

8

SENADO: LLAMAMIENTO CONTRA LOS ACCIDENTES

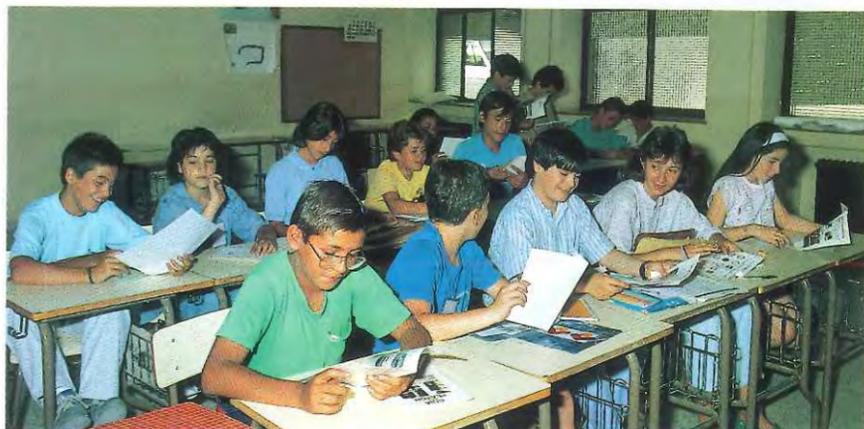
Tras dieciséis meses de trabajos y consultas a expertos, el Senado, a través de su Comisión de Seguridad Vial, ha recomendado una serie de medidas para reducir la siniestralidad en España. La conclusión de los trabajos del Senado es simple: o colaboramos todos contra los accidentes o no hay solución posible.



Marco TORRES

secciones

| | |
|--|----|
| La locura del mes | 3 |
| Cartas | 4 |
| Mi carril | 6 |
| Editorial | 7 |
| 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 | 33 |
| Laboratorio del Tráfico | 41 |
| Humor | 42 |
| La pluma en el asfalto | 43 |
| Famosos en marcha | 44 |
| Pasatiempos | 46 |

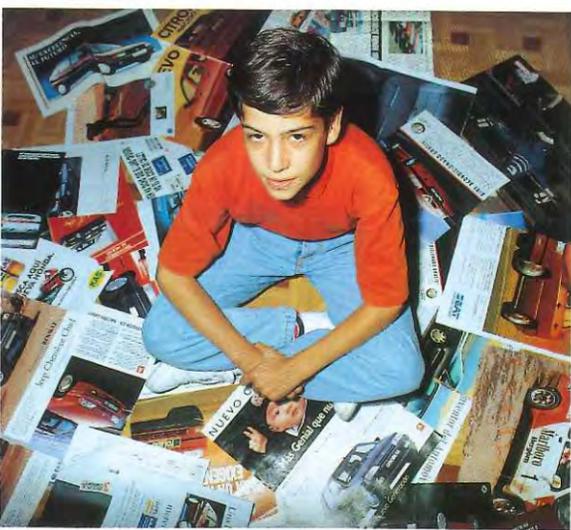


37 LA EDUCACION VIAL EN LA LOGSE

La educación vial formará parte de los nuevos planes de estudios en las etapas infantil, primaria y secundaria, diseñados a partir de la nueva ley de educación, la LOGSE. No se trata, sin embargo, de introducir una asignatura más, sino de acercar la escuela al ámbito de la seguridad vial, considerado por muchos como una demanda social.

TRAFICO CHICO EL PODEROSO INFLUJO DE LA PUBLICIDAD

Un estudio ha demostrado la influencia que sobre los niños tiene la publicidad de los automóviles. Las conclusiones ponen de manifiesto que los chavales identifican la calidad del auto con su mayor tamaño y que la publicidad es capaz de «venderles» buena parte de su valoración sobre los modelos.



Marcos GONZALEZ



Fernando ROI

45

MIRIAM DIAZ AROCA, CON FALDAS Y A LO LOCO

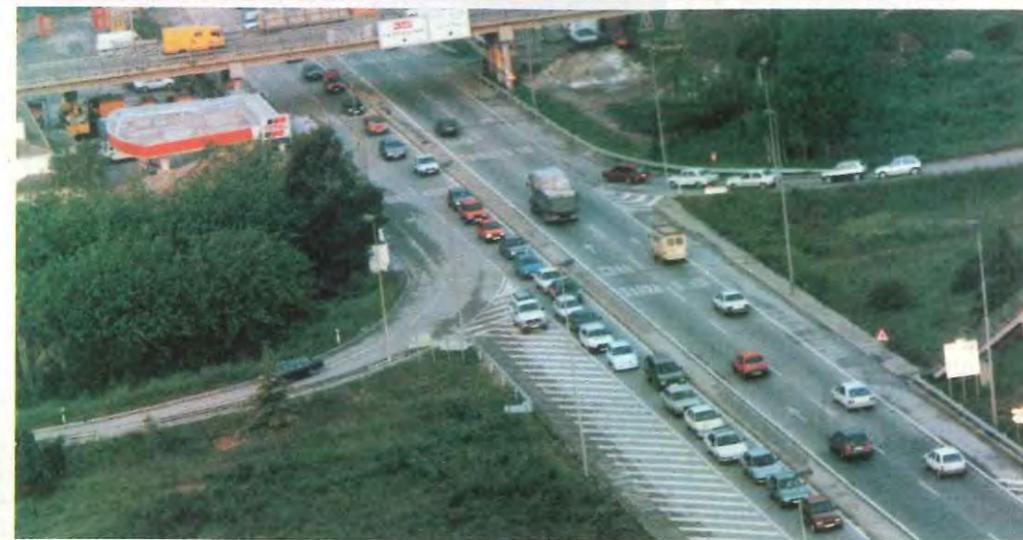
Miriam Díaz Aroca, la alocada presentadora del «Un, dos, tres...», al volante cambia de estilo y se convierte en la más prudente de las conductoras. Mientras cuenta aquello a lo que ha tenido que renunciar para alcanzar este momento «dulce» de su carrera, sigue practicando un medio de transporte urbano tan extraño para un personaje popular como son los patines.



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.

LA vía desdoblada, al llegar al desvío, se queda en un solo carril, lo que produce una ligera retención entre quienes respetan la norma, la señalización y, sobre todo, a los demás conductores. No obstante, siempre hay «listillos» que, como en este caso el vehículo blanco, deciden invadir la zona rayada y proseguir en línea recta por el camino más despejado.



DE esta manera, el «todo-terreno» llega rapidísimamente hasta la siguiente incorporación, evitándose el tiempo de espera en la retención. Aquí, otros conductores «con prisa», pero menos descarados, se salen de la retención, atraviesan la «isla» y se incorporan a los dos carriles que surgen desde su derecha y que circulan más fluidos.

AL llegar a la conexión definitiva de la incorporación de dos carriles con la vía en la que existe retención, el «cacao» ya es total. El «todo-terreno» pugna por entrar desde la izquierda; el turismo oscuro de la anterior toma, igual; dos turismos más, sin esperar a que termine la línea continua, la sobrepasan para arrimarse a la derecha... Peligro, en suma, por el caos que entre todos han creado.



DONDE PAGAR LA MULTA

Si circulando fuera de la provincia de residencia alguien es denunciado por algún motivo, ¿debemos pagar la multa en la jefatura de la provincia donde hemos sido denunciados o podemos hacerlo en la de nuestra residencia? Por otra parte, ¿de qué cuantía puede ser la multa por no llevar los discos del tacógrafo correspondientes a los días anteriores al que se va conduciendo? ¿Puede suponer esta infracción la retirada del permiso?—**Francisco Jiménez García. Chiclana (Cádiz).**

Respuesta.—La multa puede ser pagada en cualquier jefatura provincial de Tráfico. En cuanto a la cuantía, ésta es de 46.001 pesetas, según indica el Reglamento de Transportes Terrestres, aprobado por el Real Decreto 1211 de 1990. Es este mismo reglamento en el que usted puede consultar si esta multa pudiera llevar aparejada la retirada o no del permiso.

RECORDAR LAS PRIORIDADES

El cruce de las carreteras N-431 y la que va de Bormujos a Ginés, en el p.k. 557, es muy peligroso.

En él se suelen dar multitud de accidentes de gravedad sin que, hasta el momento, se ponga ningún tipo de medios.

Es la actitud de algunos de los que pasamos por este cruce la que ocasiona gran parte de los accidentes, al no respetar casi nunca las reglas de prioridad, pero la experiencia me hace ver que la mayoría de quienes no las respetan es por no tenerlas claramente aprendidas. Quizá la solución pase por recordárselas mediante la semaforización de dicho cruce. Además, este cruce se encuentra en la travesía de Ginés.—**Teodoro Palomar Bellido. Bormujos (Sevilla).**

CRITIQUE,
SUGIERA,
PREGUNTE...

MAS PLAZO PARA LOS ARREGLOS

En el número 67 de la revista TRAFICO se refiere la obligatoriedad de la revisión en ITV. En definitiva, lo encuentro correcto, con una pequeña salvedad: cuando en esa revisión se encuentra algún fallo, por pequeño que sea, dan un plazo para repararlo de 24 horas. Los talleres van sobrecargados de trabajo y es muy complicado exigirles o pedirles este plazo, lo cual supone un pago adicional de 1.400 pesetas más. ¿No podría ampliarse este plazo?—**J. M. Mengual Creus. Barcelona.**

Respuesta.—El plazo para subsanar un defecto del vehículo detectado en una inspección ITV lo fija, según el Real Decreto 2344/1985 de 20 de noviembre, el propio organismo inspector, teniendo en cuenta la naturaleza de los defectos observados, al término del cual deberá presentar el vehículo a nueva revisión.

EL DICHOSO TUBO DE ESCAPE

Quisiera saber si existe alguna normativa sobre la salida de humos o tubo de escape de los camiones. Aquí en Murcia, en verano, en pleno mes de agosto, tenemos 32 ó 33 grados y si con un turismo nos paramos junto a algún camión, por un semáforo o una retención, con la ventanilla abierta, al arrancar nos asfixian con el humo del tubo de escape. Si no hay ninguna normativa, sugiero que los

tubos de escape se dirijan hacia abajo por el centro del camión o hacia arriba, como los llevan algunos camiones americanos, pero nunca hacia el lado izquierdo y a la altura de la cara del señor que conduce un vehículo y que se puede parar en el semáforo a la misma altura que el dichoso tubo de escape.—**Matías Alarcón López. Cabezo de Torres (Murcia).**

MEJORAR LAS CURVAS

El pasado enero, cuando circulaba por la carretera comarcal Cáceres-Coria, en el término de Torrejoncillo, a kilómetro y medio de la población, tuve un pequeño accidente en una curva, donde,



según la Guardia Civil, hay cerca de doscientos accidentes al año. ¿Por qué, con todos los planes que está haciendo el MOPT para reducir los accidentes en las carreteras españolas, haciendo autopistas, autovías, pasos elevados, etcétera—cosa que veo muy acertada—, por qué no incluye curvas como ésta, donde la cifra de accidentes es tan elevada, señalizándolas mejor para advertir el peligro o, lo que es mejor, desviándolas? Una carretera tan importante como ésta, que une la zona norte de Cáceres con la capital, cuyo asfalto está en muy buen estado, no

debería tener este tipo de curvas.—**Enrique Sánchez Rodríguez. Olmedo (Valladolid).**

CONDUCTOR, INFRACTOR INCONTROLADO

El artículo «Peatón: el infractor incontrolado» parece escrito por un conductor que ve la paja en el ojo ajeno sin ver la viga en el propio. Es cierto que muchos peatones no siempre cumplen las normas, pero a menudo se ven obligados a ello, como en el caso de una de las fotografías, en la que se ve a dos señoras obligadas a caminar por la calzada por haber una furgoneta aparcada ocupando toda la acera.

sado. Ni siquiera los coches policiales respetan los pasos de cebra y los policías contemplan cómo otros conductores hacen lo mismo sin tomar medidas. Así no es de extrañar que la mayoría de los conductores llegue a pensar que las normas que defienden a los peatones, una vez pasado el examen, se pueden ignorar. Algunos peatones infringen normas de circulación, pero casi siempre sin ocasionar peligro, por la cuenta que les trae. El calificativo infractor incontrolado es más apropiado pues para el conductor, especialmente en lo que atañe al peatón.—**Jorge A. Sved Marcos. Logroño.**

Respuesta.—Pese a que no la compartimos, respetamos su opinión. Sólo puntualizar que el adjetivo incontrolado se refiere únicamente a que no existe control sobre sus infracciones; por otro lado, queremos recordarle que el número 67 de TRAFICO publicó otro reportaje sobre el peatón, del que éste es complemento, titulado «La otra víctima», que ofrecía la otra cara de la moneda.

LIMITES A LA VELOCIDAD

Utilizo diariamente la avenida del Cardenal Herrera Oria, de Madrid. En dicha vía existen, desde que se inauguró, placas de limitación de velocidad de 60 km/h. e, incluso, un luminoso que lo recuerda. Hace ya bastante tiempo me pusieron una multa por exceso de velocidad, cuando se colocaban esporádicamente controles mediante radar; y, desde entonces, no sobrepaso esa velocidad.

Actualmente, nadie respeta esa prohibición y al sobrepasarme me miran como pensando que soy novato o, incluso, me pitan para que corra más. ¿No deberían suprimir dichas placas si ya no es necesaria dicha limitación o, por el contrario, instalar algún control para evitar que continúen sobrepasando cumplidamente dicha prohibición?—**Francisco Plaza Sánchez. Madrid.**

Flora contra señales



Estas fotografías, tomadas a dos metros de distancia, no son para mostrarles la flora de Galicia, sino para facilitarles uno de los muchos ejemplos de señales «fantasmas» que están completamente tapadas por la vegetación.

Año tras año pasa lo mismo, y lo único que, por desgracia, limpia las cunetas gallegas de maleza y rastros son los incendios forestales. Aquí, los políticos hablan de autovías, de autopistas, etcétera, pero, claro, sólo son palabras. Y lo peor es que, mientras tanto, las carreteras dan verdadera pena, tanto en lo que se refiere al firme como en la señalización.

En fin, en Galicia todo sigue igual. Con la salvedad de que el 93 (año santo) está cercano y las buenas carreteras, lejanas.—**Manuel Martínez Ruiz. Santiago de Compostela (La Coruña).**



FE DE ERRATAS

● **Helicóptero DGT.**—En el reportaje «La huella del accidente», publicado en el número 69 del mes de septiembre, se hace mención al servicio de un helicóptero sanitario merced a un convenio suscrito entre DGT, Insalud y Cruz Roja. Pues bien, el acuerdo de colaboración al que se hace referencia fue suscrito el 5 de marzo de 1991 por la Delegación del Gobierno en Madrid, la Dirección General del Insalud, la Dirección General de Tráfico, la Consejería de Salud de la CAM (Comunidad Autónoma de Madrid) y la Cruz Roja (Asamblea de la CAM).

● **Felipe Ruiz Nogales.**—Además, el artículo de la sección «Disco Verde» apareció sin la firma de quien lo había escrito. Aunque se podía deducir de su cargo, hay que dar al César lo que es del César, y a Felipe Ruiz Nogales la autoría del mencionado «Disco Verde».

● **Utilización del casco.**—De la carta de Carmen Claret, publicada en el «Buzón especial» del número 70 de TRAFICO, podría interpretarse que no es necesario el uso de casco por parte de los motoristas en las ciudades. En este sentido hay que recordar que en zonas urbanas, los conductores de motocicletas de más de 125 centímetros cúbicos deben utilizar, de forma obligatoria, el casco reglamentario. Además, esta obligatoriedad se extenderá, a partir de la entrada en vigor del Reglamento de Circulación, dentro de unos seis meses, a todos aquellos vehículos de dos ruedas, tanto en ciudad como en carretera, sean motocicletas o ciclomotores.

Un puzzle para todos

MUCHO se ha escrito en las últimas semanas en torno a la Comisión Especial de Seguridad Vial, haciendo hincapié en aquellos puntos que resultaban más periodísticos: que si el permiso de conducir de puntos, que si el carné vigilado, que si la «inhabilitación» para los conductores más peligrosos durante los fines de semana o días conflictivos... Se ha entrado mucho menos en el fondo de la cuestión, como, por ejemplo, en la importancia de que, por primera vez en nuestro país, una de las cámaras, el Senado, haya abordado uno de los problemas más serios que tienen planteadas ahora mismo todas las sociedades desarrolladas, «azote» al que nosotros no somos ajenos.



Jesús SORIA
Director

Las soluciones emanadas de la citada Comisión, resultado de un trabajo de investigación en el que han colaborado todos los sectores implicados de una u otra manera en este «puzzle» nacional, comprometen a buena parte de la sociedad, aspecto éste en el que no creo que sea justo acusar a la Comisión de haberse andado con remilgos. La Administración, sin ir más lejos, tiene mucho que aportar en las soluciones, pero también se recalca que nada se podrá hacer si se cae en el error de pensar que sólo las administraciones tienen el deber, la obligación, el unguento mágico para acabar con esta lacra que cada año se cobra varios miles de víctimas.

Y es que los fabricantes de automóviles también tienen en la mano la pieza que permita terminar aquel rincón del «puzzle», facilitando una mejor información al usuario o no incitando a correr más de lo debido; las autoescuelas, manejando la pieza de una mejor formación; los consumidores, la de un respeto más acusado de las normas; Carreteras, la de una red más adecuada, la de una mejor señalización, o Tráfico, potenciando la investigación, o, si le dejan, poniendo más vigilancia en la carretera. Hay muchas «pequeñas» cosas por hacer. Y si se llevan a cabo a la vez, qui-

zá por medio de un pacto social, podrían ofrecer resultados muy positivos. Los responsables del organismo sobre el que recae gran parte de la responsabilidad de lo que pasa en las carreteras, la Dirección General de Tráfico, ya han adelantado que será el principal impulsor de que todo lo que se sugiere y sea viable. También se han oído y escrito otras buenas intenciones. Ahora se trata de que nadie esconda la cabeza debajo del ala, que nadie eluda responsabilidades, que todos arrimen el hombro. Quizá no ocurra, porque el propio Senado asegura que «seguirá» muy de cerca el cumplimiento (que no es obligado) de sus recomendaciones.

La redacción de esta revista, mientras tanto, ha querido contribuir a este «pacto» por una mejor seguridad vial siguiendo, paso a paso, todo lo que se «cocía» en la Comisión, y hemos hecho un gran esfuerzo para realizar un amplio informe, donde explicamos las sugerencias y soluciones que se aportan, las opiniones de los portavoces de los grupos políticos y qué piensan los sectores implicados y los expertos. Para que ustedes puedan hacerse su propia opinión sobre este «puzzle» cargado de viajes hermosos, pero también de vidas perdidas en trágicas idas o regresos. Entre todos no debe ser tan difícil colocar cada pieza en su sitio.

INTERMITENTE

Es un dispositivo que, según el diccionario, sirve para señalar el cambio de dirección o marcha del vehículo. Accionado a tiempo, avisa a los conductores que nos siguen o los que vienen de frente de nuestras intenciones. Evita frenazos bruscos, sustos y algún que otro accidente. Alguno incluso grave. No necesita de ninguna inversión extra cuando se compra el coche. Desde hace muchos años va incorporado en el precio de fábrica. Pues bien, algunos, que no pocos, no lo deben entender así. Sobre todo en alguna gran ciudad como Madrid. Algunos deben pensar que es un adorno que sólo deben utilizar cuando les viene en gana, muchas veces a destiempo. O que, eso, es sólo para ponerlo intermitentemente... Es decir, cuando les da la gana.



MARCOS GONZÁLEZ

AÑO VII
NUMERO 71. NOVIEMBRE 1991

Director: Jesús Soria.
Redactores jefe: Juan M. Menéndez y José I. Rodríguez.
Confeción: José Bélamo.
Redactores: Teresa González, Mercedes López, Juana Sánchez y Nono Hidalgo (Andalucía).

Fotografía: Miguel Garrote, José Rubio.
Colaboradores: Marcos González y Marco Torres.

Secretaría de redacción: Juana Sánchez. Tel.: 742 31 12 (ext. 285)

Colaboran en este número: Antonio Arias, Carmen Bajo, Julio Benítez, Carmen Delgado, Francisco Fructuoso, Charo Laiz, Eugenio Ocio, Alvaro Ponce, Ramón, Juan A. de la Rica, Pablo San José.

Colaboración especial: J. M. Caballero Bonald.
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, Isabel Herrarte, Juan José Jauralde, María Paz López, Juan M. Menéndez, Miguel Muñoz Medina, Carlos Muñoz Repiso, Fernando Ortega, José Antonio Peñas, Estrella Rivera, José I. Rodríguez, 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.

Una ocasión histórica

YA dedicábamos este espacio el pasado mes a analizar los resultados de la Comisión Especial de Seguridad Vial. Era entonces un esbozo previo a la aprobación definitiva por parte de la Cámara Alta, por tanto, en base a los primeros informes aún sin tallar. Ahora ya hay un documento aprobado y, para bien de todos, por unanimidad, lo que nos lleva a felicitar a todos los grupos políticos, que han demostrado una enorme capacidad para llegar, tras dieciséis meses de trabajo, al fondo de la cuestión. Ahora, con esta especie de «Libro Blanco de la Seguridad Vial», tenemos ante nosotros una ocasión probablemente histórica para afrontar, entre todos los sectores que tienen que ver con el complejo mundo del tráfico, uno de los mayores problemas del país: la accidentalidad en las carreteras.

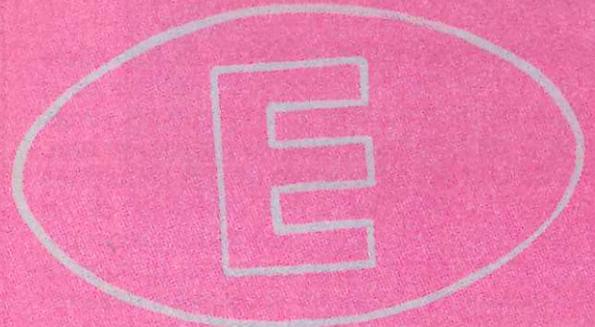
Yes que estamos ante una inquietud que no es sólo nuestra, sino que la compartimos con todos los vecinos de la CEE, donde cada año se producen 50.000 muertos y más de millón y medio de heridos, lo que ha provocado que, finalmente, se haya aprobado una directiva sobre uso de cinturones de seguridad, que abre nuevas perspectivas a la implantación de un «Espacio europeo de la seguridad vial». Aquí, la misma preocupación ha llevado al Senado, encarnación de la soberanía popular, a abordar ese gran problema que sufren todas las sociedades desarrolladas. La citada Comisión ha elaborado un amplio catálogo de recomendaciones de máxima utilidad, alejándose, en todo momento, de convertirse en un instrumento de control político. Ha tenido el deseo bienintencionado e imparcial de acumular el máximo de información sobre la realidad social que circunda al automóvil, los problemas que en ella se generan y con especial énfasis en la disfunción fundamental del sistema, es decir, los accidentes de circulación.

ES muy importante que, por primera vez, se haga un tratamiento pluridisciplinario de la seguridad vial con el diagnóstico y propuesta de un planteamiento de amplio espectro, capaz de reducir sustancialmente los índices de inseguridad vial en nuestro país. Ahora somos los poderes públicos, los agentes sociales, los ciudadanos los que, con un trabajo en conjunto, solidario, indesmayable, trataremos de hacer realidad las expectativas que emanan del informe del Senado. Porque está claro que lo que no existe son soluciones taumatórgicas.

DESDE esta casa, la Dirección General de Tráfico, estamos dispuestos a encabezar, vamos a encabezar ese movimiento social para la seguridad vial y aceptamos gustosamente el documento severo y exigente que nos ponen encima de la mesa. Queremos —tenemos mucho interés en ello— ser los incentivadores y animadores de todas las iniciativas que emanen del estudio de la Comisión Especial de Seguridad Vial y que tiendan a mitigar los accidentes de la carretera. Así lo exige la propia dinámica de los hechos, el sentir social y, fundamentalmente, el hecho de que ese es el papel que le corresponde al Ministerio del Interior como presidente del Consejo Superior de Tráfico y Seguridad Vial.



ESPAÑA



PERMISO DE CONDUCCION
PERMIS DE CONDUIRE

N.º 0.770.617

1 APELLIDOS PEREZ GARCIA

2 NOMBRE JUAN PEDRO

3 FECHA NACIMIENTO 20.10.49

4 DOMICILIO ALCAZAR MADRID

5 EXPEDIDO POR EL JEFE DE TRAFICO

6 EN MADRID EL DIA PRIMA VISTA AUT

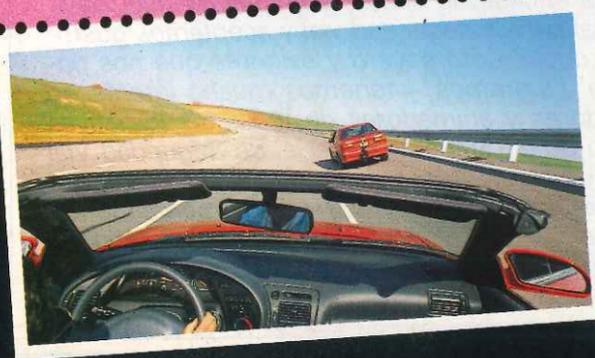
EL Senado aprobó por unanimidad el informe de la Comisión Especial de Seguridad Vial

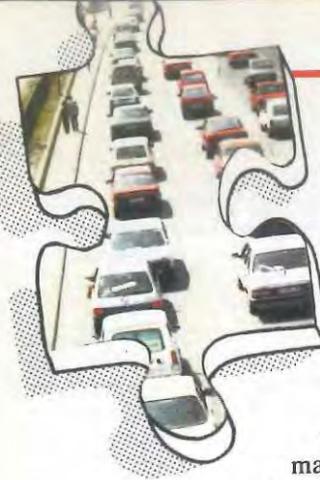
NORMA DEL TITULAR *Juan Perez*

LA SOCIEDAD, CONTRA LOS ACCIDENTES

El Pleno de la Cámara Alta ha aprobado un documento elaborado por la Comisión de Seguridad Vial del Senado, que durante dieciséis meses ha estudiado con numerosos expertos distintas soluciones al grave problema del tráfico. En el mismo se pide un pacto global de todos los sectores de la sociedad y se proponen medidas novedosas, como el permiso de conducir a prueba o el de puntos, que determinadas personas no puedan conducir en fechas clave, la mejora de la educación y formación de los conductores, así como el incremento de la vigilancia, la mejora de carreteras y que la publicidad pase de promocionar una cultura de la velocidad, el poder y el riesgo a otra en la que el respeto y la solidaridad sean preferentes. La revista TRAFICO ha querido desmenuzar estos aspectos y contrastarlos con valoraciones de expertos en cada materia.

La Cámara Alta, que analizó la problemática del tráfico en nuestro país, pide la adopción de una serie de medidas en las que se ven implicados todos los sectores: Administración, fabricantes de automóviles, autoescuelas, publicistas, conductores...





El grave problema de la accidentalidad, con su abultada secuela de víctimas, y la ausencia de una adecuada conciencia social han sido los principales móviles de la creación de la Comisión de Seguridad Vial del Senado, quien, durante casi año y medio, ha trabajado con una treintena de expertos vinculados con esa materia multidisciplinar, que es el tráfico, en busca de soluciones.

Como fruto de esa actividad sin precedentes, en la Cámara Alta se ha redactado un documento, consensuado por todos los grupos parlamentarios, con una serie de recomendaciones que atañen no sólo a los responsables más directos de la Administración, sino a todos los actores sociales (fabricantes, compañías de seguros, publicistas, prensa especializada, asociaciones de usuarios de vehículos, de consumidores, etcétera) y que propone un pacto global con los mismos para reducir la siniestralidad.

Al fin y al cabo, se trata de una preocupación que afecta a toda la sociedad y «se ha convertido en uno de los primeros problemas de salud pública del país y uno de los mayores retos que debe afrontar el sistema sanitario por ser la primera causa de muerte no natural». Basta con apuntar el balance del pasado año: casi 7.000 personas fallecieron durante las primeras veinticuatro horas después del accidente, que al cabo de treinta días se estima fueron 9.000, con un coste económico también estimado de un billón de pesetas. Son datos que dan idea de la magnitud del problema y en los que no se han incluido el sufrimiento y la pérdida sentimental de seres queridos que ha destrozado miles de hogares.

El automóvil se ha convertido en un elemento esencial de nuestra vida cotidiana y ha experimentado un crecimiento vertiginoso en los últimos años, aunque, según el informe de la Comisión de Seguridad Vial del Senado, éste no ha venido acompañado con una percepción del riesgo que implica su uso inadecuado.

En todos los países europeos de nuestro entorno, con una motorización más acelerada se ha producido ya, en ese fenómeno motorización «versus» siniestralidad, una inflexión: están disminuyendo los accidentes a pesar del incremento del parque. Pre-

cisamente se trata de acelerar ese proceso dinámico.

Señala el informe que en nuestro país existe «una cierta cultura de la velocidad, el poder y el riesgo» que la publicidad se encarga de destacar, dando preferencia a factores irracionales sobre la información y la formación de una cultura de respeto y solidaridad. En definitiva, «frente a la entronización de valores emergentes, como velocidad-belleza-juventud», la Comisión considera que es necesario «dar una preferencia decidida a la prudencia» y para ello recomienda que autoridades públicas, organizaciones de usuarios, fabricantes y aseguradores realicen campañas



El grave problema de la accidentalidad ha sido el principal móvil de la creación de la Comisión de Seguridad Vial del Senado.



J. Ignacio Rodríguez

Frente a la cultura de la velocidad

Prioridad a la prudencia

Informaciones elaboradas por:

Mercedes López.

Juana Sánchez.

José Ignacio Rodríguez.

Juan Manuel Menéndez.

Jesús Soria.

Dibujos: Antonio Aragüez.



Miguel Garrote

La DGT recoge el testigo de la Comisión del Senado

«Impulsaremos todas las recomendaciones»

La Dirección General de Tráfico, según su máximo responsable, Miguel María Muñoz Medina, «está dispuesta a asumir e impulsar todas y cada una de las recomendaciones de la Comisión de Seguridad Vial del Senado». No obstante, y al margen de competencias que corresponden a otras instituciones, hay que esperar a que finalicen todos los estudios que se plantean, pero el plan estratégico que se reclama en las conclusiones será impulsado, animado y, en muchos casos, dirigido por el citado organismo, que, a partir de ahora, tomará el testigo que le ha cedido la Cámara Alta.

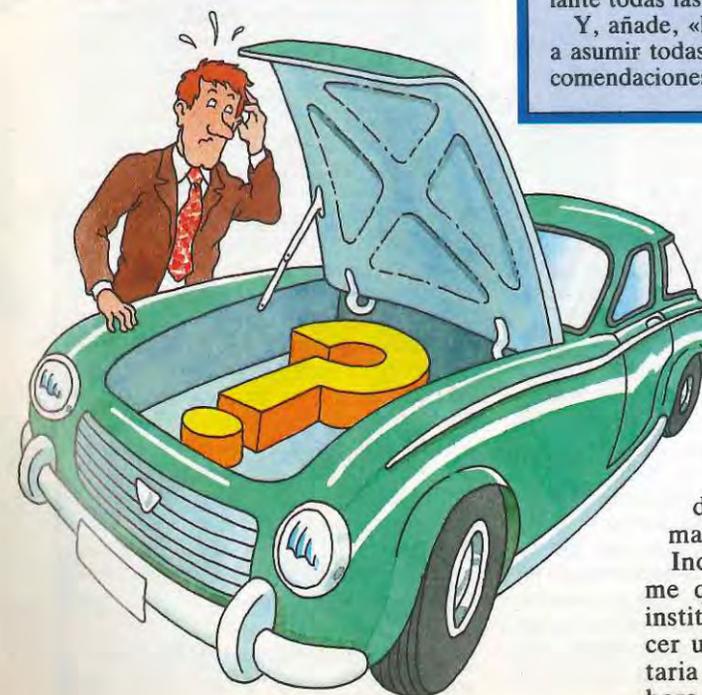
Tras el informe de la Comisión de Seguridad Vial del Senado, la Dirección General de Tráfico está dispuesta a asumir la responsabilidad, a ejercer un papel de impulsora y animadora del plan estratégico para reducir la siniestralidad que reclama la Cámara Alta. Según el director general de Tráfico, Miguel María Muñoz Medina, ya existe un órgano coordinador a nivel nacional: el Consejo Superior de Tráfico y Seguridad Vial, cuya presidencia radica en el Ministerio del Interior, por lo que «parece claro que seamos nosotros quienes cojamos el testigo que nos deja la Cámara Alta para tratar de sacar adelante todas las propuestas».

Y, añade, «la DGT está dispuesta a asumir todas y cada una de las recomendaciones de la Comisión del

Senado, pero lo que no se puede garantizar es que el final de todos los estudios que se proponen sea rigurosamente favorable». Así pues, en primer lugar hay que realizar una labor de clasificación, puesto que muchas de las propuestas o recomendaciones son de estudio y otras de actuación. Según el director general de Tráfico, los mandatos concretos de actuación habrá que ponerlos en marcha, y los otros estudiarlos con el máximo interés y, de ser viables, emprenderlos también.

Hay aspectos en los que ya existe una cierta anticipación debido a que nos encontramos en un proceso de desarrollo reglamentario de la Ley de Seguridad Vial. Por ejemplo, ya es un hecho la necesidad que manifiesta el Senado de impulsar órganos de coordinación, y que se concreta en el Consejo Superior de Tráfico y Seguridad Vial. También hay otros elementos de seguridad contenidos en las recomendaciones del Senado, que ya están incluidos en el proyecto de Reglamento de Circulación, y otros se irán incluyendo en los sucesivos reglamentos.

Otras cuestiones, como el permiso de conducir a prueba y el de puntos, han sido muy bien acogidos por el director general de Tráfico, aunque están planteados por el Senado como una recomendación de estudio en el que la DGT primará los aspectos pedagógicos, de reeducación y reaprendizaje sobre el estrictamente sancionador.



periódicas destinadas a insistir en el incremento de la percepción del riesgo que supone el uso del automóvil, especialmente entre los sectores más jóvenes de la población, recalando la necesidad de cumplir las normas.

Indica también el informe que la publicidad no institucional debería ofrecer una valoración prioritaria de la seguridad a la hora de adquirir un vehí-

culo, frente a otros aspectos como velocidad, comodidad, diseño, etcétera. En cambio, considera necesario que las estadísticas anuales de accidentalidad contengan datos sobre qué tipos, modelos y marcas sufren más accidentes y las consecuencias graves o leves de los mismos.

El informe recomienda que las autoridades de Industria deberían ofrecer una relación anual de las medidas de seguridad pasiva que ofrecen los distintos vehículos, favoreciendo la difusión de todas las opciones y equipamientos que la mejoran.

También se anima a las publicaciones para que incluyan en las valoraciones que realizan de los nuevos vehículos sus características de seguridad.

Sobre los elementos de seguridad activa y pasiva

Coches más seguros, conductores más informados

SALVO excepciones, señala el documento de la Comisión, ningún fabricante da suficiente información sobre los aspectos de los automóviles que mayor riesgo suponen para el usuario, lo que, unido a la despreocupación de éstos, conduce a una auténtica falta de conocimientos sobre el propio vehículo. Tampoco las revistas del motor hacen una especial referencia a las características de seguridad activa o pasiva, e inciden más, según el informe, en otras como velocidad, potencia, diseño o consumo. Aunque se reconoce que fallan los sistemas de for-

mación de los conductores en este campo y el de la información de los fabricantes, asegura el informe que existe una actitud no ajena a una baja concepción social de las tareas de mantenimiento como «labores mecánicas».

Así pues, hay una tendencia de la industria y de los propios consumidores a primar aspectos del automóvil que nada tienen

que ver con la seguridad. Esto tiene una especial incidencia en las políticas de precios y opciones de los fabricantes que, según la Comisión de Seguridad Vial del Senado, rechazan la introducción de mejoras en la seguridad salvo que vengan impuestas por la autoridad pública.

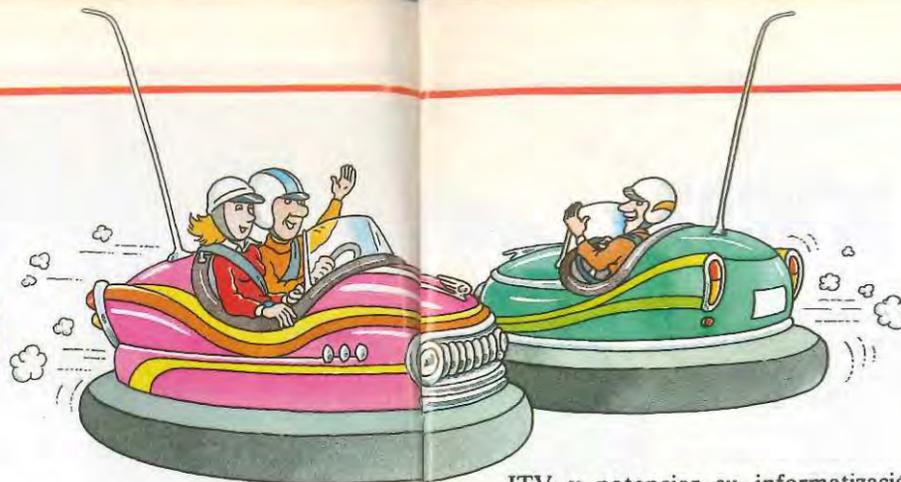
Precisamente, la propia dinámica de la competencia está llevando a que los fabricantes desarrollen productos con mayor relación peso/potencia y, aunque esto mejora potencialmente la seguridad, también aumenta la exigencia de la conducción cuando se circula en condiciones difíciles o velocidades elevadas. En este sentido, a la Comisión de Seguridad Vial del Senado le preocupa la existencia de vehículos de poco peso y elevada cilindrada, así como motos muy potentes, consumidos en gran medida

por los conductores más jóvenes que pasan a engrosar la larga lista de siniestralidad.

Por otra parte, en determinados modelos del mercado ya existen avances tecnológicos que mejoran sensiblemente la seguridad pasiva del vehículo, como son las estructuras absorbentes del golpe, ABS, etcétera. En este sentido, la Comisión considera conveniente que se implante progresivamente y se incentive el sistema de antibloqueo de frenos en camiones y autobuses, estudiar la obligatoriedad del uso de cinturones de seguridad para las plazas expuestas de viajeros en autocares.

Igualmente propone incentivar la investigación para disminuir los riesgos que se producen a los choques frontales al empotrarse turismos con vehículos pesados; exigir a los fabricantes que faci-

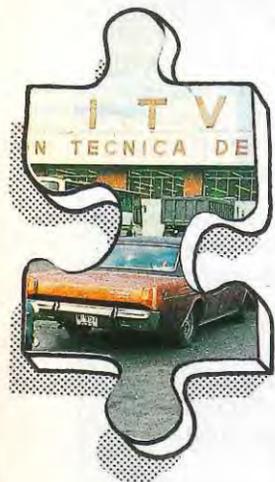
ten a los usuarios, junto al resto de la información sobre el vehículo, la relativa a las características de seguridad activa y pasiva; hacer obligatorio el uso del casco para los usuarios de motocicletas y ciclomotores en toda clase de vías; hacer obligatoria la dotación de cinturones de seguridad en los asientos traseros de los turismos, que, como anunció recientemente en Luxemburgo Miguel Muñoz, director general de Tráfico, serán obligatorios en España a partir de la entrada en vigor del nuevo Reglamento de Circulación, dentro de unos seis meses, aproximadamente, y acentuar la aplicación homogénea y rigurosa de las reglas técnicas de control por parte de las



ITV y potenciar su informatización.

Respecto a la política industrial del automóvil, se pone de relieve la tendencia mundial por conseguir coches «limpios» y bajos consumos, pero se llama la atención ante el aumento de vehículos importados, nuevos y de ocasión, que no siempre cuentan con sistemas adaptados a la situación de nuestro tráfico (deficiencias de las vías, orografía, etcétera), hecho que, además, muchos conductores desconocen.

Por último, se hace una referencia a la conveniencia de favorecer la modernización del parque de vehículos, ya que su antigüedad media es de diez años, y superior en el caso de los vehículos destinados al transporte de personas y mercancías. Y en este sentido se subraya la preocupación por el elevado porcentaje de vehículos que incumplen su obligación de pasar la revisión de la ITV y circulan en situación irregular.



Alfredo FIERRO BARDAJI (*)

Preparar para la vida

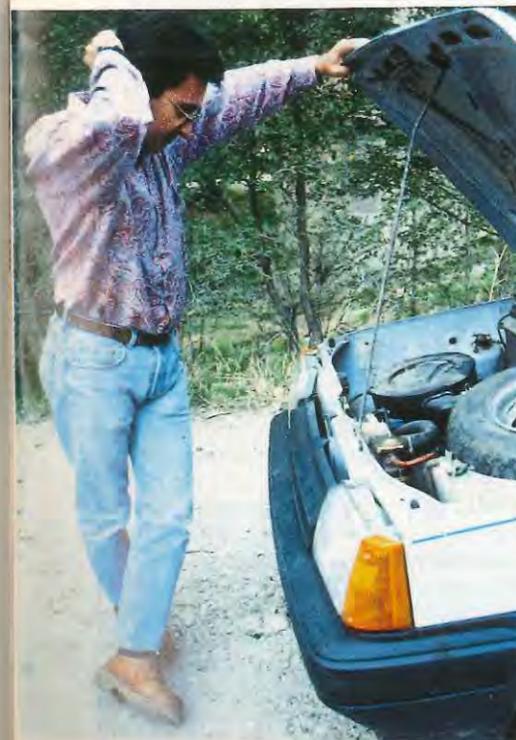
Cada vez más se demanda a la escuela que prepare y eduque para la vida, para la vida en la sociedad actual y para la sociedad de mañana en la que serán adultos los actuales niños y niñas. La propia sociedad, además, pide que la escuela incorpore ámbitos educativos que hasta ahora no eran objeto de educación formal: la educación para la salud, la educación sexual, la educación del consumidor... La escuela ve así ampliada su responsabilidad. Nuevos contenidos se incorporan a los contenidos escolares más tradicionales. Pero, sobre todo, se desplaza el acento de la educación escolar hacia aprendizajes más funcionales, más relacionados con la vida y con el medio social en que los niños de hoy, hombres y mujeres de mañana, viven sus vidas.

Uno de los ámbitos educativos más demandados y más necesarios en la actualidad es la educación vial. Apenas hace falta resaltar hasta qué punto la adquisición de hábitos correctos respecto al tráfico y a los medios de transporte, primero como viandantes y usuarios de vehículos y después como conductores de éstos, puede contribuir a

evitar muchas muertes y muchos accidentes, a veces gravemente invalidantes y, en todo caso, siempre indeseables. Hay que añadir, por si esto no fuera suficiente, que la educación vial —discúlpe-se la redundancia— tiene un alto valor educativo: enseña el respeto a unas normas de convivencia, la atención y el cuidado hacia el propio cuerpo y el estado físico corporal. Instruye en un ámbito de gran complejidad, como es el del tráfico, e introduce así al conocimiento y el comportamiento correcto dentro de una sociedad, cuyas reglas y cuyos riesgos están también en otros ámbitos. La educación vial puede llegar a ser una excelente introducción a la educación cívica y social.

Es la razón por la que el Ministerio de Educación y Ciencia, en los recientes Reales Decretos que han establecido el currículo dentro de su ámbito territorial de gestión, ha señalado la educación vial como contenido educativo que debe estar presente en la docencia.

(*) Subdirector general de Programas Experimentales del Ministerio de Educación



Existe una auténtica falta de conocimientos del propio vehículo y una baja concepción social de las tareas de mantenimiento.

Manuel Martínez Sospedra, ex presidente e impulsor de la comisión

«No hay soluciones inmediatas: los milagros no son de este mundo»



Manuel Martínez Sospedra fue uno de los protagonistas del pleno de la Cámara Alta celebrado el día 9 del pasado mes de octubre. Los distintos portavoces de cada uno de los grupos políticos hicieron referencia a su trabajo al frente de la Comisión de Seguridad Vial durante el tiempo que fue presidente de la misma, puesto que tuvo que abandonar cuando dejó de ser senador, tras las últimas elecciones legislativas. Todos estaban de acuerdo en que, el entonces senador por el CDS, había sido uno de los principales impulsores de esa comisión. También hubo palabras de elogio para otro ex senador, el que fue portavoz del Grupo Socialista hasta que también dejó de ser senador, Alfonso Arenas.

Para Martínez Sospedra, «aunque haya habido algunas discrepancias marginales, lo importante es que ha habido unanimidad en los distintos grupos políticos» y se queja en cierta manera de que quizá ha faltado «un período de sesiones adicional, para trabajar con mayor tranquilidad el complejo material que teníamos reunido». No obstante, el ex presidente e impulsor de esta comisión asegura que «el informe es una aportación modesta, pero creo que puede ser importante en la medida en que sus sugerencias sean recogidas por sus destinatarios naturales: las compañías de seguros, la industria del automóvil, las asociaciones de consumidores, etcétera, y las Administraciones públicas competentes en la materia». A su juicio, una de las conclusiones «más relevantes» radica precisamente en afirmar que «es un problema de la sociedad entera y cuya solución excede ampliamente de la capacidad de acción de las Administraciones públicas y que, sin un acuerdo social para que participen todos los interesados, muy posiblemente el problema no tendrá solución».

Según él, aunque los objetivos son mucho más ambiciosos, «si los trabajos de la comisión sirven para evitar que algún español se mate en la carretera, quede parapléjico o, sencillamente, evitemos el sufrimiento de una familia, veríamos recompensado nuestro trabajo». Evidentemente, piensa que la siniestralidad «no tiene soluciones inmediatas, porque los milagros no son de este mundo», pero sí se atreve a decir que «es posible reducirla sin necesidad de grandes inversiones adicionales. Nosotros quedamos impactados ante un dato: el Reino Unido, con una red de carreteras peor que la

nuestra, con una motorización superior, con una densidad de tráfico muy superior, tiene una siniestralidad muy inferior a nosotros. No es tanto una cuestión de inversiones e infraestructura cuanto un problema de adecuación de las Administraciones públicas y, sobre todo, un problema de educación vial». En su opinión, los consumidores «debemos ser muy conscientes de que los vehículos generan muchas ventajas, pero que también comportan riesgos; aunque sea duro decirlo, una parte de los conductores no está a la altura que exige conducir un coche, ni en conocimientos ni en responsabilidad».

—¿Es partidario entonces de potenciar la educación vial en los colegios?

—Me parece vital. De los muchos documentos que nosotros hemos manejado, se deduce que una gran parte de la siniestralidad no se puede justificar por defectos en las infraestructuras, en el diseño, en la propia seguridad de los coches, sino que dimana básicamente de falta de educación vial. Los accidentes de peatones, de personas de edad avanzada y determinados tipos de siniestros que inciden en los jóvenes lo demuestran con toda claridad.

—El llamado «pacto social» ¿es absolutamente imprescindible?

—Estamos ante un problema de tal magnitud que si no hay compromiso de todas las fuerzas sociales interesadas, muy poco se puede hacer si sólo actúan las Administraciones públicas. No debemos olvidar que un componente fundamental de la siniestralidad emana del comportamiento de los usuarios y para modificar el comportamiento de éstos se necesita el concurso de todos: compañías de seguros, fabricantes, publicitarios, conductores, todos.

Potenciar la educación vial en los colegios

Permiso de puntos y a prueba

A pesar de que el Código de Circulación de 1934 ya imponía la obligación de que se impartieran clases en las escuelas sobre el comportamiento de los niños en las vías públicas, la realidad es que la educación vial en la Enseñanza General Básica de hoy se muestra como claramente insuficiente. Y esa «falta de educación en materia vial no es sino la concreción de un problema más general, puesto que la cultura dominante no es participativa y solidaria».

Lo lamentable es que ese déficit se paga con vidas tiernas o que ya apuntan a adultas. Este sector de población es el más afectado en los últimos años por el incremento de los accidentes.

De ahí que la Comisión de Seguridad Vial del Senado considere esencial la generalización de la educación vial, introduciéndola en el sistema



Marco TORRES

El permiso de conducir a prueba, para jóvenes de diecisiete años acompañados, es una de las propuestas del Senado que serán estudiadas por la DGT.

educativo de la LOGSE, e incluyéndola entre los objetivos de los diversos niveles. Para ello «habría que incentivar la formación vial del profesorado y de los centros que destaquen en esta enseñanza, mediante cursillos y seminarios en escuelas de perfeccionamiento y universidades de verano».

Además, se recomienda realizar programas de educación vial para los usuarios del automóvil encaminados también a configurar una actitud social menos permisiva respecto a comportamientos incorrectos, mejorar la formación en las autoescuelas, buscando métodos de evaluación de las enseñanzas, introducir fórmulas de educación permanente a través de escuelas de perfec-



cionamiento de la conducción defensiva y favorecer la extensión y generalización de planes y experiencias piloto de seguridad a todas las provincias.

Respecto a la formación de los conductores, destaca el informe que «nos encontramos con un sistema en que lo que importa es el aprobado para la obtención del permiso de conducir, lo que tiende a marginar la adquisición de conocimientos que no sean directamente exigidos para el examen». Y esto se agrava por la inexistencia de un sistema de formación posterior, aunque sea voluntaria.

No obstante, la Comisión de Seguridad Vial del Senado propone una serie de medidas novedosas, aunque forman parte de algunas experiencias positivas que ya se están llevando a cabo en otros países. En este sentido, propone la puesta en marcha de un permiso de conducir con crédito de puntos, que se irían descontando en función de las infracciones cometidas.

También se considera conveniente establecer un permiso provisional, a prueba, a partir de los diecisiete años, pero con la condición de que una persona con experiencia en la condición le tutele y le acompañe siempre que vaya a tomar el volante.

Por otro lado, recomienda que se estudie la posibilidad de introducir unos requisitos especiales para la expedición de permisos para conducir motocicletas de gran cilindrada y que se mantenga la renovación periódica de los permisos, supeditando los mismos a los resultados de los exámenes médicos y psicológicos.

Incluso se plantea la conveniencia de introducir en el cuadro de sanciones la privación del permiso de conducir o la inmovilización del vehículo en períodos claves, de corta duración, como pueden ser fines de semana, puentes, vacaciones, etcétera.

Diego Alonso Colacios, portavoz socialista y presidente de la comisión

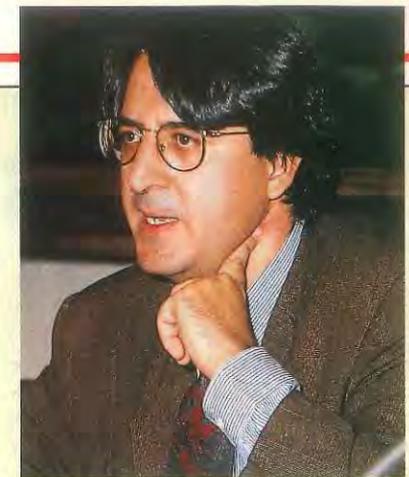
«Que prime la seguridad sobre la velocidad»

Como «altamente positivo» califica el informe elaborado por la Comisión Especial de Seguridad Vial del Senado su presidente y portavoz del Grupo Socialista, Diego Alonso Colacios, a la vez que se siente bastante optimista, porque estima que «las recomendaciones y las propuestas que eleva la comisión a la sociedad en general y a las administraciones competentes son realistas», y espera que su puesta en marcha «facilite soluciones a la grave situación actual».

Uno de los temas que más ha centrado la atención de esta Comisión ha sido el análisis de las causas que originan los accidentes. El senador socialista afirma que no se puede señalar una como la más importante, sino que él prefiere hablar «de un sumario de factores». Otro de los objetivos que se pretende con el informe es concienciar a otros sectores de la población (fabricantes, publicistas, medios de comunicación, etcétera) e implicarlos en la búsqueda de soluciones, «porque debemos conseguir —manifiesta el presidente de la comisión— cambiar la cultura del uso del automóvil, haciendo que deje de ser un factor en el que prime la velocidad, la potencia y se busque la seguridad, la comodidad...».

Algunas de las recomendaciones que se presentan pueden resultar impopulares, pero, en palabras del presidente de la comisión, «son experiencias, como el carné de puntos o el permiso a prueba, que ya se han llevado a cabo en otros países y pensamos que pueden ser factibles en España. Es cierto que el conductor español es reticente ante cualquier norma que ponga en duda su buen hacer, pero, sin ser catastrofista, cuando se juega con la muerte o con lesiones graves deberíamos ser muy rigurosos».

Otro de los puntos más importantes que se derivan del estudio es el de la



necesidad de conseguir una adecuada formación y educación que el senador Alonso Colacios plantea su necesidad «desde los colegios a las universidades, incluidos los cursos de verano».

Al referirnos al debate que se ha planteado a lo largo del año y medio de reuniones que ha sido necesario para elaborar el informe final, varios han sido los puntos de fricción entre los diferentes grupos políticos. El portavoz socialista resalta la postura mantenida por el Partido Popular en materia de infraestructura «por su especial énfasis en conseguir la prioridad de la construcción de autopistas frente a las autovías. Nosotros defendemos la necesidad de ajustarse a las necesidades y a los recursos disponibles, sin tener que optar directamente por una solución u otra, porque, entre otros motivos, no está demostrado que se registren menos accidentes en las autopistas que en las autovías. Nuestra postura es indicar la necesidad de conseguir la realización de vías de doble calzada, para mejorar la seguridad vial».

Finalmente, al ser preguntado por la existencia o no de soluciones al problema del tráfico, afirma el portavoz socialista que «el riesgo técnico siempre va a existir», pero se siente optimista «con la posibilidad de reducir el alto índice de accidentes que se registra en España. Hay que conseguir un proceso de concienciación, cambiar la cultura del automóvil, aumentar las condiciones de seguridad de los coches, mejorar las infraestructuras, etcétera. Es decir, que el problema no quede reducido a las recomendaciones de tu madre o de tu suegra cuando coges el coche «ten cuidado con las carreteras que hay muchos accidentes»».



Enrique FERNANDEZ-LAGUILHOAT (*)

Desconocer la realidad

Entre las conclusiones a las que ha llegado la Comisión de Seguridad Vial del Senado hay algunas muy positivas.

Otras, como las que afectan a la limitación de la potencia de los coches, la publicidad agresiva, etcétera, son de buena fe, pero, en la mayoría de los casos, parecen desconocer la realidad de la situación. Se habla, por ejemplo, de la limitación de la potencia de los coches, entendiéndolo que la potencia es un riesgo, y, sobre todo, se califica de incoherencia si dicha potencia permite alcanzar una velocidad que no está permitida por las normas del Código. Creo que es un error esa apreciación, pues, bien al contrario, la potencia puede significar en muchos casos un elemento de seguridad de valor indiscutible. Lo mismo digo en lo que se refiere a la relación peso-potencia, debiendo destacar al respecto que la fabricación de un automóvil está sometida al cumplimiento de normas sumamente estrictas y severas, que especialmente afectan a la seguridad.

Se habla también de que los fabricantes hacen una publicidad agresiva y que ésta puede incitar a comportamientos peligrosos. Creo que no es cierto, que la publicidad que se hace en España es muy similar a la que se hace en toda Europa, que además es muy variada, pues si bien unas veces, las menos, ha sido la velocidad el elemento fundamental; en otros casos, los motivos que se eligen hacen referencia bien al precio, a la calidad, a las prestaciones generales, a la seguridad, etcétera. Sin embargo, comprendemos la sensibilidad que puede despertar este tema y, por ello, recomendamos constantemente comportamientos prudentes.

En lo que toca a la información, los fabricantes y los concesionarios españoles suministran a los compradores toda la información que necesitan para utilizar de una manera racional y eficaz el



vehículo. Creo que se debe actuar en paralelo en la mejora de la infraestructura viaria, en la educación vial y, lógicamente, en el control de determinados comportamientos (consumo de alcohol, consumo de drogas...).

No sé en qué puede consistir un pacto social sobre este tema. Interpreto que lo que se pretende es despertar la conciencia de la gravedad del asunto, de suerte que participen en la propuesta de soluciones todos los que están en condiciones de hacerlo. La aportación de los fabricantes no puede ser otra que fabricar vehículos cada vez más seguros, cumpliendo al respecto las normativas más exigentes. Ello no quita para que los fabricantes, en asuntos puntuales, puedan aportar también su contribución.

Hay, sin embargo, una propuesta de la Comisión del Senado que me preocupa, porque creo que puede plantear serios conflictos y, además, no se me alcanza qué utilidad puede tener. Me refiero a la recomendación pidiendo que «las autoridades de tráfico publiquen las estadísticas anuales con datos sobre los automóviles que han intervenido en los accidentes marcando la proporción y lesividad de los mismos». No veo ventaja alguna en dicha publicidad y, sin embargo, puede hacer un daño muy importante, completamente injusto a una determinada marca o modelo. Creo que si la Dirección General de Tráfico, a través de sus estudios, encontrara alguna anomalía sobresaliente en un vehículo concreto debe profundizar en el análisis y entrar en contacto inmediato con el fabricante antes de dar ningún tipo de publicidad que comercialmente puede tener una repercusión no deseada.

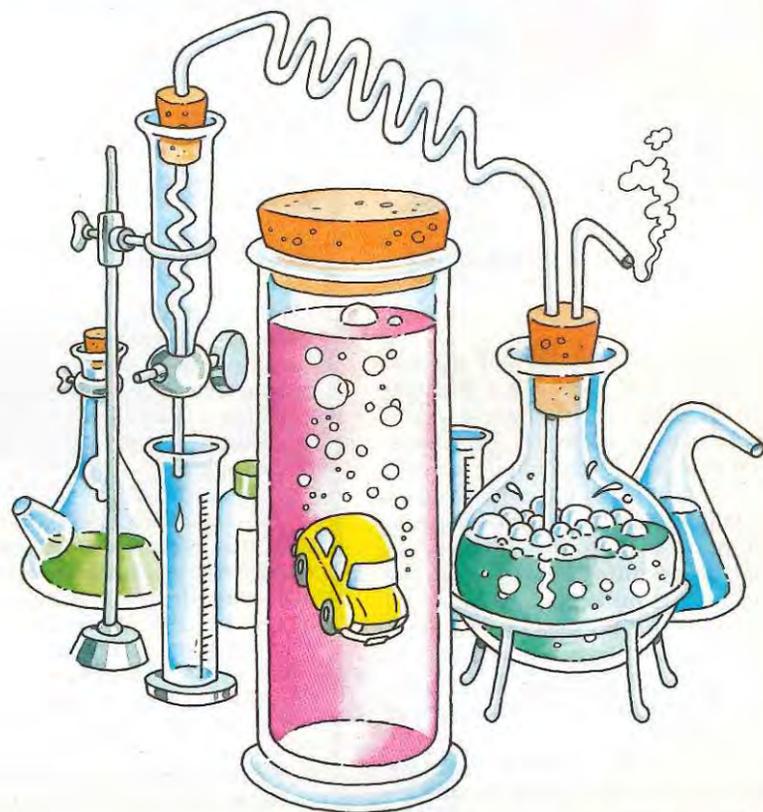
(*) Director de ANFAC

Se recomienda crear un instituto especializado

La investigación, fundamental

CONSIDERA la Comisión del Senado que en España no existe una infraestructura adecuada de investigación sobre la seguridad vial, lo que impide un conocimiento científico suficiente de la siniestralidad y de sus causas. Por eso pone de relieve resultados que se están obteniendo en el TRRL, el centro británico de investigación de accidentes dependiente del Ministerio de Transportes, que fue visitado en Londres por miembros de la Comisión.

Se trata, posiblemente, del mejor



José Miguel BAEZ CALVO (*)

Un buen trabajo

Desde nuestro punto de vista, el hecho de que el Senado español haya tomado conciencia del gran problema que supone la seguridad vial, y no sólo que haya tomado conciencia, sino que se haya puesto «manos a la obra», nos parece que es una iniciativa digna de alabanza.

Podemos asegurar que la Comisión de Seguridad Vial del Senado ha realizado un buen trabajo, y prueba de ello es que durante quince meses ha estado escuchando a 27 personas, directamente relacionadas con este problema, entre las cuales también se encontraba nuestro sector.

Pese a todo esto, tenemos que resaltar que existen necesidades reales que parecen haber sido olvidadas, como el aumento de la plantilla de examinadores, cuya escasez actual en nada beneficia una mayor calidad del examen para la obtención del carnet de conducir. Si a esto unimos el hecho de que en un futuro este examen deberá ser aún más completo,



el problema se agrava. Por lo que se refiere al establecimiento de una modalidad de conducción acompañada a partir de los diecisiete años, que creemos trata de seguir el sistema francés, podemos asegurar que este modelo ha sido considerado como un total fracaso en el país vecino.

Además, si tenemos en cuenta que entre los dieciocho y veinticinco años es la edad en la que se producen los mayores índices de alto riesgo de accidentes, rebajar en un año la obtención del permiso podría aumentar ese riesgo aún más. Finalmente, consideramos realmente positivo el que la educación vial se introduzca definitivamente en la EGB; eso sí, esperamos que también los profesores que impartan esta asignatura estén realmente cualificados para ello como lo están los profesores de formación vial.

(*) Presidente de la Conferencia Nacional de Autoescuelas

centro europeo de investigación sobre seguridad vial, en el que trabajan 200 personas con un presupuesto anual de 600 millones de pesetas, que han contribuido a conseguir que Inglaterra sea pionera en la materia y que un país con 80 millones de habitantes, 40 millones de vehículos y carreteras peores que las nuestras tuviese en 1989 cerca de 2.000 muertos menos en accidentes que nuestro país.

Con ese ejemplo a seguir, como es lógico, la Comisión recomienda la creación en nuestro país de un Instituto de Investigación de ámbito nacional que estudie la causa de los accidentes, las estrategias para disminuirlos, los problemas de calidad ambiental que origina el uso del automóvil, los diseños varios que mejoran la seguridad, los materiales más idóneos, etcétera.

También sugiere la firma de acuerdos y convenios con las universidades investigadoras españolas que están trabajando en el campo de la seguridad vial, así como la elaboración de estudios regionalizados de la causalidad

de los accidentes en las distintas comunidades autónomas.

En el campo de la investigación se estima conveniente, por un lado, realizar de manera periódica encuestas de opinión sobre seguridad vial, así como incrementar los estudios sobre el consumo de drogas y sus efectos sobre la conducción.

Por otra parte, se considera bastante útil crear un banco de datos de accidentes con el fin de homogeneizar las estadísticas de las autoridades de tráfico, Dirección General de Seguros, Instituto Nacional de Estadística y de la Patronal de Seguros, UNESPA. Precisamente a las compañías aseguradoras se les recomienda la utilización de sistemas de tarificación que tengan en cuenta el historial de siniestros de cada uno de los asegurados.

También se insta a los organismos que obtienen información de interés para la seguridad vial a que la pongan a disposición de las restantes administraciones, a la mayor brevedad posible, en la medida en que éstas la necesiten para el ejercicio de sus competencias.

Y de la administración sanitaria solicita la coordinación de un sistema de asistencia inmediata, pero asimismo se pide una mejora de los conocimientos de los aspirantes a conductores en materia de socorrismo.

Por último, se urge al Gobierno para que promueva ante la Comunidad Económica Europea la creación de un organismo comunitario que pueda recoger las experiencias de los diversos estados.

Ramón Sala Canadell, portavoz adjunto de Convergencia i Unió.

«El riesgo más importante lo aporta el conductor»

«Hemos realizado un trabajo serio y exhaustivo, en el que han estado presentes todos los sectores implicados en la materia.» Son las palabras mediante las que el portavoz adjunto del grupo parlamentario catalán en el Senado de Convergencia i Unió (CiU), Ramón Sala Canadell, define el informe de la Comisión Especial de Seguridad Vial del Senado. Además, hizo especial hincapié en el aspecto que para él es el más importante a la hora de reducir la siniestralidad: «la formación, porque hay que circular con la responsabilidad suficiente».

Esta misma línea la mantiene a la hora de enjuiciar a los tres factores que intervienen en la conducción: «hemos discutido mucho sobre la antigüedad del vehículo, sobre las carreteras, pero yo afirmaría que el riesgo más importante es el que aporta el propio conductor». Continúa defendiendo la importancia que otros estamentos, además de las administraciones, tienen en materia de tráfico: los medios de comunicación, como «el mejor sistema para conocer lo que está ocurriendo y las novedades»; los fabricantes, «que deberán incidir más en la seguridad y comodidad de sus modelos»; los publicistas, etcétera.

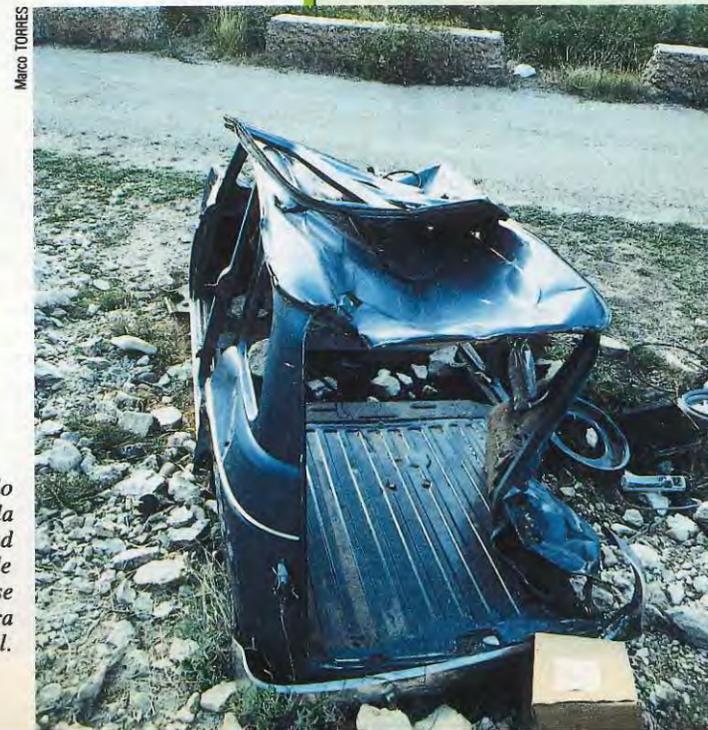
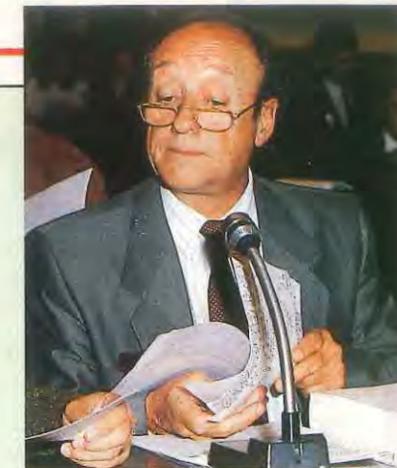
Ante lo que se puede denominar recomendaciones impopulares, el senador catalán afirma que «todo tipo de correctivo

es impopular, pero hay que tomar medidas, no por el mero hecho de penalizar, sino para conseguir mayor protección».

Uno de los aspectos destacados por Ramón Sala, y sobre el que su grupo presentó unas enmiendas que no fueron recogidas, ha sido el de la creación del Instituto Nacional de Investigación. En su propuesta pedían «que tengan en cuenta que hay instituciones y estamentos que ya están realizando investigaciones y cuya utilización sería muy positiva», refiriéndose concretamente a los centros catalanes de Martorell y El Vendrell. Este punto no es más que un claro exponente de la petición de más participación de las Comunidades Autónomas en diversas materias que los senadores de CiU, encabezados por el senador Sala, han realizado. Como la inclusión de las Universidades de las autonomías en la preparación del profesorado de autoescuelas y de la policía autónoma en la vigilancia de las carreteras: «conocen mejor los problemas porque los viven en su propio terreno, y sería pragmático que se resolviera en su propio terreno».

Estas divergencias en materia de competencias, junto con las surgidas en el tema de infraestructura, han sido los temas, a juicio del senador catalán, «más delicados».

Para Ramón Sala queda «todo un camino por recorrer, en el que se irán encontrando las soluciones para resolver los problemas que ahora nos plantea el tráfico. Primero hay que arreglar las carreteras, sin olvidar que las ciudades no están proyectadas para albergar la cantidad de coches que tenemos en la actualidad. Además de que aún no tenemos la mentalidad madura para tener conciencia de qué es lo que estamos haciendo cuando conducimos, sin olvidarnos de aspectos tan importantes como el sanitario».



Estudiar a fondo las causas de la accidentalidad con el fin de remediarla se considera fundamental.



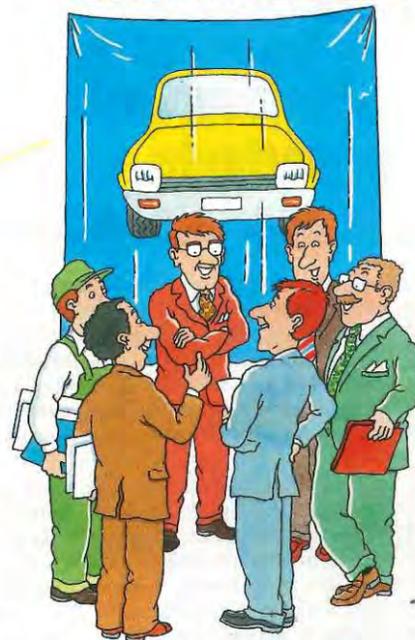
Para la reducción de la siniestralidad

Pacto social contra los accidentes

LA reducción de la siniestralidad en una proporción similar a la de otros países europeos es un objetivo realista, según la comisión, y factible de lograrse también en España. Por ejemplo, Inglaterra se propone reducirla en un 30 por 100 de aquí al año 2000, lo que supondría un ahorro de 2.700 vidas humanas y unos 300.000 millones de pesetas por año.

Para ello, se señala, se requiere la elaboración de un plan estratégico para los próximos años que abarque todo el territorio nacional y esté combinado con otros planes en las distintas escalas territoriales. Y en esa elaboración deben participar todas las administraciones implicadas.

Pero incluso se reclama la participación de la sociedad civil en «una es-



pecie de pacto nacional sobre seguridad vial, porque la Comisión ha llegado al convencimiento de que la mera actuación de las Administraciones públicas, por eficiente que ésta sea, no basta para conseguir una solución feliz».

Por tanto, en la medida en que la seguridad vial es producto de la interacción de numerosos factores y que buena parte de ellos exceden la competencia estatal, «resulta imprescindible el concurso de los actores sociales para que tanto Administraciones públicas, industria, sistema sanitario, compañías de seguros, empresas de publicidad, prensa especializada, asociaciones de usuarios de vehículos, de consumidores, ecologistas, etcétera, colaboren en la búsqueda de mecanismos que permitan una participación activa de todos ellos».

Adolfo VARELA (*)

Felicidades al Senado

Lo más positivo del informe elaborado por el Senado sobre la seguridad vial en nuestro país es el consenso que se ha producido sobre uno de los temas, a mi modo de ver, más preocupantes en la sociedad actual: el índice de siniestralidad de nuestras carreteras. El Senado ha hecho una reflexión serena sobre todos aquellos aspectos que provocan esa lamentable lacra social y económica. La sinceridad de sus conclusiones, huyendo de la popularidad y del fácil regalo al oído, era necesaria y dota al informe de un gran valor.

El Senado nos advierte sobre la escasa cultura vial de nuestro país; habla del factor humano como el elemento de mayor importancia en la producción de accidentes, cuestión que, para quienes creen en la capacidad del individuo a la hora de controlar sus actos, no podía ser de otra manera y que viene a llamarnos la atención sobre nuestro grado de responsabilidad, y a eludir la fácil justificación de quienes buscan excusar al individuo responsabilizando a los demás (actitud muy típica). Ello no impide que se hagan severas recomendaciones sobre el mantenimiento y la inversión en carreteras o el estado de la señalización o el reforzamiento de valores de solidaridad en la publicidad de vehículos. Esta ha sido la línea de actuación de la UCE a lo largo de tres años.

Pero si hay un tema que, desde nuestro punto de vista, merece atención es el relativo a la participación social en la creación de una cultura solidaria; eso que se ha dado en llamar el PACTO SOCIAL POR LA SEGURIDAD VIAL, del que se desprende un buen consejo para la Administración: esto debe ser labor de todos. Esta es la misma propuesta que UCE elevó al director



general de Tráfico hace un año y que contó con su beneplácito.

La seguridad vial es un asunto pluridisciplinar compuesto por factores educativos, coercitivos, funciones preventivas, etcétera, pero también es pluricompetencial, es una labor de administraciones, pero también de la sociedad. Todos con sus obligaciones y con un grado de responsabilidad diferente, pero todos (aseguradoras, usuarios, municipios...).

Para finalizar, dos cuestiones relevantes: la propuesta de modificación del carné de conducir y el estudio de la introducción del carné a prueba (modalidad que a nuestro entender permitirá adquirir hábitos de conducción más responsables, imposibles de conseguir en el tiempo de estancia en una autoescuela) sin olvidar que una de las características de la situación actual es el alto índice de siniestros entre los segmentos de población más jóvenes.

La otra cuestión es la referencia del Senado a la necesidad de establecer objetivos concretos en la reducción de los accidentes, sistema que ha venido funcionando en otros países y con el que estamos plenamente de acuerdo en la medida que permite observar con nitidez si las previsiones son o no cumplidas. Para ello, es imprescindible mejorar los métodos de información y análisis sobre los accidentes a fin de poder actuar sobre sus causas, materia ésta que requiere una mayor atención.

Todas estas propuestas reflejan la opinión pública que UCE ha venido manteniendo. Algunas de ellas pueden parecer a priori poco efectivas, pero menos efectivo es dejar las cosas como están.

(*) Jefe del Área de Servicios Públicos de la Unión de Consumidores de España

Con algún retoque en autopistas, autovías y zona urbana

Velocidad: mantener los límites

EN los trabajos realizados y en las comparecencias de expertos no se ha llegado a un criterio unánime sobre la utilidad de la limitación de la velocidad como causa de reducción importante de los accidentes, aunque sí existe consenso sobre la conveniencia de establecer límites por razones de ahorro energético y de calidad ambiental.

Por otra parte, algunos países europeos, como Alemania, no la limitan en autopistas, aunque la mayoría sí lo hacen y las recomendaciones de las autoridades comunitarias también van en ese sentido. Sin embargo, países donde se han implantado límites estrictos de velocidad y se vigila su riguroso cumplimiento, como es el caso de Estados Unidos, han conseguido resultados espectaculares en la reducción de la accidentalidad y de sus consecuencias.

Por estas razones, la Comisión considera conveniente «mantener las actuales limitaciones, con ligeros retoques en algunas vías —como autopistas y zonas urbanas—, e insiste en la necesidad de llevar adelante una vigilancia estricta para conseguir la adecuada rentabilidad en su cumplimiento».

Y no sólo le preocupan a la Comisión los límites de velocidad, sino la existencia en el mercado de vehículos que sobrepasan incluso el doble de la permitida, «lo que consideramos una incoherencia en un país como el nuestro, ya que constituye una invitación a sobrepasarla». Por ello, «entendemos que cabría pensar la conveniencia de reducir la velocidad máxima a alcanzar (por los vehículos), aumentándola con la proporción adecuada a las velocidades límite permitidas».



José Luis Liso Marín, portavoz del Grupo Popular

«La infraestructura tiene un papel predominante»

José Luis Liso Marín, portavoz del Grupo Popular, destaca las consecuencias positivas que el informe elaborado por la Cámara Alta va a tener en la «concienciación y sensibilización de todos los sectores implicados y de la opinión pública». Al mismo tiempo, señala la necesidad de mejorar tres aspectos que él considera primordiales para reducir la siniestralidad: la información, la educación y la investigación. Su consecución conllevaría, siguiendo al senador popular, «la existencia de un conductor más cívico y solidario, conocedor de lo que supone la conducción y el automóvil. Al mismo tiempo que el conocimiento de los datos nos facilitaría mejores soluciones. Para ello, debemos trabajar estos tres aspectos de una forma amplia, continuada y reglada».

A la hora de manifestarse sobre los tres factores que intervienen en la conducción —automóvil, conductor y vía—, si bien apunta que «observa una importante cantidad de incorrecciones en los conductores», opina que «siempre hay que contar con ese tipo de personas y, en consecuencia, hay que ponerle a disposición los mejores medios; por eso, la infraestructura tiene un papel predominante».

Las nuevas medidas propuestas por el Senado en este informe —carné de puntos o las restricciones de circulación— son calificadas por el senador Liso como «ejemplarizantes, porque pagarán los que infrinjan de una forma contumaz las normas».

Al hacer referencia a algunas de las recomendaciones del estudio, el portavoz del Grupo Popular se muestra partidario, en primer lugar, de ampliar la dotación de la Guardia Civil de Tráfico y de incrementar sus medios «para que lleven a cabo acciones disuasorias y que no siempre hagan el papel de malo de la película, con la sola función de poner multas». Otro de los aspectos que se ha analizado son los límites de velocidad. Materia en la que el senador popular no se manifiesta muy seguro: «No tengo muy claro que tenga una influencia decisiva

la limitación genérica de velocidad, concretamente en autovías y autopistas; incluso me parecería prudente un incremento de las limitaciones en estas dos vías.

Por el contrario, en travesías, zonas urbanas y en determinados puntos, pediría más rigidez e inflexibilidad».

Como una pequeña «batalla» califica el senador Liso el debate mantenido sobre la mejora de la enseñanza en las autoescuelas, «nosotros queríamos introducir no sólo una mejora genérica, sino más y mejor profesorado y un aumento en la plantilla de examinadores de la Dirección General de Tráfico. Pero no solamente el presidente de la Asociación de Autoescuelas afirmó que nuestra enseñanza era una de las mejores de Europa, sino que incluso el director general de Tráfico, admitiendo que todo es mejorable, no la calificó como mala».

Otro de los aspectos en el que se han dado las mayores divergencias ha sido en el de las infraestructuras. Aquí, José Luis Liso habla de «un enfrentamiento político, porque el grupo mayoritario ha defendido al Gobierno». Y para el representante del Partido Popular, «los objetivos de esta comisión deberían ser más asépticos, pero al final se han regido por las mayorías. Me parece algo tan obvio lo que hemos defendido, que me parece ridículo insistir tanto y al final no conseguirlo. Si bien es cierto que las autovías son una mejora sensible, en relación con la red que teníamos, nosotros apuntábamos que en los programas, en los que se pudiera llevar a cabo, se optara directamente por la autopista. Se nos han querido argumentar problemas de presupuesto, pero si no hay dinero para autopistas, tampoco lo hay para autovías. Los presupuestos presentados nos han dado la razón». Finalmente, se mostró convencido de que el problema del tráfico «tiene solución».



Se pide prioridad en la eliminación de los «puntos negros»

Las carreteras deben mejorar

LA tardía motorización en un país con un territorio de difícil orografía y complicadas comunicaciones, así como la baja prioridad a las inversiones en infraestructuras entre la primera y la segunda crisis del petróleo han desembocado en una situación de insuficiencia viaria.

A pesar de los esfuerzos que se vienen realizando en los últimos años en la ejecución de los planes de carreteras, la Comisión de Seguridad Vial del Senado se siente preocupada por la insuficiencia presupuestaria, que parece exigir fórmulas financieras especiales.

En cualquier caso, hay una serie de problemas detectados por la Comisión tras estos 16 meses de trabajo. Por un lado, el bajo porcentaje del PIB (Pro-

ducto Interior Bruto) asignado a infraestructuras durante largo tiempo, acompañado de un rápido incremento del parque de automóviles en los últimos siete años. Por otro, el escaso peso relativo de las vías de doble calzada (autovías y autopistas) en el conjunto de la red, lo que constituye, según la Comisión, una importante causa de accidentes de especial gravedad y una fuente de riesgos en el transporte pesado y de mercancías peligrosas.



Fernando FALCO (*)

Un análisis riguroso

Tengo que hacer una valoración altamente positiva de las propuestas y recomendaciones de la Comisión. Responden, sin duda, a una labor de información previa muy amplia y efectuada a conciencia.

No obstante, me permito exponer algunas observaciones:

El Senado señala una carencia de información fiable respecto a las causas o factores de la accidentalidad, que limita considerablemente la posibilidad de diseñar una política de Seguridad Vial. Por ello hubiera sido deseable la propuesta de creación de una Escuela de Formación de Seguridad Vial, para que la acertada recomendación de creación del Instituto de Investigación pudiera tener viabilidad.

Señala también las carencias y deficiencias generales de la red viaria y, sin embargo, no se han concretado propuestas y recomendaciones. Por eso, considerando los factores principales de la accidentalidad, tendríamos que concluir:



Factor humano: Hay que tener en cuenta que el conductor, en un arco social que va desde los dieciocho años hasta edades avanzadas, va a tener siempre características contradictorias en su conjunto, como falta de experiencia o disminución de facultades.

Red viaria: Las propuestas y recomendaciones no son coherentes con el diagnóstico. Después de reconocer la gravedad de

la situación de la red viaria, se propone aumentar los desdoblamientos, pero sólo «en función de los recursos disponibles»; es decir: en la red actual no se puede conducir en condiciones mínimas de seguridad. En estas circunstancias no es aceptable que no se haya cumplido, ni siquiera, el Plan General de Carreteras, que también tenía ya inicialmente graves deficiencias en lo que concierne a la Seguridad Vial.

Vehículos: Hay que poner más acento en desarrollar la norma de ITV y su cumplimiento.

(*) Presidente del RACE

Tampoco la red secundaria, cuyo índice de peligrosidad es superior a la media, y la señalización, «en muchos casos deficiente y obsoleta», se escapan a las críticas de este informe. Por otra parte, se constata que el fuerte condicionamiento orográfico tiende a agravar los problemas de fluidez y de seguridad, puesto que segmenta aún más la dispersión de velocidades medias de los distintos tipos de vehículos; de ahí «la necesidad de una ampliación de las calzadas de doble vía (autovía y autopista), en función de los recursos disponibles, y un mejor diseño de las vías lentas correspondientes».

Tras estas consideraciones, la Comisión cree conveniente seguir una serie de criterios en la preparación y ejecución de los planes de carreteras: como dar prioridad a la eliminación de los puntos con mayor reiteración de accidentes mediante la supresión de pasos a nivel, de cruces de vías rápidas al mismo nivel y curvas especialmente peligrosas y la reforma de los carriles de circulación lenta para que la incorporación de los vehículos al otro carril se produzca en las mejores condiciones de seguridad.

Igualmente se califica de «imprescindible» aumentar los recursos destinados a conservación y mantenimiento de la red, así como establecer un programa urgente de reforma y mejora en las carreteras secundarias (que incluya la señalización vertical y horizontal) y una ampliación de la red de doble calzada.

Por otro lado, se estima necesario eliminar las travesías en la red de interés general del Estado e implantar sistemas electrónicos e informáticos de control que faciliten a los conductores información, en tiempo real, sobre las condiciones de tráfico en las vías.

También se pide fomentar la creación de centros de distribución de mercancías, el uso de pavimentos antideslizantes y la construcción de túneles cuando la mejora de la seguridad vial lo exija.



(Pasa a la página 29)

Tráfico

del MOTOR



Derbi tuvo que retirarse del Mundial al final de temporada. Sólo Gianola brilló con la «bala roja», hasta que se rompió.



Juan Garriga fue el mejor europeo de 500 c.c. El próximo, con mecánica oficial, aspira a ir entre «los intocables».

MOTOCICLISMO: Otra temporada sin títulos ni victorias

Los españoles, bajo mínimos en el Mundial 91



«Aspar» ha tenido una temporada marcada por la poca potencia de su moto. Y van...



Definir como catastrófica la temporada del Mundial de Motociclismo que acaban de terminar los pilotos españoles no sería lógico ni acertado. Cierto es que esta edición de los grandes premios no ha aportado a los aficionados españoles momentos de excesivo lucimiento por parte de nuestros representantes en el Continental Circus, pero, analizando caso por caso sus actuaciones, apreciaremos que ha existido esfuerzo e interés. Por ello, lo más apropiado sería decir que ha sido un año «bajo mínimos».

Los españoles, bajo mínimos

El balance de esta temporada, que recibió su banderazo definitivo en la lejana Malasia, debe pasar por la lógica valoración de los resultados. En este sentido, a los nuestros la «cuenta» no les arroja un saldo muy favorable. Capirossi, en 125 c.c., Cadalora, en 250 c.c., y Rainey, en 500 c.c., campeones en esta edición, no encontraron en los pilotos españoles a sus mayores adversarios.

Más bien se podría asegurar que estuvieron con estos hombres en muy contadas ocasiones. De hecho, al iniciarse la edición 1991 en el trazado japonés de Suzuka, nuestras mayores esperanzas se centraban en Cardús y «Aspar», aunque ambos tuvieron accidentes al final de la anterior campaña y tampoco estaban a pleno rendimiento. Garriga y «Sito» partían con los ánimos de seguir adquiriendo experiencia en 500 c.c., y el resto de españoles presentes en las tres cilindradas no contaban con grandes esperanzas, pues, tanto a nivel técnico como de presupuestos, no disfrutaba de lo que en esta nueva dé-



El bicampeón Rainey, con quien se considera su sucesor, John Kocinski, y el «marciano» Roberts.

cada del motociclismo es esencial: dinero, dinero y más dinero.

Desde las primeras carreras se pudo comprobar que no había muchas opciones de festejar triunfos. De hecho, salvo esporádicas actuaciones relevantes de Derbi, con Gianola como piloto, de un sacrificado y un siempre sorprendente «As-

par», toda la atención se volvía a centrar, como en el 90, en la figura de Carlos Cardús. El piloto de Tiana (Barcelona) volvía a erigirse como el encargado de «sacar las castañas del fuego» y enmendar la plana al resto. Pero su baja condición física, que intentaba mejorar a marchas forzadas, y la visible diferencia técnica de su Honda, no evolucionada con la urgencia precisa, daban alas al italiano Cadalora, que, sin muchas presiones, se dedicaba a poner «tierra de por medio» en la clasificación provisional. Y no existían, salvo en el caso de Helmut Bradl, muchos rivales para impedirlo.

La constancia y la regularidad no le sirvió a Cardús para luchar por el título. Se subió en ocho ocasiones, de 15 grandes premios, al segundo peldaño del podio, rozando en varias ocasiones la victoria, que no llegó. Tuvo que soportar, incluso, que Helmut Bradl le arrebatase su condición de subcampeón. En esta cilindrada no podemos dejar de citar el trabajo realizado por la marca italiana Aprilia, que, con Reggiani y Chili como pilotos oficiales, demostró en muchas ocasiones, algunas con victoria, que Europa puede plantar cara al mastodóntico imperio japonés de la moto.

En 125 c.c. se vieron carreras con mucho color. Loris Capirossi, el campeón del mundo más joven de todos los tiempos, volvía a lograr el título en la pequeña categoría a la corta edad de dieciocho años. Pero esta vez lo hizo con mayor autoridad. Fue en el año de la revolución japonesa en 125 c.c., con el nipón Noboru Ueda como máximo protagonista. Ueda logró dos victorias, aunque, como es típico en los japoneses, las caídas no le permitieron mantenerse regular y acabó el año en quinto lugar. El alemán Ralf Waldmann también causó sensación, pues, sin mecánica oficial, realizó carreras lucidas, consiguió dos victorias y acabó tercero.

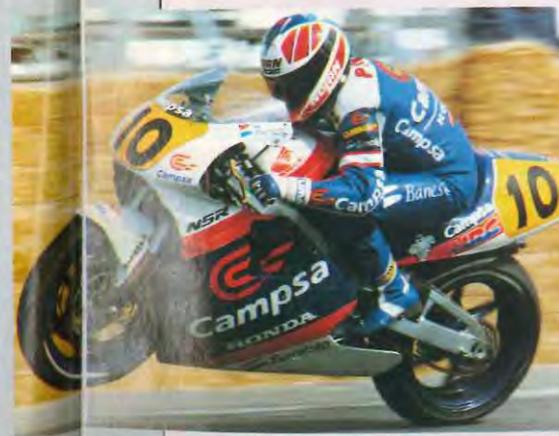
«Aspar» debió conformarse con el sexto puesto final, teniendo como mejores resultados los dos cuartos puestos del



Luca Cadalora no tuvo rival en el mundial de 250 c.c.



«Sito» Pons pasará casi seguro a ser el manager de Alex Crivillé, que se pasa a los 500 c.c.



Jesús Benítez

Gran Premio de Europa y de Checoslovaquia. El tetracampeón español realizó carreras espléndidas, como la de Donington Park y Malasia. Pese a todo, con el cambio que llevó a efecto tras el quinto Gran Premio de la temporada disputado en Alemania, dejando JJ Cobas y pasando al equipo suizo de Michel Metraux, puede considerarse como normal el que no haya podido brillar más. Del resto de españoles en 125 c.c., nada excepcional: «Champi» Herrerros y Herri Torrontegui comenzaron el año casi con lo puesto, viéndose obligado al abandono el campeón mundial de 80 c.c. tras el G. P. de Alemania; mientras Herri, aunque se esforzó, sólo puntuó en dos ocasiones: la mejor de ellas en el Jarama, donde, arreglando él mismo su montura, fue octavo.

Miralles mantuvo la mala suerte y sólo sumó diez puntos en todo el año. El sevillano de Derbi, «Pitufo» Alvaro, hizo lo que pudo con su montura, que, normalmente, no le permitía terminar las carreras; algo similar a lo que padecieron también en el equipo JJ Cobas, pues, tras la marcha de «Aspar», los otros pilotos que se pusieron a los mandos de la montura, con motor Honda, no hicieron nada de nada. Y, el caso del campeón de Europa de 125 c.c., Javier Debón, es aún más

El bicampeón asumirá las funciones de manager del equipo Crivillé por Sito en 500 c.c.

La noticia de que Alex Crivillé abandona la cilindrada de 250 c.c. para «saltar» a 500, integrándose en la estructura del Team Honda-Campsa, ha sido la noticia más significativa del final de temporada. El que fuera campeón mundial de 125 c.c. en 1989, se embarca, tras la firma de contrato con «Sito» Pons y su equipo, en un proyecto importante, en el que el piloto de Seva va a contar con monturas oficiales de Honda.

Esta incorporación de Crivillé supone la más que segura retirada de «Sito» Pons como piloto. De esta forma, el que fuera bicampeón mundial de 250 c.c. pasará a encargarse de la dirección del equipo.

Este abandono de Alex de los 250 supone un problema importante para la escudería JJ Cobas, con la que ha trabajado esta temporada y con la que consiguió el título en 1989; JJ Cobas se plantea en estos momentos la realización de una montura de 500 c.c., aunque no se conoce quién será el piloto. Muchos dudan de que Alex puede triunfar en esta nueva categoría, pero él ha repetido en sucesivas ocasiones que «si no estuviera convencido de que puedo hacer algo, no daría el salto».

«tétrico», pues apenas se le vio el «pelo».

En 500 c.c. hubo espectáculo. En muchas ocasiones «de altura». Rainey consiguió su segundo título consecutivo, con una temporada regular al máximo. La lucha por el campeonato estuvo entre el propio Rainey, el australiano Doohan y el sorprendente Kevin Schwantz. Estos tres hombres, a los que en ocasiones se unían Kocinski (que dio el salto tras lograr el título de 250 c.c. en el 90) y Gardner, formaba el grupo habitual. No obstante, la victoria no se le escapó a Rainey, quien supo imponer su experiencia por encima de un Michael Doohan a quien faltó capacidad de reacción en las últimas carreras y que tuvo que conformarse con ser subcampeón. Schwantz realizó carreras que, para muchos, bien valdrían un título, pero los números sólo le permitían el tercer puesto final. Kocinski logró su primera victoria en Malasia con la ausencia de Rainey y Schwantz.

Garriga, aún con diferencias de material respecto a los superoficiales de Yamaha (el equipo de Kenny Roberts), tuvo carreras geniales. Consiguió dos cuartos puestos (España y Malasia), meterse en más de una ocasión en primera línea, el séptimo puesto final y el prestigio de ser el mejor europeo de la categoría. Mientras «Sito», que no salía del accidente sufrido el pasado año en Yugoslavia, se tenía que enfrentar a otro, en la semana previa al G. P. de España. Este, quizá, fue el punto y final del bicampeón mundial.

Debemos de tener en cuenta la posibilidad de recordar anteriores años de éxitos. España es el país con mayor interés y seguimiento de aficionados, con grandes inversiones en este deporte. Cardús contará el año próximo con una nueva oportunidad, pues dispondrá de moto oficial, del mismo patrocinador y, si no ocurre nada, con unas óptimas condiciones físicas. El quiere brillar. Y puede hacerlo si la suerte le empieza a sonreír.

«Aspar» también contará con moto oficial en 125 c.c.: una Honda a la que llevaba tiempo aspirando. Es quizá su última oportunidad después de tres años sin excesiva fortuna. Y no quiere fallar. En 500 c.c., Garriga va a contar con una gran estructura, apoyado de nuevo por Ducados y con mayor esfuerzo por parte de Yamaha, que aportará un ingeniero y material totalmente oficial. El puede y quiere luchar con los grandes protagonistas de la cilindrada. Pero esto no es todo en 500 c.c.: Alex Crivillé será el nuevo piloto del Team Honda-Campsa, esperando que su genialidad y la experiencia del bicampeón mundial, «Sito» Pons, le permitan poder ser alguien en esta difícil cilindrada.

De todas formas, lo importante es que nuestros pilotos sigan luchando y confiando en sus posibilidades, mientras nuevos pilotos (Giró es el ejemplo más cercano) llegan para reverdecer laureles.

Texto y fotos: Jesús Benítez (Enviado Especial MARCA)

Mediante un acuerdo económico, Dorna y Ecclestone se hacen con el Mundial En el 92 España tendrá dos grandes premios

Trajo de cabeza tanto a periodistas, como a patrocinadores, y, sobre todo, a la Federación Internacional de Motociclismo (FIM), el anuncio de creación de un nuevo Campeonato del Mundo al margen del que controla el máximo organismo internacional de la moto desde 1949. La Asociación de Equipos del Mundial (IRTA) llegó a situaciones límites con la FIM durante todo el año, por varios motivos. En principio no vieron positivo que Bernie Ecclestone dejase de controlar los derechos de imagen y difusión de los grandes premios a partir de 1993, en beneficio de la compañía española Dorna, que consiguió este privilegio con el beneplácito de la FIM y el pago de un mayor volumen de millones de los que estaba dispuesto a aportar el magnate de la F-1. Por otro lado, también era motivo de discrepancia la capacidad profesional del organismo y el anuncio de una nueva reglamentación técnica en 500 c.c., que recibió críticas desde todos los sectores.

Finalmente, y cuando la Asociación de Equipos había anunciado su condición de miembro asociado de la FIM a partir del final de la temporada, un acuerdo entre Dorna y Ecclestone solucionaba la situación. Two Wheels Promotions (propiedad del mandamás

de la F-1) y Dorna controlarán a partir del próximo año, en una simbiosis de sociedades, los derechos de imagen, difusión y publicidad de los grandes premios y, muy posiblemente, los deportivos. Obviamente, la Federación Internacional perderá gran parte de su poder.

En consecuencia, todo hace suponer que esta unión va a suponer mayores incentivos económicos para los equipos del Campeonato. A partir de 1992, estos equipos se repartirán un total de 600.000 dólares por Gran Premio. Esto significará doble billete de avión por equipo y 400 kg. de peso posible de transportar. A final de año se repartirán, si existe superávit por la explotación de esos derechos de imagen, unos porcentajes del 30 por 100 para 125 c.c., idéntico para 250 c.c. y el 40 por 100 para 500 c.c. Con estas medidas, un equipo normal del Mundial podría ingresar a final de año unos 25 millones, y uno con estructura mayor, en torno a los 35 millones de pesetas.

Dorna y Two Wheels Promotions controlarán también el calendario del Mundial y, por este motivo, España contará a partir del año próximo con dos grandes premios: uno en Jerez y otro en Barcelona.

Fiat Uno Turbodiesel



NOTA MEDIA:
7,3

NOTA MEDIA
SEGURIDAD:
6,6

DATOS TECNICOS

MOTOR

Posición: Transversal delantera.
Cilindros: Cuatro, en línea.
Cilindrada: 1.367 c.c.
Alimentación: Sobrealimentación con turbo-compresor Garrett e intercambiador aire-aire.
Carburante: Gasóleo.
Depósito: 42 litros.
Potencia máxima: 4.800 r.p.m.

TRANSMISION

Tracción: Anterior.
Caja de cambios: Manual de 5 velocidades.
Embrague: Monodisco en seco, con recuperación automática de la holgura.

FRENOS

Delanteros, de disco con pinza flotante; traseros, de tambor con zapatas autocentrantes y recuperación automática de la holgura.

SUSPENSION

Delantera, de ruedas independientes con brazos oscilantes y barra estabilizadora. Trasera, de eje torsional con brazos tendidos.

DIRECCION

Tipo: De cremallera, con columna de dirección de seguridad.
Diámetro giro: 9,4 metros.

RUEDAS

Llantas: De acero estampado, 4,50 B x 13" H.
Neumáticos: 155/70 R13-72S.
Peso: 910 kg.
Longitud: 3,68 m.
Anchura: 1,56 m.
Altura: 1,41 m.
Maletero: 968 dm³.
Precio final: 1.541.000 ptas.

La Voz de Galicia

| | | | |
|-----------------------|---|------------------------|---|
| Estética | 6 | SEGURIDAD | |
| Acabado | 7 | Estabilidad | 7 |
| Habitabilidad | 8 | Suspensión | 7 |
| Maletero | 6 | Frenos | 8 |
| Confort | 8 | Dirección | 6 |
| Instrumentación | 8 | Ruedas | 7 |
| Equipamiento | 8 | Luces | 7 |
| Potencia | 8 | | |
| Elasticidad | 7 | NOTA MEDIA: 7,5 | |
| Cambio | 7 | NOTA | |
| Velocidad punta | 8 | MEDIA | |
| Aceleración | 7 | SEGURIDAD: 7 | |
| Consumo | 9 | | |

Comentario.—No cabe duda que Fiat acertó plenamente cuando sacó al mercado su modelo UNO, porque es versátil, pequeño, ciudadano y rutero a la vez. Y volvió a dar nuevamente en la diana cuando se atrevió a poner, en modelo pequeño, un motor turboalimentado y utilizando el gasóleo como combustible, cuando este tipo de motorizaciones se venían usando solamente en los vehículos medios o grandes. La verdad es que le salió un coche pequeño, confortable, económico y seguro, con un comportamiento muy noble para realizar viajes por carretera. Su velocidad máxima es de 169 km/hora y los consumos a duras penas llegan a los 4 litros a 90 km/h. y poco más de los cinco en recorridos urbanos.

El equipamiento es realmente bueno, el precio no excesivo y, desde luego, sale por delante con respecto a sus directos competidores.

LO BUENO

- Habitabilidad.
- Consumo.
- Motor.

LO MALO

- Rumorosidad.
- Visibilidad desde el interior.
- Dirección.

auto

| | |
|-----------------------|---|
| Estética | 7 |
| Acabado | 5 |
| Habitabilidad | 7 |
| Maletero | 6 |
| Confort | 6 |
| Instrumentación | 8 |
| Equipamiento | 7 |
| Potencia | 6 |
| Elasticidad | 5 |
| Cambio | 7 |
| Velocidad punta | 7 |
| Aceleración | 7 |
| Consumo | 7 |

Comentario.—Fiat como Turbo D como una opción cierto aspecto deportivo. elementos como unos aletines spoiler/paragolpes como. Unicamente las pequeñas sentonan. De la misma forma, como la instrumentación imagen. La habitabilidad sonancia con lo que ofrece. taja añadida de que en la cesibilidad es buena.

El motor es uno de los ría en cuanto a cilindrada portamiento muy similar tanto para lo bueno como es, comparativamente, m diesel, pero, a cambio, tie grande, por lo que es cap cima de las 5.000 r.p.m.

La relación valor/precio cima del Opel Corsa, con terísticas en común, y por Ford Fiesta. Frente a otra resulta más costoso inicial el más cercano en cualida

LO BUENO

- Habitabilidad y
- Instrumentación
- Consumos ajust

LO MALO

- Acabado.
- Recuperación
- Dirección pesa

Tráfico CHICO

SUPLEMENTO
PARA
ALUMNOS
Y
PROFESORES
NUMERO 51

Coordinación
Juana Sánchez
Asesora
pedagógica
Carmen BAJO



Según un informe
sobre la influencia
de la publicidad de los
automóviles, los
chicos opinan:

«COCHE GRANDE...»

Un reciente informe realizado con alumnos de quinto y octavo de EGB de Salamanca ha analizado la forma en que la publicidad televisiva de automóviles incide sobre la opinión que los escolares tienen de cada vehículo que oferta el mercado y cómo se modifican sus preferencias en función de los mensajes publicitarios. Los anuncios de cinco vehículos «prototipo», que representaban de forma genérica cualquier coche que pueda adquirirse hoy, han servido para llegar a una conclusión: a los ojos de los niños, el coche, cuanto más grande, mejor.

«COCHE GRANDE...»

Los coches «pequeños» son menos potentes, de más baja tecnología, corren menos y son los más baratos del mercado. Esta es la idea más generalizada entre los chicos de quinto y octavo de EGB de Salamanca y que saca a la luz un reciente estudio sobre educación vial y publicidad de automóviles llevado a cabo por el Centro Superior de Educación Vial, perteneciente a la Dirección General de Tráfico, en colaboración con la Facultad de Filosofía y Ciencias de la Educación de la Universidad salmantina.

Ochenta y cuatro anuncios de publicidad de automóviles emitidos por Televisión Española durante los años 1988 y 1989 constituyeron la base para elegir los cinco «prototipos» más representativos de los distintos vehículos que ofrece el mercado: así se eligió el Peugeot 405 como el coche lujoso; el Peugeot 205 GTI como coche deportivo; el Seat Panda Marbella, juvenil; el Peugeot 309, familiar, y el Seat Ibiza Crono, como el automóvil de más alta tecnología.

El trabajo más laborioso de este estudio fue la fase de preparación y validación de los instrumentos de medida, que luego se pasarían a los chavales. «Partimos de un análisis de cada uno de los 84 anuncios, tanto de sus imágenes como de la parte auditiva, estudiando las características del coche que se destacaban en cada caso y los medios que se utilizaban para ello», indica Diego García, pedagogo del Centro Superior y componente del equipo autor del informe. «Posteriormente —añade—, se eligieron los anuncios de los cinco coches que representaban a toda la gama —lujoso, deportivo, juvenil, familiar y tecnológico— y las variables que servirían para definir la opinión que los niños tenían de los coches antes y después de ver los anuncios.»



Según la opinión de la mayoría de los chicos, cuanto más grande es el coche, mejores son sus prestaciones.



La televisión es el medio de comunicación que mayor influencia tiene en los escolares. Ha sido también la base del informe realizado.



También los niños, a través del juego, identifican cada modelo de automóvil con unos determinados valores sociales.

CUANTO MAS GRANDE, MEJOR

Según se deduce de las conclusiones del informe, los chicos identifican el mejor coche con el de mayor tamaño. La base del estudio es una batería de cuestio-

nes en las que se pregunta a los chavales las razones por las que se comprarían un coche, cuál elegirían o cuál creen que es el coche del futuro. Las distintas respuestas, antes y después de ver los «spots» publicitarios, han delimitado la opi-

nión que los chavales tienen de cada una de las características cuestionadas y la modificación que los mensajes publicitarios provocan en esa opinión.

Algunas de estas modificaciones son tremendamente significativas de la influencia de la publicidad: mientras en la entrevista previa el coche más bonito es el deportivo para casi la mitad de los chicos y el lujoso para algo más de la cuarta parte, tras observar la publicidad, el coche deportivo sólo es considerado el más bonito por el 15 por 100 de los chicos, mientras que el porcentaje del lujoso se incrementa hasta el 41.

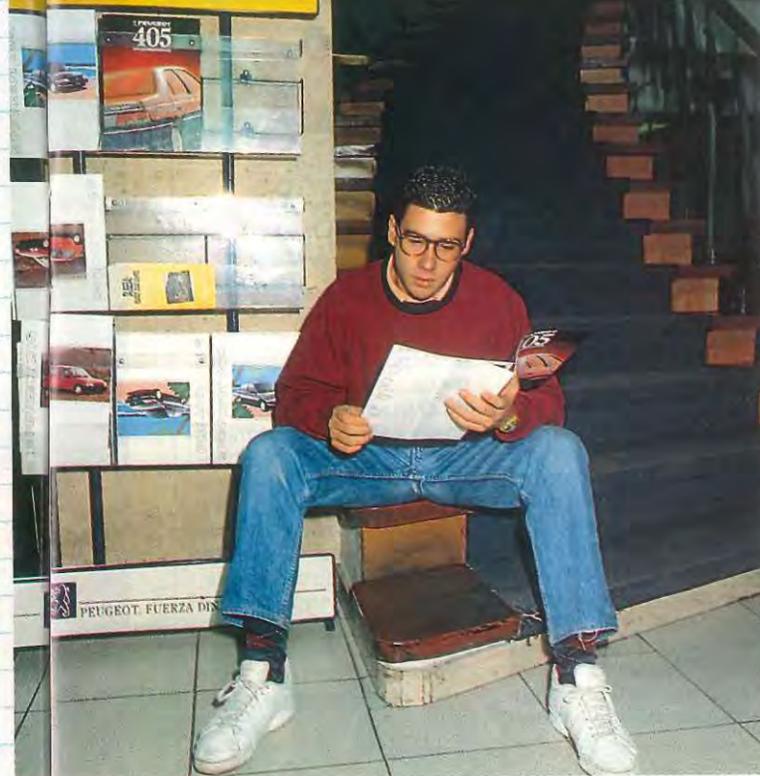
Es curioso, al contrario de lo que pudiera pensarse, que esta «opción deportiva» de los vehículos no salga bien parada en la opinión de los niños después de ver los anuncios: sólo un 3 por 100 elegiría este coche si tuviera una familia y únicamente un 8 por 100 piensa, siempre tras la publicidad, que el coche deportivo es el de más alta tecnología.

También en esa línea minoritaria se sitúan al preguntarles por sus preferencias actuales: mientras que en la primera entrevista casi cuatro de cada diez chicos optarían por un modelo deportivo, en la contestación al segundo cuestionario este porcentaje baja notablemente en favor del coche lujoso, elegido entonces por la mitad de los encuestados. Este dato puede entenderse, según los autores del informe, «como un desplazamiento de la zona de riesgo a la seguridad», pensando en que la cuestión está planteada para «cuando sea mayor».

BUENOS FRENO Y MEJOR CHAPA

El coche más seguro es, según las variables con mayor puntuación en las encuestas realizadas, el que «tiene mejor chapa, es gran-

ELIJA SU MODELO



Muchas veces, la influencia que ejerce la publicidad está en consonancia con la cantidad de información que se ha adquirido previamente.

de, tiene cinturones de seguridad y buenos frenos». Después de ver la publicidad, el adjetivo «grande» cobra aún mayor fuerza. Sin embargo, cuando se les plantea la cuestión de cuál es el más peligroso, la respuesta es: «el que corre mucho, es grande y tiene mucha tecnología, difícil de controlar», lo que demuestra que las apelaciones al tamaño son contradictorias. Por otra parte, mientras en la entrevista inicial el riesgo se asocia a la velocidad en un 36 por 100 de los casos, tras el visionado de los anuncios sólo uno de cada diez chicos mantiene esa relación.

En el aspecto estético, el más feo es el coche pequeño para siete de cada diez chicos, aunque este porcentaje se reduce a casi la mitad después de ver los anuncios. Las razones para esta elección es que el coche pequeño es «poco tecnológico, viejo, lento y está corta-

do por atrás». Quizá esta referencia a la estética sea la que justifique que el coche deportivo baje del 48 por 100 en la primera entrevista al 15 por 100 en la segunda, cuando se le pide al niño que elija el coche más bonito.

A su favor, el coche pequeño —en el que los chicos incluyen todos los de reducido tamaño, ya sean de mucha o poca potencia e independientemente de la tecnología— se concibe como más manejable, de menor consumo y más bajo precio. Es curioso destacar este aspecto, ya que en ningún caso se mencionan estos datos en la publicidad, pero parece que son detalles que se intuyen a través de las características del coche y de la información previa con que cuentan los sujetos. En el propio informe se plantea que «es necesario estudiar detenidamente si el influjo de la publicidad está provocado por la información aportada en el anuncio o por la que el sujeto ha

almacenado previamente y recupera a consecuencia del anuncio». Parece quedar bastante claro que la publicidad influye mucho en los niños y se confirma, por tanto, como instrumento de educación vial. Sin embargo, entre los niños, no parece que el anuncio publicitario «venda» en todos los casos el mensaje que se quiere transmitir, sino que parece existir una lectura selectiva. «El niño no es un papel en blanco cuando recibe la publicidad, sino que la pasa por determinados filtros, como, por ejemplo, la información sobre coches que el niño ya maneja cuando ve los anuncios», comenta Diego García. «Por eso, si bien es cierto que la publicidad modifica sus opiniones sobre determinados modelos, también lo es que no siempre estas segundas opiniones están cercanas a lo que el anunciante pretende transmitir».

Juana SANCHEZ
Fotos: Marcos GONZALEZ

Lo que «venden» de cada modelo

Deportivo: Se percibe como un coche asociado a situaciones de normalidad, resaltando su dinamismo por encima de la elegancia o el lujo. Es un coche que no llama la atención de los niños en cuanto a sus características generales, pese a estar presentado como de «acción trepidante y espectacular». Curiosamente, se evalúa positivamente su sentido de la funcionalidad utilitaria, aún cuando en el anuncio, de ninguna manera, se destaca como un vehículo utilitario.

Lujoso: El anuncio resulta neutro en cuanto a las connotaciones que transmite, salvo en la valoración general que se evalúa como muy positiva. Se presenta como equilibradamente sereno y no expresa excesivo riesgo, mientras resalta su sentido de no utilitario, en contraposición a su accesibilidad y su sentido juvenil. Es el menos valorado en cuanto a diseño.

Juvenil: Es, por así decirlo, el «menos coche» de todos. Su valoración general es muy baja, aunque queda muy alto el funcionalismo utilitario. Se valora como accesible y juvenil —datos reiterados en el mensaje publicitario—. Está ligeramen-

te por encima de la media en diseño innovador, quizá por el aire desenfadado del «spot», y se considera de bajo riesgo, lo que no parece ser equivalente a un coche seguro, sino que da, más bien, la sensación de ser «inofensivo».

Familiar: Muy bien valorado en su aspecto general, no parece percibirse como accesible económicamente ni juvenil. Está más cerca de lo clásico que de lo moderno. El mensaje publicitario resalta el aspecto más familiar, manteniendo una sensación de equilibrio y serenidad antes que de riesgo.

Tecnológico: Presentado como el vehículo propio de una sociedad tecnológica y dirigido a la «gente guapa», no es un coche que los chicos destaquen en ninguno de sus aspectos. Se percibe con un carácter esencialmente utilitario, en lo que ocupa un lugar intermedio.

En líneas generales, podría concluirse que el Peugeot 205 es el coche de la aventura; el Seat Panda, el de la «movida»; el Peugeot 309, el del padre de familia, y el Peugeot 405, el coche por excelencia.



La mochila



Nuevos concursos de educación vial y de dibujos

En colaboración con la Dirección General de Renovación Pedagógica y las comunidades autónomas, la Dirección General de Tráfico ha convocado el VIII Concurso Nacional de Educación Vial Escolar y el XXVI Concurso de Dibujo Infantil y Juvenil sobre Circulación Vial. Como en ediciones anteriores, en el primero de estos concursos podrán participar los alumnos de los ciclos medio y superior de EGB, organizados en equipos y dirigidos por un profesor, mientras que en el concurso de dibujo pueden hacerlo todos los escolares de EGB, así como los de preescolar y educación especial. Tanto los trabajos como los dibujos deberán remitirse a la Jefatura de Tráfico de su provincia antes del 1 de marzo de 1992. También allí podrán recogerse las bases respectivas.

Miranda de Ebro (Burgos): Un modelo a tener en cuenta

Un acuerdo entre la Policía Municipal de Miranda de Ebro y los colegios de Miranda de Ebro ha servido para que los escolares de 5.º de EGB participaran en un amplio programa de educación vial durante el pasado curso escolar. Este proyecto, que ya se había llevado a cabo en ocasiones anteriores y se prepara de nuevo para el curso que acaba de empezar, persigue fundamentalmente tres objetivos: que los niños conozcan mejor su ciudad, que entiendan los «intrínsecos» del tráfico y que tomen conciencia de que también ellos tienen un papel importante que cumplir en este aspecto de la vida ciudadana, a la vez que disminuyen sus riesgos en la calle. «Cada curso hemos introducido alguna novedad que nos permitiera llegar a los chicos de la forma



más amplia posible», comenta José Escalante, jefe de la Policía local y auténtica alma del proyecto. «Durante el curso pasado organizamos un circuito en autocar para que los niños vieran «in situ» los problemas del tráfico en la ciudad.» Otra de las actividades incorporadas, que contó con una gran aceptación, fue un programa de radio en el que, sobre un tema preparado de antemano, una persona exper-

ta respondía a las preguntas de los niños, convirtiendo el propio centro escolar en un estudio radiofónico. Tal ha sido el éxito conseguido que ya está perfilado el programa de este curso. «En esta ocasión, probablemente, nos centremos en el ciclomotor, pues, como ya ha sucedido en otras poblaciones, su uso por conductores cada vez más jóvenes empieza a ser preocupante en nuestra localidad.»



¡Cuidado! La calle tiene sus riesgos si lo tomamos sólo como un juego.

«Digamos a la vida sí»: Nueva etapa

El espacio televisivo «Digamos a la vida sí», patrocinado por la Dirección General de Tráfico y que se emite en Antena 3 los domingos dentro del programa infantil «La Guardería», comienza, con el nuevo curso, una segunda etapa. Como en la edición anterior, el programa es presentado por la popular Teresa Rabal y su estructura es la de un concurso en el que un niño, acompañado de un adulto —normalmente su padre o su madre—, debe responder a cuestiones de seguridad vial y ambos cuentan con un premio si su respuesta es acertada. Con ello, el programa pretende inculcar en los niños, en un ambiente lúdico y desenfadado, las actitudes correctas para evitar los riesgos del tráfico.

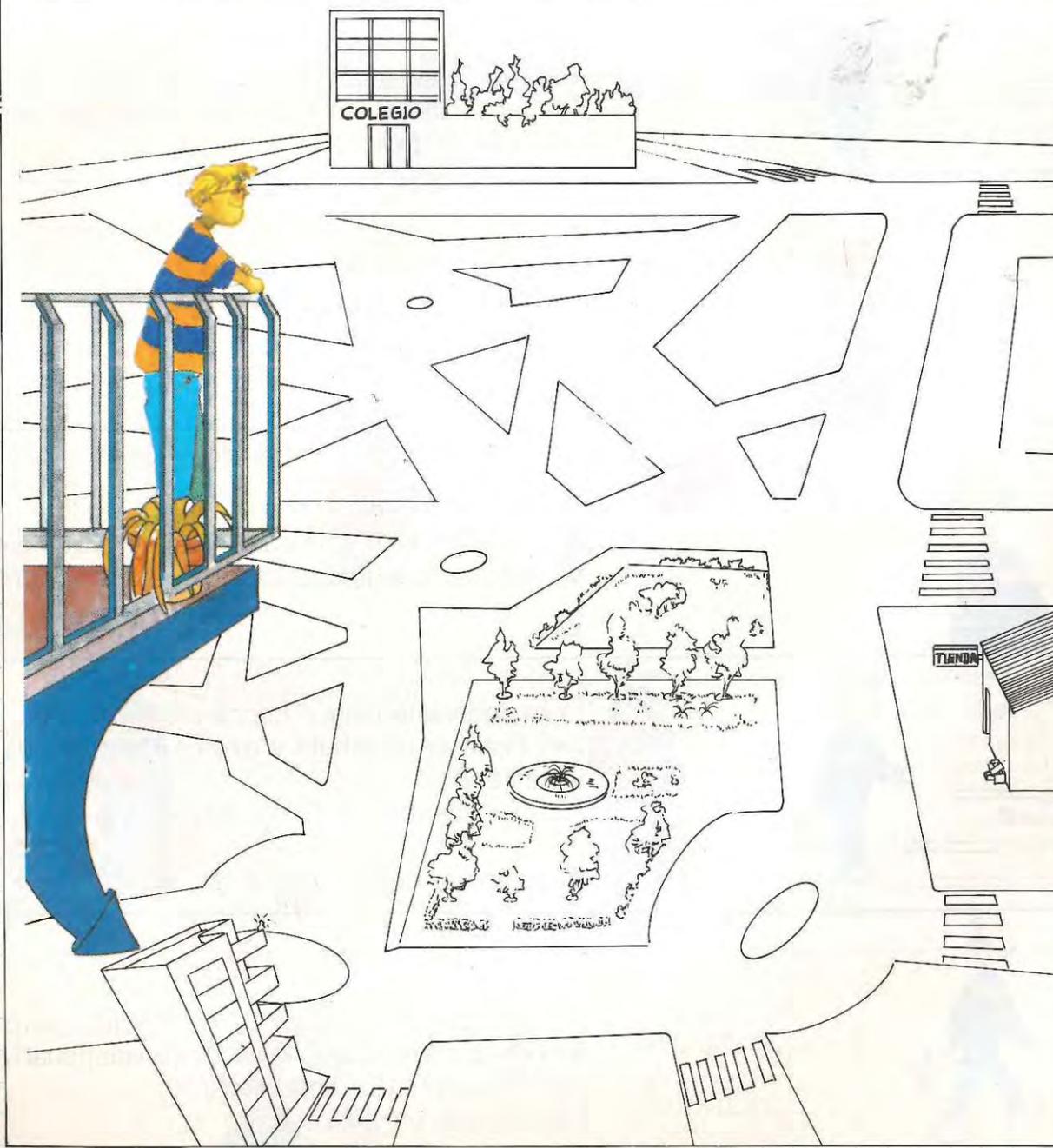
Reus (Tarragona): Memoria de la policía municipal

Alrededor de 4.600 escolares de 6.º, 7.º y 8.º de EGB, pertenecientes a los 28 colegios existentes en la localidad tarraconense de Reus, participaron durante el pasado curso en el programa de educación vial impartido por la policía municipal. En dicho programa, que casi coincidió en su duración con el curso escolar, se trataron temas como el comportamiento del peatón en la ciudad o las señales de tráfico. Además, la bicicleta, en el caso de los pequeños, y el ciclomotor, para los de 8.º, fueron otras cuestiones abordadas. Los chicos de 7.º, además, pudieron llevar a la práctica en el parque infantil de tráfico los conocimientos aprendidos.

CICLO MEDIO 4.º EGB

EL BARRIO (y II)

La ciudad **ha crecido mucho**, y circular por ella no es fácil. Tú ya sabes que para cruzar una calle hay que hacerlo por los pasos de peatones y cuando la «luz verde» del semáforo te indique que puedes pasar. Pero no todas las calles son iguales y tú tienes que ir de tu casa al colegio o al parque o a jugar y algunas calles son anchas, otras estrechas, algunas no tienen paso de peatones ni semáforos y, a veces, tienes que cruzar alguna plaza. ¿Cómo hacerlo?. Sigue leyendo y verás que fácil es «circular» con seguridad.



Pinta con diferentes colores las aceras, calzadas, árboles y escribe una **T** en el espacio destinado a tienda y una **M** en la casa de nuestro amigo.

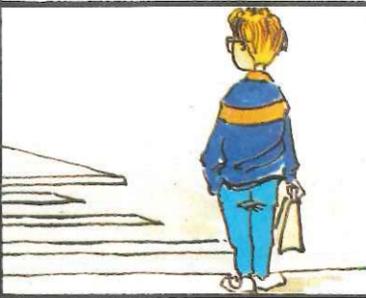
— Traza dos itinerarios que pueda seguir nuestro amigo para ir al colegio y señáloslos, uno con color rojo y otro con color azul.

— ¿Cuál es el itinerario más corto?

— ¿Cuál es el más seguro? ¿Por qué?

— ¿Tiene nuestro amigo que cruzar alguna calle sin semáforo ni paso de peatones?

FÍJATE COMO LO HACE: —



Luis cruza de esquina, porque en las esquinas los vehículos suelen ir más despacio y por eso hay menos peligro.



2. Luis no se ha bajado aún a la calzada. ¿Qué es lo que está haciendo?



3. Si has respondido que Luis miraba a la izquierda has acertado. ¿Qué es lo que hace ahora?



4. Como no viene ningún coche comienza a cruzar. Fíjate en el dibujo y explica hacia donde va mirando

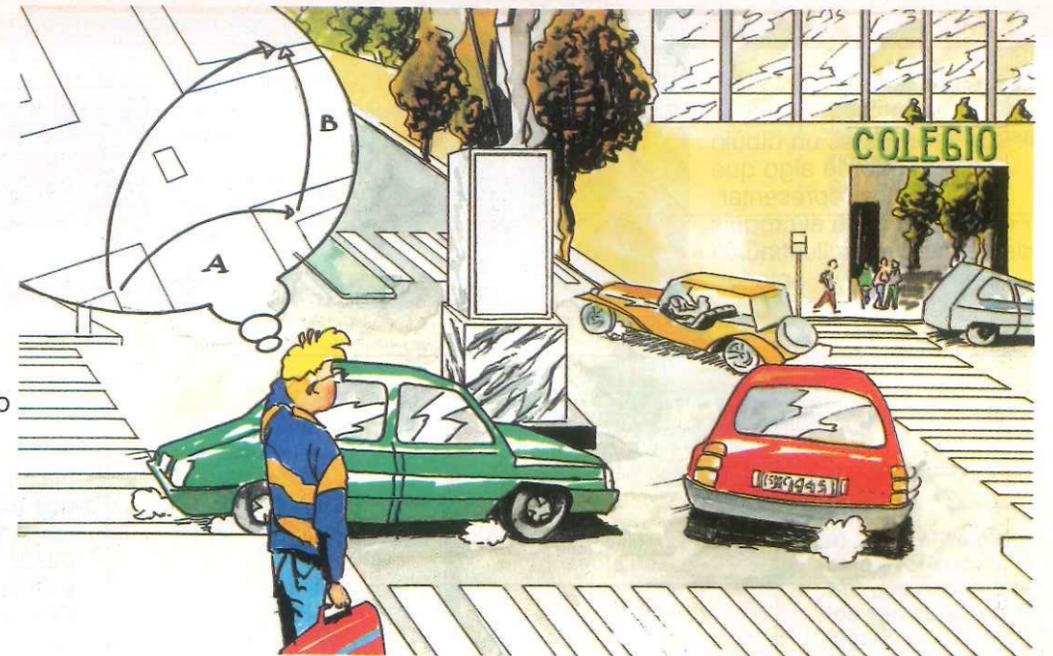
Hasta el centro de la calzada mira a la

A partir del centro mira a la



5. Nuestro amigo cruza con PASO RÁPIDO pero sin correr, pero, ¿Cómo lo hace? ¿En diagonal?, ¿En zig-zag?, ¿En línea recta? Luis cruza con paso rápido y

Luis para llegar al colegio tiene que cruzar «una plaza» y no sabe hacerlo. Indícale cómo lo harías tú.



1

Para cruzar la calle A. Me paro en la acera sin bajar a la calzada. Miro a la y después a la



2

Como no vienen coches comienzo a cruzar y hasta el centro de la calzada miro a la

y a partir del centro miro a la



3

Para cruzar la calle B. Primero miro a la

y después a la

como vienen coches



4

Una vez que han pasado todos los coches vuelvo a mirar a la

y a la y cruzo con paso

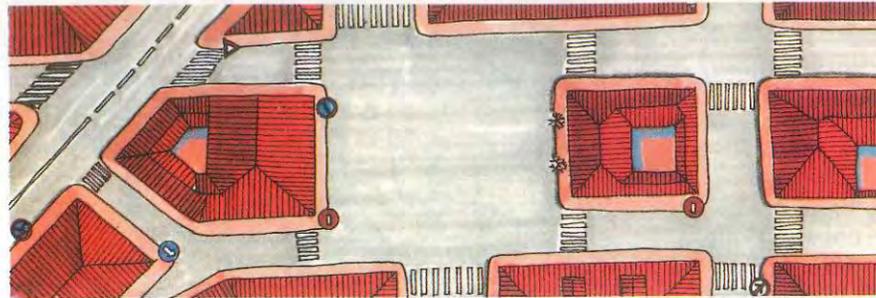
y en línea



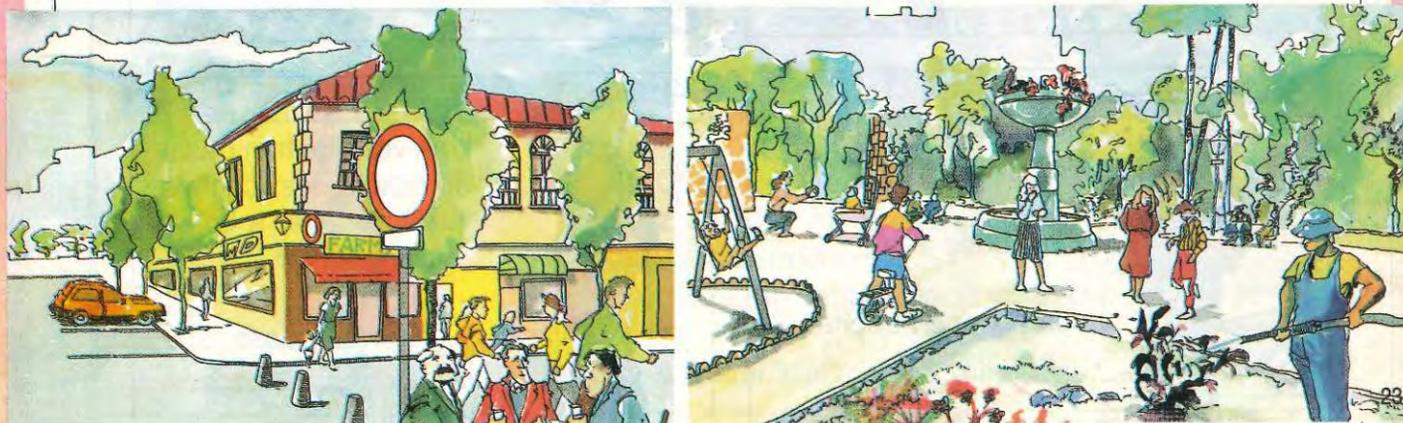
¡QUE FÁCIL!...
LAS PLAZAS NO SE CRUZAN.
SÓLO SE CRUZAN LAS CALLES
QUE DESEMBOCAN EN ELLAS.



Un croquis es un dibujo aproximado de algo que queremos representar. Fíjate cómo sería el croquis de la plaza de la ilustración anterior.

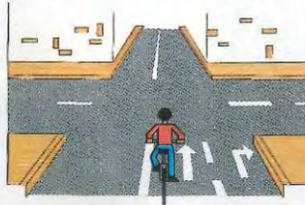


Cuando vas al colegio, seguro que tienes que atravesar calles y plazas; puede ser que algunas tengan semáforos y pasos de peatones y otras no. Dibuja un croquis del «barrio» donde se encuentra el colegio, indica dónde se encuentran los semáforos y pasos de peatones si los hay y traza en él los posibles itinerarios que seguirías para ir de casa al colegio, a comprar al kiosko, a casa de un amigo, etc.

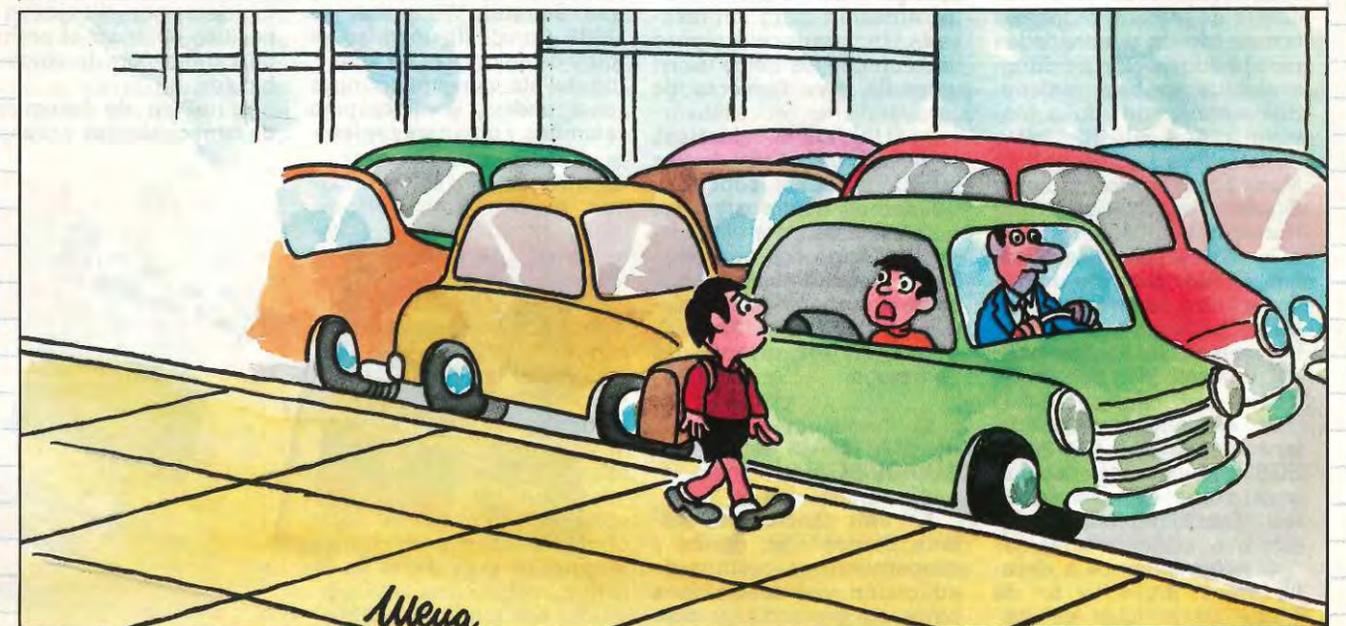


En muchos pueblos y ciudades hay calles del «casco viejo» reservadas a los peatones. Por ella no pueden circular ningún tipo de vehículo. Tampoco tú puedes circular por ellas con tu bicicleta. Así los peatones pueden pasear, comprar, etc. con completa seguridad. Pero no olvides que también aquí debes ser un buen peatón y que no debes molestar corriendo o atropellando a los demás viandantes, recuerda que el sitio adecuado para jugar es el parque.

CHICO-TEST

- En un cruce sin señalizar debo dejar pasar...
 - a) a todos los vehículos.
 - b) a los vehículos que se aproximan por mi derecha.
 - c) a los vehículos que se aproximan por mi izquierda.
- De acuerdo con su posición en la calzada, el ciclista pretende seguir...
 
 - a) de frente o girar a la izquierda.
 - b) de frente.
 - c) en cualquier dirección.
- Cuando el guardia, de frente, haya levantado el brazo, estará indicando...
 - a) que hay que pararse.
 - b) paso libre.
 - c) que hay que circular con cuidado.
- Esta marca vial...
 
 - a) prohíbe circular a menos de 30 km/h.
 - b) prohíbe circular a más de 30 km/h. en ese carril.
 - c) obliga a circular a más de 30 km/h.
- ¿Qué reglas deben ser observadas por los ciclistas?
 - a) Las reglas para los peatones.
 - b) Las reglas para los conductores.
 - c) Ninguna.
- En este cruce, ¿a qué vehículos tendría que dejar pasar la bicicleta?
 
 - a) Sólo al turismo azul.
 - b) Al turismo amarillo.
 - c) A los dos vehículos.
- La luz amarilla intermitente de los semáforos en los pasos de peatones indica...
 - a) que el semáforo está averiado.
 - b) que deben pasar los vehículos en primer lugar.
 - c) que tienen preferencia los peatones que se encuentran en el paso con intención de cruzar.
- ¿Qué debemos hacer si nos encontramos esta señal?
 
 - a) Parar totalmente.
 - b) Disminuir la velocidad.
 - c) Indicar el giro a la derecha.

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



Avisa a la maestra que llegaré tarde. Hoy mi padre me lleva a la escuela en coche.

Material de educación vial: el trabajo de la escuela



El pasado mes de octubre, en estas mismas páginas, recogíamos los diversos materiales editados por la Dirección General de Tráfico, pretendiendo servir como orientación para aquellos profesores interesados en trabajar la educación vial en la escuela. En este número abordamos otras publicaciones editadas por diversos organismos: editoriales, ayuntamientos, Protección Civil y entidades privadas. (Esta reseña, así como el nombre del autor, en algunos casos figura junto a cada una de dichas publicaciones para facilitar su localización.) Con todo, queremos recordar que no se trata de una relación exhaustiva de todo lo existente, sino una mera orientación, y que pudiera haber algún tipo de material que no se viera reflejado.

A) TEXTOS IMPRESOS

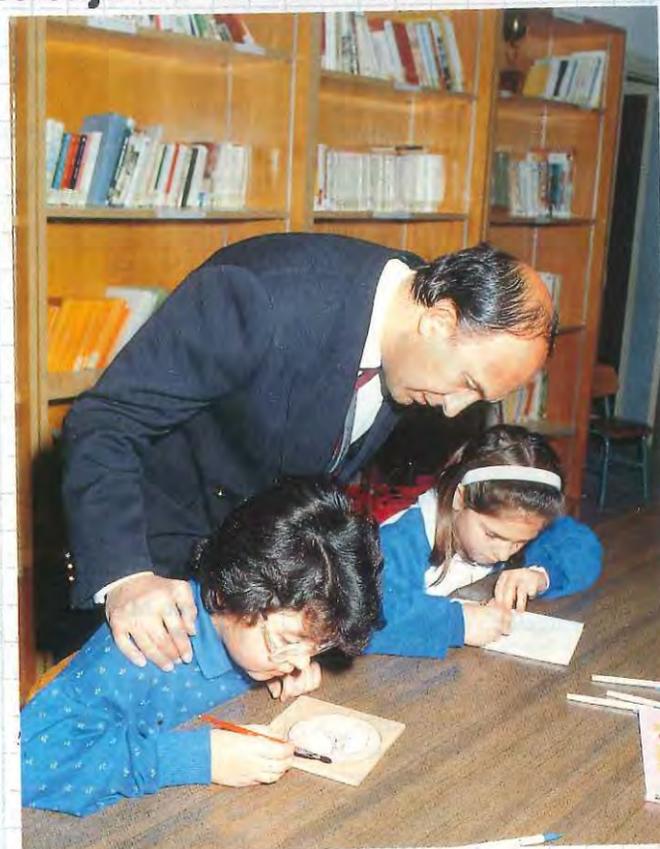
- Educación vial 1, 2 y 3.** Destinados a cada una de las etapas de la EGB, proponen textos, cómics y actividades para la adquisición de conocimientos en esta materia. Sus autores son: Celia Moyano y Ana Silvente (ciclo inicial), José L. Alzo y José María Parra (ciclo medio) y Evaristo Roldán (ciclo superior). Ed. Santillana.
- «Nico y Ana, los amigos de Teo, guardias de tráfico.»** Libro de cuentos para los pequeños, con poco texto y muchas imágenes. Al final, una actividad de recuerdo.
- «Aprendemos a circular acompañados. 1.º y 2.º de EGB.»** Mucha información para niños que ya saben leer. Fabriciano Martín. Ed. Fama.
- «Aprendemos a circular solos. 3.º, 4.º y 5.º de EGB.»** En la línea del anterior, insiste mucho en

los contenidos informativos.

- Educación vial.** Propuesta de actividades con un enfoque lúdico y un libro de información para profesores. Un cuadernillo para cada uno de los ciclos inicial y medio. Ayuntamiento de Sevilla.
- Unidades didácticas sobre seguridad vial (ciclos inicial, medio y superior).** Cuadernos de trabajo para niños y otros para el profesorado, junto con pegatinas sobre temas de tráfico en el contexto urbano de Pamplona. María Jesús Iribigu y otros. Ayuntamiento de Pamplona.

B) MATERIAL AUDIOVISUAL

- «Mi canción del color.»** Diapositivas, casete y cuadernillo con cuentos de educación vial destinados a niños de preescolar y ciclo inicial. María Luisa García.



Bajo la orientación del profesor, la realización del material suele ser una actividad motivadora para los niños.

Consejería de Cultura y Educación de la Diputación de Cantabria.

- Campaña de educación vial.** Material editado por Seguros Winterthur en 1988. Consta de un vídeo de dibujos animados, un cómic, un folleto con indicaciones para padres, un libro para alumnos y otro para profesores, además de otros folletos.
- «Mi primer vehículo.»** Vídeo destinado a la enseñanza de conducción de motocicletas con el objetivo específico de sacar el permiso de conducción de estos vehículos.
- «Plan de integración de conocimientos y creación**

de elaborarse previamente a las actividades de educación vial o durante el tiempo en que éstas se desarrollan, suele centrarse en maquetas y circuitos. Hay, sin embargo, un amplio abanico de propuestas a realizar: periódicos, murales, filmas, vídeos o, incluso, pequeñas investigaciones. Puede conseguirse así un buen recurso educativo, pues pueden enseñarse a los chicos las llamadas «reglas de construcción del texto», además de utilizarlos posteriormente en la simulación de situaciones de tráfico que sería peligroso en el ámbito real de la calle, potenciando, a la vez, la protección e interiorización de las normas.



Los trabajos «fabricados» en clase pueden ser tan útiles como las publicaciones adquiridas en la calle.



La construcción del material es, normalmente, un trabajo previo a la realización de la actividad.

de actividades positivas sobre protección civil.» Material variado con juegos, cuadernillos didácticos para el profesor de ciclo inicial y medio, vídeo, diapositivas, láminas y pósters con temas, en general, de protección civil, en los que se incluyen apartados de conducta peatonal. Dirección General de Protección Civil.

C) MATERIAL REALIZADO EN LAS ESCUELAS

Además de todo lo citado, el profesor, conjuntamente con sus alumnos, tiene la posibilidad de elaborar material dentro del propio colegio. Este material, que pue-

de elaborarse previamente a las actividades de educación vial o durante el tiempo en que éstas se desarrollan, suele centrarse en maquetas y circuitos. Hay, sin embargo, un amplio abanico de propuestas a realizar: periódicos, murales, filmas, vídeos o, incluso, pequeñas investigaciones. Puede conseguirse así un buen recurso educativo, pues pueden enseñarse a los chicos las llamadas «reglas de construcción del texto», además de utilizarlos posteriormente en la simulación de situaciones de tráfico que sería peligroso en el ámbito real de la calle, potenciando, a la vez, la protección e interiorización de las normas.

Las maquetas tienen especial interés por su carácter motivador y porque, con ellas, se despierta el espíritu lúdico del niño: permiten aprender algunos contenidos de educación vial de forma activa y divertida para el niño. Este recurso educativo es muy utilizado en otros países europeos y se recomienda en muchos manuales didácticos. Es una posibilidad muy versátil y permite adaptarse a la representación del contexto de tráfico propio del alumno, así como a su edad, para desarrollar distintas actividades y con la complejidad que nos interese. Puede contruirse en el

Entidades privadas y editoriales también cuentan con diversas publicaciones de educación vial.



aula o adquirirla prefabricada.

En todo caso, no debe olvidarse que lo más interesante desde el punto de vista didáctico no es la construcción de la maqueta, ni los conocimientos del tráfico, sino, en la simulación de diferentes situaciones, mostrar cuáles son los comportamientos correctos y el por qué, y representar los riesgos de mantener conductas inadecuadas, analizando las distintas situaciones de peligro y sus consecuencias. Por ello, las maquetas deben permitir dinamizar sus elementos y el maestro deberá realizar explicaciones de diferentes itinerarios y ejercitar diferentes técnicas defensivas (por ejemplo, cómo circular cuando la carretera se estrecha o cómo cruzar en sitios peligrosos).

Las características más interesantes del material elaborado por los alumnos son:

- Está adecuado a su nivel de madurez.
- Es más significativo para él, pues está construido desde su experiencia.
- Su construcción ya supone una característica edu-

cativa, ya que supone aprender alguna técnica (como mínimo, un dibujo).

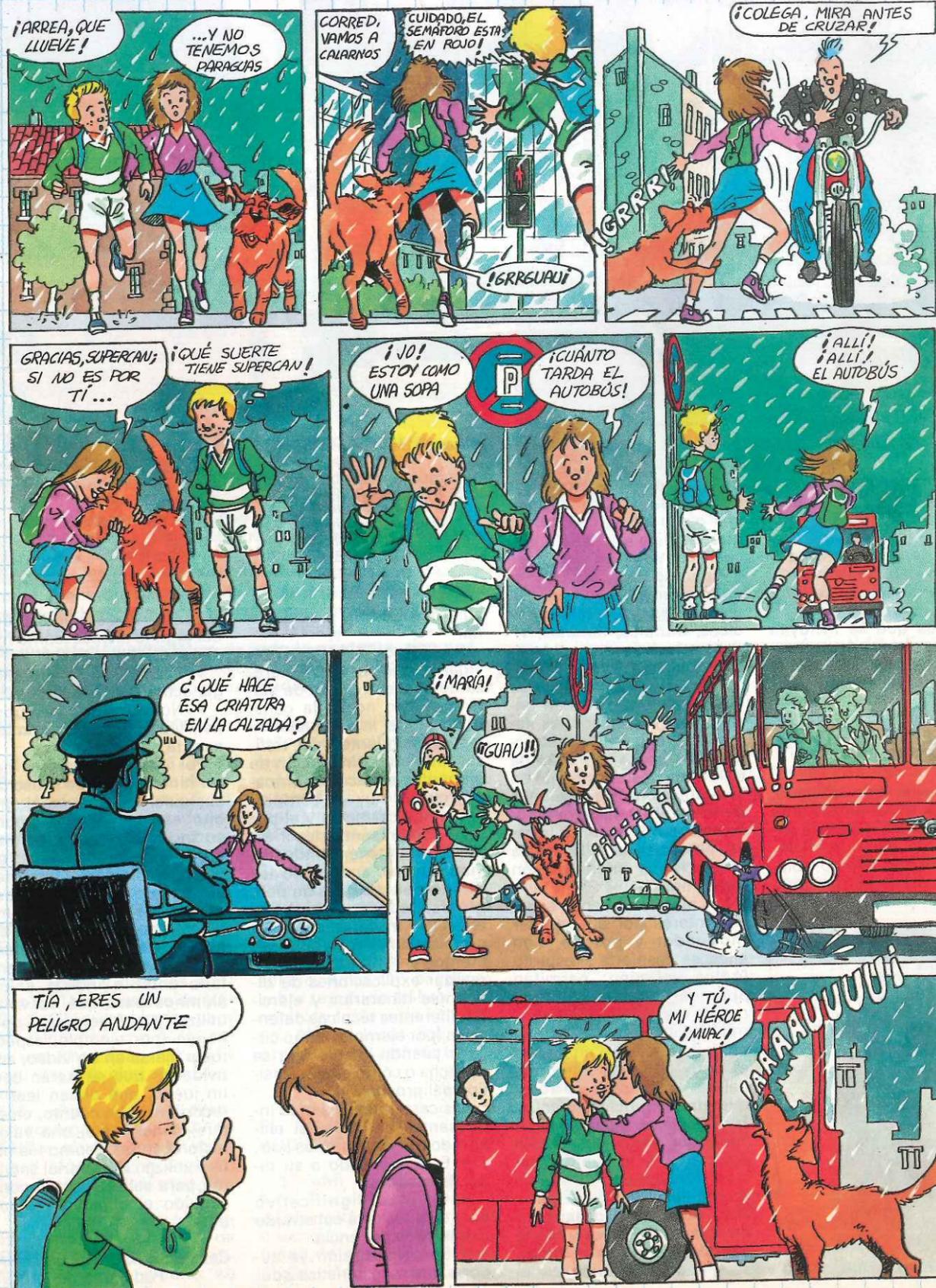
- Permite una metodología activa y más práctica.
- Normalmente, no supone un esfuerzo económico para la escuela.

Por último, queremos hacer hincapié en que el uso de cualquier material en el ámbito escolar exige siempre su inclusión dentro de una programación educativa, es decir, un planteamiento previo de qué se quiere conseguir con él, cuándo lo emplearemos y para qué tipo de niños y edades. Además, siempre habrá que presentarlo antes e indicar a los alumnos para qué se va a utilizar y qué se quiere que hagan (por ejemplo, aspectos a fijarse en un vídeo, actividades que se harán con un juego, qué deben leer y recordar de un cuento, etcétera). Finalmente, una valoración común y cómo los niños utilizan el material servirán para saber si se ha conseguido el objetivo pretendido.

Carmen BAJO LORENZANA
Pedagoga de la DGT

SUPERCAN y su pandilla

«AMOR PASADO POR AGUA»



Guion: Carmen DELGADO. Dibujos: Francisco FRUCTUOSO



16

| SEGURIDAD | |
|--------------------|------------|
| Estabilidad | 6 |
| Suspensión | 6 |
| Frenos | 6 |
| Dirección | 5 |
| Ruedas | 5 |
| Luces | 7 |
| NOTA MEDIA: | 6,6 |
| NOTA MEDIA | 5,8 |
| SEGURIDAD: | 5,8 |

auto

| SEGURIDAD | |
|--------------------|------------|
| Estética | 7 |
| Acabado | 7 |
| Habitabilidad | 7 |
| Maletero | 8 |
| Confort | 6 |
| Instrumentación | 9 |
| Equipamiento | 8 |
| Potencia | 8 |
| Elasticidad | 7 |
| Cambio | 6 |
| Velocidad punta | 8 |
| Aceleración | 8 |
| Consumo | 8 |
| NOTA MEDIA: | 7,4 |
| NOTA MEDIA | 6,5 |
| SEGURIDAD: | 6,5 |

Motor 16

| SEGURIDAD | |
|--------------------|------------|
| Estética | 8 |
| Acabado | 7 |
| Habitabilidad | 9 |
| Maletero | 8 |
| Confort | 7 |
| Instrumentación | 9 |
| Equipamiento | 7 |
| Potencia | 8 |
| Elasticidad | 8 |
| Cambio | 7 |
| Velocidad punta | 7 |
| Aceleración | 7 |
| Consumo | 7 |
| NOTA MEDIA: | 7,6 |
| NOTA MEDIA | 7,2 |
| SEGURIDAD: | 7,2 |

ercializa en España el Uno económica de un coche con carrocería dispone de ele- is distintivos y un conjunto el de la versión Turbo i.e. llantas de 13 pulgadas de- ma, en el interior hay acce- tación, que refuerzan esta el maletero están en con- la competencia, con la ven- versión de tres puertas la ac- más pequeños de su catego- lo que le confiere un com- de un motor de gasolina, para lo malo. Su elasticidad enor a la de otros motores e un margen de utilización z de subir, incluso, por en- le sitúa ligeramente por en- el que tiene algunas caracte- debajo del Peugeot 205 o el y versiones de la gama Fiat mente que un 70 SX, que es des dinámicas.

Comentario.—La marca italiana está presente ahora en nuestro país con una versión turboalimentada por gasóleo de su popular modelo Uno. Tanto el interior como el exterior ofrecen un acabado muy esmerado, similar al SX de gasolina, que incluye faros antiniebla, spoiler pintado del mismo color que el resto de la carrocería, etcétera. En el interior también destaca su equipamiento, con un completo cuadro de instrumentos. El habitáculo es bastante amplio y cuenta con unos asientos cómodos, aunque resultan algo altos de banqueta, lo que dificulta el acceso a personas de gran talla. Por lo que respecta al motor, éste cuenta con turbo compresor e intercooler, desarrollando una potencia máxima de 72 CV, cifra capaz de mover con agilidad al pequeño italiano, obteniendo unos consumos muy bajos. En el apartado de dirección y suspensión es donde se muestra más débil, ya que el aumento del peso sobre el tren delantero procura una dirección algo dura.

Comentario.—El Fiat Uno Turbodiesel ha aparecido recientemente en el mercado. Este pequeño modelo, que de momento sólo se ofrece en carrocería de tres puertas, conjuga unas prestaciones de primer orden con la economía y cómoda utilización de los motores alimentados por gasóleo. Al igual que el resto de modelos Fiat Uno, el Turbodiesel destaca por su gran habitabilidad, más aún si se tienen en cuenta sus reducidas dimensiones exteriores. En este modelo, al que la marca le otorga un cierto aire deportivo por su carrocería de tres puertas, resulta igualmente destacable la instrumentación, que permite controlar en todo momento la situación del motor. En cuanto al equipamiento de serie, se puede considerar discretamente por encima de otros modelos de su categoría. Por el contrario, el acabado, aunque se ve el esfuerzo realizado por Fiat para mejorar este apartado, no alcanza el nivel de los constructores alemanes, que en general dominan este capítulo. Incluso así, el Uno Turbodiesel está muy bien rematado y resulta difícil encontrarle algún defecto de verdadera entidad.

LO BUENO

- Consumo bajo.
- Buenas prestaciones.
- Equipamiento completo.

LO MALO

- Dirección pesada.
- Rumorosa mecánica.
- Mandos de luces.

LO BUENO

- Habitabilidad.
- Motor muy agradable.
- Estabilidad.

LO MALO

- Sonoridad en frío.
- Posición del mando de luces.
- Limpiaparabrisas monobrazo.

Las «vacaciones» del automóvil

No nos referimos en esta ocasión al habitual acto de cada día de guardar el coche, sino a aquellas acciones que conviene realizar cuando nuestro automóvil va a permanecer una larga temporada inactivo. Resulta chocante, pero un automóvil se estropea más cuando está inmóvil que siendo utilizado de forma regular. En él existen una serie de componentes que «piden marcha» y a los que la inactividad les sienta fatal. Quizá el más característico sea la batería, sometida a un proceso de autodescarga, y que, si llega a descargarse del todo por esta causa, nunca recupera sino una parte de aquélla. (Normalmente, un período de inactividad de 10 ó 12 meses deja KO a una batería.) Pero la batería no es un caso único: los neumáticos se endurecen de no usarse, el líquido de frenos se estropea, los cromados se deterioran, la pintura también se estropea, aunque menos, etcétera. Para guardar un coche una larga temporada es preciso, en primer lugar, retirar la batería. En segundo, subirlo sobre tacos y reducir un poco la presión de los neumáticos.

A los cromados les «sienta» estupendamente ser untados con vaselina y la pintura se deteriora menos si le damos una mano de cualquier cera de las que existen en el mercado, aunque, después, no debemos frotar para eliminarla. Siguiendo desde las ruedas hacia el motor, el freno de mano es mejor dejarlo destensado; y, por lo que a la mecánica se refiere, el circuito de refrigeración debe de quedar vacío; las entradas de aire al carburador, tapadas; el depósito de gasolina es mejor que quede con una cierta cantidad; y el aceite conviene sustituirlo por uno de especial untuosidad. Como éstos no son fáciles de encontrar en el mercado, podemos inyectar aceite en los cilindros. Las bujías, por supuesto, las apretamos y también podemos dar un baño de aceite ligero a las tomas de aire del carburador.

Juan A. DE LA RICA



DEJAR el vehículo sobre tacos es de vital importancia para los neumáticos y, también, para las suspensiones, que no se deformarán lo más mínimo.



DESPUES de limpiarlos y de asegurarse de su completa sequedad, una mano de vaselina mantendrá los cromados impolutos durante años.



UN freno de mano tensado perjudicaría al sistema y podría provocar una pérdida de líquido.



ES fundamental vaciar el sistema de refrigeración: el agua es un agente importante en la oxidación y el radiador se puede estropear.



EXISTEN aceites especiales antihumedad, pero, normalmente, cualquier aceite ligero le irá muy bien al carburador. Después, cerraremos el filtro del aire.



EN caso de no contar con un aceite de elevada untuosidad especial para invierno, podemos cebar los cilindros por el orificio de las bujías.

CARLOS SAINZ

Lecciones de un (8) CAMPEON



Conducción con presencia de hielo

EL PEOR ENEMIGO

La conducción sobre hielo, como tal, no existe en España, puesto que las condiciones climatológicas de la península no lo permiten. Sin embargo, sí se produce con cierta frecuencia la existencia de placas de hielo sobre las carreteras. Para este tipo de contingencia, hay que tener un cuidado especial que, como viene siendo habitual, nos va a explicar el campeón del mundo de rallies en 1990, Carlos Sainz.

La conducción sobre superficies heladas ha sido comparada por algunos expertos con el «andar pisando huevos». Esta comparación nos ofrece una idea de cómo debe ser nuestro comportamiento al volante frente a estas situaciones. «En el momento en que se siente el hielo —explica Carlos Sainz—, hay que ir con extrema prudencia. Circular despacísimo, porque en el hielo da lo mismo que frenes con el motor o con el freno de pie...»

Para el campeón del mundo de

rallies en 1990, «el hielo es el peor enemigo que puede tener un coche. Con el hielo lo que hay que hacer es ir muy, muy despacio. Extremadamente despacio». No obstante, podría ocurrir que, pese a todas nuestras precauciones y a una circulación lenta, pisásemos una placa de hielo. «Si, a pesar de todo, pisamos una placa de hielo —aclara el piloto del equipo Toyota— y el automóvil «se nos va», hay que esperar siempre a salir de la placa. La sensación es similar a una especie de «acquaplaning». Hay

que esperar a que se acabe la placa de hielo y volver a recuperar la adherencia.»

De todas formas, Carlos Sainz explica que hay dos tipos de hielo: «Existe un tipo de hielo que no se ve, y que, por esa razón, es el más peligroso. Este es el hielo negro, agua helada sobre el asfalto negro, que no se puede ver. Hay otro tipo de hielo, el verglas blanco, que, como lo puedes ir viendo, es menos peligroso. Además, sobre este último, cuando pasa un coche, deja la marca de los neumáticos.»

Al margen del hielo negro al que se refiere Carlos Sainz, el peligro de este agente atmosférico es su persistencia en algunos lugares (umbrías, puentes sobre ríos, etcétera) durante largos períodos, aún cuando el mal tiempo que lo originó cesara tiempo atrás. Así, aún en días de sol pleno, el conductor puede encontrarse placas de hielo en determinadas zonas de la carretera. Por este motivo, la recomendación de «extrema prudencia» del campeón del mundo de rallies '90 coincide con la de la DGT.

¿Cómo se puede frenar, entonces, sobre el hielo? Pues, difícilmente, ya que la adherencia del hielo es prácticamente nula. Además, cualquier presión sobre el pedal del freno puede terminar con un bloqueo casi total de la dirección (lo que es peor todavía). Como explica Carlos Sainz, «sobre el hielo es igual frenar con el motor que con el pedal» y recomienda, como en el capítulo anterior dedicado al «acquaplaning», «esperar a salir de la placa de hielo y después recuperar la adherencia».

En cualquier caso, cuando existan posibilidades de que aparezca hielo, hay que circular con una distancia de frenado muy superior a la necesaria sobre terreno seco (hasta diez veces superior, recomiendan algunos expertos). Y, sobre todo, un control muy cuidadoso de la velocidad, tanto antes de llegar al obstáculo como sobre él, principalmente utilizando, para ello, el motor y, si acaso, muy ligeramente, el pedal del freno.

J. M. M.

Foto: Miguel GARROTE

EL PARQUE AUTOMOVILISTICO, AL DIA

| Provincias | Matrículas concedidas | | Total vehículos matriculados septiembre 91 | Total permisos expedidos | Licencias de conducción |
|-------------------------|------------------------------|----------------------------------|--|--------------------------|-------------------------|
| | Últimas matrículas agosto 91 | Últimas matrículas septiembre 91 | | | |
| Alava (VI) | 6708-M | 7242-M | 534 | 534 | 126 |
| Albacete (AB) | 5778-L | 6417-L | 639 | 712 | 358 |
| Alicante (A) | 8087-BY | 0918-BZ | 2.831 | 3.158 | 1.667 |
| Almería (AL) | 2976-S | 3979-S | 1.003 | 598 | 553 |
| Asturias (O) | 6090-BB | 8174-BB | 2.084 | 1.634 | 450 |
| Avila (AV) | 4079-F | 4335-F | 256 | 453 | 156 |
| Badajoz (BA) | 9716-P | 0733-S | 1.017 | 1.256 | 481 |
| Baleares (PM) | 9983-BJ | 1894-BK | 1.911 | 1.480 | 954 |
| Barcelona (B) | 3668-MP | 4800-MS | 11.132 | 7.559 | 4.111 |
| Burgos (BU) | 2089-O | 2810-O | 727 | 785 | 96 |
| Cáceres (CC) | 7274-K | 7967-K | 693 | 791 | 248 |
| Cádiz (CA) | 0586-AM | 2495-AM | 1.909 | 2.029 | 1.502 |
| Cantabria (S) | 0360-Y | 1484-Y | 1.124 | 1.131 | 413 |
| Castellón (CS) | 9909-Y | 1159-Z | 1.250 | 1.010 | 596 |
| Ciudad Real (CR) | 0311-O | 1097-O | 786 | 683 | 365 |
| Córdoba (CO) | 6045-AB | 7408-AB | 1.363 | 1.258 | 772 |
| Coruña, La (C) | 7379-AX | 9503-AX | 2.124 | 2.490 | 829 |
| Cuenca (CU) | 4614-G | 4945-G | 331 | 318 | 116 |
| Gerona (GE) | 0258-AP | 1839-AP | 1.581 | 1.521 | 1.012 |
| Granada (GR) | 8780-Y | 0297-Z | 1.517 | 1.729 | 920 |
| Guadalajara (GU) | 2178-F | 2434-F | 256 | 264 | 110 |
| Guipúzcoa (SS) | 3066-AL | 4446-AL | 1.380 | 1.454 | 364 |
| Huelva (H) | 2712-O | 3445-O | 733 | 523 | 432 |
| Huesca (HU) | 7106-J | 7492-J | 386 | 354 | 143 |
| Jaén (J) | 5996-P | 6892-P | 896 | 964 | 528 |
| León (LE) | 7707-U | 8592-U | 885 | 1.050 | 242 |
| Lérida (L) | 6530-U | 7368-U | 838 | 601 | 318 |
| Lugo (LU) | 0422-N | 1065-N | 643 | 649 | 243 |
| Lugo (LU) | 6480-MN | 8764-MP | 12.284 | 6.318 | 2.071 |
| Madrid (M) | 5348-DC | 7398-DC | 2.050 | 1.838 | 1.398 |
| Málaga (MA) | 3291-AV | 5386-AV | 2.095 | 1.699 | 1.710 |
| Murcia (MU) | 5207-AD | 6642-AD | 1.435 | 1.216 | 320 |
| Navarra (NA) | 3269-M | 3869-M | 600 | 475 | 450 |
| Orense (OR) | 7746-G | 8064-G | 318 | 280 | 84 |
| Palencia (P) | 5290-AV | 6881-AV | 1.591 | 1.406 | 391 |
| Palmas, Las (GC) | 6518-AM | 8388-AM | 1.870 | 1.491 | 788 |
| Pontevedra (PO) | 2558-L | 3000-L | 442 | 526 | 176 |
| Rioja, La (LO) | 2173-M | 2742-M | 569 | 779 | 358 |
| Salamanca (SA) | 7283-AS | 9119-AS | 1.836 | 1.298 | 413 |
| Sta. Cruz Tenerife (TF) | 7576-F | 7869-F | 293 | 407 | 54 |
| Segovia (SG) | 7975-BS | 1181-BT | 3.206 | 1.449 | 1.988 |
| Sevilla (SE) | 9251-D | 9466-D | 215 | 203 | 49 |
| Soria (SO) | 7189-F | 8528-AF | 1.339 | 762 | 430 |
| Tarragona (T) | 3277-F | 3532-F | 255 | 271 | 120 |
| Teruel (TE) | 1738-S | 2766-S | 1.028 | 788 | 354 |
| Toledo (TO) | 9855-DW | 4443DX | 4.588 | 3.475 | 2.722 |
| Valencia (V) | 8106-V | 8898-V | 792 | 820 | 189 |
| Valladolid (VA) | 7870-BJ | 9897-BJ | 2.027 | 1.782 | 405 |
| Vizcaya (BI) | 7905-G | 8247-G | 342 | 485 | 101 |
| Zamora (ZA) | 9627-AM | 1202-AN | 1.575 | 1.488 | 431 |
| Zaragoza (Z) | 4711-E | 4937-E | 226 | 206 | 47 |
| Ceuta (CE) | 8930-C | 9098-C | 168 | 106 | 50 |
| Melilla (ML) | | | | | |
| TOTALES | | | 81.973 | 66.557 | 32.675 |

TASAS EN LAS JEFATURAS DE TRAFICO

| Tasa | Pesetas | 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 | 2-1 Pruebas de aptitud para la expedición de permisos de conducir | 7.275 |
| 1-3 Autorización de circulación para conjuntos tractor-remolque | 1.540 | 2-2 Cuando las pruebas de aptitud se realicen fuera de la capital de la provincia | 7.935 |
| 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 | 2-3 Canjes de permisos de conducción por otros extranjeros o expedidos por autoridades militares | 1.540 |
| 1-5 Cambios de titularidad de los permisos de circulación por transferencia de vehículos | 2.975 | 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. Cambio de domicilio gratuito. | |

Facilitar a la DGT los medios para poder cumplir sus cometidos

Más plantilla para la Guardia Civil

La plantilla de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil no ha variado en los últimos veinte años, por lo que deberá adecuarse a las necesidades actuales.



José RUBIO

secundaria de carreteras, procurando una mejor distribución de los recursos existentes, y «sancionar de manera selectiva aquellas conductas más peligrosas y difundir la sanción para aumentar su poder ejemplarizante». En este sentido, se pide un aumento de los controles de alcoholemia.



El incremento espectacular del parque de vehículos, de nuevos conductores y, algo menos, de nuevas carreteras no ha venido acompañado de un aumento de la plantilla de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, cuyo número, 6.500 agentes, no ha variado desde hace casi veinte años. De esta manera se ha producido un fortísimo desfase entre el crecimiento de las necesidades de vigilancia y las posibilidades reales de prestarla, lo que origina una insuficiente acción preventiva y selectiva.

Judicial y la Administración Civil del Estado, con el fin de proporcionar a los miembros de la carrera judicial y del Ministerio Fiscal una formación especializada sobre los problemas del tráfico, su repercusión en la seguridad vial y su tratamiento en el ordenamiento jurídico.

Además de incrementar la plantilla de la Guardia Civil de Tráfico y adecuarla al aumento de vehículos y carreteras, se cree necesario mejorar los mecanismos de vigilancia en la red

Alberto MALLO (*)

Formación, siguiente paso

Las interesantes conclusiones a las que ha llegado la Comisión de Seguridad Vial del Senado hacen pensar que, antes o después, llegarán a aplicarse y tener vigencia legal. El permiso de conducir a prueba o con niveles graduales de cilindrada-potencia es uno de ellos, pero yo me permitiría el dar prioridad —si tal fuera el caso— a las recomendaciones relativas a la implantación de la doble calzada y a la educación vial en la enseñanza. La primera es una necesidad para el desarrollo económico y social del país, partiendo de la base de que se reduciría la sangría de víctimas que, hito a hito, jalona nuestra red vial. La segunda tendría



que ser una asignatura obligatoria, impuesta por un Ministerio de Educación que debe enseñar también a los jóvenes unas normas de convivencia peatón/conductor. En 1990 hubo un incremento de un 13 por 100 de peatones muertos por accidentes de tráfico. La actual educación vial que se imparte en los centros de enseñanza es insuficiente. Es el primer paso para aprender a comportarse correctamente en una sociedad que se mueve en torno al automóvil. La mejor formación de los conductores es el siguiente paso a dar.

(*) Director de Motor 16



Félix MANSILLA GARCIA (*)

Gracias al Senado

En primer lugar, tengo que agradecer a tan alta institución del Estado el haber abordado, desde una Comisión del Senado, los problemas derivados del uso del automóvil en España y el haber convocado a todas las personas, asociaciones e instituciones que tuvieran algo que aportar para la búsqueda de soluciones a tan importante problema social.

Quiero agradecer la deferencia que la Comisión ha tenido hacia el sector asegurador, invitándole a comparecer y recoger en las conclusiones algunas de las posibles soluciones que allí se aportaron.

Creo que, aunque algunas conclusiones son difícilmente realizables en



este momento, todas ellas deberán ser asumidas por los sectores implicados y que el pasado deberá acompañarse de sensibilizaciones a todos los niveles y de participación de todos en el gran pacto nacional al que debemos llegar para evitar la lacra social de los accidentes de circulación.

Desde el sector asegurador apoyaremos todas las iniciativas que tiendan a reducir y, si es posible, evitar la siniestralidad en nuestro país, y deseo que las buenas intenciones de la Comisión sean apoyadas por todos los sectores y, en especial, por el Gobierno de la nación.

(*) Presidente de UNESPA

Los vehículos oficiales deben cumplir las normas anticontaminantes en 1992

Guerra a la contaminación



LOS problemas de tráfico urbano —congestión, contaminación acústica y atmosférica, etcétera— se han convertido en los grandes inconvenientes para habitar las grandes ciudades.

En este sentido, el informe de la Comisión del Senado recomienda que se incremente el seguimiento de las medidas correctoras del impacto ambiental en los proyectos de construcción; que los nuevos vehículos oficiales que se adquieran a partir de 1992 cumplan, en lo posible, las medidas anticontaminantes, adelantándolas a las exigencias de la CEE; fomentar la utilización de combustibles menos contaminantes en los transportes públicos e introducir instrumentos económicos y fiscales que valoren las medidas anticontaminantes y la eficiencia energética de los vehículos, así como las técnicas de reciclaje de materiales.

También se pretende potenciar la investigación en el desarrollo de fuentes de energía alternativas o menos contaminantes, que se estudie la obligatoriedad de que el fabricante de vehículos facilite al comprador información sobre la contaminación que producen los mismos, y que las ITV (inspecciones técnicas de vehículos) presten especial atención a la eficacia de los mecanismos anticontaminantes.



Dr. Luis MONTORO GONZALEZ (*)

Responsabilidad histórica

Hay temas en nuestro país que requieren la atención de nuestros representantes en las Cortes Generales; hay asuntos que deben despertar en ellos preocupación, pero hay problemas, como el del tráfico y la seguridad vial, que les exigían, ya desde hace tiempo, una drástica intervención y solución, tan necesaria como justificada.

En efecto, si el mundo de los vehículos con motor mueve, directa o indirectamente, el 25 por 100 de la economía de nuestro país y aporta a las arcas del Estado los impuestos más cuantiosos; si admitimos que la vida moderna es inviable e inconcebible sin los coches; si los accidentes de tráfico se han convertido en nuestro problema de salud pública más grave, duplicando por años potenciales de vida perdidos al cáncer y las enfermedades cardiovasculares; si las pérdidas económicas por los siniestros de la carretera vienen a significar la mitad de los ingresos del sector turístico español, era ya más que urgente una acción por parte de nuestros máximo representantes.

Con este contexto angustioso, surge, en el Senado, la Comisión Especial de encuesta e investigación sobre los problemas derivados del uso del automóvil y de la seguridad vial. Una comisión por la que yo pasé, cargado de ilusiones y de esperanzas, y en la que manifesté a unos senadores atentos, receptivos y preocupados la necesidad de distintas acciones en materia de seguridad vial, acciones como: dedicar una mayor atención al factor humano, ya que éste se ha mostrado como la principal causa implicada en los accidentes de tráfico; fomentar investigaciones que permitan conocer mejor la realidad de la seguridad vial en España y que posibiliten dar soluciones rigurosas; incrementar la supervisión policial, con una mayor dotación de Guardia Civil de Tráfico, cuya plantilla no ha aumentado desde el año 1975; potenciar más la educación vial, ya desde las escuelas; dar una mayor información a los ciudadanos españoles sobre los factores de ries-



go en la conducción, a través de diversas campañas, igual que se hace en el campo de la salud; y, finalmente, la necesidad urgente de crear en nuestro país un centro o instituto nacional de investigación en seguridad vial —similar al TRRL inglés o el INRETS francés— que investigue y aglutine documentación científica y centralice acciones experimentadas en materia de seguridad vial.

Ahora, a la vista de todas las comparecencias, la información recibida y los estudios e investigaciones realizados por la propia Comisión, ha llegado el momento de tomar decisiones y después llevarlas a la práctica. La sociedad lo exige, los responsables de los distintos sectores relacionados con la seguridad vial lo necesitan y los investigadores en este campo lo vemos como absolutamente imprescindible.

Todos estamos de acuerdo en la necesidad de un pacto social contra la inseguridad vial y no creemos que haya nadie sensato que quiera cargar sobre sus espaldas la «responsabilidad histórica» de haber frustrado una de las oportunidades más claras que ha tenido nuestro país para abordar unánimemente uno de sus más graves problemas.

Como representante del mundo de la investigación llamado a dicha Comisión, puedo asegurar que los científicos españoles están dispuestos a ofrecer sus conocimientos para dar soluciones en materia de tráfico, y todos sabemos que la ciencia podría ser un buen aliado para mejorar la seguridad vial en España. Esperemos ahora que —como ya dije a los senadores— nunca se hagan ciertas en nuestro país aquellas trágicas palabras de Bertand Russell: «Los científicos, los expertos, se afanan por hacer posible lo imposible; los políticos por hacer imposible lo posible».

(*) Decano de la Facultad de Psicología de Valencia. Dtor. de la Unidad de Investigación en Seguridad Vial.

José Ignacio Bajo Fanlo, portavoz de los nacionalistas vascos



«Todos estamos muy necesitados de educación vial»

«No queremos que parezca que los poderes públicos quieren desentenderse del tema, sino que deseamos, además, que el pueblo se conciencie de que es absolutamente necesaria la colaboración de todos para erradicar el elevado número de siniestros que se producen en las carreteras españolas». Con estas palabras, José Ignacio Bajo Fanlo, portavoz del grupo parlamentario de senadores nacionalistas vascos, resume el objetivo del informe elaborado por la Comisión Especial de Seguridad Vial del Senado, cuyos trabajos califica como «importantes y exhaustivos».

«El factor humano» es, a juicio del senador vasco, y, «según lo que hemos podido constatar, el que fundamentalmente está presente en todos los accidentes». Aunque matiza, «no podemos olvidarnos de otras circunstancias: exceso de circulación, carreteras deficientes, puntos negros, etcétera, que aún hay que corregir». Siguiendo con el factor humano, hizo especial hincapié en materia de alcohol y drogas «como consecuencia de su ingerencia o del uso de alguna droga —más difícil de detectar— se producen accidentes, normalmente, muy graves», y todo «porque somos muy inconscientes».

Otro de los puntos en los que el senador Bajo Fanlo se define como «bastante taxativo», es el de la publicidad, «y así se lo he manifestado a los representantes de los fabricantes de automóviles. No estoy de acuerdo con una publicidad basada, fundamentalmente, en la potencia y en la fuerza del motor, destacando muy poco los elementos de seguridad».

También el portavoz vasco se mantiene muy firme al hablar de la educación que considera «fundamental en las escuelas. Hay que procurar que en ellas, en los centros de formación profesional y en las universidades, se insista en la educación vial, no sé si creando una asignatura o incluyéndola en todas. Pero, además, es imprescindible que la educación no se limite a los niños, sino que, a través de los medios de comunicación, llegue a los

adultos, que estamos muy necesitados de ella».

Respecto a las nuevas medidas que el informe quiere introducir, José Ignacio Bajo afirma que no tienen por qué ser impopulares: «Son perfectamente aceptables, ya que su intención es mejorar la circulación vial».

En materia de limitación de la velocidad, según Bajo Fanlo, «no se dice expresamente que se limite la velocidad, sino que sea la que deba ser. Las limitaciones genéricas son absurdas. En mi opinión, la velocidad límite es aquella que en cada momento nos permite circular con seguridad».

Una vez que este informe ha sido aprobado por el Pleno de la Cámara Alta, será elevado al Ejecutivo, puesto que, al igual que todos los informes del Senado, no tiene carácter vinculante y deberá ser aquel quien tome, a la vista de las conclusiones y recomendaciones, las medidas que estime oportunas. El senador vasco espera una buena acogida del informe: «Si así no fuera, los distintos grupos políticos podrán presentar proposiciones de ley, con el fin de que admita alguna de las cuestiones que hemos propuesto».

Por último, el portavoz del grupo de senadores nacionalistas vascos expresa su optimismo en la solución del problema del tráfico, «estoy convencido que lo conseguiremos. Si hay voluntad por parte de las diferentes Administraciones y por parte del pueblo de hacer las cosas como se deben hacer».

El informe de la Comisión

El 14 de marzo de 1990 se aprobaba por el Senado la constitución de una Comisión Especial de Encuesta e Investigación sobre los problemas derivados del uso del automóvil y de la seguridad vial. El día 9 del pasado mes de octubre, la Cámara Alta aprobaba por unanimidad, tras dieciséis meses de trabajo, el informe emitido por la citada Comisión, con el visto bueno de todos los grupos políticos, aunque con algunos matices lógicos, provenientes, sobre todo, del principal partido de la oposición, el Partido Popular.



Miguel GARROTE

La toma de contacto de la Cámara Alta con todos los aspectos relacionados con la circulación no tiene precedentes en nuestra historia.

José Javier DOMBRIZ (*)

Un espaldarazo definitivo

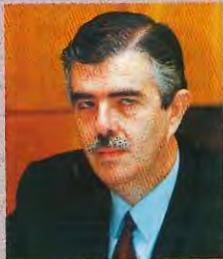
La Dirección General de Carreteras, consciente de su papel en conseguir una mayor seguridad de la circulación vial, ha seguido con mucho interés las deliberaciones de la ponencia del Senado sobre este tema y acoge con entusiasmo las recomendaciones que ha elaborado la Cámara Alta.

Entre los principios básicos que rigen nuestra actuación, el de la seguridad es, sin duda alguna, el más imperativo y por sí solo justifica el esfuerzo de esta Dirección General en sus dos frentes de actuación: la construcción de nuevas y mejores carreteras, por una parte, y el cuidado y mejora de condiciones en la red existente, por otra.

Sin embargo, es evidente que, a pesar del enorme esfuerzo que se ha hecho en los últimos años, aún queda mucho camino por recorrer hasta alcanzar el objetivo irrenunciable de reducir nuestros índices de siniestralidad a niveles mínimos.

Aunque el logro de este objetivo exige un esfuerzo conjunto de muchos sectores de la sociedad y aunque las recomendaciones del Senado sobre mejora de las carreteras se refieren, principalmente, a la red secundaria, la Dirección General de Carreteras seguirá trabajando con empeño en la mejora de la Red de Interés General del Estado (RIGE), por la contribución que tienen las condiciones de la infraestructura en la consecución del objetivo citado.

La próxima terminación de las actuaciones del I Plan de Carreteras y la programación de nuevas actuaciones en el II Plan en preparación, au-



mentarán notablemente los tramos con doble calzada en la RIGE, así como las variantes de población y los tramos acondicionados. Por otra parte, el MOPT, y dentro de él la Secretaría General de Infraestructuras y esta Dirección General, está apostando decididamente por una mejora de la gestión y conservación de la red; política que necesariamente tendrá una incidencia muy favorable en la seguridad de la circulación: atención preferente a las condiciones de vialidad en todo momento; vigilancia, mantenimiento y mejora de la señalización; mantenimiento de los firmes en las mejores condiciones de rodadura; reordenación de accesos; corrección de problemas locales de trazado y visibilidad, etcétera.

Esta política se ha empezado ya a reflejar en el proyecto de Presupuestos Generales del Estado para 1992, en el que el presupuesto destinado a conservación de carreteras sufre un incremento de más del 50 por 100 sobre el del año anterior, alcanzando los 60.000 millones de pesetas, y esto a pesar de la reducción de la inversión global en carreteras prevista para el próximo ejercicio.

Las recomendaciones del Senado suponen, por todo ello, un espaldarazo y un incentivo muy importante para toda esta labor, y la Dirección General de Carreteras las asume y está dispuesta a convertirlas en guía de su actuación, como no podía ser menos tratándose de este tema y viniendo de donde vienen.

(*) Director general de Carreteras del MOPT

Los representantes de todos los grupos políticos destacaron en sus intervenciones la rigurosidad con la que se ha trabajado en esta comisión «y el gran trabajo llevado a cabo por distinto personal del Senado», así como el haber sido capaces de llegar a acuerdos entre todos los grupos para elaborar una serie de preguntas y recomendaciones que, a su juicio, pueden mitigar el grave problema de la accidentalidad en nuestro país.

El senador Diego Alonso Colacios, presidente y portavoz del PSOE, destacó «la importancia de este trabajo», teniendo en cuenta que es un problema «que no sólo afecta a nuestro país, sino a toda la CEE», y recalcó la necesidad de que «todos los sectores implicados aporten su granito de arena en la solución de esta lacra».

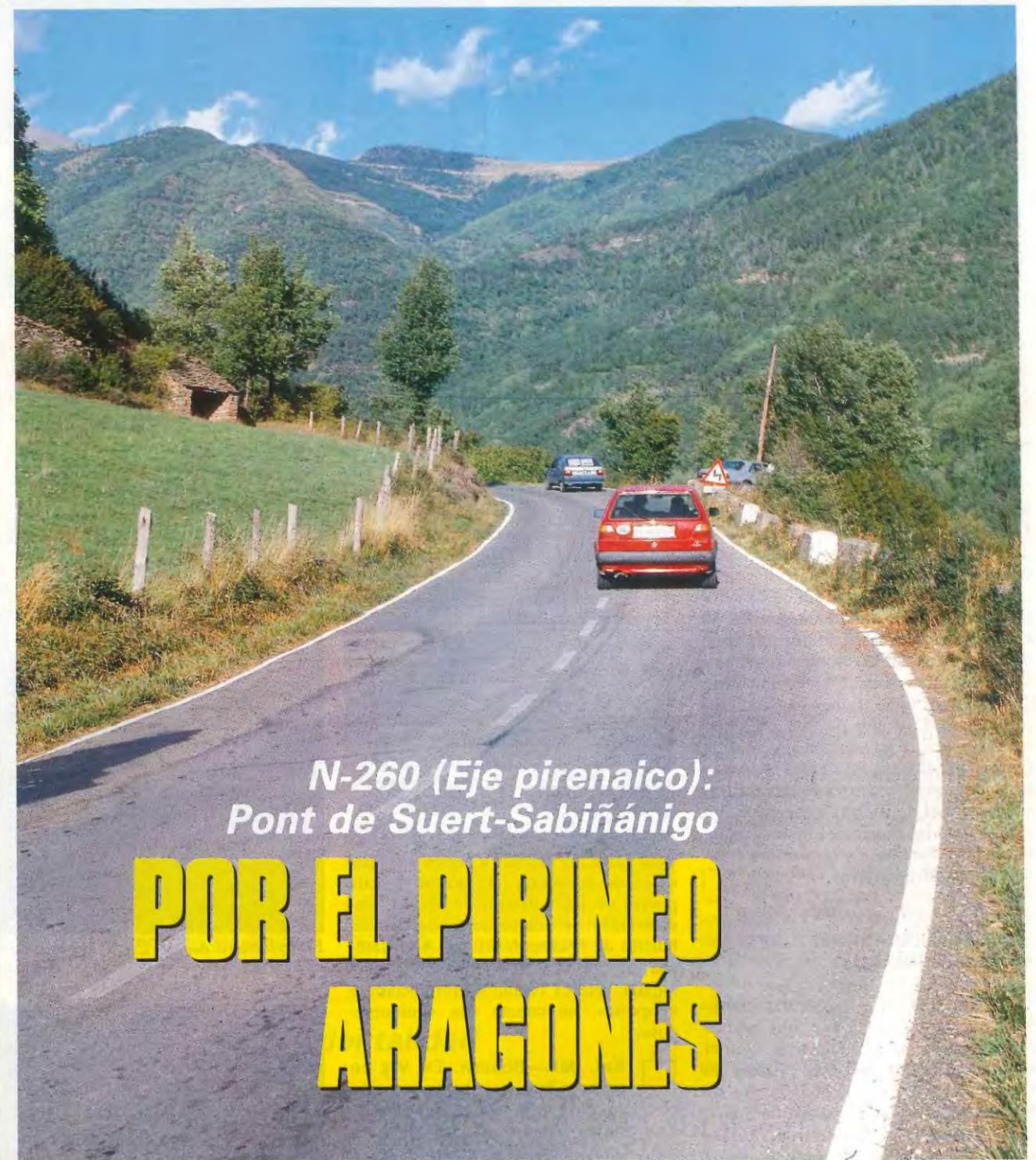
Heliodoro Borrego, que habló por el Grupo Mixto, dijo que este plan estratégico, diseñado desde el Senado, «puede llevarse adelante» y que se encargarían de que se lleve adelante, «porque la Administración debe tenerlo muy en cuenta». En la misma línea intervino el senador Bajo Fanlo, que dijo que «nunca ninguna comisión en la que yo he trabajado ha sido de tanto interés», y confió en que «en más o menos tiempo dejará de ser un problema tan grave».

Por su parte, el portavoz de Convergencia i Unió, Ramón Sala, recalcó la trascendencia del factor humano en los accidentes y se mostró confiado en que este trabajo pueda reducir considerablemente la accidentalidad si se siguen las recomendaciones.

Cerró las intervenciones el portavoz del Grupo Popular, el senador José Luis Liso, quien dijo que tanto Administración central como autonómicas «deben tener en cuenta las recomendaciones y medidas de la comisión» e insistió tenazmente en la necesidad de ampliar la red de autopistas frente a las autovías, mientras acusó de «excesivo autocontrol» del Grupo Socialista frente al Gobierno.



K I L O M E T R O A K I L O M E T R O



N-260 (Eje pirenaico):
Pont de Suert-Sabiñánigo

**POR EL PIRINEO
ARAGONÉS**

La N-260 —que en su recorrido por la provincia de Huesca comienza en el cruce con la N-230, en las cercanías de la leridana Pont de Suert, y termina en Sabiñánigo, en las inmediaciones de Jaca— es una carretera «nueva» sólo en la denominación, puesto que su estado y estructura

sólo deja reconocer ese calificativo de nacional en los hitos kilométricos. Más bien se trata de un proyecto de carretera; eso sí, con unos parajes maravillosos a lo largo del eje pirenaico que une el Mediterráneo, desde Figueras, y el Cantábrico, en el País Vasco.



Comienzo de la carretera, en el cruce con la N-230.



A la salida de Castejón de Sos, un puente muy estrecho, como en varias poblaciones más.

PARA crear la N-260 se han tenido que absorber diversas carreteras de rango inferior, como las comarcales 144, 139, 140, 138 y 136. Por tanto, a pesar de su denominación como carretera nacional, su aspecto real es de comarcal, con el añadido de la montaña, donde la velocidad media difícilmente supera los 50 km/h. Su trazado discurre por una zona de baja densidad de población y, por tanto, su tráfico rodado no es muy alto. Sin embargo, tiene tramos «animados», como el de Castejón de Sos a Campo (con el acceso a la estación invernal de Carler, en Benasque), entre Ainsa y Boltaña (con el acceso a Francia a través del Túnel de Bielsa) y Biescas-Sabiñánigo (con las estaciones invernales de Formigal y Panticosa y la frontera francesa en sus alrededores).

DEL MEDITERRANEO AL CANTÁBRICO

Km. 354.—La N-260, denominada «eje pirenaico» y que une el Mediterráneo, desde Figueras, con el Cantábrico, en el País Vasco, tiene su inicio en el cruce con la N-230 cerca de la población leridana de Pont de Suert. Durante algunos kilómetros, ambas carreteras, N-260 y N-230, han superpuesto sus trazados. Dejamos la N-230, que discurre hacia el maravilloso valle de Arán, y comenzamos nuestro recorrido. Las indicaciones son buenas, aunque el piso, al menos al comienzo, no sea todo lo bueno que sería de desear.

Km. 360.—Tras dejar a un lado el desvío a Bonansa, atravesamos un puente romano y llegamos a Noales.

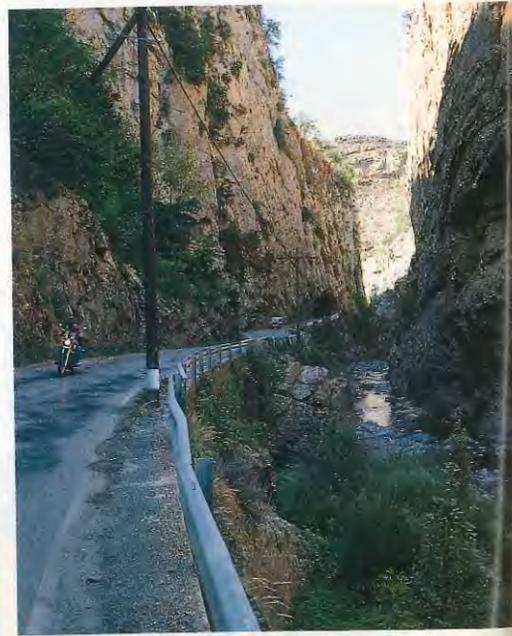
Aquí es donde comienza propiamente la subida a la montaña, que, curiosamente, presenta alguna recta antes de llegar al descenso que nos conduce al Coll de Espina. El estado de la carretera es sólo regular, aunque no malo del todo, como anteriormente. Se alternan tramos de piso en condiciones aceptables con otros de peor estado.

Km. 369.—Laspaúles. Con el piso en condiciones alternas, esta población es el inicio de una nueva bajada, más pronunciada y que, incluso, tiene «quitamiedos» en las curvas, cosa que luego no será tan frecuente. Se recomienda circular a 50 km/h., ya que existen badenes.

Km. 375.—Coll de Fadas. Dejamos los desvíos a Espes y Abella antes de comenzar el ascenso a este puerto de 1.470 metros de altitud. Encontramos, en una bajada peligrosa, las huellas de brucas frenadas. A la derecha, un bonito valle. No obstante, esta bajada, que es bastante pronunciada e «impone», no cuenta con «quitamiedos».

Km. 381.—Bisaurri. De vez en cuando hay que hacer un alto obligado. No por la belleza del paisaje, sino porque numerosos pastores de la zona sacan las ovejas a pastar. Si las encontramos en una recta con visibilidad, no hay mayor peligro; pero si es en curva... A la salida de Bisaurri encontramos un puente estrecho, con señalización de la preferencia de paso, ya que sólo cabe un vehículo cada vez.

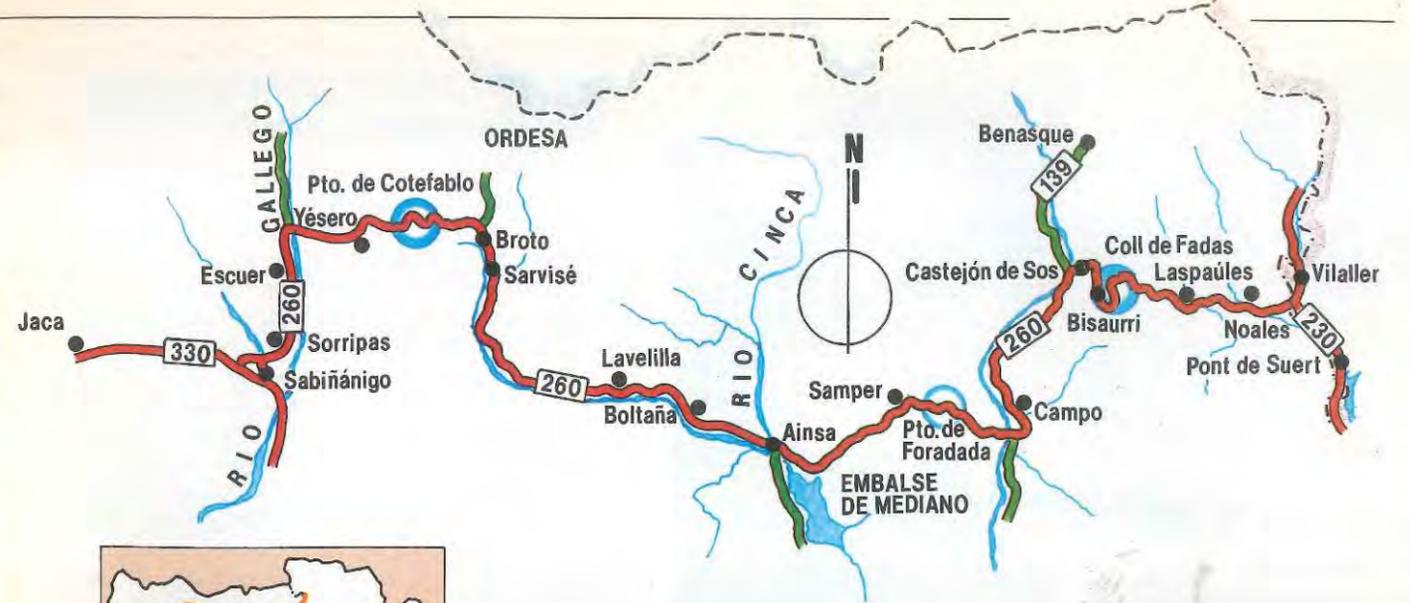
Km. 385.—Castejón de Sos. También encontramos un puente estrecho en esta población, en esta oportu-



El desfiladero del río Esera, un escenario de película.



Después de Campo comienza una zona de obras.



unidad sobre el río Esera. Un poco más adelante, El Run, con velocidad aconsejada a 40 km/h. No obstante, sinceramente pensamos que se podían haber ahorrado los discos, ya que es imposible ir más deprisa. Además, los puentes estrechos, como en Bisaurri y Castejón de Sos, se repiten de nuevo. A partir de aquí, la zona más bonita de la carretera. De película. Un continuo desfiladero, con la carretera incrustada en la montaña, con túneles excavados en la propia roca y con un compañero excepcional: el río Esera.

Km. 404.—Campo. La belleza de la zona no debe distraer al conductor. Al contrario: hay que extremar la precaución. Dejamos atrás la subida



Tras Arresa, la carretera empeora, aunque el paisaje sigue maravilloso.

Accidentalidad

No es zona la N-260, a su paso por Huesca, desde la leridana Pont de Suert hasta Sabiñánigo, en las inmediaciones de Jaca, de mucha accidentalidad. Con todo, los siniestros son inevitables. Y así, en el 90 se produjeron 22 accidentes, con un total de dos muertos. Las causas más frecuentes giran en torno a colisiones, pero también a salidas de la vía y vuelcos en la calzada. Treinta y tres vehículos se vieron implicados en el pasado año, mientras en 1991, desde enero hasta agosto, ya iban 27. El total de accidentes en esta época fue de 15 y lamentablemente ya iban tres víctimas mortales. Un total de ocho «puntos negros» se habían detectado desde enero de 90 hasta agosto de 1991.

a Seira y también la kilometración, que escasea en estos parajes, excepto los postes de MOPT cada 10 kilómetros. Entramos en zona de obras con numerosas indicaciones: a Ainsa, 30; a Francia, por Biescas, 76...

Km. 412.—Puerto de Foradada, con 1.020 metros de altitud. Mejora considerablemente el piso de la carretera y, además, encontramos alguna recta. Eso sí, después de curvas peligrosas, sin «quitamiedos», para no ser menos que sus antecesoras.

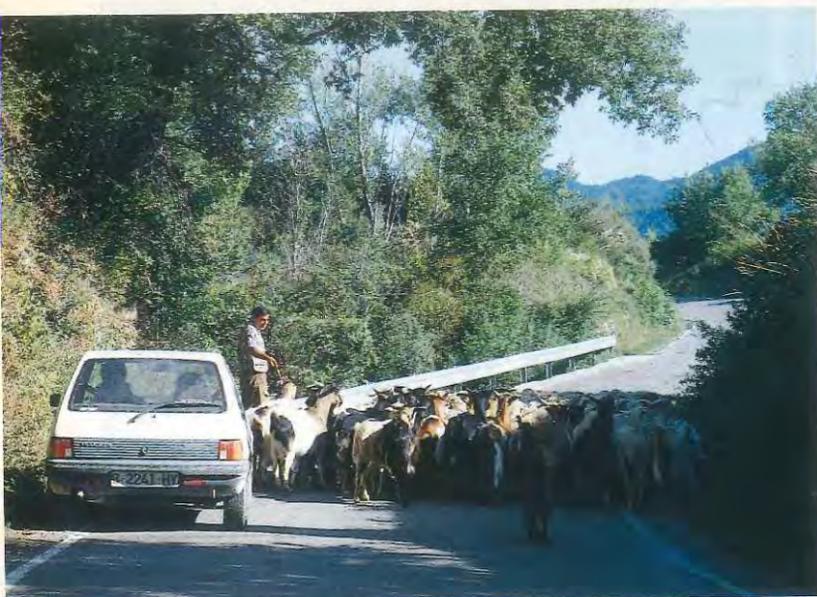
Km. 435.—Ainsa. Alternando curvas y rectas hemos dejado atrás Samper (p.k. 418) y Arro (p.k. 426). Dos poblaciones que son la puerta de entrada a Ainsa y el adiós al encantador panorama del mencionado desfiladero.

Km. 443.—Con la impronta del desfiladero aún en nuestras retinas, llegamos a Boltaña. En la carretera encontramos indicadores de kilometraje, pero no marcas en la calzada, indicando la prohibición o no de efectuar adelantamientos.

EL TESORO DE ORDESA

Km. 461.—Fiscal. Dejamos atrás Arresa y el desvío a Fiscal. A partir de aquí, la carretera empeora: estrecheces y mal piso, se atraviesan puentes de un solo carril, con ausencia de pintura en el suelo. Además, menudean las ovejas en la calzada.

Km. 476.—Broto. Dejamos atrás Sarvisé, antesala de Broto. Es una maravilla de la Naturaleza y puerta de entrada al Parque Nacional de Ordesa, ante el que hay que descubrirse. Ob-



En la zona abundan los pastores con ovejas. Más de una vez invaden la carretera y hay que detenerse.

servamos oficinas de turismo y muchos montañeros, con macutos a cuestas, por la carretera.

Km. 505.—Dejamos atrás el puerto de Cotefablo (1.423 metros) y nos encaminamos hacia Biescas. Un túnel, estrecho, oscuro, con escasa visibilidad y de mayor longitud que los demás, presenta, a su salida, una curva de consideración y el paso sobre el río Sorrosal. A continuación, el Barranco de San Bartolomé (p.k. 499), con otro túnel y prohibiciones de superar los 60 km/h. Igual que antes, sobran las placas, porque la zona no da para más. A la salida de Biescas (p.k. 505), en el cruce con la C-136, cambia el panorama: mejor piso, muchas rectas y señalización de acuerdo a la categoría de nacional. Se nota que estamos en el camino hacia la



En Broto, puerta de Ordesa, suelen encontrarse montañeros con macutos en los bordes de la carretera.



Sabiñánigo, cerca de Jaca, fin del trayecto, aunque la carretera mejora.

Hay que degustar...

En cualquier lugar de la geografía de Huesca puede el visitante deleitarse con platos excepcionales. Y en la zona concreta de la N-260 hay que destacar las sopas de ajo en «perolico», ensalada de cogollos con olivas negras, «boliches» con oreja de cerdo, cangrejos con tomate, truchas fritas, bacalao en ajoarriero, lomo de cerdo, ternasco a la brasa, pollo al chilindrón y cordero a la pastora, sin olvidar los productos del cerdo como longaniza, chorizo y morcillas. Los huevos al salmorejo, migas a la pastora y pepitonas de perdices y codornices tampoco tienen desperdicio. En postres, las frutas del tiempo, como peras y manzanas. Luego, arroz con leche, natillas, castañas de mazapán, torrijas y crespíños. Vinos, los de Cariñena, Borja, Somontano y el espumoso de Ainzón.

Hay que visitar...

Las carencias de la carretera nacional 260 a su paso por la provincia de Huesca en calidad técnica, lo posee en belleza. Desde hermosos pueblos hasta encantadores parajes: valles de Benesque, Gistain, Pineta, con el parador nacional de Monte Perdido y el Parque Nacional de Ordesa. Pueblos irrepetibles como Ainsa, Boltaña, Broto, Castejón de Sos y Biescas. Y, en cuanto al arte, San Juan de la Peña, cerca de Jaca; en la zona de Sabiñánigo, la ruta del Serrallo, románica-mozárabe; y Ainsa, con su plaza rectangular rodeada por casas de sillería, con soportales románicos y góticos: las ruinas del castillo y la iglesia de Santa María.

capital, Huesca, que se encuentra a 60 kilómetros.

Km. 520.—Sabiñánigo. Ya cerca de Jaca, en el cruce con la N-330, encontramos esta población que es, también, el final de nuestro recorrido. El trayecto es precioso, con parajes de película, aunque difíciles para la circulación. La N-260, desde Pont de Suert (Lérida) hasta Sabiñánigo (Huesca), tiene su encanto. Es el eje pirenaico de una belleza sin par.

Nono HIDALGO
Fotos: José RUBIO
(Enviados especiales)



La escuela es un marco perfecto para tratar la educación vial.

La LOGSE introduce el tráfico en todas las asignaturas UN «TOQUE» DE EDUCACIÓN VIAL

La nueva Ley de Educación, la LOGSE, introduce un buen número de innovaciones en los planes de estudios de los que serán los adultos del siglo XXI. Estas incluyen un mayor protagonismo de los centros escolares y de los profesores en la programación de los colegios, y otorgan una mayor importancia a toda una serie de materias, entre ellas la educación vial, que surgen como una demanda social.

LOS niños de seis años que el próximo curso 92/93 comienzan su vida escolar estrenarán también la Ley de Ordenación General del Sistema Educativo (LOGSE), una ley que, como indica su nombre, ordena un nuevo diseño de las etapas educativas que actualmente cubren la EGB, el bachillerato y la formación profesional. Esta ley, que como una de sus innovaciones más importantes amplía la escolarización obligatoria hasta los dieciséis años, ha empezado su andadura durante el presente curso en la etapa infantil (de cero a seis años, no obligatoria) y quedará implantada el curso próximo en la etapa primaria, sustituyendo al actual ciclo inicial de la EGB.

Los nuevos planes de estudios desarrollados a partir de la LOGSE reestructuran en tres las etapas de escolarización hasta que el niño cumple dieci-

séis años. De ellas, la primera, hasta los seis años, es la única no obligatoria. A partir de ahí, la educación primaria abarca hasta los doce años y la secundaria hasta los dieciséis.

UN CAMBIO DE METODOLOGÍA

Pero no es ésta la única innovación que presenta el nuevo plan de estudios. La introducción dentro de los diseños curriculares de los llamados «ejes transversales» es uno de los cambios más relevantes que aporta la ley. «Se trata de un cambio en la concepción del sistema, que se traduce en un cambio en la metodología —explica Consuelo Uceda, asesora técnica docente del Gabinete de la Reforma del Ministerio de Educación y Ciencia (MEC)—. Hasta ahora había unos programas que se daban muy cerrados desde la Administración Cen-

tral, hasta el punto de «decretar» cuáles eran los temas concretos que los niños debían aprender, iguales para todo el territorio nacional. La nueva ley, por el contrario, plantea un diseño básico para todo el territorio, pero con un carácter lo suficientemente amplio como para que cada Comunidad Autónoma primero y cada centro escolar después puedan adaptar el currículo a su propio contexto sociocultural y a cada momento. Por otra parte, los temas planteados como ejes transversales permiten introducir en las programaciones aquellos aspectos de la educación que responden a una demanda social.»

PUNTOS DE REFERENCIA

Estos ejes, entre los que pueden incluirse todos aquellos temas que tienen especial relevancia en el mundo de hoy, como son la educación vial, la educación para la paz, para la salud, para el consumo, etcétera, deben ser puntos de referencia en la escuela, pero nunca podrán ser considerados como una disciplina aislada, puesto que pueden —y deben— ser enfocados desde distintas áreas.

La educación vial en la nueva ley/

| Areas | Ciencias de la Naturaleza | CC. Sociales, Geografía e Historia | Educación Física | Matemáticas | Tecnología |
|-------------------|---|--|---|---|---|
| OBJETIVOS | <ul style="list-style-type: none"> Utilizar los conceptos básicos de las ciencias de la naturaleza para elaborar una interpretación científica de los principales fenómenos naturales, así como para analizar y valorar algunos desarrollos y aplicaciones tecnológicas de especial relevancia. Elaborar criterios personales y razonados sobre cuestiones científicas y tecnológicas básicas de nuestra época mediante el contraste y evaluación de informaciones obtenidas en distintas fuentes. | <ul style="list-style-type: none"> Identificar y analizar a diferentes escalas las interacciones que las sociedades humanas establecen con sus territorios en la utilización del espacio y en el aprovechamiento de los recursos naturales, valorando las consecuencias de tipo económico, social, político y medioambiental de las mismas. Obtener y relacionar información verbal, icónica, estadística, cartográfica... a partir de distintas fuentes, y en especial de los actuales medios de comunicación, tratarla de manera autónoma y crítica de acuerdo con el fin perseguido y comunicarla a los demás de manera organizada e inteligible. | <ul style="list-style-type: none"> Ser consecuente con el conocimiento del cuerpo y sus necesidades, adoptando una actitud crítica ante las prácticas que tienen efectos negativos para la salud individual y colectiva, respetando el medio ambiente y favoreciendo su conservación. | <ul style="list-style-type: none"> Identificar los elementos matemáticos (datos estadísticos, gráficos, planos, cálculos, etcétera) presentes en las noticias, opiniones, publicidad, etcétera, analizando críticamente las funciones que desempeñan y sus aportaciones para una mejor comprensión de los mensajes. | <ul style="list-style-type: none"> Analizar objetos o sistemas técnicos para comprender su funcionamiento, la mejor forma de usarlos y controlarlos y las razones que han intervenido en las decisiones tomadas en su diseño y construcción. Mantener una actitud de indagación y curiosidad hacia los elementos y problemas tecnológicos, analizando y valorando los efectos positivos y negativos de las aplicaciones de la ciencia y la tecnología en la calidad de vida y su influencia en los valores morales y culturales vigentes. |
| CONTENIDOS | <ul style="list-style-type: none"> Toma de conciencia de la limitación de los productos energéticos. La salud y la enfermedad... prevención de accidentes. La relación y la comunicación humana... el problema del tabaco, alcohol y drogas, sus efectos sanitarios y sociales... los factores en la sociedad actual que repercuten en la salud mental. Reconocimiento y aceptación de la existencia de conflictos, interpersonales y grupales, y valoración del diálogo como medida de salud mental en los mismos. Movimiento. Estudio cualitativo de cualquier movimiento. Tratamiento cuantitativo del movimiento rectilíneo uniforme. Cálculo de la aceleración. Observación y análisis de movimientos que se producen en la vida cotidiana, emitiendo posibles explicaciones sobre las relaciones existentes entre fuerzas y movimientos. Identificación y análisis de las transformaciones energéticas que tienen lugar en las máquinas y aparatos eléctricos elementales. | <ul style="list-style-type: none"> Los paisajes geográficos como resultado de la interacción entre los seres humanos y el medio, problemas de degradación de éste y políticas correctoras. Red y espacios urbanos en España. | <ul style="list-style-type: none"> Actitud crítica ante los fenómenos socio-culturales asociados a las actividades físicas y deportivas. Planificación y realización de actividades: senderismo, acampadas, cicloturismo, esquí, carreras de orientación, etcétera. Autonomía para desenvolverse en medios que no son los habituales con confianza y adoptando las medidas de seguridad y protección necesarias. | <ul style="list-style-type: none"> Elementos y relaciones básicas para la descripción y organización del plano y el espacio. Interpretación de los datos relativos a una muestra estadística teniendo en cuenta su representatividad. Utilización de la probabilidad para tomar decisiones fundamentadas en distintas situaciones. | <ul style="list-style-type: none"> Desarrollo tecnológico, formas y calidad de vida. Ventajas, riesgos y costes económicos, sociales y medioambientales del desarrollo tecnológico. |

EDUCACION SECUNDARIA

Introducir la educación vial en los programas escolares responde a una demanda social

Es importante que los niños conozcan las señales que afectan al peatón y al ciclista.



Andalucía, Canarias, Cataluña, Galicia, Navarra, Valencia y el País Vasco son las siete Comunidades Autónomas que en la actualidad tienen transferidas, desde el Gobierno central, las competencias en materia de educación. El resto de las Comunidades, dentro del ámbito de gestión del Ministerio de Educación y Ciencia, constituyen lo que se denomina «territorio MEC». Eso significa que, si bien las disposiciones que recoge la LOGSE afectan por igual a todos los centros escolares del país, cada Comunidad Autónoma de las anteriormente citadas debe desarrollar —y así se está haciendo en este momento— su propio diseño curricular para cada una de las etapas, que será válido en todas las provincias que componen dicha autonomía y que podría ser distinto del que rige en el territorio MEC y en el resto de las Comunidades.

Ante esta variedad de diseños, la homogeneidad necesaria entre todos queda asegurada con los Decretos de Enseñanzas Mínimas, que se han publicado recientemente con el consenso de los organismos implicados.

«Creo que la nueva ley concede mucha importancia al mundo actual», seña-

La educación vial también puede afrontarse desde el área de plástica.



la Victoria Tizón, coordinadora de ciencias sociales del Gabinete de la Reforma Educativa de la Xunta de Galicia. «Permite trabajar muchos aspectos de la educación a partir de la experiencia cotidiana del niño, lo que contribuye, además, a que no pierda su entusiasmo natural por aprender. El caso concreto de la educación vial es un ejemplo claro de cómo un problema —la prevención de

accidentes— que preocupa a la sociedad se puede incluir en la escuela.»

EDUCACION VIAL DESDE DIVERSAS AREAS

En líneas generales, es en el área del conocimiento del medio y de actividad humana (equivalentes en cierta medida

a las actuales ciencias sociales y naturales) donde se recogen la mayor parte de los objetivos y contenidos relacionados con la educación vial. Eso no significa que no quede reflejada en otras áreas. Así, por poner ejemplos concretos, el Decreto de Enseñanzas Mínimas para la educación primaria —punto de partida obligado para todos los diseños curriculares— propone entre los contenidos de matemáticas «la representación espacial a través de planos, mapas o maquetas, su interpretación y descripción verbal, y la búsqueda de soluciones a problemas relacionados con la organización y utilización del espacio». También en el área de educación física se recoge «dentro del sistema corporal, la toma de conciencia global y segmentaria en reposo y en movimiento, además de la coordinación estática y visomotora para el control dinámico del cuerpo».

COORDINACION ENTRE PROFESORES

Desde el punto de vista metodológico, no existe variación entre las etapas infantil, primaria y secundaria, más allá

de la que marca la propia evolución del niño. En las tres se sigue el principio didáctico de la globalización, que trata de abordar cada tema desde todos los aspectos posibles. La dificultad aumenta en la última etapa, puesto que es entonces cuando cada profesor es responsable de una asignatura. Se exige entonces una imprescindible coordinación del profesorado, otro de los puntos clave que introduce la ley. «La labor del profesor en la reforma es fundamental en cualquiera de las etapas», apunta Pilar Pérez Esteve, coordinadora de enseñanza primaria del Programa de Reforma de la Generalitat valenciana. «Nuestro objetivo es que los diseños curriculares sean lo suficientemente amplios como para que cada centro escolar dé prioridad a temas cercanos a su contexto. Por ejemplo, que se pueda priorizar la educación vial en aquellos colegios que están al lado de vías con mucho tráfico. Luego es el profesor quien debe plasmarlo en su programación.» En su opinión, los diseños del MEC concretan con excesiva minuciosidad el trabajo del profesor.

Pasar de los actuales planes de estudios a los que propone la nueva ley su-

pondrá una puesta al día del colectivo de profesores. Eso, que en un principio puede crear cierta resistencia, tendrá que venir propiciado por todos los organismos implicados. Para Angel Ignacio Lledó, coordinador del Subprograma de Diseño Curricular de la Junta de Andalucía, actividades de educación vial ya se venían trabajando dentro del aula, «aunque ahora tendrán un sitio explícito y desarrollado en el currículo. Eso ha supuesto reelaborar algunos puntos de los contenidos del MEC, aminorando la parte academicista y enfatizando algunas de las propuestas». En su opinión, hay que tratar de no «escolarizar» la educación vial para que no quede en meros conocimientos teóricos. «El profesor no debe reducir su trabajo a lo que queda en el aula. En este sentido, es fundamental la formación permanente en los centros de profesores. Desde ahí deben conseguirse y generarse nuevas ideas y materiales.»

CAMBIOS EN LA ENSEÑANZA

Un último punto en la vida académica, la evaluación, también queda some-

| Areas | Conocimiento del Medio | Educación Física | Matemáticas |
|------------|---|---|---|
| OBJETIVOS | <ul style="list-style-type: none"> Interpretar, expresar y representar hechos, conceptos y procesos del medio sociocultural mediante diferentes códigos (cartográficos, numéricos, técnicos...). Identificar algunos objetos y recursos tecnológicos en el medio y valorar su contribución a satisfacer determinadas necesidades humanas, adoptando posiciones favorables a que el desarrollo tecnológico se oriente hacia usos prácticos y una mayor calidad de vida. | <ul style="list-style-type: none"> Resolver problemas que exigen el dominio de patrones motores básicos, adecuándose a los estímulos perceptivos y seleccionando los movimientos, previa valoración de sus posibilidades. | <ul style="list-style-type: none"> Elaborar y utilizar estrategias personales de estimación, cálculo mental y orientación espacial para la resolución de problemas sencillos, modificándolas si fuera sencillo. Identificar en la vida cotidiana situaciones y problemas susceptibles de ser analizados con la ayuda de códigos y sistemas de numeración, utilizando las propiedades y características de éstos para lograr una mejor comprensión y resolución de dichos problemas. |
| CONTENIDOS | <ul style="list-style-type: none"> Análisis de las repercusiones de determinadas prácticas y actividades sociales sobre el desarrollo y la salud. Valoración de la influencia del desarrollo tecnológico en las condiciones de vida y en el trabajo. Valoración de las habilidades manuales implicadas en el manejo de herramientas y aparatos domésticos, superando estereotipos sexistas. Valoración del diálogo como instrumento privilegiado para solucionar problemas de convivencia y los conflictos de intereses en la relación con los demás. Redes y medios de transporte. Normas y señales de tráfico. Análisis y clasificación de los distintos tipos de señalización vial: marcas viales, señales verticales y luminosas. Respeto a las normas y señales de tráfico como reguladoras de los desplazamientos de las personas en las vías públicas. | <ul style="list-style-type: none"> Coordinación dinámica, estática y visomotora para el control dinámico general del cuerpo. El esquema corporal: toma de conciencia global y segmentaria en reposo y movimiento. | <ul style="list-style-type: none"> La representación espacial (planos, mapas y maquetas). Relación entre elementos geométricos (paralelismo, perpendicularidad). Interpretación y descripción verbal de croquis, planos, maquetas y mapas. Interés y perseverancia en la búsqueda de soluciones a situaciones problemáticas relacionadas con la organización y utilización del espacio. |



Las situaciones que simulan la realidad sirven para evaluar el correcto aprendizaje.

tida a innovaciones con la LOGSE. Tan importante como la evaluación personal de cada alumno es la autoevaluación del sistema en su eficacia para conseguir los objetivos marcados. Como apunta Chema Alejandro, responsable de educación vial del Departamento de Interior del Gobierno vasco, «queda muy claro que no se trata de que aprendan señales, sino de ver cómo los niños van adecuando su comportamiento hacia la seguridad vial. Si eso falla, habrá que ver qué es lo que no está funcionando».

Para Consuelo Uceda, la evaluación tiene que ser global e integradora, re-

sando tanto lo que aprenden los alumnos como los medios que se emplean para mejorar ese aprendizaje. «En el caso de la educación vial hay diversas formas de evaluar los resultados. Si tú organizas una salida de la escuela, puedes ver el comportamiento de los chicos tanto en la calle como dentro de un autobús, por ejemplo. Pero también puedes verlo por medio de los juegos simulados o de la dramatización, en la que el niño se expresa libremente, sin sentir que alguien le está controlando. Es evidente que si un grupo de niños no responde a los objetivos que marcamos, ha-

brá que buscar otras estrategias de aprendizaje.»

LA ESCUELA NO ES LA UNICA

Casi todas las fuentes consultadas coinciden en señalar que la inclusión de los temas transversales en los diseños responde a una demanda social, de la que no sólo la escuela debe hacerse eco. «La escuela no puede hacerlo todo», asegura Marina Llorens, coordinadora de la Subcomisión de Educación Vial de la Generalitat de Cataluña. «Si pretendemos ser eficaces a la hora de cambiar actitudes, hay que coordinar todas las entradas sociales que llegan a los niños. No servirá para mucho tratar de forma aislada, por ejemplo en una jornada de educación vial, los riesgos del tráfico. Debe ser una labor continuada en el tiempo y que se vea apoyada por otros estamentos sociales.» Consuelo Uceda, del Gabinete de Reforma del Ministerio de Educación, también insiste en esta idea: «No pensemos que sólo con incluir la educación vial en los diseños estamos solucionando el problema. Hay que contar con que la publicidad te ofrece coches que corren muy por encima de los límites de velocidad permitidos o que, a los ojos de muchos, el estrés que producen las situaciones de tráfico urbano justifica el no respetar las normas de circulación. Y eso también educa».

Juana SANCHEZ



Según un estudio realizado en la Universidad de Valladolid sobre conductores, fármacos y alcohol

Los médicos informan poco

UN tercio de los conductores españoles, concretamente un 28,9 por 100, consume habitualmente medicamentos, sin dejar por ello de conducir. Esta es una de las conclusiones del estudio realizado por Javier Alvarez, Carmen del Río y Rocío Prada, miembros del Departamento de Farmacología de la Facultad de Medicina de la Universidad de Valladolid, sobre una muestra de conductores que acudieron a centros de reconocimiento médico de aquella ciudad para renovar sus permisos de conducción.

«Mucha gente está tomando fármacos —antialérgicos, anticonceptivos, analgésicos, tranquilizantes, hipnóticos, antiinflamatorios...— y algunos de ellos pueden interferir en la capacidad de conducción», explica Francisco Javier Alvarez. «Nosotros hemos tratado de evaluar cuántos de estos fármacos se toman bajo control médico y cuántos no.» En este sentido, el trabajo es bastante esclarecedor, aunque sus conclusiones quizá hayan de generalizarse con cierta precaución. Así, aunque la mayoría de los fármacos que se toman provienen de prescripción médica, un 20,5 por 100 de los analgésicos, un 28,6 por 100 de los antiinflamatorios, un 9,5 de los tranquilizantes, un 5,3 de los hipnóticos y un 33,3 por 100 de los antiulcerosos se toman por «autorreceta».

Mucho más peligrosa es el hallazgo de que «a mucha gente el médico no le ha advertido de que era peligroso

conducir mientras tomaba un determinado medicamento», cuenta Javier Alvarez. «Quizá el personal sanitario, por las muchas labores que tiene que realizar, hace poco hincapié.» En este sentido es escandaloso el dato de que enfermedades como la epilepsia, un 50 por 100 de los que han consumido fármacos reconocen que el personal sanitario «nunca» le ha aconsejado no conducir bajo los efectos del fármaco que estaba tomando, y sólo otro 50 por 100 reconoce que se lo han aconsejado en alguna ocasión. Y estos porcentajes no son una excepción: el 81 por 100 en hipertensión arterial; 100 por 100 en glaucoma y diabetes; 77,8 por 100 de cefaleas-migrañas y reumas; 75 por 100 en insuficiencias cardíacas y otras enfermedades; 52,4 por 100 en tranquilizantes; 54,3 en alergias; 68,4 de

los medicamentos hipnóticos... Con estas frecuencias se señala no haber recibido nunca la indicación de que conducir bajo esa medicación puede resultar peligroso.

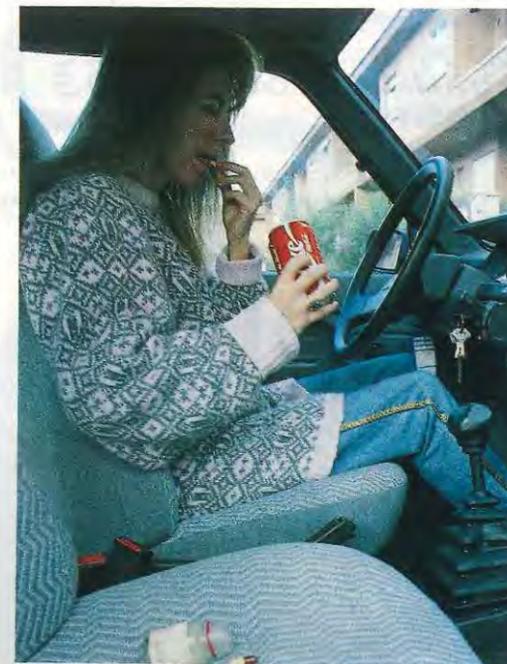
No obstante, y pese a lo que pudiera parecer por las conclusiones anteriores, no toda la culpa es del médico. Este estudio también demuestra que «a una buena parte de los conductores les da igual conducir bajo los efectos de estos fármacos, pese a que el médico se lo indique», señala Javier Alvarez. De hecho, apenas la mitad de los conductores procuran conducir menos cuando el médico les indica esta circunstancia.

Más espectacular es, si cabe, la relación surgida de este trabajo del número de personas que simultanean la ingestión de medicamentos y alcohol, que, en muchísimos casos, multiplica o genera efectos adversos para la conducción. Según este trabajo, realizado con el patrocinio de la Fundación Mapfre, un 33,3 por 100 de quienes consumen fármacos beben alcohol habitualmente. En este sentido, Javier Alvarez indica que «entre los conductores existe un alto porcentaje, en torno al 24 por 100, que bebe alcohol a diario, pese a que constituye un riesgo enorme para la conducción».

Por último, «un dato impresionante», como el mismo autor del trabajo explica: «un 3,4 por 100 de los conductores han conducido alguna vez bajo los efectos de drogas de abuso».

Este dato, calificado por Javier Alvarez como de «tremendamente grave», señala con claridad la amplia presencia de las drogas en nuestro país. Como ejemplo, Javier Alvarez cuenta que «con un porro, hasta pasadas veinticuatro horas de su ingestión, se tienen disminuidas las capacidades psicofísicas», y recuerda la existencia de estudios que relacionan las drogas de abuso y la conducción violenta o agresiva.

Los realizadores de este trabajo ya tienen «in mente» otro, más amplio y completo, que confirme, a nivel nacional, las conclusiones de esta primera fase hecha en Valladolid, aunque consideren que los datos son, con cierto cuidado, extrapolables a todo el país.



Muchos medicamentos producen efectos en la conducción. Los médicos deben ser conscientes y advertir al paciente de esta posibilidad.

J. M. MENENDEZ
Foto: Miguel GARROTE



J. M. CABALLERO BONALD

Sobre la necesidad competitiva

QUE yo sepa, a la hora de inventariar las más usuales causas de los accidentes de tráfico, apenas se tiene en cuenta —o se omite sin más— una motivación que me parece por lo menos intranquilizadora. Tal vez no sea sino una elemental suspicacia por mi parte, pero en todo caso tampoco considero excesivo prestarle una cierta atención. Me refiero a lo que, en términos de psicología social, puede ser considerado como una exacerbación de los impulsos competitivos.

Yo suelo ser un asiduo viajero por carretera. Si bien procuro prescindir del coche en la ciudad, me valgo con frecuencia de él para salir de Madrid, instado sobre todo por la eventualidad de elegir rutas marginales y detenerme cuando así me lo sugiera un paisaje, un mesón sin zafios aderezos turísticos, alguna incitación adicional. Mis viajes por carretera se convierten así en sutiles e imprevistas excusas para llegar al punto de destino con una tardanza que asombra a los impacientes. Nunca he comprendido a quienes se vanaglorian de un extraño mérito viajero: haber empleado un tiempo innecesariamente breve en cubrir una determinada distancia. Semejantes proezas —ni siquiera deportivas— coinciden por lo común con personas proclives a la insatisfacción o a la incapacidad para una razonable distribución del ocio.

Pues bien, en mi ya larga experiencia de viajero por carretera —antes que conducir, prefiero ya ser conducido—, vengo observando cada vez más

un meticuloso disparate: el de la competencia. No cabe duda que los coches son ahora más veloces y sus usuarios más osados. Una velocidad y una osadía que concuerdan muy bien con la generalizada estulticia del lucimiento personal. No pocos infortunios acaecidos en las carreteras están generados, en mayor o menor medida, por ese grosero prurito de deslumbrar al prójimo. Al contrario de lo que recomienda un lema dudosamente asimilado, lo importante en este caso es no competir.

Abundan los conductores que consideran injurioso que los adelanten, los dobleguen, los minimicen. Y se aprestan a vengar tamaña humillación por el procedimiento de demostrar que ellos —o sus vehículos— son más poderosos, más eficientes, más dominantes. Asocian el hecho de la invencible cualidad del motor a su propia cualidad de invencibles. Además, tienen muy mal aprendida la proverbial recomendación de que quien no arriesga, no gana. De ese modo comienza una pugna aparentemente inocua que se alimenta de zafias e inconfesables agresividades. La competencia es ya una cuestión de pundonor: el que venza en esa carrera automovilística de cretinos será el prepotente; el vencido, el subordinado. Una actitud pública que equivale a la liberación de

una serie de frustraciones privadas. Pues quienes así se comportan han sido previamente maltratados por alguna inconsciente variante del fracaso. Lo que pasa es que a veces ese beocio, descomedido comportamiento lleva directamente a otro fracaso más definitivo: el del accidente mortal. Resulta de veras penoso comprobar hasta qué punto esa viciada competencia puede conducir efectivamente a la catástrofe. No sólo hay que tildar, sin embargo, de tan estúpido y peligroso ejercicio de autosuficiencia a ciertos jóvenes más o menos airados, sino que también contagia a personas supuestamente respetables y sensatas. ¿Qué ocurre entonces? Es muy posible que se trate de una deficiencia educativa por parte de conductores que ignoran algo decisivo a la hora de viajar por carretera: ese manual de coherencia automovilística que nunca se ha escrito, pero que, en buena ley social, se aprende de forma intuitiva y a través de la propia capacidad para la mesura, la tolerancia y los buenos modales.

Debería de existir algún sistema idóneo para corregir los desatinos de estos necios competidores del volante, cuya conducta colinda de hecho con la imprudencia temeraria. Ignoro cómo se podrían prevenir semejantes opciones al descalabro. Tal vez habría que introducir en las auto-escuelas una asignatura de auto-control, donde se enseñara que, en la carretera, quien alardea de superioridad es un pobre hombre. Y, además, un temible sujeto.

MIRIAM DIAZ AROCA

«AL VOLANTE NO SOY TAN LOCA»

Tras haber apostado por ella dos grandes del cine y la televisión, como son Pedro Almodóvar y Chicho Ibáñez Serrador, Miriam Díaz Aroca ha sabido sacarle partido a su alocado y simpático carácter para atraer la atención de una amplia audiencia. Un comportamiento

que dista por completo del que asume cuando se sienta ante el volante, ya que se considera una «Fitipaldi absoluta», aunque con la suficiente prudencia para dominar tanto el coche como ese otro y peculiar medio del que también es una gran usuaria: los patines.

SU entereza y desparpajo, así como su «dicharachero» y jovial carácter le apartaron de un contexto tan serio y de tanta responsabilidad como el que enmarca la tarea informativa, al darse cuenta de que su alocado temperamento requería sensaciones más «marchosas». Ayudada por su físico y, quizá, por esa risa contagiosa capaz de hacer reír al más «pintao», nuestra protagonista consiguió caer bien a una amplia audiencia, descubriéndose de esta forma a una desenfadada y simpática Miriam Díaz Aroca dispuesta a todo.

—¿Se desenvuelve Miriam ante el volante tan bien como ante las cámaras?

—Fitipaldi absoluta, aunque al volante no soy tan loca como me muestro en televisión. Al principio experimenté un período de terror. Me daba pánico ponerme al volante. Hubo momentos en los que me quedaba quieta en la carretera, sudando y autoconvenciéndome de que aquello lo tenía que superar. Luego, con el tiempo, he acabado cogiéndole el gustillo. La obligación de tener que utilizar el coche casi a diario, sobre todo aquí en Madrid, me ha ayudado a paliar ese problema. Incluso, he llegado al extremo de disfrutar con esto de la conducción.

Para ella, ni el metro, ni el autobús son opciones válidas para moverse por la gran ciudad. La muchedumbre que se suele agolpar en los medios de transportes públicos a las horas punta es algo que le agobia. Únicamente su Austin Metro, un pequeño y funcional utilitario, es el vehículo que utiliza en sus desplazamientos por la capital de España.

La pasión que confiesa sentir hacia los coches le empuja a superar con paciencia los colapsos y atascos que se suelen producir en las calles madrileñas.

«Los hombres se sienten tan seguros en el coche que a veces arriesgan demasiado, lo cual no nos ocurre a nosotras.»



CONDUCTORA SIN PRIVILEGIOS

Muy a pesar suyo, ni siquiera el ser guapa y popular le ayuda a evitar ese tipo de situaciones. Los sufridos conductores, en esos momentos, muestran hacia ella la misma intransigencia que con los demás. «Mucha gente, desde sus vehículos, me reconoce y se quedan mirándome, pero nada más. Por desgracia, el ser una chica famosa no influye para disponer de ciertos privilegios. No se vaya a figurar que a la hora de aparcar me suelen ceder los escasos huecos libres que hay. ¡Ya me gustaría a mí! En esos desesperados momentos, me cuesta tanto resolver la papeleta como a cualquier otro. Incluso, y dada la nefasta fama de conductoras que tenemos las mujeres, casi siempre lo tenemos más difícil.»

—¿Cómo asumes el tópico de la torpeza femenina sobre el asfalto?

—Los tópicos no me gustan, y menos ése. Reconozco que hay mujeres que no dominan con la suficiente maestría estos menesteres. No obstante, también hay que decir que la mayoría de los accidentes son debidos a la imprudencia masculina. Los hombres se sienten tan seguros en el coche que a veces arriesgan demasiado, lo cual no nos ocurre a nosotras.

Sobre el asfalto, aunque no al volante, Miriam demuestra también cierta actitud temeraria acorde con el carácter alocado que manifiesta ante las cámaras, cada vez que se engancha a sus patines, con los que se la puede ver circular por las anchas vías de Madrid. En ese sentido, no le importa ser objeto de las miradas de aquellos transeúntes que, sorprendidos, la observan en tales circunstancias. Realmente, no todo el mundo está acostumbrado a ver personalmente a una cara tan popular como la que presenta el «Un, dos, tres» ejerciendo en plena calle el papel de «chica Martini».

ROMPIENDO MOLDES TELEVISIVOS

Esa traviesa forma de ser que ensalza su encanto fue el móvil que le incitó, con sana malicia, a romper los moldes

en televisión, imponiendo con su presencia un prototipo de presentadora infantil sexy, provocativa y de mirada inocente, capacitada para encandilar a mayores y pequeños. De esta forma, fue pionera al establecer en el programa de TVE «Cajón desastre» un nuevo estilo, opuesto al de la típica y modosita señorita de guardería, encargada de entretener a los más pequeños. Un modo de actuar que, sin duda alguna, le ha proporcionado una fama rotunda. Una popularidad que, según Miriam, ha transformado 1991 en un año de lo más movido. «Este año, sobre todo, ha sido de lo más intenso. Al acabar «Cajón desastre» surgieron las primeras chispas que

empuje definitivo de su carrera profesional. Su vuelta a las pantallas de televisión como presentadora de la nueva y esperada etapa del «Un, dos, tres» se ha unido al reciente estreno de la última película de Almodóvar, «Tacones lejanos», donde interviene en un pequeño papel.

CHICA ALMODOVAR

—¿Qué tal tu experiencia durante el rodaje con un «monstruo» como Almodóvar?

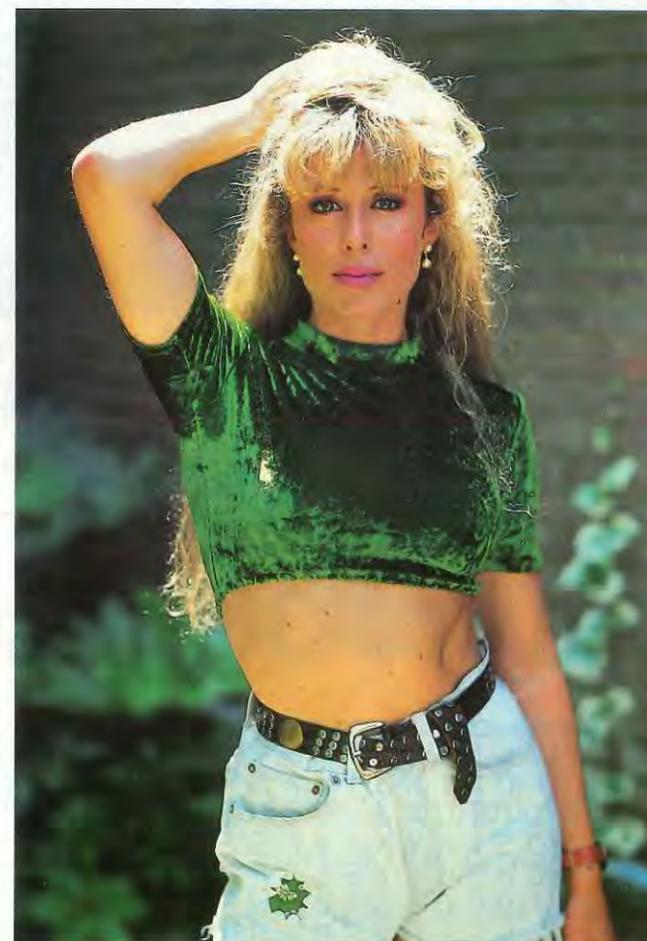
—El rodaje fue una experiencia excelente. Aprendí mucho. Además de conocer ese ambiente que se respira mientras se rueda una película y de codearme con actores y actrices de gran talla, he tenido la oportunidad y el privilegio de conocer personalmente a un Almodóvar que me ha demostrado y ratificado su fama de extraordinaria persona y excelente director. Fue una experiencia muy completa, y a la vez muy corta.

—Bajo este contexto que estás viviendo ahora, cualquiera diría que lo tuyo va de cuento de hadas...

—Esto es una realidad como la copa de un pino. De cuento sólo tiene lo que se ve desde fuera. Todo esto ha sido el fruto de mucho trabajo, esfuerzo, dedicación, sacrificio y, sobre todo, de mucha paciencia. Para ello he tenido que renunciar a un montón de cosas que me hubieran apetecido hacer, como, por ejemplo, el haberme tomado unas merecidas vacaciones el pasado verano. No obstante, esto es una balanza donde quedan equilibrados los inconvenientes y ventajas que traen consigo vivir de esta profesión.

Miriam, en el fondo, reconoce que ese desbarajuste e irregularidad de horarios que le condiciona la televisión no le resulta del todo incómodo, pues va un poco con su forma de ser. «Mi vida ha sido siempre un poco desordenada, dentro de un orden particular. Al fin y al cabo, el ritmo acelerado que ahora llevo va con mi persona. En el fondo, me va la marcha.»

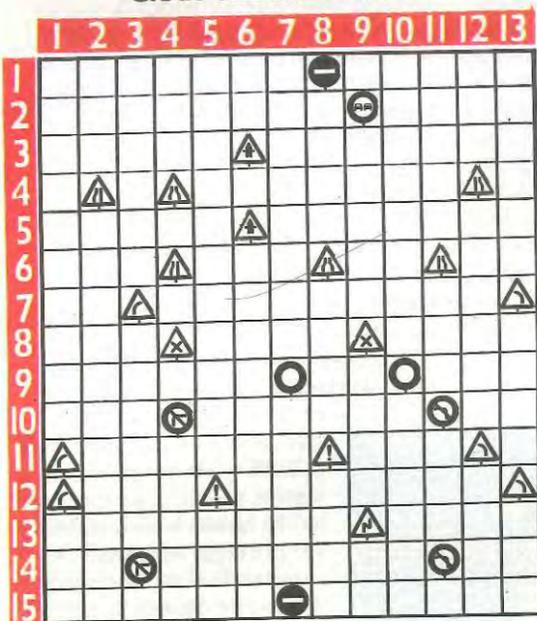
Alvaro PONCE
Fotos: Fernando ROI



me han impulsado a la fama. De repente me ha venido todo de golpe. Todo se ha juntado entre mayo y octubre. Concretamente, este último verano ha sido de lo más ajetreado.»

Ejerciendo a las mil maravillas el intenso y polifacético papel de cantante, actriz y presentadora de televisión, Miriam Díaz Aroca ha vivido «a tope» estos últimos meses con el punto de mira en el presente mes de noviembre. Un período de máximo auge en el que está experimentando todo un «boom» y el

GRAN CRUCIGRAMA



HORIZONTALES. 1: Conjunto de velas de un barco. Amados, queridos. 2: Escogeros, daros vuestra preferencia. Cilindro de cera con mecha que se usa para alumbrar. 3: Desmentir, decir que una cosa no es cierta. Cubriese. 4: Consonante. Preposición. Que procede del maíz. Vocal. 5: Lirio hediondo. Sencillos, de poco trabajo. 6: Municipio de la provincia de Lérida. Perdí el equilibrio. Símbolo químico del actinio. Infusión. 7: Siglas de Empresas Comerciales. Dado, otorgado. 8: Cierta juego de naipes. Vended a crédito. Sala destinada a la enseñanza en las Universidades. 9: Obras teatrales cantadas. Terminación verbal. Percibir un sonido. 10: Ente, naturaleza. Aves gallináceas domésticas. Símbolo químico del astatino. 11: Descansa del trabajo. Vagaran sin rumbo fijo. 13: Abuso de la fuerza o de la autoridad. Divinidad suprema y creador del Universo. 14: Interjección de estímulo. En diminutivo, dícese del hombre de estatura muy pequeña. Nota musical. 15: Cobijes, des asilo. Tabla estrecha y larga usada en carpintería.

VERTICALES. 1: Renovemos el aire de un recinto. Astilla de madera resinosa. 2: Nombre de letra. Recobraras. 3: Dejáis en testamento. Tranquilo, sosegado. Vocal. 4: Oficial del ejército turco. Consonante. Letra numeral romana. Consonante. Pliego u hoja, escrito o impreso. 5: Dícese del animal desdentado que se alimenta de hormigas. Nombre de letra. 6: Terminación verbal. Preposición. Diéselas, a las bebidas, sabor a cierto licor. 7: Da noticia de un hecho. Antigua moneda persa de plata. 8: Costal grande para la correspondencia. Concejal de un ayuntamiento. Carril de la vía férrea. 9: Consonante. Infringid la ley divina. Toma para sí lo ajeno. Símbolo químico del titanio. 10: Apego desordenado a las riquezas. Naturales de Cerdeña. 11: Reverberación solar. Composición musical para dos voces. Raspé con útil cortante. Consonante. 12: Baile popular andaluz. Región de la antigua Grecia al norte del golfo de Corinto. Cada uno de los dos puntos opuestos en que la órbita de un astro corta la Eclíptica. 13: Se restableciese de una enfermedad. Municipio de la provincia de Baleares. Sonido agradable.

JUEGO DE LOS NUEVE ERRORES

Trate de descubrir los nueve errores que diferencian a estos dos dibujos, aparentemente iguales.



JEROGLIFICO



¿Qué has decidido sembrar?

SOLUCIONES

AL GRAN CRUCIGRAMA: Sólo horizontales—1: Velamen. Caros. 2: Elegidos. Vela. 3: Negar. Tapasen. 4: T. A. Matoro. A. 5: Inde. Fáciles. 6: Les. Cal. Ac. 7: Ec. Concedido. 8: Mus. Rad. Aulia. 9: Operas. Ir. Or. 10: Ser. Gallos. At. 11: Reposo. Bar. A. 12: Ana. Erran. 13: Tropeña. Dios. 14: Ea. Enanto. Do. 15: Asties. Listón.
AL JUEGO DE LOS NUEVE ERRORES: 1: La «u» de «funeraria». 2: El sombrero. 3: Botones de la manga. 4: Una uña. 5: Sombra en la puerta. 6: Costura de la espalda. 7: Rótulo en la casa del fondo. 8: Ojera. 9: Rayitas en la pared.
A LA SOPA DE LETRAS: Alcoholemia, averja, dis-tracción, enfermedad, lluvia, nieve, obras, somnolen-tancia y velocidad. **LETRAS SOBRRANTES:** «La quinta par-te de los sinistros se producen en el verano».
AL JEROGLIFICO: Avena (ave; na).



SOPA DE LETRAS

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



SENTIDO UNICO:
EL SENTIDO COMUN

Cuando se disponga a viajar en su vehículo, hágalo en las mejores condiciones, tanto físicas como de tráfico.

Utilice todas sus sentidos en la conducción, y uno especialmente antes de ponerse en ruta:

El sentido común.

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

Dirección Gral. de Tráfico



Ministerio del Interior

**NO TENGA PRISA,
TIENE TODA
LA VIDA
POR DELANTE**



Su buena suerte también tiene un límite. Si quiere disfrutar plenamente de sus vacaciones, no tenga prisa. Respetando los límites de velocidad llegará tan lejos como se proponga. Sólo es cuestión de tiempo y tiene toda la vida por delante.

Y recuerde nuestros consejos, si va a hacer un largo desplazamiento:

- 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**