco es algo que me influya a la hora de desenvolverme con el coche.

—¿Eres prudente cuando te sientas ante el volante?

—Lo soy, lo cual no significa que sea de los que conducen muy despacio, ya que suelo correr. Soy de los que no pierden un segundo. En el momento en que el semáforo se pone en verde salgo, y si puedo llegar antes que el otro, lo hago. Pero, eso sí, con prudencia. Ni me salto semáforos ni me «pico» con nadie. Quienes cometen esas barbaridades demuestran tener mentes vacías y pobres.

FATIDICA EXPERIENCIA

Una fatídica experiencia con un coche cuando tenía dieciocho años le hizo tomar conciencia de que con la suerte y el destino no se juega. A raíz de aquel accidente, con vueltas de campana incluidas, nuestro protagonista decidió apearse del colectivo de imprudentes conductores que, según él, está muy generalizado en nuestra sociedad: **«La gente tiene muy poca conciencia del tráfico y de su relevancia. Además, en general se conduce muy mal. Unicamente Cataluña puede ser la excepción a nivel nacional. Allí los conductores respetan más las normas y tienen más mano para llevar el vehículo. No son, por ejemplo, tan impacientes ante los semáforos como ocurre en Madrid».**

Esa indignación que manifiesta le ha llevado a simpatizar con la nueva Ley de Seguridad Vial, cuya severidad considera necesaria para paliar dichas situaciones. No obstante, subraya que por esa rigidez legal pagan justos por pecadores. **«Para mí, lo más grave es que haya ciertos individuos que atenten en la carretera contra la vida de otras personas. El tío que se salta un semáforo por la noche no sólo se merece que le quiten el carné temporalmente, sino que se olvide de conducir para toda su vida. Quizá un estricto criterio que, por otro lado, no se debe aplicar en ciertas infracciones de menor envergadura. Lo que sí es verdad es que una cosa es enseñar a ser cívicos y otra enseñar a no ser asesinos.»**

Nuestro afamado personaje ha hecho también gala de su habilidad con el manillar en un difícil terreno como el del cine, donde para llegar a la meta y besar el triunfo ha sustituido las dos ruedas valiéndose de sus propias dotes artísticas para alcanzar el complicado objetivo al que aspiran todos sus colegas: la fama.

José Coronado asegura que ni se salta semáforos ni se pica con nadie.

UNA ETAPA APOTEOSICA

Aunque ya acostumbrado, es el primero que se sorprende cada vez que analiza y plantea la metamorfosis que ha sufrido su vida en poco más de cuatro años.

—¿Podríamos calificar los momentos que vives ahora de apoteósicos?

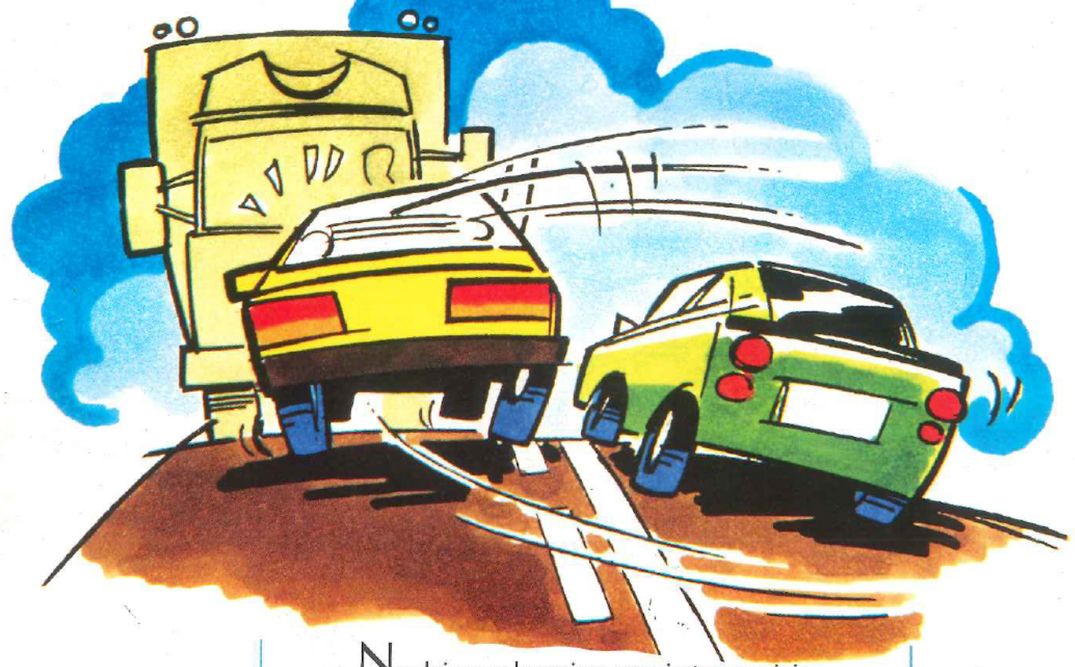
—Por supuesto, ahora más que nunca. Hasta hace un año viví un apogeo muy banal y superficial. Todo era grande, con mucho bombo y platillo, pero sin nada demostrado. Todo estaba relacionado con historias ajenas a lo que es realmente la profesión de actor. Ahora, toda la expectación que estoy levantando está generada por lo que estoy dando profesionalmente, tanto en televisión como en cine. No obstante, reconozco que tantas historias de romances como últimamente han recaído sobre mi persona, ya sean ciertas o inciertas —en lo cual que no voy a entrar ahora—, han contribuido en cierta medida.

Esos rumores y comentarios frívolos de los que es objeto y que tantas páginas de revistas han acaparado en los dos últimos meses son una cruz que siempre le ha acompañado desde que se convirtió en un personaje popular.

Ya en el rodaje de «Yo soy ésa», película que le lanzó definitivamente a la fama, empezaron a circular de boca en boca chismes, cotilleos y todo tipo de comentarios en torno a él y su compañera de reparto, Isabel Pantoja, sobre un posible idilio. Todo un explosivo comienzo que le ayudó a tomarse con filosofía aquel malentendido y posteriores historias de las que todo el mundo hemos estado al tanto. No obstante, todos esos quebraderos de cabeza están siendo recompensados con la fase profesional que está viviendo. Una etapa protagonizada por la multitud de ofertas televisivas, teatrales y cinematográficas que actualmente llueven sobre la cabeza de este madrileño a quien la suerte, sin duda, le está sonriendo ahora más que nunca.

Alvaro PONCE
Fotos: Miguel GARROTE

NO SE LA JUEGUE EN UNA PASADA



No deje que las prisas conviertan su viaje
en un juego peligroso. O se encontrará
apostando la vida en cada adelantamiento.
Si no las tiene todas consigo, no pase.
La vida no es un juego y su cita con las vacaciones
siempre puede esperar una hora más.
Cuando llegue el momento de partir
siga nuestro consejo.

En los largos desplazamientos:

- Revise los puntos vitales de su vehículo.
- Abróchese siempre el cinturón.
- Respete los límites de velocidad.
- Mantenga la distancia de seguridad.
- No adelante sin visibilidad.
- Al mínimo síntoma de cansancio, no conduzca.
- Póngase el casco si viaja en moto o ciclomotor.
- **Siga estos consejos también en los trayectos cortos.**

LA VIDA ES EL VIAJE MAS HERMOSO

Dirección Gral. de Tráfico

Ministerio del Interior

barro cdp europe