

Tráfico

AÑO IX
N.º 87
ABRIL
1993



NUEVA CAMPAÑA DE PUBLICIDAD

**AL FINAL,
LAS IMPRUDENCIAS
SE PAGAN**

Plan de Infraestructuras
AUTOVIAS PARA EL 2000

**EL AUTOMOVIL,
EN CRISIS**

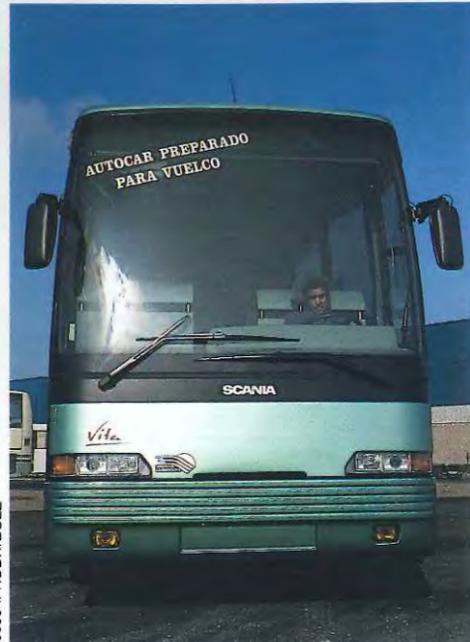
8 CRUDA REALIDAD

La DGT presentó su nueva campaña publicitaria. Cuatro anuncios que cuentan las dramáticas consecuencias de las imprudencias que protagonizaron los «spots» de la anterior campaña.



Eduardo TORREJON

secciones	
La locura del mes	3
Disco verde	4
Editorial	5
Aunque usted no se lo crea ...	6
Mi carril	7
Humor	20
Tráfico del motor	21
Taller de opinión	22
TRAFICO CHICO (suplemento central)	
El parque automovilístico, al día	26
El cuentakilómetros	27
Medicina del tráfico	32
Lecciones de un campeón	33
La pluma en el asfalto	41
Famosos en marcha	42
Cartas	44
Pasatiempos	46



José I. RODRIGUEZ

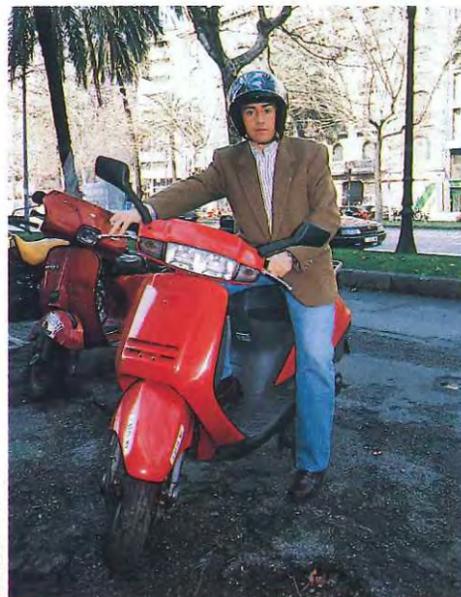
17 AUTOCARES ANTIVUELCO, YA

Desde primeros de mes está en vigor el reglamento que obliga a que los nuevos tipos de autocares conserven un espacio de supervivencia en caso de vuelco. Mientras, muchos carroceros dudan de la efectividad de los refuerzos aplicados a la carrocería.

33 APRENDER DE «SITO» PONS

Nuestro último campeón en la cilindrada de 250 c.c., Alfonso «Sito» Pons, nos va a enseñar a lo largo de los próximos meses en TRAFICO sus secretos en la conducción de motocicletas. En una entrevista, también nos cuenta las posibilidades de sus pilotos en el Mundial de Motociclismo que comienza.

Francisco CASALS



TRAFICO CHICO I DIBUJOS ANIMADOS, PASO A PASO

La producción de una película de dibujos animados requiere un proceso minucioso, en el que la calidad de los resultados es directamente proporcional al esfuerzo realizado. Los novecientos dibujos por minuto que precisan las nuevas películas infantiles producidas para la DGT son sólo el principio para poder disfrutar del mensaje en movimiento de sus protagonistas «de papel».

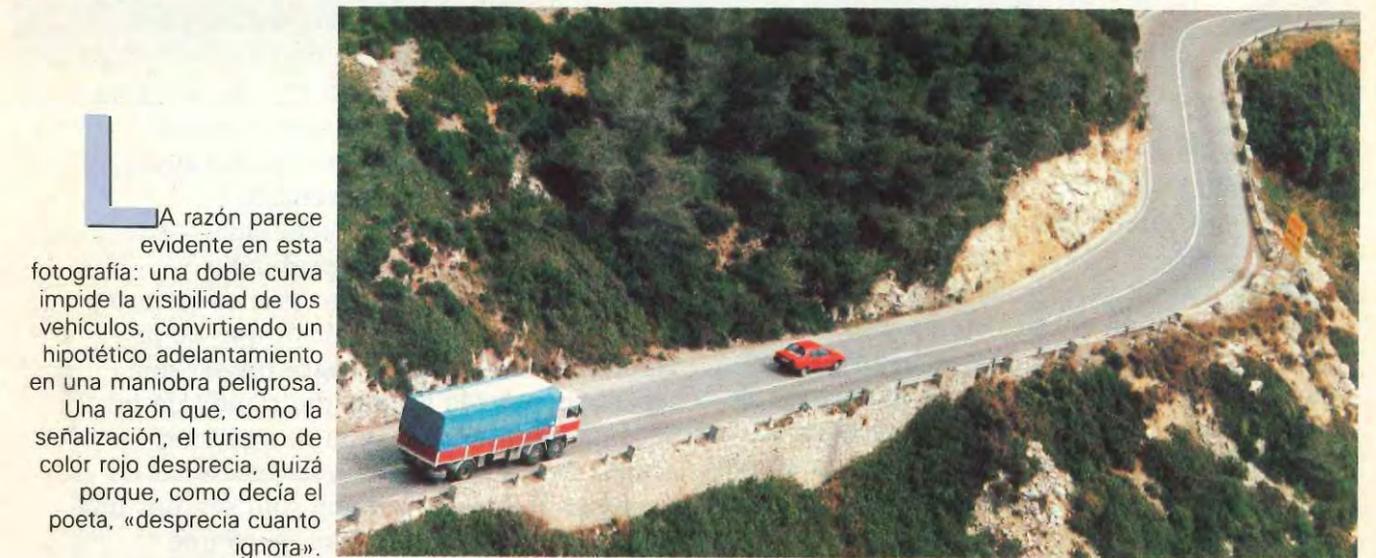


LA LOCURA DEL MES

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



EL turismo de color rojo acaba de comenzar la maniobra de adelantamiento a un camión, justamente tras sobrepasar una señal vertical y horizontal —a más abundamiento— de prohibición de adelantar. Como siempre, estas señales suelen tener un motivo detrás...



LA razón parece evidente en esta fotografía: una doble curva impide la visibilidad de los vehículos, convirtiendo un hipotético adelantamiento en una maniobra peligrosa. Una razón que, como la señalización, el turismo de color rojo desprecia, quizá porque, como decía el poeta, «desprecia cuanto ignora».



PERO no termina ahí la cosa. Este conductor continúa circulando, como si tal cosa, sobre la línea continua, sin volver a su carril derecho tras realizar la maniobra, antirreglamentaria, de adelantamiento. Lo peor de todo es que podría poner en riesgo no su vida, sino la de otros, aunque en este caso, por suerte, no haya ocurrido así.



El abrazo del cinturón

NO sé si ustedes estarán de acuerdo, pero creo que la imposición de una norma es tanto más acertada cuanto más llega a provocar un cambio de actitud a través de su acatamiento y si, además, resulta agradable, mejor todavía.

Como persona adulta que soy, pertenezco a una generación que asimiló en su día un tipo de hábitos que, en materia vial —hay que reconocer— deja mucho que desear. Y aunque me considero una profesional de la Educación y, además, vial, se originan en mi sistema psicomotriz no pocos conflictos entre lo que hago y lo que debería hacer. Si bien en la mayoría de los casos el cerebro impera sobre la inercia, la disyuntiva está servida y la acción es, casi siempre, producto de un razonamiento. La verdad es que es difícil ir por la vida así; sobre todo, cuando intentas incorporar conductas que, a veces, no interiorizas o tardan en integrarse dentro de la categoría de los hábitos, porque no acabas de encontrarles una buena justificación, o no te reportan una evidente e inmediata sensación protectora.

Pero no siempre sucede de esta forma, y de vez en cuando aparecen medidas, como la de ponerse el cinturón en ciudad, que, a pesar de que al principio suscitó más de una polémica, lo cierto es que la norma se ha propagado y generalizado con rapidez y la gente la va asumiendo con facilidad.

No sé, en realidad, cuándo se produce la transformación, ni qué argumento justifica suficientemente su uso. Puede que sea una idea madurada y consensuada desde hace tiempo y que sólo haya necesitado del mensaje normativo para que surta efecto.

Lo que sí es cierto es que un día, de repente, conduciendo por ciudad, experimenté una sensación física de protección que atribuí, plenamente convencida, al contacto del cinturón. Puede que —entrando en consideraciones más profundas y deseando remover en los difíciles estratos más propios del psicoanálisis que de la teoría de la educación, para buscar una relación entre la aceptación rápida de la norma, en este caso, y la norma en sí— exista cierta relación con la necesidad de sentirse arropado, aunque sólo sea por una cinta que te cruza el tórax, pero que actúa como sucedáneo de ese vínculo original que supone el cordón umbilical y que nos cortaron al nacer provocando, según los expertos, ciertas cotas de inseguridad física y psíquica.

Y es que el coche entraña riesgos evidentes que la gente conoce, consciente o inconscientemente; y, en cualquier caso, ante esa impotencia, el «simple» abrazo de un cinturón reconforta al individuo haciendo que se sienta más seguro.

(*) Pedagoga del Centro Superior de Educación Vial.
Salamanca



AÑO IX
NUMERO 87. ABRIL 1993

Director: Jesús Soria.
Redactores jefe: Juan M. Menéndez y José I. Rodríguez.
Confección: José Bélamó.
Redactores: Teresa González, Mercedes López, Juana Sánchez y Nono Hidalgo (Andalucía).
Fotografía: Marcos González (colaborador) y Rafael Martín (colaborador).
Secretaría de Redacción: Ana Álvarez.
Colaboran en este número: F. Javier Álvarez, Antonio Aragüez, Antonio Arias, Carmen Bajo, Carmen Delgado, Francisco Fructuoso, M.ª Cruz García Egido, Juan C. González, Charo Laiz, Pablo, Eugenio Ocio, Alvaro Ponce, Sito Pons, Ramón y Celia I. Rodríguez.
Colaboración especial: Fernando Martínez Lainez.
Redacción: C/ Josefa Valcárcel, 28 (4.ª planta). 28027 Madrid. Teléfonos directos: 742 83 53 y 741 40 11. Centralita: 742 31 12 (ext. 243 y 285). Télex: 44510 DIREE.
Consejo Editorial: Francisco Altozano, Milagro del Arroyo, José Azpeitia, Carlos Corbacho, Julián Flórez, Juan Galbis, Isabel Herrarte, Jesús Izarzugaza, 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: Poligráfico, S. A. Miguel Yuste, 16, 5.ª A. Madrid.
Fotomecánica: Fotomática, S. A. Cronos, 8 - 3.ª Madrid.
Depósito legal: M-25.988-1985. N.I.P.O.: 129-93-001-0.
Distribución: Publicidad Postal, S. L. Antonio López, 233. Madrid. (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.

Todos de la mano

UN reciente Consejo de Ministros aprobó el Plan Estratégico de Seguridad Vial, que desarrolla los acuerdos que, tras una importante encuesta entre todos los sectores implicados, plasmó el Senado en un documento a finales de 1991. La DGT participó muy activamente en aquel trabajo arduo y laborioso. Es lógico, porque las competencias de tráfico corresponden a este organismo, pero también se apoyó desde el primer día pues era la primera vez en nuestro país que desde una de las Cámaras se abordaba en su conjunto la problemática del tráfico, su accidentalidad, sus posibles soluciones. Desde aquí hemos venido clamando en multitud de ocasiones sobre la necesidad de hacer partícipes del problema a toda la sociedad. Y parece que comienza a conseguirse. Sin que esto tenga en absoluto que ver con cierta dejación de nuestras responsabilidades, que asumimos por descontado.

DE las 61 propuestas que recoge el Plan, 38 conciernen directamente a la Dirección General de Tráfico (algunas ya estaban en marcha) y el resto a otros organismos y entidades. Pensamos que de llevarse a cabo en su integridad, algo que no ponemos en duda, la seguridad vial en nuestro país puede dar un vuelco considerable. Se tardará media docena de años en ponerlo totalmente en práctica, pero merecerá la pena. Puede suponer un cambio estable y espectacular para descender de una vez por todas los índices de mortalidad en las carreteras, por mucho que en los últimos tiempos se esté consiguiendo reducir estos índices.

NO obstante, seguimos pensando que lo más importante de este Plan es el acuerdo de todas las fuerzas sociales para que se lleve a cabo. En tiempos en los que la política está algo revuelta y las condiciones son más proclives al enfrentamiento que al sosiego, que todos los partidos políticos se apunten a ir de la mano en este asunto es la mejor garantía de éxito.

Sí a estas medidas que se irán aplicando y que afectarán al comportamiento y hábitos de los conductores, a la asistencia médica, al vehículo y a las carreteras, etcétera, unimos otras actuaciones, como la puesta en marcha de nuevas autopistas y autovías, parece atisbarse que, sin triunfalismos, podemos estar en el mejor camino. En el definitivo.

Aunque Vd. no se lo crea

TIRAR UNA PESETA POR KILOMETRO



El famoso magnate de las finanzas, don Luis D. D. Rochón, perdió gran parte de su fortuna personal por ir sembrando las carreteras por las que circulaba con su magnífico automóvil de dinero. Pese a la inteligencia demostrada por Luis D. Rochón en los negocios, olvidó el «pequeño» detalle de mirar la presión de sus neumáticos de su automóvil, por lo que iba tirando 1,2 pesetas por cada kilómetro recorrido. Como en el cuento de «Garbancito», fue marcando su camino con pesetas que desconocemos si alguien fue recogiendo tras él, pero que, de saberlo, algún ciudadano parado hubiera marchado tras él.

La mayor parte de los vehículos en nuestro país circulan con la presión de sus neumáticos con una presión inadecuada. De hecho, en un buen porcentaje (53,5 por 100) la presión es superior o inferior a la debida y en más de un 10 por 100 de los casos, el automóvil es difícilmente gobernable en situaciones comprometidas de circulación debido a esa mala presión.

Pero, además, es una auténtica pérdida de dinero. Una presión moderadamente inadecuada en los neumáticos conlleva un mayor consumo de combustible durante la conducción, evaluable en, al menos, un 5 por 100 de consumo más. Así, un vehículo que consumiera 10 litros cada 100 kilómetros pasaría a gastar 10,6 litros y, por ejemplo, en ciclo urbano, quien consumiera 11,2 litros, pasaría a gastar 11,76 litros cada 100

kilómetros. Estas cantidades, llevada a casos reales de circulación podrían, incluso, verse incrementadas, ya que ningún vehículo circula con el motor perfectamente ajustado, ya que estas mediciones se realizan con los vehículos salidos de fábrica.

Así, un vehículo que estu-

viera circulando 10.000 kilómetros cada año —que es una cantidad bastante moderada de kilómetros, pues apenas supone realizar unos 28 kilómetros diarios— estaría tirando 16,5 pesetas diarias o, lo que es lo mismo, 6.000 pesetas al año o 0,6 pesetas cada kilómetro. Otro automovilista que realizara el doble de kilómetros, es decir, 20.000 anuales —56 diarios—, estaría arrojando por la ventanilla 33 pesetas diarias, que se elevarían hasta 41 pesetas diarias en el caso de recorrer 25.000 kilómetros anuales.

Otra forma de ver las cosas, es la diferencia de dinero que nos costaría el mismo viaje por el hecho de llevar

los neumáticos desinflados. Por ejemplo, un recorrido Cádiz-Barcelona, de 1.058 kilómetros —según la kilometración oficial del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT)—, costaría 10.474,2 pesetas si los neumáticos estuvieran en perfecto estado, mientras que, en función de la presión, podría llegar hasta 11.102,6 pesetas —sólo en gasolina—. Es decir, 628,6 pesetas más de consumo. Esto viene a ser como ir dejando una peseta cada dos kilómetros durante todo el recorrido o, aprovechando la gasolina restante, circular durante otros 63 kilómetros más.

Unos neumáticos desinflados, a altas velocidades —120 kilómetros/hora—, producen unas temperaturas bastante altas que pueden llevar al «reventón» inevitable de los mismos. Además, en función de si son los traseros o los delanteros los que van bajos de presión —o si cada neumático lleva una presión distinta— en condiciones difíciles —lluvia, alta velocidad, curvas cerradas...— el automóvil puede tener reacciones extrañas, como volverse más sobrevirador o subvirador, que pillarían desprevenido al conductor y podría llevar a un accidente evitable.

CURIOSIDADES

— En China existen sólo 37.000 coches privados, mientras que los restantes son de propiedad estatal.

— Y es que en «el gigante dormido», un automóvil de fabricación nacional cuesta el equivalente a cuatro millones de pesetas.

— El precio de un coche chico equivale al salario de un trabajador medio durante, más o menos, unos cien años.

— Un empresario de Hong-Kong ha pagado en una subasta 37 millones de pesetas por llevar en su matrícula sólo el número 5.

La tragedia, en directo

MI profesión me había llevado a vivir tragedias como la de Alcalá 20 o accidentes aéreos como los de Barajas y Mejorada del Campo. Ni la cantidad de víctimas que en estos casos tuve que presenciar me impresionó tanto como el accidente de tráfico que hace sólo unos días pude vivir en directo. La etapa al frente de esta revista me ha hecho conocer siniestros espeluznantes, ver imágenes estremecedoras y oír dantescos relatos de accidentes. Nunca, sin embargo, había presenciado un accidente a sólo unos metros, ahí, delante de mi parabrisas. Y créanme que es impresionante.

Eran dos jóvenes que procedían de Madrid y se encaminaban hacia la carretera de La Coruña por la carretera de Castilla. Yo accedía desde Pozuelo por un carril de aceleración y vi por el retrovisor cómo se acercaban a gran velocidad. Los dejé pasar. Se «comieron» al coche que iba delante y tuvieron que recuperar precipitadamente el carril izquierdo. Lo intentaron, pero el coche se estrelló contra la mediana y salió, semivolcado, hacia el lado contrario. El utilitario se encontró una farola en



su recorrido trágico sobre el asfalto. El vehículo se partió materialmente en dos pedazos y los jóvenes salieron volando para estrellarse contra el suelo. No voy a entrar en consideraciones sobre el exceso de velocidad, el uso del cinturón —el habitáculo quedó casi intacto—, la facilidad de un coche para partirse en dos, pero sí pensé, tras la correspondiente llamada por un inalámbrico al helicóptero de auxilio, que por cierto, tardó escasos segundos en evacuar a los heridos,

que ver cosas así sería una buena terapia para quienes conducen sin el más mínimo respecto a las normas y las leyes físicas, para quienes ya han provocado algún accidente, para quienes creen que a ellos nunca les pasará...

Quizá no sea necesario llegar a los programas experimentales de Estados Unidos, donde a jóvenes que han provocado accidentes por ingesta de alcohol se les somete a la terapia de visitar depósitos de cadáveres donde se guardan víctimas de la carretera. Uno de estos jóvenes decía en «Interviú» que «ver un cuerpo sin vida destroza cualquier argumentación». Lo creo. Sobre todo, si algunos vieran un accidente en vivo y por algo tan absurdo como querer llegar dos segundos antes a la N-VI.



Clarín, la agencia que hizo la campaña de los anuncios de la DGT del pasado año, con gran éxito, recompensada ahora con el prestigioso Ampe de Oro. En estos días se presenta su nueva campaña. Suma y sigue...



Ciertas ITV no parecen cumplir a rajatabla con su trabajo. Una asociación de consumidores, Eroski, pasó varios coches con serios defectos por estaciones de Navarra y el País Vasco, su zona de trabajo. Colaron en casi todas. Independientemente de cómo se hiciera el estudio, algo falla y, es obvio, algo habrá que hacer. O puede tambalearse un sistema muy válido.

¡BAJATE!

Un juez de Santander ha condenado a un conductor a indemnizar con 32 millones al pasajero que llevaba en el coche porque este no llevaba el cinturón de seguridad puesto. El coche en el que viajaban tuvo un accidente y el acompañante perdió el brazo y un pulmón. Para el juez, basándose en la actual reglamentación, «el conductor del automóvil es el único responsable de la utilización de los cinturones por los pasajeros y de su compostura». Además, el conductor es condenado a cuatro días de arresto, 70.000 pesetas de multa y dos meses sin permiso de conducir. Vados meses que entramos en una dinámica en la que se van a acabar bromas como la de decirle al acompañante eso de «si nos para la Guardia Civil por no querer llevar el cinturón, pagas tú la multa». A partir de ahora, directamente hay que hacer bajar del coche a quien no quiera ponerse. Habrá más de un conflicto, pero ante indemnizaciones como esta, ¡cualquiera se juega el sueldo de no sé cuántos años!

MI CARRIL



Jesús SORIA
Director

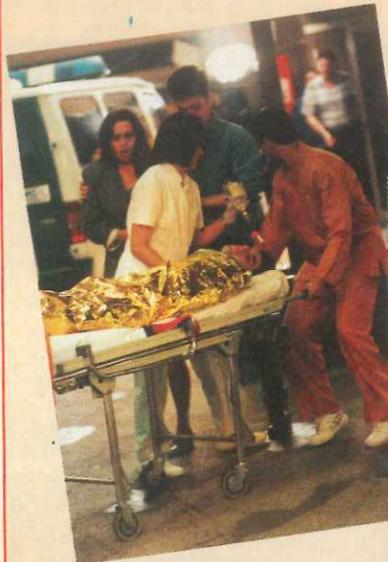
Carlos Sainz, nuestro campeón de rallies, salió ileso de un espectacular accidente. Está claro que adaptarse a un nuevo coche es complicado, incluso para un experto como él. Un coche antivuelco, unos perfectos cinturones, un casco, etcétera, le salvaron de algo peor. No obstante, confiamos plenamente en ti.



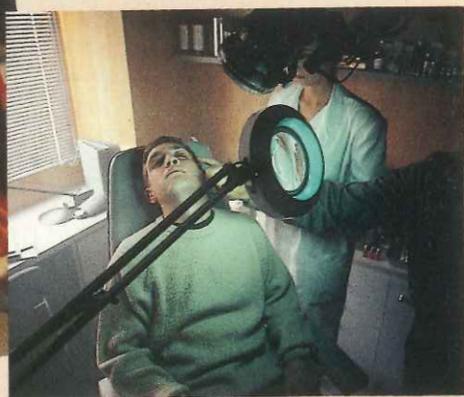
Las dramáticas consecuencias de los accidentes de tráfico son protagonistas de la nueva campaña publicitaria de la DGT

EL DIA DESPUES

«Al final, las imprudencias se pagan» es el eslogan de la nueva campaña publicitaria que en estos días acaba de presentar la DGT. Dramáticas escenas que nos muestran las trágicas consecuencias que han tenido los accidentes de tráfico en la vida y en el entorno familiar y social de los protagonistas. La DGT ha vuelto a apostar por la línea dura. El éxito de la anterior campaña avala esta decisión.



LA ETERNA NOCHE DEL SABADO...

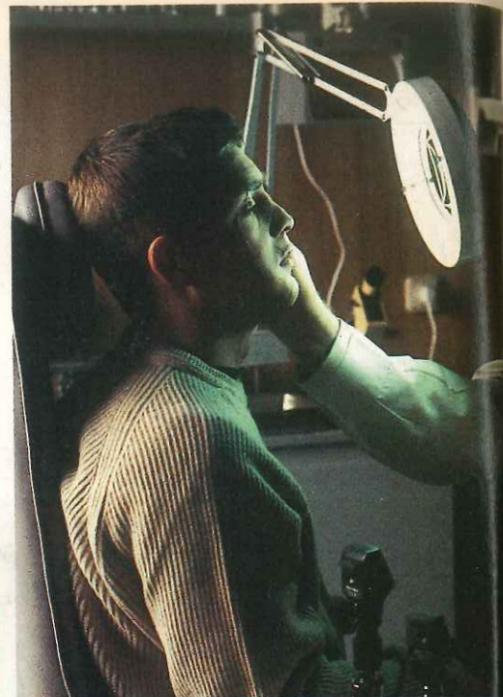


Un primerísimo primer plano de un ojo que ocupa toda la imagen parece presagiar el inicio de una película de miedo o terror. No es eso, sino la consulta de un oftalmólogo... «¡Todavía es pronto para saber si recuperará la vista o rechazará el trasplante!»

Aquella noche de sábado, tras mucha «marcha» y varias copas, la

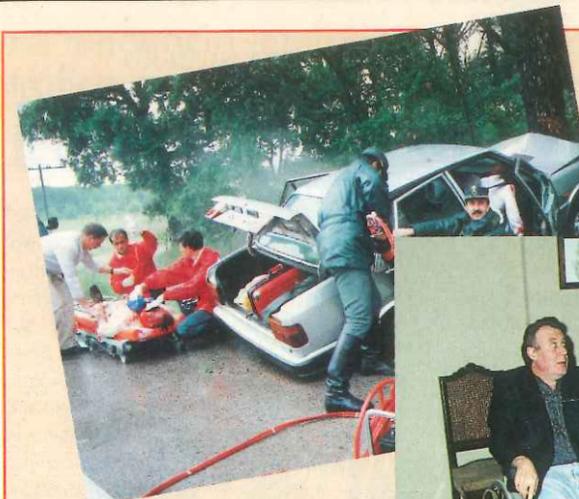
juerga terminó en el hospital, y desde entonces ha vivido en una continua noche, que, hoy por hoy, no parece tener fin...

En la consulta, el hermano que conducía pregunta directamente: «¿Se va a quedar ciego?». El doctor les recuerda que no llevaba cinturón y que reventó el parabrisas con la cara.



«AL FINAL, LAS IMPRUDENCIAS SE PAGAN», ES EL NUEVO ESLOGAN DE LA CAMPAÑA

En algunas ocasiones, las secuelas físicas de un accidente cambian la vida del afectado.



UN AÑO MAS TARDE...

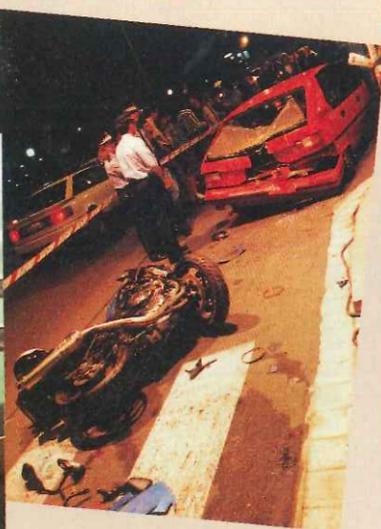


Un año es muy poco tiempo para olvidar la muerte de una madre o de una esposa de una forma tan trágica como es un accidente de tráfico... Aquel día todo pasó tan rápido... Su hijo, que iba en el asiento trasero, no llevaba cinturón, y el impacto le lanzó con tal fuerza hacia delante que mató a su madre.

Han pasado doce meses desde aquel día. Padre e hijo sobreviven; el primero, en una silla de ruedas, sintiéndose inútil y solo; el segundo in-

tenta vivir... El argumento, algo aparentemente tan sencillo como la comida entre padre e hijo, pero constantemente presidido por el recuerdo imborrable de lo que ocurrió aquel fatídico día. La hija está a punto de llegar con su nieto... ¡A ella le hubiera hecho tanta ilusión conocer a ese pequeño...!

DAR PASOS EN FALSO...



Seguramente a muchos de ustedes una de las imágenes que más les impresionó en la campaña de 1992 fue aquella del anuncio que cerraba con el rostro de una joven contemplando desolada a su novio tirado en el asfalto y con la cabeza ensangrentada. Horroroso... imborrable... ¡Si hubiese llevado puesto el casco...!

Ahora, el hospital de parapléjicos es todo su mundo. Volver a caminar cuando se ha pasado de los veinte no es nada fácil, y menos si el mañana es tan tambaleante e inseguro como sus piernas. De momento no quiere saber de nada ni de nadie... aunque se trate de sus padres; a pesar de las insistentes visitas de su novia...

UN joven que va a quedarse ciego, otro que no es capaz de aceptar su paraplejía, un hombre mayor en una silla de ruedas —la muerte de su mujer presente en todo momento— y la visión de un hombre hundiéndose después de haber atropellado a un ciclista son algunas de las dramáticas escenas que veremos en la nueva campaña publicitaria de la Dirección General de Tráfico (DGT) que en estos días está comenzando a ser difundida y que continúa con la línea dura establecida en la campaña anterior. En palabras de Daniel Blanco, director de servicios de Clarín Publicidad, empresa encargada de su realización, «es la continuación lógica de la campaña anterior. Es dramática e impactante, aunque sin el tremendismo del accidente recién ocurrido que tenía la campaña anterior. Es más reflexiva, porque lo que se hace es presentar el coste social, las consecuencias humanas de los accidentes».

VIDAS ROTAS

Los cuatro nuevos anuncios, de 45 segundos de duración cada uno, son la continuación de las historias ante-

rioros y cuentan cómo viven los protagonistas de los accidentes unos meses después de la tragedia. Los personajes son los mismos. Se realizan encadenados con imágenes de la campaña anterior (las secuencias más importantes para la identificación y recuerdo de la situación). Paralelamente se desarrollan las consecuencias personales, familiares y sociales que han tenido los accidentes. Finalmente, sobre negro, aparece una serie de rótulos con las causas y las consecuencias, para terminar con el nuevo eslogan de la campaña «al final, las imprudencias se pagan».

En el contexto de la historia se señala la conducta infractora a modificar. Paralelamente, se identifica claramente al conductor imprudente y, finalmente, se evidencia el drama humano que genera la conducta imprudente. Pero dejando bien claro que no se pretende castigar a todos los conductores, sino a la pequeña minoría de conductores infractores.

La ambientación, los detalles, la perfección de las situaciones, los personajes, han sido cuidados para evitar caer en el «culebrón». Es una campaña emocional, sentimental, pero también impactante. Se muestra, como dice Daniel Blanco, «el drama



CARA A CARA

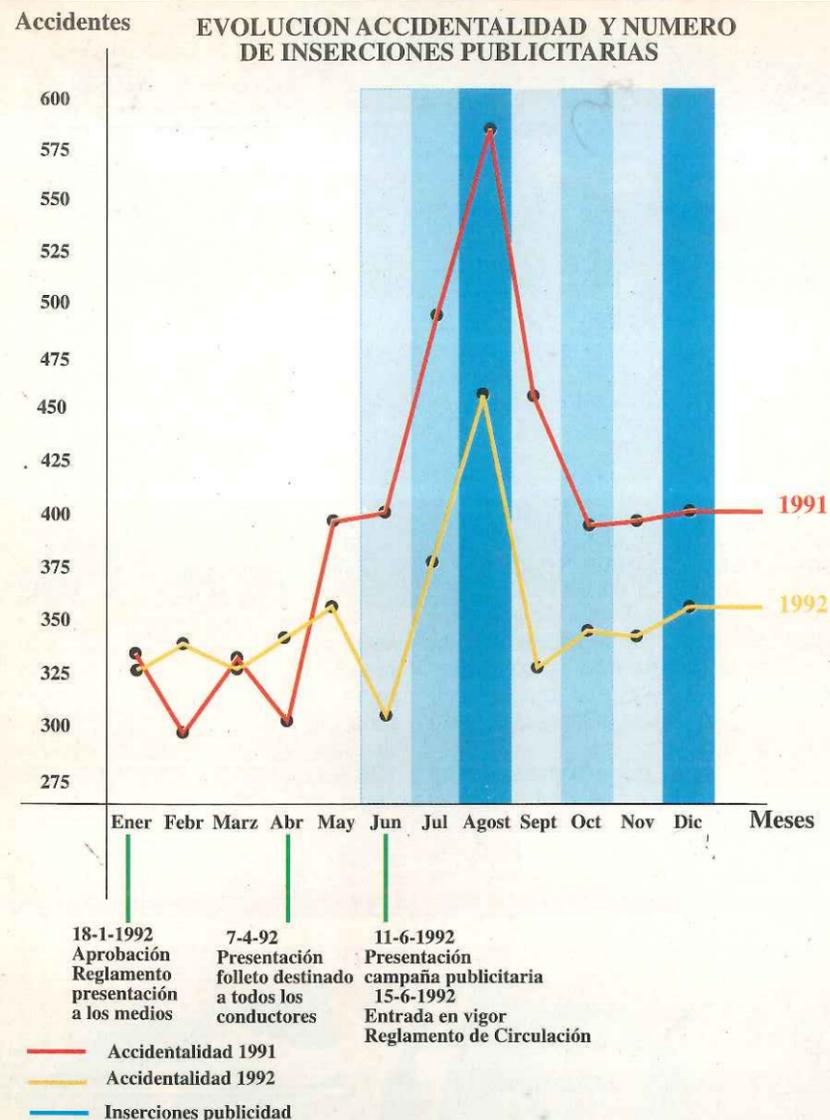
Toda la escena de este anuncio se desarrolla en el interior del mismo vehículo que atropelló al ciclista produciéndole la muerte. Ahora no conduce él, sino su mujer. Está en libertad provisional y sin permiso de conducir. Dio positivo en la prueba de alcoholemia.

La pareja va de visita. Una visita muy especial, y nada agradable: la esposa del ciclista fallecido. Durante el trayecto no puede evitar recordar aquellos desesperantes e inciertos momentos en los que el guardia civil

le preguntaba insistentemente: «¿Ha bebido usted?».

Probablemente lo que dentro de unos minutos le espera sea mucho peor incluso que la escena del suceso, que el juicio, que su retirada de carné...: tener que decir «lo siento» a la persona que más perdió: su viuda.

Teresa GONZALEZ



La gráfica muestra la evolución de la accidentalidad de 1991 y 1992, apreciándose un claro descenso en este último período. Las barras verticales del fondo corresponden al porcentaje de inserciones de la campaña desde el mes de junio, en que se empezó a emitir, hasta diciembre de 1992: a mayor intensidad de azul, más alto número de inserciones publicitarias en los medios de comunicación. Quedan reseñadas, además, las fechas más significativas: aprobación del Reglamento de Circulación, envío del folleto divulgativo a los conductores, entrada en vigor de dicho Reglamento y comienzo de emisión de la campaña publicitaria.

casi, casi de por vida, que dejan los accidentes de tráfico».

EXCELENTE CAMPAÑA

El éxito conseguido por la anterior campaña publicitaria («las imprudencias se pagan cada vez más»), al alcanzar todos sus objetivos, es el motivo que ha llevado a la DGT a con-

tinuar en la misma línea, puesto que, como ha dicho Miguel M.^a Muñoz Medina, director general de Tráfico, «es posible que alguien haya cambiado de canal por la crudeza de las imágenes, pero, al hacerlo, ya estaba surtiendo efecto la campaña, porque, en definitiva, la sacudida emocional que se pretendía crear, ya se había producido». Es decir, se logró sensibilizar la conducta racional del individuo a

SE MUESTRA «EL DRAMA CASI DE POR VIDA, QUE DEJAN LOS ACCIDENTES DE TRAFICO». (Daniel Blanco-Clarín)



Las clínicas de recuperación, el primer paso después del accidente.

partir de componentes emocionales.

Entre los logros conseguidos destaca, en primer lugar, el descenso registrado en el número de accidentes durante 1992, esencialmente a partir del mes de junio (fecha en la que entró en vigor el nuevo Reglamento de Circulación y comenzó a emitirse la campaña publicitaria). Las estadísticas contabilizan 4.236 accidentes el pasado año, frente a los 4.810 siniestros ocurridos en 1991, es decir, un 11,9 por 100 menos. Tónica que se mantiene en sus consecuencias. El número de personas muertas también descendió un 11,4 por 100 y el de heridos graves se situó un 10,5 por 100 por debajo de las cifras del año 91. Por otra parte, también hay que destacar el alto nivel de impacto en la opinión pública. Las investigaciones de seguimiento que se han realizado resaltan que el nivel de recuerdo de la campaña es del 96 por 100. Su aceptación e influencia positiva en la forma de conducir se sitúa en el 76 por 100.

Por supuesto que no todo es achacable a la campaña publicitaria; la mejora de las carreteras, la entrada en vigor del nuevo Reglamento de Circulación, la acogida de los medios de comunicación y la difusión que éstos han hecho de los esfuerzos de la DGT, son un todo que ha conseguido que se mejore en muchos aspectos. En palabras del director general de Tráfico, «un conjunto de causas entrelazadas, entre las que no podemos olvidar la más que probable maduración de la sociedad española en

La tendencia internacional en la publicidad de tráfico apuesta por una línea dramática

Realidad pura y dura

La campaña publicitaria de la Dirección General de Tráfico del pasado año —en que se mostraban las trágicas imágenes de distintos accidentes— supuso un innovador cambio en la línea que este tipo de mensajes había seguido hasta ese momento en España. Sin embargo, en otros países, como es el caso de Australia, este tipo de campañas se vienen poniendo en marcha, con éxito, desde hace varios años. Fue en Estados Unidos, mucho tiempo antes, donde se había alertado de las consecuencias penales de una imprudencia al volante con duros «spots» publicitarios en los que un conductor acababa tras las rejas de la cárcel. Recogiendo esta experiencia, las autoridades australianas comprobaron, hace cinco años, que hacer del conductor un testigo directo de la tragedia, mediante anuncios publicitarios, servía para disminuir el número de accidentes de tráfico.

una sensibilidad con relación a los problemas del tráfico».

Aunque desde la DGT se muestran contentos con los datos, consideran que la meta sólo se alcanzará al conseguir el cero absoluto.

El reconocimiento al mérito de la campaña ha llegado desde todos los sectores y han sido varios los premios que ha recibido. En primer lugar, le

Hoy, esta tendencia a una publicidad dura y dramática en este campo se ha extendido a otros países, especialmente a los de Europa occidental. Según un informe de la agencia publicitaria CIF FCAI sobre la publicidad de seguridad vial aparecida en los medios de comunicación de varios países de la CEE, también en Francia, Italia e Inglaterra, los accidentes de tráfico se

presentan de forma dramática, tanto en el plano visual como en el del vocabulario. En todos ellos, los accidentes son tratados como hechos inevitables en ocasiones, aunque, por otro lado, la llamada a la razón es el registro más comúnmente empleado. Una reciente campaña en Reino Unido mostraba imágenes del impacto de un automóvil contra un cochecito de bebé o contra un niño que corría tras una pelota para calificar después esta acción, fruto de una conducción temeraria, de asesinato u homicidio. En Francia, el accidente se presenta a partir de la víctima para hacer reflexionar sobre la causa que lo ha producido. Palabras como «masacre» forman parte de los textos. También Italia participa de esta forma de publicidad: las consecuencias del accidente que arruinan la vida del que los sufre se muestran sin precaución alguna de herir la sensibilidad de los destinatarios del mensaje.

En otros países, como Bélgica, se ha optado por un registro afectivo: la publicidad incide con mensajes sentimentales que resaltan las trágicas consecuencias negativas del accidente de tráfico en el plano familiar. La imagen de una pareja con el mensaje de «Tengo demasiada sed de vivir para conducir con alcohol», o el afligido rostro de un niño sobre el que puede leerse «Mi papá no puede conducir más porque un día bebió», son dos de los carteles que pueden encontrarse en la campaña belga sobre las consecuencias del alcohol al volante.

Por otra parte, Gran Bretaña es el único país entre los analizados en el informe de CID FCAI en el que la inseguridad vial entra en el dominio de la criminalidad. Allí, el accidente se evoca como la consecuencia lógica de una conducta irresponsable, y la ley culpabiliza de ella al conductor sin ningún reparo. En los anuncios ingleses se utiliza a los niños para reforzar en el conductor irresponsable, de forma preventiva, la idea de que puede poner en peligro no sólo la vida de sus hijos, sino la de los hijos de los demás.

Juana SANCHEZ



El juez más implacable de un conductor imprudente: su propia conciencia.

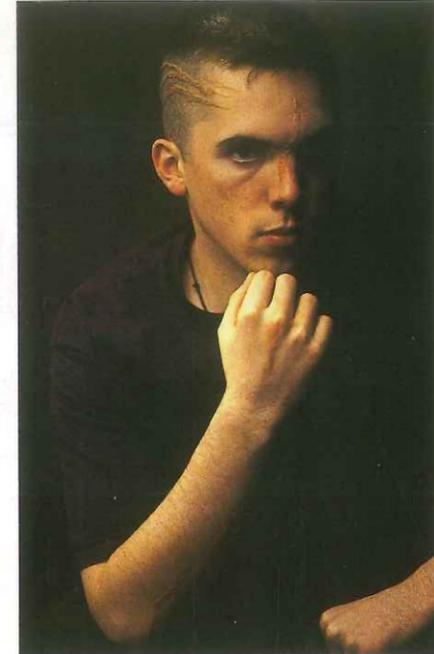
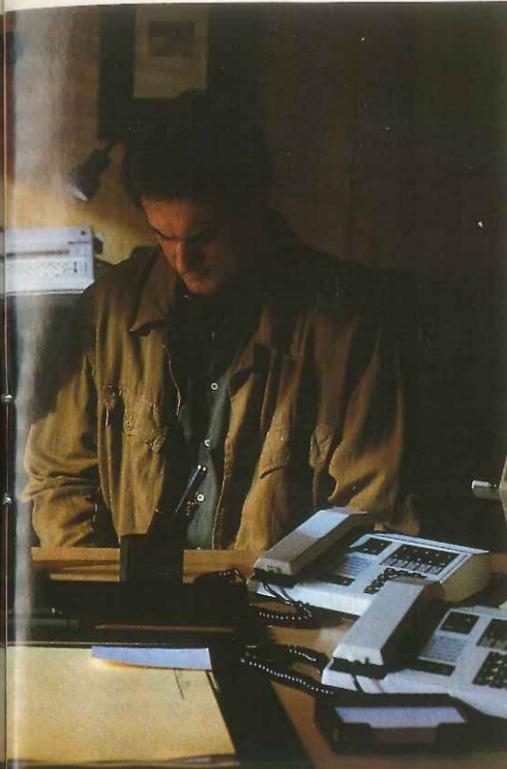
ha sido otorgado por la Asociación de Medios Publicitarios Españoles el Gran Ampe de Oro 1992 y el Ampe de Plata por su divulgación en el cine. Asimismo, esta campaña publicitaria en televisión ha sido distinguida con uno de los premios que anualmente otorga la Agrupación de Telespectadores y Radioyentes (ATR), en su última edición.

CONTINUAR POR LA MISMA SENDA

Por su parte, la empresa Clarín Publicidad también ha realizado una investigación sobre la campaña anterior y la línea que debía seguir la nueva campaña publicitaria. Así, Teresa Rodríguez-Ventosa, encargada de su elaboración, resalta el «elevadísimo nivel de notoriedad y de recuerdo que ha conseguido alcanzar la campaña de la DGT».

Al mismo tiempo destaca que no se han encontrado síntomas de agotamiento en la gente, porque eran cuatro anuncios diferentes y no ha sido

LA DGT HA VUELTO A APOSTAR POR LA LINEA DURA, HA BUSCADO LA REALIDAD, LA HA FILMADO Y NOS LA PRESENTA EN CUATRO ANUNCIOS



No sólo el accidentado, también la familia sufre las trágicas consecuencias de una conducta temeraria, (a la izquierda). Las huellas que puede dejar un accidente de tráfico, marcan toda la vida, (arriba).

tan fácil encontrarse con los cuatro y, lo más importante, se ha convertido en protagonista de la opinión pública.

En cuanto a la nueva campaña, se analizó la línea de evolución que debía seguirse probando cada una de las posibilidades, que, para los expertos en publicidad, se reducen a tres: la simbólica (tipo la jarra de cerveza que se desliza por la barra del bar), la didáctica (consejos de seguridad vial) y la dramática (escenificar un accidente). La elección fue muy clara, la mayoría demandó la continuidad de la campaña. Y se trabajó en ello, pero sin caer en la repetición ni en la reiteración. Para Teresa Rodríguez, es «la línea más lógica, porque su contenido se mantiene en la misma línea; es decir, apela a la conducta emocional del sujeto, no sólo en su persona, sino también en su entorno familiar y social, potenciando la sensibilización».

De la misma opinión son los expertos publicitarios que consideran que si una línea funciona no debe cam-

Aprobado el Plan Estratégico de Seguridad Vial

TODOS A UNA

El Plan Estratégico Básico de Seguridad Vial, elaborado por el Consejo Superior de Tráfico en respuesta al mandato del Senado, ha sido aprobado por el Consejo de Ministros del pasado 5 de marzo. En el plan se formulan un total de 61 propuestas que afectan al comportamiento y hábitos de los

conductores, al vehículo, a la vía, a la asistencia médica de los accidentados y al estudio e investigación de los mismos. Y todo ello implicando a todas las Administraciones y, en general, a toda la sociedad para conseguir el más ambicioso de los objetivos: erradicar la muerte en la carretera.

La negativa evolución de la accidentalidad en nuestro país llevó a la creación en el Senado de una Comisión especial de encuesta cuyos trabajos a lo largo de 1990 y 1991 culminaron en un dictamen con una serie de recomendaciones de las que destacan dos ligadas entre sí: la elaboración de un plan estratégico y la adopción de un pacto social sobre la seguridad entre todas las Administraciones y agentes sociales implicados. Estos son los principales contenidos del plan:

COMPORTAMIENTO

- Impulso de la normativa que incorpore la obligatoriedad de la educación vial en los distintos niveles educativos y la formación del profesorado en centros especializados, universidades de verano y UNED. Se pide, asimismo, continuar la creación y distribución de material didáctico adecuado para facilitar esta tarea.

- Mejorar la enseñanza para la obtención del permiso de conducir en las autoescuelas, la formación del profesorado y de los examinadores, el diseño de pruebas teóricas específicas para cada permiso, así como la ampliación de la duración de

LA FORMALIZACIÓN DE UNA PROPUESTA DE PACTO SOCIAL ES INSEPARABLE DEL PLAN INTEGRAL DE SEGURIDAD VIAL



SE PREVE UN INCREMENTO ANUAL DE 1.000 AGENTES DE LA GUARDIA CIVIL HASTA TOTALIZAR 9.000 EN LOS PROXIMOS CINCO AÑOS



los exámenes y la introducción de pruebas prácticas para motocicletas.

- Estudiar y, en su caso, introducir la variante del sistema que se estime más adecuado de permiso provisional a prueba y/o práctica del aprendizaje con conductor acompañado.

- Estudio de un programa de educación permanente de conductores, incentivando a las escuelas de perfeccionamiento que potencien la conducción responsable.

- Apoyo de las campañas institucionales a escala autonómica y local por parte de organizaciones económicas, profesionales, sociales, y de consumidores y usuarios, así como juveniles y Consejos de Juventud.

- Se reclama a los medios de comunicación la agudización del sentido de la responsabilidad y de concienciación social en esta materia.

VELOCIDAD, ALCOHOL, CINTURON...

- Intensificación de la vigilancia respecto a los límites de velocidad con el apoyo de una gran cam-

paña anual de información; al mismo tiempo, impulsar cualquier iniciativa europea de armonización de límites de velocidad, incluso las que puedan afectar a los propios vehículos por construcción.

- Incrementar la investigación sobre los efectos en la conducción del consumo de alcohol, drogas y medicamentos e intensificar la vigilancia con controles preventivos. Asimismo se complementará con una campaña nacional y otras regionales o locales. Lo mismo acerca del cinturón de seguridad y casco de protección.

- Incremento de la plantilla de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil a un ritmo anual de 1.000 números, hasta alcanzar la cifra de 9.000 en los próximos cinco años.

- Impulso de la nueva Academia de la Agrupación de Tráfico y mejor distribución de efectivos de las Policías Municipales, dedicándolos más a tareas de vigilancia.

- Mejora de Academias de Policías Municipales y estudio para la creación de una Academia especializada de ámbito nacional.

- Incremento de los sistemas de señalización dinámica e información en tiempo real al usuario.

- Estudio e implantación, en su caso, del permiso para conducir a puntos, la privación del permiso de conducir o la inmovilización del vehículo en fines de semana, puentes y vacaciones, y proporcionar la cobertura penal adecuada en el caso de incumplimiento reiterado de las infracciones más graves.

- Estudiar e introducir un sistema adecuado de reciclaje de conductores infractores.



SE CONTEMPLA EL PERMISO DE CONDUCIR A PUNTOS Y LA INMOVILIZACION DEL VEHICULO EN FINES DE SEMANA PARA LOS INFRACTORES MAS CONTUMACES

LA INVESTIGACION COORDINADA Y EL DISEÑO DE UNA POLITICA DE INTERCAMBIO DE DATOS EN EL AMBITO EUROPEO ES FUNDAMENTAL



SE IMPULSARA LA LEGISLACION EUROPEA SOBRE CONTAMINACION ACUSTICA Y ATMOSFERICA

- Estudiar y establecer un sistema eficaz de colaboración con los miembros de la carrera judicial y del ministerio fiscal sobre determinadas cuestiones técnicas referidas al tráfico y la seguridad vial.

- Introducir un sistema de persecución de infractores entre los Estados miembros de la CEE.

- Favorecer la renovación del parque de automóviles.

- Eliminar los incumplimientos en la obligación de pasar la ITV, aplicar de forma homogénea y rigurosa las inspecciones, e impulsar la legislación europea existente sobre contaminación acústica y atmosférica.

- Reforzar la inspección de talleres.

SEGURIDAD POR ACTIVA Y POR PASIVA

- Apoyo e impulso de la normativa internacional sobre medidas que afectan a la seguridad activa o pasiva de los vehículos.

- Estudio y, en su caso, implantación de sistemas de retención para menores de doce años; incentivar la incorporación voluntaria del ABS en los turismos; instalación de la tercera luz de freno; indicador automático del no uso del cinturón; así como para la lectura correcta y homogénea de manómetros de presión de aire en gasolineras.

- Obligación de incorporar en las bicicletas neumáticos con bandas laterales retrorreflectantes u otros dispositivos similares.

- Obligatorio de examen previo para la ob-

Muchas veces, un accidente de tráfico es sinónimo de familia rota. Las ausencias definitivas son difíciles de asumir.



LA ANTERIOR CAMPAÑA CONTRIBUYO AL DESCENSO DE LA ACCIDENTALIDAD

tención de la licencia de conducción de ciclomotores.

- Para acceder a la obtención del permiso para conducir motocicletas de más de 25 Kw de potencia o con una relación potencia/peso superior a 0,16 Kw/kg., será necesario una antigüedad de dos años en el permiso de categoría anterior.

- Limitar la potencia de motor de los vehículos de dos y tres ruedas a 100 CV.

POR LA VIA DE LA SEGURIDAD

- Considerar la seguridad vial como objetivo prioritario del Plan de Carreteras; ampliar la red de doble calzada, e incrementar los recursos destinados a actuaciones específicas de seguridad y al mantenimiento, conservación y señalización.

- Intensificar las actuaciones para eliminar tramos negros.

- Promover la creación de una red de áreas de descanso y servicio.

- Elaboración de un programa de asistencia a los accidentados que permita coordinar una intervención inmediata, con la consiguiente evacuación a centros médicos de acogida.

- Intensificación del programa de instalación de postes SOS.

- Estudio de la puesta en servicio de un número único y gratuito de información de tráfico y emergencias producidas por accidentes de tráfico.

- Exigencia de conocimientos elementales de ayuda a accidentados en las pruebas teóricas del



SE ESTUDIARA LA INTRODUCCION DEL PERMISO PROVISIONAL A PRUEBA PARA JOVENES, QUE CONDUCIRAN ACOMPAÑADOS



SE INTENSIFICARAN LAS ACTUACIONES PARA ELIMINAR TRAMOS NEGROS Y SE INCREMENTARAN RECURSOS DESTINADOS A LA SEGURIDAD DE LAS CARRETERAS

LOS RIESGOS DE LA VELOCIDAD Y DEL ALCOHOL ASI COMO EL USO DEL CINTURON Y EL CASCO SERAN OBJETO DE VIGILANCIA Y DE CAMPAÑAS DIVULGATIVAS



biarse al año siguiente. Las campañas más estructuradas y en las que se trata de crear un ambiente característico, se planifican, al menos, para cinco años. Daniel Blanco defiende esta postura y nos pone un ejemplo: «No es normal que una marca cambie constantemente de envoltorio».

La DGT ha vuelto a apostar por la línea dura, ha buscado la realidad, la ha filmado y nos la presenta en cuatro anuncios en los que las imprudencias —velocidad inadecuada, no utilizar el cinturón de seguridad o el casco o el ingerir alcohol— son la causa de grandes tragedias que marcan la vida de los protagonistas, y es que «al final, las imprudencias se pagan».

Miguel M.ª Muñoz Medina tiene «la esperanza de que también esta vez consigamos calar en la sensibilidad y en la capacidad de reacción de los conductores españoles. Al menos los medios se han puesto en tal sentido».

Mercedes LOPEZ
Fotos: Eduardo TORREJON

permiso de conducir, así como campañas informativas periódicas.

INVESTIGAR

- Elaboración de un programa nacional de investigación coordinado y diseño de una política de intercambio de datos en el ámbito europeo.

- Intensificar los convenios de la DGT con universidades y centros de investigación para la realización de estudios puntuales y encuestas de opinión sobre la seguridad vial.

- Perseguir un conocimiento lo más exacto y exhaustivo posible sobre los accidentes y sus víctimas, utilizando además otras fuentes de información, como las sanitarias, para la creación de un banco de datos representativo.

- Participación en todas aquellas actividades internacionales encaminadas a la consolidación de un espacio europeo de seguridad vial.

El Plan, una vez aprobado por el Gobierno, ha sido remitido al Senado, pero el Plan, como se señala en el epílogo, no sólo compromete a la Administración del Estado, sino a las Administraciones autonómicas y municipales y a la sociedad en general. De ahí que sea imprescindible —y así lo ha sugerido el Senado— la formalización de una propuesta de pacto social. Un pacto que es inseparable del Plan y que queda depositado y abierto a la firma de todos los interesados en el propio Senado.

J. I. R.
Dibujos: A. ARAGÜEZ

Con desigual acogida, los carroceros ponen a punto la resistencia de sus autocares

Preparados para el vuelco

Los nuevos tipos de autocares deben ser resistentes al vuelco desde primeros de este mes de abril y la medida se hará extensiva a todos los que se matriculen a partir de junio de 1994. Se trata de la aplicación del Reglamento 66 de Ginebra que pretende garantizar un espacio de supervivencia para los pasajeros en caso de vuelco, aunque algunos carroceros son escépticos y aseguran que no se va a acabar con los accidentes y sus dramáticas secuelas.

EL transporte en autocar es más seguro que en el resto de los vehículos que ruedan por el asfalto. Así, el número de muertos en función de los kilómetros recorridos es casi un 10 por 100 inferior al del conjunto de automóviles; y el de heridos graves, la mitad. Pero si bien la estadística desdramatiza los riesgos de viajar en estos gigantes de la carretera, accidentes singulares como los de Santa Cristina de La Polvorosa (48 muertos, en 1979), o el último de Torreblanca (46 muertos, en 1992) ponen en tela de juicio la vulnerabilidad de un transporte masivo en el que de un solo golpe se pueden segar tantas vidas.

Una de las formas más dramáticas de accidentarse un autocar es cuando se sale de la carretera y vuelca. Hasta ahora hemos visto que el techo aplastaba a los pasajeros. Pues bien, ya a mediados de los ochenta, Gran Bretaña y Hungría proponían un reglamento para que la estructura de estos vehículos fuera capaz de soportar un posible vuelco y garantizara un espacio de supervivencia. España, junto con Gran Bretaña, han sido los primeros países en aplicar el Reglamento 66 sobre resistencia mecánica de la superestructura al vuelco. Desde el día 1 de este mes de abril,



José I. RODRIGUEZ



Algunos autocares ya están preparados para resistir un vuelco, pero habrá que demostrarlo con un ensayo destructivo.

los nuevos tipos de autocares tienen que cumplir en España el citado reglamento, mientras que en junio de 1994 todos los que se matriculen habrán de ser «resistentes al vuelco». Esta resistencia se comprobará mediante un ensayo destructivo de una sección de la carrocería, o bien de la totalidad, volcándola desde una plataforma basculante situada a 80

centímetros de un suelo de hormigón. Las deformaciones que se produzcan no deben invadir el espacio de supervivencia de los pasajeros.

Sin embargo, muchos carroceros, si bien consideran que la adaptación de los vehículos a la nueva normativa implica una mayor dosis de seguridad, la mayoría considera que los accidentes



José I. RODRIGUEZ

La nueva normativa implica el abandono del concepto artesanal del carrozado en favor de un planteamiento más industrial.



Proceso de carrozado de un autocar.

Los techos y pilares se han reforzado para pasar la prueba.



José I. RODRIGUEZ

con vuelco que se produzcan a gran velocidad seguirán siendo trágicos, lo mismo que aquellos otros en los que hay un choque frontal.

FALSAS EXPECTATIVAS

Antonio Barreiro, de la empresa Castrosúa, considera que «sería crear falsas expectativas decir que ahora los autocares van a ser totalmente seguros, puesto que 18, 20 o más toneladas a ciento y pico por hora que vuelcan y se arrastran por la carretera o por un desnivel pronunciado difícilmente pueden garantizar la integridad física de los pasajeros». Esta carrocería gallega, que produce unos 300 autocares al año, está acelerando los estudios para adaptar sus vehículos a las nuevas exigencias. «Hay una especie de carrera contrarreloj en el sector para homologar antes, lo que producirá una saturación de los dos laboratorios autorizados para hacerlo» (IDIADA y ETS de Ingenieros Industriales de Madrid).

«Cualquier cosa que se haga para la seguridad es bueno y sirve, pero con el Reglamento 66 habría que matizar algunas cosas», ha señalado a esta revista Francisco Obradors, de la carrocería catalana Fabús, quien se muestra especialmente crítico sobre cómo se han hecho las cosas. «Algunos laboratorios han hecho su propia campaña de promoción como si esto fuese la panacea de la seguridad, cuando aún está por demostrar que los vehículos que estamos carrozando en los últimos años no cumplen el Reglamento 66; además, su aplicación no tiene sentido mientras no entre en vigor la normativa sobre anclajes



A diferencia de los turismos, la carrocería es independiente del resto del vehículo.

de asientos». En cualquier caso, concluye el responsable de Fabús, los ensayos para saber si cumplimos «nos van a costar buenos dineros, unos tres millones de pesetas, y al sector no se le puede atribuir irresponsabilidad, puesto que ya se ha gastado más de 100 millones de pesetas en las homologaciones de las distintas variantes del Reglamento 66 de Ginebra».

El propio vicepresidente de la asociación de carroceros —ASCABUS—, Emilio Ugarte, señala que el sector sufre una profunda crisis desde octubre de 1989, fundamentalmente debida al precio del dinero y a los problemas de financiación. Tanto que la producción

ha pasado de las 2.500 ó 3.000 unidades anuales, a unas 1.200 en la actualidad. «El reglamento, que habrá que cumplir, aún nos complica más las cosas; habrá que hacer alguna modificación en la estructura de nuestros autocares, pero no porque ahora sean poco resistentes; es una falacia decir que va a haber más seguridad, los accidentes no se van a terminar con el Reglamento 66; no esperamos milagros».

AVANCES TECNOLOGICOS

Lo que se piensa en Irizar es que la obligación de todo fabricante es avanzar en el conocimiento del comportamiento de su vehículo en condiciones extremas de seguridad y que dicha obligación está por encima de las imposiciones oficiales. De hecho, ya tienen diseñado su modelo «Century», que pretenden homologar esta primavera. A juicio de Koldo Saratxaga, de la citada carrocería guipuzcoana, el reglamento introduce una novedad, y es que se trata de una herramienta muy técnica que obliga a un análisis profundo de la estructura del vehículo y a un contacto con centros de investigación especializados, lo que se traduce en una fuente de mejoras e innovaciones. «La aplicación del reglamento es incompatible con una concepción artesanal del carrozado del autocar y nos fuerza a una visión más industrial del producto; estas normativas, además de lograr el objetivo de incrementar la seguridad del vehículo, animan en el avance hacia una mayor tecnificación del sector».

También la empresa carrocería Setra, ubicada en Castro Urdiales, tiene ya su



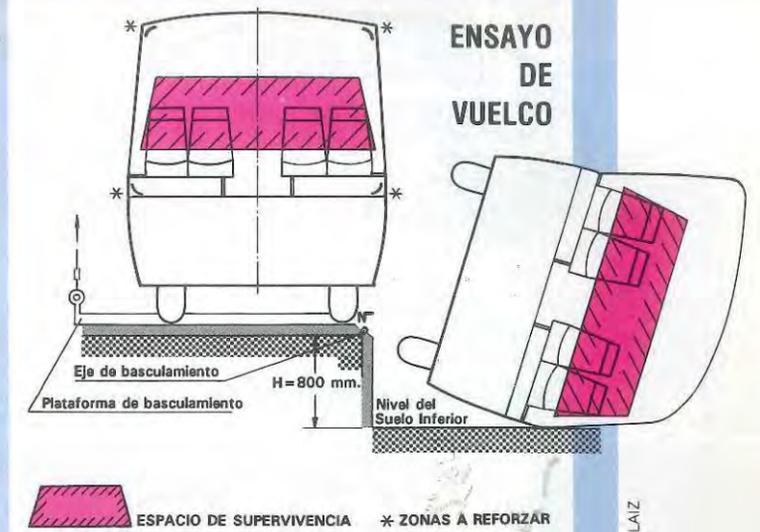
La estética no ha variado mucho en los nuevos modelos y sigue siendo muy atractiva.

Los pasos de la homologación

- Petición de homologación en uno de los dos laboratorios oficiales existentes en España (IDIADA y ETS de Ingenieros Industriales de Madrid), acompañando documentación sobre dimensiones, materiales, y otras características del vehículo.
- Presentación de un vehículo completo o una o más secciones de la superestructura para realizar el ensayo de vuelco.
- El laboratorio expedirá un certificado acreditativo de que se han superado las pruebas.
- El certificado permitirá que el Ministerio de Industria conceda el documento definitivo de la homologación.
- Otra posibilidad es que el carrocería obtenga la homologación en cualquiera de los países adheridos al Reglamento 66 de Ginebra.

nuevo modelo de la Serie 300 preparado para homologar y sacarlo al mercado en el primer semestre de este año. Su responsable, Fernando Basa, indica que se trata de una línea nueva, pero las diferencias no son muchas y no han tenido que reducir demasiado las superficies acristaladas. «Sin duda, la aplicación del reglamento va a mejorar la seguridad, pero determinados accidentes seguirán siendo dramáticos».

Lo mismo opina Joaquín Oñativia, de la empresa navarra Sunsundegui, para quien, además, este reglamento permite dar los primeros pasos y saber a qué atenerse. «El primer paso dado es correcto, luego vendrán los anclajes de los asientos y habrá que hacer un análisis más profundo para buscar más seguridad, aunque no veo la posibilidad de que este sector ensaye impactos frontales como en el caso de los turismos, porque los costes



Charo LAIZ

son muy altos». Asimismo, está convencido de que todos los carroceros pasarán las pruebas sin dificultad. «Hemos solicitado la homologación de nuestro modelo, que está en el mercado desde hace algo más de cuatro años, y apenas hemos tenido que introducir modificaciones».

También la carrocería cordobesa Andecar, en palabras de Baldomero Cáceres, está ya preparada: «Desde 1988 estamos trabajando en ello y sólo ha habido que hacer pequeños retoques para adaptarnos al nuevo reglamento; pero ya estamos estudiando los anclajes de los asientos».

SER LOS PRIMEROS

Hispano Carrocería, ubicada en Zaragoza, pretende ser la primera en la homologación de su nuevo modelo «Vita», utilizando incluso la estructura completa del autocar para realizar las pruebas destructivas de vuelco. Al parecer interesa, y mucho, estar entre los primeros puestos, ya que la Dirección General de Transportes, en las concesiones de líneas de viajeros, concede prioridad a aquellas empresas que cuenten con autocares que cumplan el Reglamento 66.

Según el responsable de Ingeniería y Desarrollo de la citada empresa maña, Enrique Romeo, no hay cambios fundamentales en cuanto a la estética: «Se han

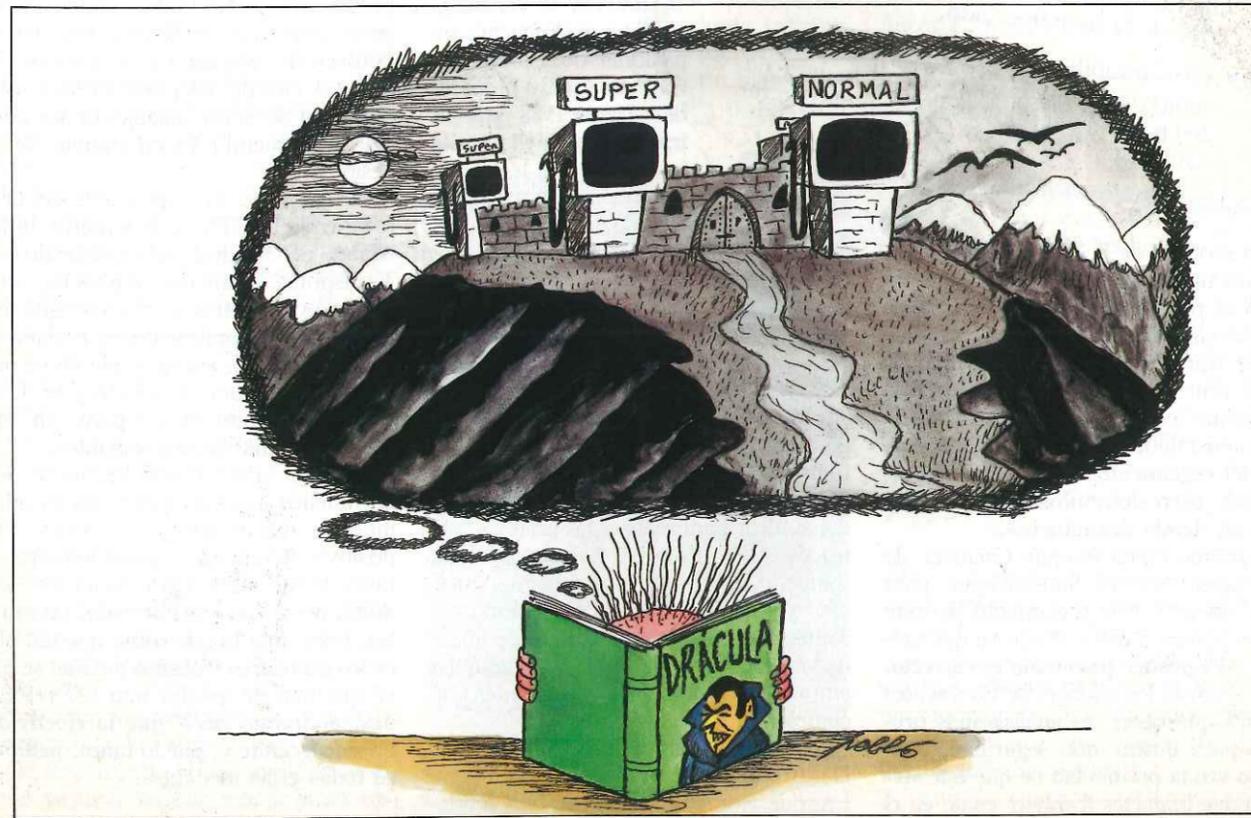
suavizado las líneas y se ha reducido, casi de forma imperceptible, la superficie de cristal; aunque los ensayos que hicimos en noviembre y diciembre de 1992 en la ETS de Ingenieros Industriales de Madrid dieron resultados positivos, hemos reforzado ciertos puntos para darles mayor rigidez».

Y si bien entre los 14 carroceros que configuran el sector español se mezclan las dudas y el optimismo, las autoridades del Ministerio de Industria tienen presentado en Naciones Unidas un proyecto para que el Reglamento 66 sea también de aplicación a los autocares urbanos y a los de dos pisos. Incluso el Reglamento 80, sobre anclajes de los asientos, se encuentra ya en trámite de adhesión.

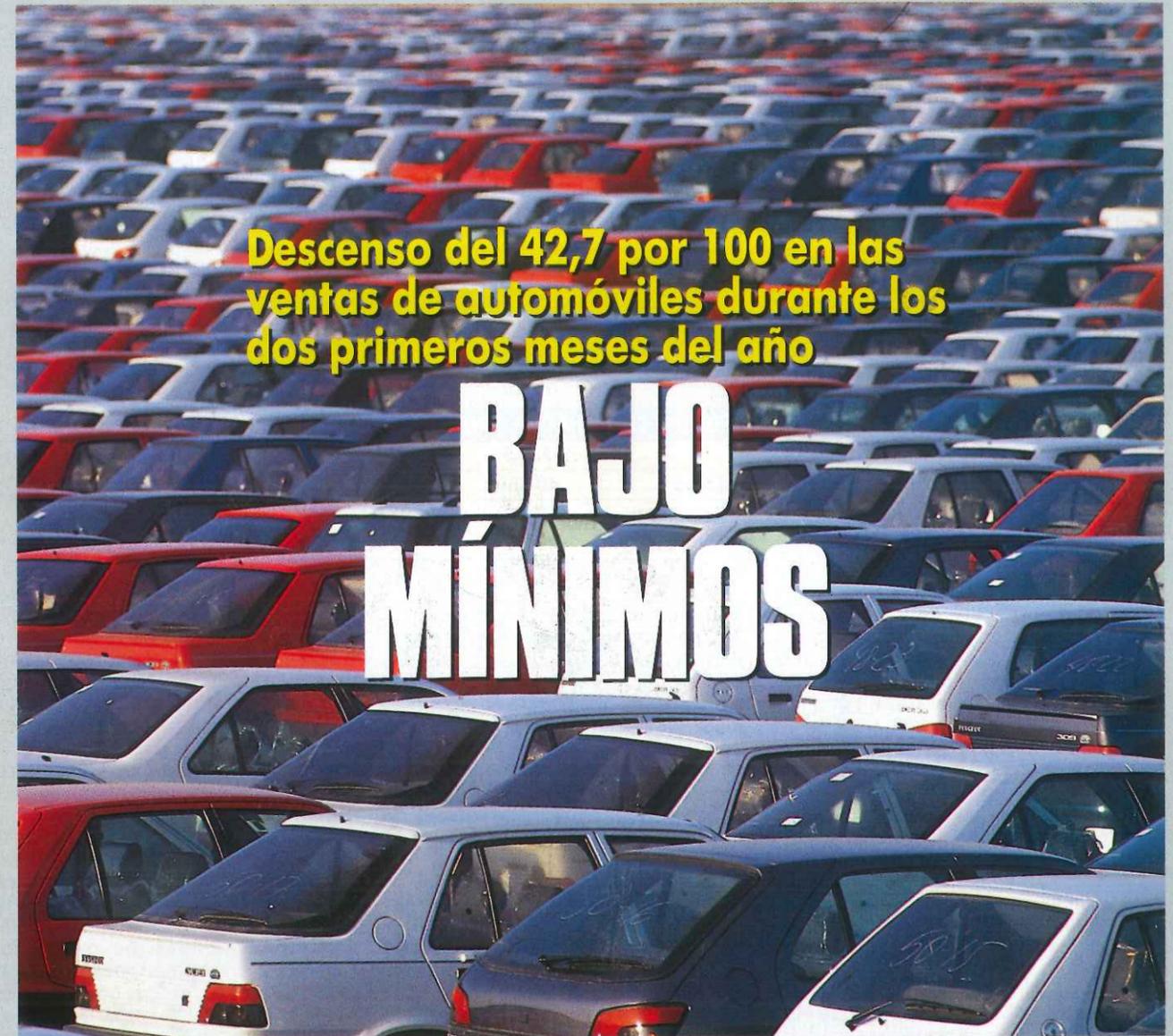
Por su parte, el responsable del laboratorio de la ETS de Ingenieros Industriales de Madrid, el catedrático de Transpotes, Francisco Aparicio, artífice de los estudios y ensayos que han posibilitado la aplicación en España del Reglamento 66, asegura que no se puede especular sobre la efectividad de los cambios introducidos, «pero, en todo caso, será una mejora sensible».

Alude a la referencia británica, donde muchos autocares circulan ya adaptados al reglamento, que ha sido muy positiva al reducirse sensiblemente las tasas de mortalidad por accidente. «Sin duda, no se van a evitar todas las muertes, pero, a la luz de cómo quedan ahora los autocares volcados y cómo se prevé que han de quedar una vez reforzados, podremos decir que la efectividad ha sido grande y, por lo tanto, justificará todas estas medidas».

José Ignacio RODRIGUEZ



del MOTOR



Descenso del 42,7 por 100 en las ventas de automóviles durante los dos primeros meses del año

BAJO MÍNIMOS

Círculo vicioso: menos clientes, menos ventas, menos producción, menos empleo, menos capacidad de compra.

El año 1993 ha comenzado con una caída en las ventas de automóviles durante sus dos primeros meses, superior al 42 por 100. El sector de la automoción atraviesa uno de sus momentos más críticos, con nefastas consecuencias en el empleo y en la economía del país, al ser uno de sus más importantes pilares. El sol parece que volverá a brillar en 1994.

Las ventas de turismos en España han experimentado una caída del 42,7 por 100 en los dos primeros meses de este año, respecto a igual período del año anterior, con tan sólo 98.808 coches vendidos, frente a los 172.490 matriculados entre enero y febrero de 1992. Si analizamos mensualmente los datos, tenemos que en enero se matricularon, según datos de ANFAC (Asociación Española de Fabricantes de Automóviles, Camiones y sus Motores), 40.360 unidades, un 52,77 por 100 menos que en el mismo mes del

año anterior, en el que se registraron 85.448 matriculaciones. Aunque como matiza el presidente de la Confederación Española de Automoción (CEA), Juan Llorens, «no es por poner paños calientes, pero este descenso no es real. Por un lado, al conocer la nueva tributación hizo que muchas de las ventas se adelantaran a diciembre. Por otro, en este año, enero ha sido un mes atípico, por la obligatoriedad del uso del catalizador».

En este mismo sentido se manifiestan la mayoría de los fabricantes, que-

BAJO MÍNIMOS

nes consideran que no es acertada la comparación con el mes de enero del año pasado. Así, el director general de ANFAC, Enrique Fernández Laguilhoat, considera que «la reducción del IVA en cinco puntos y el descenso en el IRPF —aunque luego fuera revisado— supusieron un impacto muy favorable en las ventas de enero del 92».

De todas formas, la tónica en el mes de febrero tampoco fue muy favorable y el descenso de las ventas fue superior al 32 por 100, que se traduce en 58.448 unidades vendidas en 1992, comparadas con las 87.042 matriculaciones del mes de febrero de 1993. Las perspectivas para los próximos meses tampoco son buenas, por lo que la patronal ha tenido que revisar sus previsiones que hablaban de pérdidas de entre el 5 y el 10 por 100, para situar sus cálculos cerca del 20 por 100. Sin embargo, esperan un segundo semestre menos malo y una auténtica recuperación en 1994.



CUADRO COMPARATIVO VENTAS ENERO-FEBRERO (AÑOS 92-93)			
	AÑO 93	AÑO 92	% DIFERENCIA
Enero	40.360	85.448	-52,77
Febrero	58.448	87.042	-32,85
TOTALES	98.808	172.490	-42,72

En los concesionarios la actividad es muy escasa.

SECTOR DE PESO

Conocer las causas y las consecuencias de estas cifras es primordial, ya que nos estamos refiriendo al segundo sector más importante de la economía española después de la construcción. El sector de la automoción representa más del 5 por 100 del PIB (Producto Interior Bruto), con una facturación anual superior a los 2,5 billones de pesetas. Da empleo directo o indirecto, en datos elaborados por ANFAC en marzo de 1992, a 1.980.000 personas. Además, España es el país europeo que tiene instalado en su territorio el mayor número de empresas fabricantes de vehículos, ocupando, por su nivel de producción, el tercer puesto en la CEE, detrás de Alemania y Francia, y el quinto puesto en la escala mundial, liderada por Japón y EE.UU. Y finalmente, otro factor no menos importante para la economía española, el de la fiscalidad. En el conjunto de la recaudación fiscal del Estado, el automóvil representa más del 15 por 100 de los ingresos. Al hablar de las causas que han llevado a esta situación, todos están de acuerdo. Por un lado, de tipo estructural, la crisis por la que está atravesando la economía española, nada ajena a los factores del exterior. No podemos olvidar que más del 60 por 100 de la producción de las factorías españolas se vende en el exterior. Mercado en recesión en estos momentos, con caídas del 24 por 100 en Alemania, del 21 por 100 en Francia y de 16 por 100 en Italia, sólo el Reino Unido, con un incremento en sus ventas del 16 por

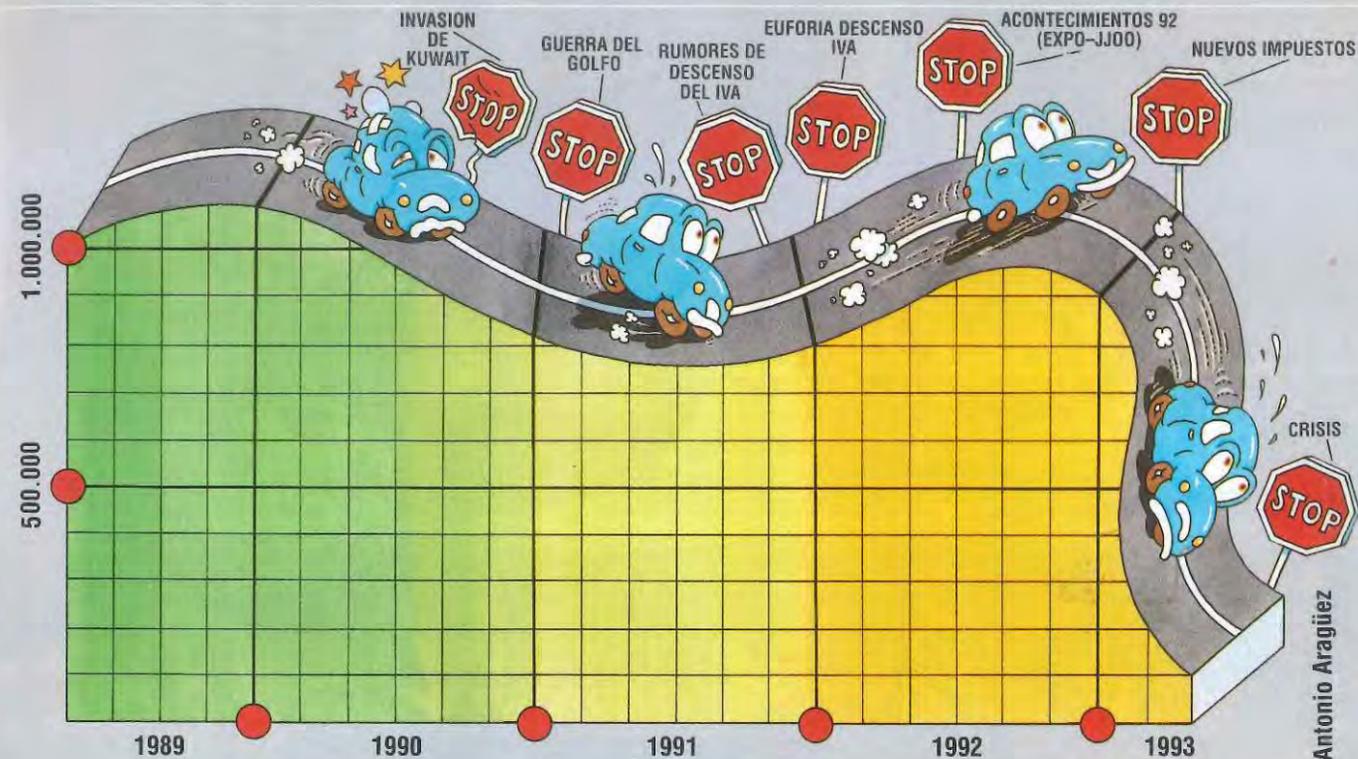
100, encara el 93 con optimismo. Y por otro, las causas coyunturales, como el uso obligatorio del catalizador desde enero de este año o la introducción del nuevo impuesto de matriculación que, aunque está compensado con la reducción del IVA, y por lo tanto no supone un incremento fiscal, si que «ha afectado —para Citroën— de manera negativa en la actitud de compra».

TRABAJADORES, LOS PRIMEROS AFECTADOS

Una de las consecuencias más importantes de esta crisis será la tremenda caída en el empleo. Así, Juan Llorens, presidente de la CEA, señala «una reducción, en toda la cadena, es decir, no sólo fabricantes de automóviles, sino también de partes y componentes, distribuidores de equipos, recambios, accesorios, concesionarios, reparación de automóviles, etcétera, que puede situarse entre los 150.000 y los 200.000 puestos de trabajo afectados por reducciones de jornada, de plantilla o de contratos temporales». Esta cifra se obtiene de multiplicar por cinco los 45.000 empleos directos que, según ANFAC, se verán afectados en las factorías de automóviles, puesto que cada trabajador de las grandes fábricas genera cinco

empleos en toda la cadena de valor añadido.

Si bien la patronal habla espontáneamente de cifras globales, conocer cómo se verá afectada cada factoría en particular, ha sido una tarea que no hemos conseguido. Tan sólo Citroën, que según su gabinete de prensa no tiene prevista ninguna medida en este sentido, y Ford España nos facilitaron cifras. Esta última diferencia entre las medidas de carácter estructural «por las que tendremos que reducir entre 1.200 y 1.250 puestos de trabajo este año, mediante jubilaciones anticipadas, no renovación de los contratos temporales y bajas incentivadas» y las coyunturales, consecuencia de la crisis que en estos momentos atraviesa el sector y que dará lugar a «lo que denominamos regulaciones de empleo jornada. Paros técnicos previstos para el primer semestre, aún sin fechas concretas, cuyo objetivo será disminuir la producción de vehículos». El resto de los grandes fabricantes ha preferido guardar silencio ante esta cuestión, a pesar de que General Motors, Renault, Peugeot, Mercedes Benz y Seat mantienen en estos momentos diferentes e importantes tipos de regulación de empleo. Los que no han permanecido callados han sido los sindicatos. Así, CC.OO., que maneja cifras de 152.120 trabajadores del sector afectados, a finales del pasado



Antonio Aragüez

Las ventas de coches caen un 53... La caída del 52% en las ventas amenaza con 45.000 nuevas regulaciones...

¡Busca tu punto (excepcionales ofertas)

Con **Ford Credit**, tu Ford más fácil.

Ofertas, premios, créditos fáciles... Todo por un cliente.

Ofertas, premios, créditos fáciles... Todo por un cliente.

año, por diferentes expedientes de regulación de jornada, opina que «esta actitud de las multinacionales no está justificada. A no ser que pretendan conseguir una mayor flexibilidad que les permita tener un colchón de seguridad en previsión de la evolución de la economía y preparar psicológicamente a los trabajadores, con el único objetivo de mejorar la cuenta de resultados a costa del dinero de los contribuyentes».

En esta misma línea, José Ignacio

San Miguel, responsable del sector de automoción de UGT, indica que lo primero que se debe hacer es «comparar de forma seria los datos y comprobar la cartera de pedidos. Es cierto que la situación no es idílica, pero también sabemos, según el resultado de una encuesta contestada por los propios empresarios, que el coste salarial se encuentra en el puesto décimo entre los factores que repercuten en el precio final. Nosotros nos preguntamos a quién interesa hablar de crisis, y a veces pensamos en una malsana intención».

NO TAN NEGRO

A pesar de este panorama, los fabricantes se muestran optimistas y aseguran, como es el caso de Seat, «que la situación no es tan negativa como muestran algunos indicadores. Estamos seguros de que todo aquel que sepa servir al cliente como éste se merece, ofreciéndole eficiencia, calidad y precio, podrá seguir adelante. Uno de nuestros principales proyectos en este sentido es la presentación al mercado de nuevos modelos, seguros, de altísima calidad y respetuosos con el medio ambiente».

Por su parte, el director general de Citroën Hispania, Yves Jouchoux, considera que «hay razones objetivas que indican que la evolución del mercado podrá iniciar una ligera recuperación al final de 1993 y —de manera más clara— en 1994. Al

existir, todavía, una diferencia importante que separe a España de la media comunitaria, en cuanto al número de automóviles por cada mil habitantes, por lo que en ningún caso se puede decir que exista una saturación del mercado. Todo lo contrario, es un hecho que podrá favorecer la expansión del mercado nacional».

La patronal apunta una serie de soluciones que podrían paliar en parte la crisis, «aunque no solucionarla», en palabras del director general de ANFAC. Se apunta hacia la estimulación de la demanda interna mediante un verdadero «plan de achatarramiento», con importantes incentivos fiscales, puesto que tenemos el parque automovilístico más obsoleto de Europa, con una repercusión, siguiendo a Fernández Laguilhoat, «no sólo en la demanda, sino también en la seguridad vial».

Además, se pide una mejora en la competitividad española, a partir de unos impuestos menos gravosos, una mayor flexibilidad laboral y un descenso en los tipos de interés, ya que el 80 por 100 de los coches se financian.

Para terminar señalando Enrique Fernández Laguilhoat que «las ventas se recuperarán, si se recupera la economía española en general. El problema terminará cuando cada español se encuentre seguro en su puesto de trabajo y pueda pensar en comprar un bien, del que en muchos casos se puede prescindir».

Mercedes LOPEZ
Fotos: Marcos GONZALEZ

RENAULT SAFRANE 2.2 Si RN



NOTA MEDIA:
6,9

NOTA MEDIA
SEGURIDAD:
7,2

DATOS TECNICOS

MOTOR:

Posición: Delantera transversal.
Cilindros: Cuatro, en línea.
Cilindrada: 2.165 c.c.
Alimentación: Inyección multipuntos.
Carburante: Gasolina sin plomo.
Depósito: 80 litros.
Potencia máxima: 140 CV a 5.750

r.p.m.

TRANSMISION

Tracción: Delantera.
Caja de cambios: Manual, 5 velocidades.

Embrague: Monodisco en seco con acoplamiento elástico por diafragma con tope de desembrague guiado a bolas.

FRENOS

Discos ventilados con tambores. ABS.

SUSPENSION

Delantera: Tipo Mac Pherson Austral.

Trasera: Multibanco de efecto elasto-cinemático.

DIRECCION

Tipo: Asistida, variable.
Diámetro giro: 10,8 metros.

RUEDAS

Llantas: Aluminio 6J15".
Neumáticos: 195/60 RH 15.
Peso: 1.430 kg.
Longitud: 4,73 m.
Anchura: 1,81 m.
Altura: 1,41 m.
Maletero: 435 dm³.
Precio final: 3.450.000 ptas.

Motor 16

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

Comentario.—Renault ha dejado claro con el Safrane que puede plantar cara, en cuanto a terminación y calidad de materiales, a las marcas alemanas. El Safrane RN 2.2 Si es el menos potente de la gama y sus 140 caballos se quedan algo cortos. El motor tiene un rendimiento honesto, pero globalmente decepciona, pues, en un coche de este segmento, se espera un brío que consiga moverlo con agilidad.

La estructura del Safrane resulta, en parte, responsable de este lastre, ya que se ha reforzado hasta conseguir una rigidez impresionante. Además de la comodidad de los ocupantes, que disponen de un habitáculo amplio y luminoso, esta rigidez repercute directamente en el comportamiento, que es, en todo momento y en todo lugar, noble y efectivo. La moderna tecnología de las tres válvulas por cilindro y la gestión realizada en la alimentación no pueden, en este caso, con el peso y la falta de carácter a bajo régimen, lo que obliga a tener que superar las 4.000 revoluciones por minuto si se quiere contar con agilidad.

LO BUENO

- Confort de marcha.
- Acabado y habitabilidad.
- Comportamiento.

LO MALO

- Motor escaso.
- Recuperaciones lentas.
- Peso elevado.

top

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

Comentario.—El Safrane sale al mercado por alrededor de medio millón de pesetas, es la última gama de familiar al mercado por Renault. El Safrane ofrece un nivel de clase y confort en un precio sin complejos, con los valores consolidados en el mercado a los usuarios amantes de lo nuevo, a los automovilistas que buscan una comodidad de unos asientos con más de 1,9 metros de anchura y 1,56 metros de anchura lateral. Caracterizado por su culata que empuja con ganas desde el primer momento al ralentí; este cuadro todo su potencial de velocidad de ningún tipo, pero que facilita los adelantamientos obliga a utilizar la palanca de cambios con suavidad cuando se rueda en orden.

LO BUENO

- Calidad de acabado.
- Confort de marcha.
- Comportamiento.

LO MALO

- Imprecisión de la dirección.
- Consumos a alto régimen.
- Equipamiento simple.

Tráfico CHICO

Este suplemento infantil corresponde a la revista TRAFICO, n.º 87, de abril de 1993

SUPLEMENTO
PARA
ALUMNOS
Y
PROFESORES
NUMERO 67

Coordinación
Juana SANCHEZ
Asesoras
pedagógicas
Carmen BAJO
María Cruz
GARCIA EGIDO

DGT:
NUEVAS PELICULAS
DE EDUCACION VIAL
DIRIGIDAS A NIÑOS



Dibujos animados FOTOGRAMA A FOTOGRAMA

Tres nuevos cortometrajes de dibujos animados —«Las normas, tus amigas», «Los agentes, tus amigos» y «Las fuerzas de la naturaleza»— están a punto de ver la luz en estos días, por encargo de la Dirección General de Tráfico (DGT), tras comprobar la buena acogida que tuvo, el pasado año, otra película de similares características con las señales de tráfico como protagonistas.

Dibujos animados FOTOGRAMA A FOTOGRAMA

A LREDEDOR de noventa y cinco dibujos diferentes son necesarios para «rellenar» un minuto de una de estas películas de dibujos animados. Eso sí, contamos solamente lo que se mueve en la pantalla y excluimos los distintos fondos que sirven de escenario a los personajes, y que únicamente cambiarán de una a otra secuencia. Si multiplicamos este número por los diez minutos que, aproximadamente y como media, suelen durar estos cortometrajes, nos encontraremos con que son más de 15.000 dibujos los que se perfilan para crear una película de este género. Un trabajo que, por otra parte, se desarrolla de una forma puramente artesanal, puesto que cada uno de los originales es dibujado y coloreado a mano en cada ocasión. La organización previa del trabajo y una planificación minuciosamente cuidada acompañan cada fase del proceso en el que, por encima de todo, lo que importa es la calidad del resultado.

«En la animación de dibujos, el control de calidad es fundamental. Los errores que no se detectan en su momento se convierten en una gran bola de nieve si llegan al final, y pueden, incluso, tirar un buen número de horas de trabajo a la basura si cuando te das cuenta de que algo no funciona es ya en la fase de filmación», asegura Angel Izquierdo, director de animación y codirector, junto con Javier Villaverde, de esta serie. «En nuestro trabajo, además, no cabe la improvisación que puede darse en la filmación de imagen real, porque cambiar un plano o una secuencia no es tan sencillo como que



El proceso de filmación consiste en fotografiar los dibujos uno a uno.



Igualar el estilo de todos los dibujantes que participan en el proceso es fundamental.

los actores vuelvan a interpretarlo de nuevo, sino que hay que volver a dibujar, colorear y grabar».

El guión es el punto de partida. En el caso de las tres

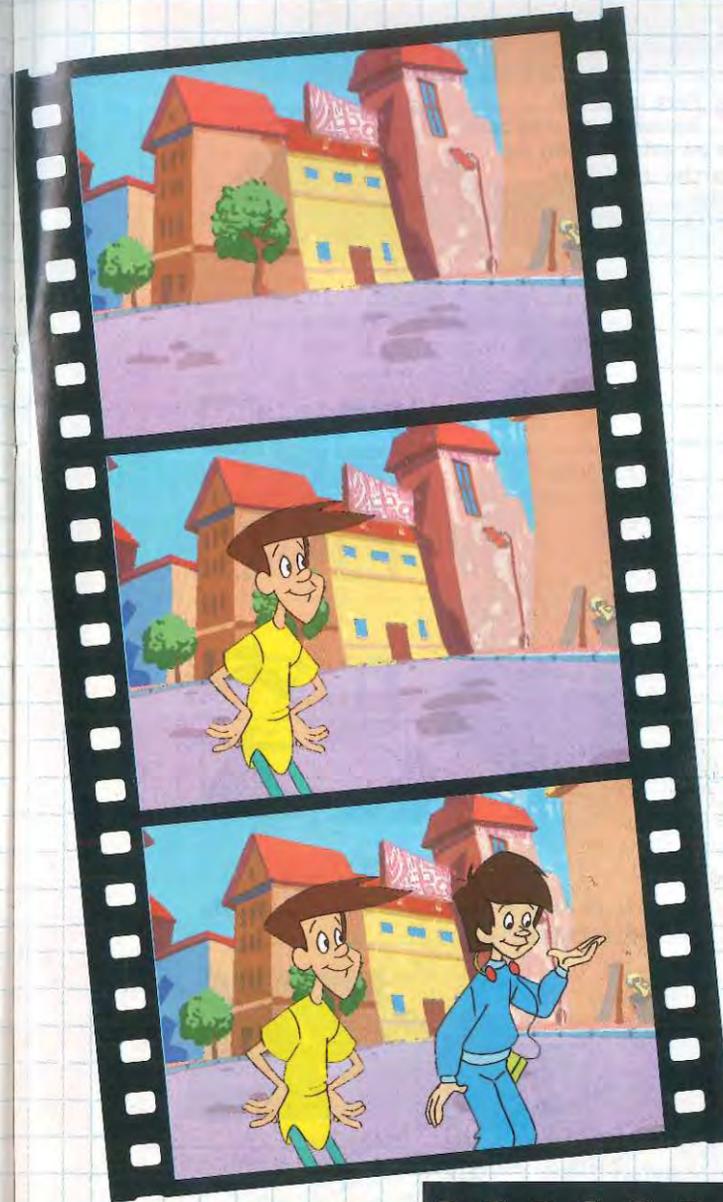
nuevas producciones, la novedad es que en todas se cuenta un argumento en el que mezcla lo real con lo fantástico, como en cualquier otra publicación literaria in-

fantil, sin que, por ello, se pierdan los valores pedagógicos que se pretenden enseñar. «Algo fundamental es despertar el interés del niño por aquello que le estamos contando, especialmente si tenemos en cuenta que nuestro público sólo tiene entre ocho y catorce años», asegura Teresa Ordás, responsable de la adaptación de las historias al lenguaje habitual del cortometraje cinematográfico. «Por eso, es importante el hecho de contar con un argumento —añade— en el que poder incluir los conceptos educativos como otros personajes más de lo que se cuenta. Así se pueden «traducir» materias que, sobre todo para los más pequeños, resultan arduas y difíciles de comprender por sí solas».

DOSCIENTOS DIBUJOS, PARA EMPEZAR

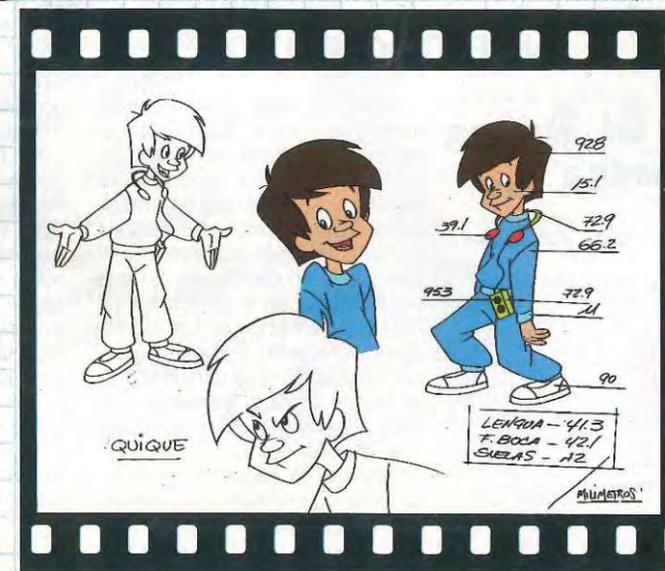
El «story-board» es uno de los primeros pasos en la realización de cualquier producción cinematográfica, tras completar el guión. Se trata de una serie de dibujos en los que se detallan las secuencias, los planos y la acción de los personajes en cada momento. Diez minutos de película requieren, aproximadamente, un «story-board» de 150 a 200 dibujos, con todas las anotaciones técnicas correspondientes. «En este punto es cuando se pueden hacer todas las consideraciones y cambios que sean necesarios, porque, en realidad, el «story» es únicamente un boceto», explica Antonio Zurera, otro de los directores de animación. «Pero, eso sí, debe quedar absolutamente correcto antes de seguir adelante con el proceso».

La grabación del sonido será el siguiente eslabón. Al contrario que ocurre en las películas de imagen real, en



Los fondos y todos los personajes que intervienen se dibujan por separado.

la animación de dibujos serán éstos los que deban subordinarse a las voces, previamente grabadas. El dibujante, cuando perfila a un personaje, debe conocer sus diálogos en cada plano para acoplar el dibujo de la boca y los gestos del personaje al sonido que está pronunciando. «En este aspecto, los errores «cantan» mucho, bastante más que cuando estamos viendo a actores. Por eso, la calidad debe ser tan cuidada», indica Pancho Casal, director



de la empresa Continental, productora de la película.

Además del animador, que hace los dibujos que expresan movimiento, un ayudante y un intercalador forman cada equipo de trabajo. Además, otro dibujante se encargará de los fondos. «Eso no significa que únicamente esas cuatro personas se ocupen de los dibujos. Normalmente son varios los animadores que lo hacen, lo cual también supone una labor de unificar estilos y colores, para lo que antes ha habido que hacer una «hoja de modelos»».

La previa grabación en vídeo de los dibujos permite ver el resultado a modo de ensayo y detectar errores de movimiento o de continuidad. Una vez que en esta fase se da el visto bueno, la filmación de cada secuencia, fotografiando dibujo a dibujo —fotograma a fotograma— es el cierre final.

LAS NORMAS, EXTRATERRESTRES

Mostrar la realidad y mezclarla con la fantasía es la primera licencia con que cuentan los escritores de literatura infantil. Los mensajes más ar-

Cada movimiento de un personaje supone un estudio detallado de las partes del cuerpo.

duos pueden resultar fáciles y amenos si se presentan «disfrazados» dentro de un personaje adecuado. En este caso, esta licencia era realmente importante: había que encontrar una fórmula amena de definir las normas de tráfico: algo que al niño le llega desde fuera, pero que debe asumir desde que se incorpora a la vida social. En «Las normas, tus amigas», los protagonistas son un grupo de extraterrestres que, viajando en una nave espacial por el Universo, explican a los atónitos Quique y Rafa la razón de circular por la derecha o las ventajas del casco para los motociclistas. Por otro lado, también la caracterización de los personajes ayuda a comprender el mensaje a los pequeños espectadores. Las últimas normas incorporadas en el Reglamento de Circulación son, en la película, «jóvenes» de voz chillona.

Para definir cómo se introduce cada elemento en el guión, todas las sugerencias son válidas. «Cuando se revisa el guión dentro de un equipo, como en este caso con los responsables de la DGT, siempre surgen ideas que mejoran el resultado. Por ejemplo, fue una buena idea convertir las normas en extraterrestres o hacer que el protagonista de «Las fuerzas de la Naturaleza» fuera un cochecito de ti vivo, porque era necesario que los niños condujesen un vehículo y necesitábamos recurrir a la fantasía», comenta. También de género fantástico es la película sobre los agentes de tráfico. En este caso, la riada producida por una tormenta llena de elementos «terroríficos» pondrá de manifiesto la labor de vigilancia y ayuda al automobilista de este colectivo profesional. Los «ángeles de la carretera», auténticos héroes cinematográficos en esta ocasión.

Juana SANCHEZ
Fotos: Rafael MARTIN

CHICO-TEST



Estas luces indican:

- a) Paso provisional.
- b) Paso con precaución.
- c) Prohibido el paso.

2

¿Quién crees que tiene que pasar en primer lugar?

- a) El coche siempre.
- b) El peatón.
- c) El coche, porque no hay paso de peatones.



3

¿Crees que el ciclista ha respetado el semáforo?

- a) No, porque la luz del semáforo principal que le afecta está en rojo.
- b) Sí, porque está encendida la flecha verde del semáforo adosado.
- c) No, porque sólo permite pasar a los que vayan a la derecha y de frente.



4

Para girar a la izquierda señalizaremos como en la figura...

- a) A.
- b) Sólo la C.
- c) B o C.



5

Para girar a la izquierda en una calle de un solo sentido de marcha, el ciclista debe...

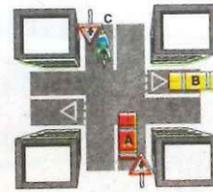
- a) Girar desde el centro de la calzada.
- b) Colocarse a la izquierda.
- c) Girar desde la derecha, porque no está permitido a los ciclistas utilizar la izquierda de la calle.



6

En esta intersección, ¿qué vehículos tendrían preferencia de paso?

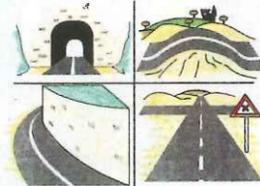
- a) El C y el B.
- b) El B.
- c) El A y el C.



7

Señala en qué ocasiones debe reducirse la velocidad.

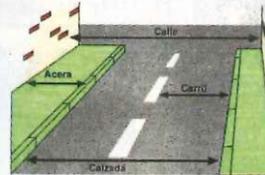
- a) En todos los túneles y cambios de rasante.
- b) Dentro de las curvas.
- c) Al aproximarse a los cruces sin prioridad.



8

La parte de la calle destinada a circulación de vehículos se llama...

- a) Andén.
- b) Acera.
- c) Calzada.



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

NUESTRO BUZON

Si tienes prisa ve despacio



¡Hola! Me llamo Miriam. Tengo trece años y voy a 8.º de EGB. Espero que os guste mi dibujo. Mi madre es profesora de educación vial y da clases prácticas de autoescuela. Tiene su propia autoescuela en Cartagena. Me gusta mucho el tema de la educación vial. Lo que siento es que en el colegio no damos este tema. En el libro de sociales viene, pero, como no terminamos el libro, no lo damos. Yo ya sé mucho sobre la educación vial, pues a veces me voy a la autoescuela a hacer test.

Os envío un dibujo, aunque nunca tengo suerte. Saco sobresaliente en dibujo, pero siempre en los concursos me ganan niños pequeños, porque sus dibujos son más

originales. Siempre dicen lo mismo.

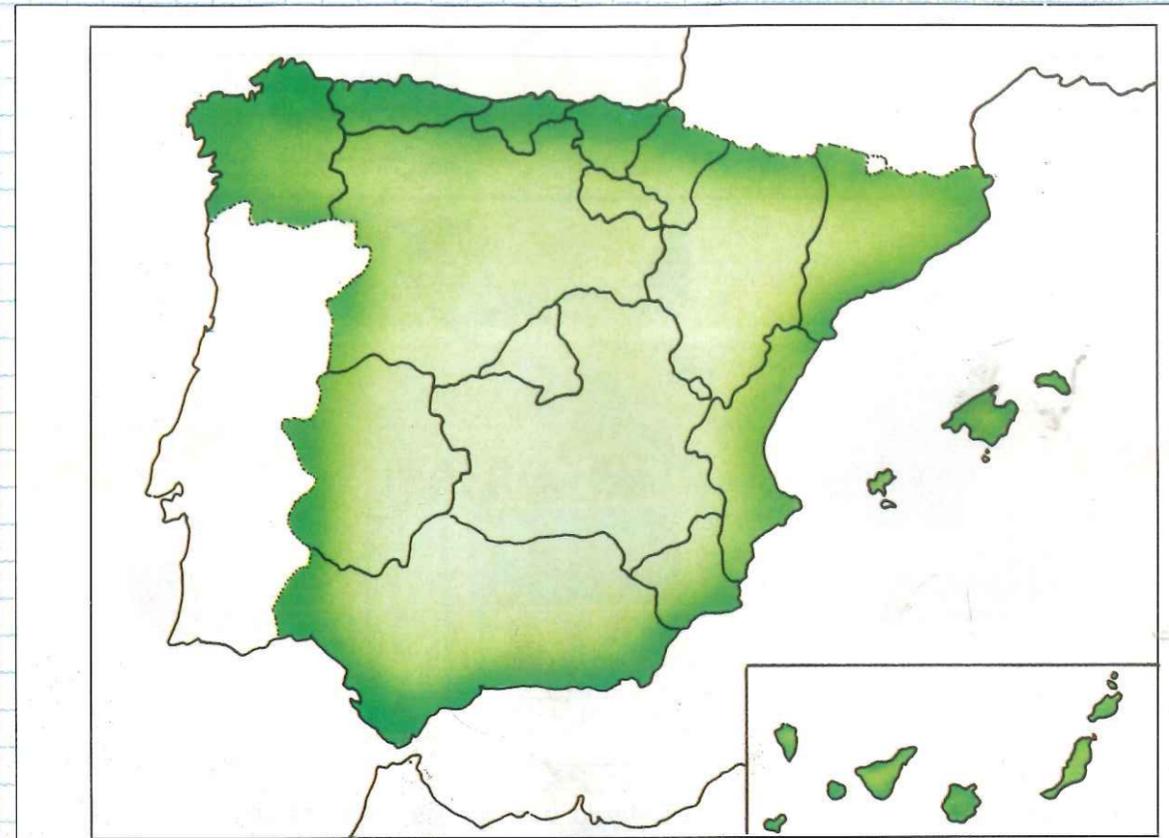
Me parece una gran labor la que realiza la Dirección General de Tráfico para concienciar a los conductores y peatones. Y me han parecido muy instructivos los anuncios sobre los accidentes, que, aunque causan impresión, están presentes; es la realidad.

Mi dibujo sigue vuestro plan de concienciar a la gente que conducir no es un camino de rosas. Es una obligación. Siento que personas que cumplen las señales de tráfico y las normas sufran las consecuencias del conductor que no las cumple.

Miriam Campillo Torres
Cartagena (Murcia)

CICLO MEDIO 5.º EGB

«LA COMUNIDAD AUTONOMA» (I)



Por la Constitución de 1978. El Estado Español queda formado por 17 Comunidades Autónomas. Una Comunidad Autónoma se caracteriza por tener una Historia, una Cultura y una Forma Económica propias.

- Indica en el mapa el nombre de tu Comunidad y pntala de color.

- Escribe en el mapa el nombre de la provincia o provincias que la forman.

- Ahora escribe en el mapa el nombre de cada Comunidad Autónoma.

- Señala los límites de tu Comunidad y completa: Mi Comunidad se llama _____ al Sur con _____ y al Oeste _____ al Norte con _____

Pues bien, a nuestros amigos, el profesor les ha encargado que organicen la excursión de fin de curso. Ellos la quieren hacer en su Comunidad Autónoma para conocerla mejor. Lo primero que hacen es un estudio de la misma para escoger los sitios que pueden visitar.

Vamos a trabajar con ellos.

1. Dibuja el mapa de tu Comunidad. Hazlo grande para que después puedas trabajar con comodidad.

2. Ahora dibuja en el mapa los límites de la provincia o provincias que forman tu Comunidad.

3. Utiliza un círculo para representar la **capital** o **capitales de provincia**. Colócala donde corresponda y escribe su nombre.

4. Haz lo mismo con tu localidad y con las que consideres más importantes. Utiliza como símbolo un recuadro.
5. En muchas de estas localidades, se pueden «encontrar» cosas muy interesantes: monumentos, fiestas típicas, fábricas, etc.



Elige tres localidades de tu Comunidad y escribe lo que podrías visitar en ellas:

1ª LOCALIDAD _____
Merece la pena visitar _____

2ª LOCALIDAD _____
Merece la pena visitar _____

3ª LOCALIDAD _____
Merece la pena visitar _____

6. Utiliza los siguientes signos y sitúalos donde corresponda:

- Ruinas, castillos.
- Otros monumentos.
- Monasterios, Iglesias, colegiats.
- Cuevas prehistóricas o naturales.



También se podrán visitar lugares pintorescos, campings, playas o instalaciones donde se pueda practicar algún deporte. Coloca los signos en el mapa.

- | | | |
|---|------------------------------|-------------------------|
| △ | — Campings | — Vista panorámica |
| — | — Río | — Estación de invierno |
| — | — Embalses y lagos | — Cotos de pesca |
| — | — Playas. Puertos deportivos | — Parque de atracciones |
| — | — Hoteles, albergues... | |



¡Cuántos sitios se pueden visitar!

En algunos se pueden practicar deportes, ver espectáculos, ir a parques de atracciones. En otros se pueden aprender muchas cosas de la historia de nuestra Comunidad visitando museos, castillos, el «casco antiguo de una ciudad», una fiesta típica, etc... Bueno, ya podéis elegir los lugares que visitaríais. Escribe a continuación lo que se puede hacer o ver en ellos.

Ha llegado el momento de pensar los distintos itinerarios que se podrían seguir. Ahora dibuja en el mapa las distintas vías de comunicación que unen las localidades y lugares que queréis visitar. Utiliza los siguientes signos.

- | | | | |
|------|----------------------|----------------------|------|
| ==== | — Autopista | — Carretera Comarcal | ==== |
| ==== | — Carretera Nacional | — Carretera Local | ==== |

Explica a continuación el itinerario elegido.

Puedes elegir el siguiente esquema:

- | | |
|---|--|
| — Lugar de salida y hora | — Sitio que podríamos visitar por la tarde |
| — Punto de destino | — Vía de comunicación que seguiríamos |
| — Vía de comunicación que se tomaría (carretera nacional, comarcal, local, autopista, etc.) | — Hora de regreso |
| | — Que podríamos hacer en ese lugar |
| | — Donde comeríamos y hora |



Explica brevemente lo que está sucediendo en la «cola» del autobús.



La mochila

ALCALÁ DE HENARES (MADRID): carnet de peatón

Veinticinco mil **carnets de peatón**, uno para cada escolar de Alcalá de Henares, es una de las notas relevantes de la campaña de educación vial que el Ayuntamiento complutense está llevando a cabo este curso. Dicho carnet, en el que figuran datos tales como el nombre y apellidos de cada niño, su dirección y teléfono, lleva impresas las normas fundamentales de seguridad vial para peatones. «Este carnet es válido, por ejemplo, para poder identificar rápidamente a un escolar que sufre un accidente; algo que, a veces, lle-

va horas», asegura Pilar Fernández, coordinadora de educación vial del equipo municipal.

Esta campaña, continuación de las que se están realizando desde hace varios años en esta localidad va dirigida sobre todo a los centros escolares, aunque también se trata de implicar a otros colectivos como asociaciones de padres y Protec-

ción Civil. En este sentido, está prevista la participación de los padres en la regulación del tráfico a la entrada y salida de los chicos a los colegios.

En esta ocasión, además, la campaña está apoyada por un **informe** del «Parlamento Infantil», organismo municipal en el que están representados los alumnos del último ciclo de EGB y los

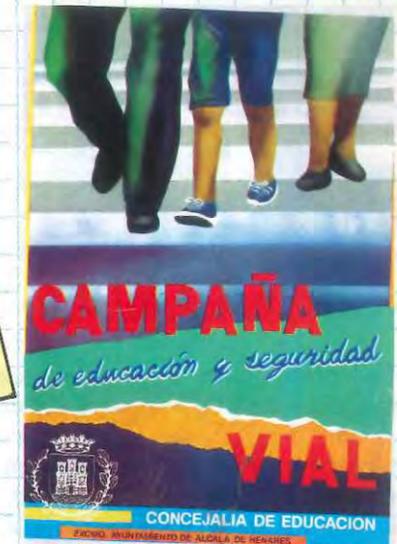
dos primeros cursos de BUP de todos los centros escolares de la localidad. Según la opinión de estos **parlamentarios**, «los accidentes de tráfico suponen uno de los mayores problemas, en orden de importancia, para los jóvenes en esta ciudad madrileña». Este Parlamento, que se constituyó en 1987 y consta de 45 chavales de entre trece y diecisiete años, analiza aquellas cuestiones que considera prioritarias en su entorno y plantea soluciones que se estudian posteriormente en la Concejalía de Educación del Ayuntamiento complutense. Con respecto al problema de tráfico planteado por los chicos, Pilar Fernández cree que efectivamente Alcalá ha crecido mucho en los últimos años y asegura que algunas veces se han instalado pasos de cebra o semáforos que los chavales habían pedido previamente en estos informes.

Desde el equipo municipal, existe el convencimiento de que no disminuirán los riesgos del tráfico sin que se extienda la educación vial que, en su concepto más amplio, «también se refiere a los modos de comportarse del ciudadano, ya sea en calidad de peatón o de conductor», tal y como apunta Urbano Brihuela, concejal de Educación, en la presentación de la campaña.

CARNET DE PEATON	
NOMBRE	FOTO
APELLIDOS	
GRUPO SANGUINEO	
DIRECCION	

NO CRUZAR
 SI CRUZAR
 CIRCULACION PROHIBIDA A PEATONES
 CIRCULACION OBLIGATORIA PARA PEATONES

- EL PEATON PUEDE CAUSAR GRAVES ACCIDENTES.
- UTILIZAR LOS PASOS DE PEATONES.
- RESPETAR LOS DERECHOS DEL CONDUCTOR.
- PRIMERO MIRAR ANTES DE CRUZAR.



SAGUNTO (VALENCIA): Educación vial para 8.000 escolares

Por tercer curso consecutivo, y apoyados por la Jefatura Provincial de Tráfico de Valencia, la policía local de Sagunto ha organizado actividades de educación vial para 7.900 escolares que estudian en los dieciocho centros de EGB de la localidad, repartidos entre el centro urbano y el puerto, distantes entre sí tres kilómetros.

Según fuentes municipales, la finalidad de estos cursos es «conseguir que el alumno adopte unas actitudes determinadas en su papel de ciudadano, evitando las situaciones de riesgo». Para ello, se establecen dos períodos de trabajo, uno teórico, en cada colegio, y otro práctico, en el Parque Infantil de Tráfico instalado al efecto, por el que pasan todos los



alumnos de ciclo medio (3.º, 4.º y 5.º de EGB). En la fase teórica, los monitores de policía municipal tratan la circulación tanto de peatones como de viajeros, temas sobre los que previamente los chavales han trabajado con sus profesores por medio de actividades de conocimiento del entorno y de los elemen-

tos del tráfico. Después, los chavales tienen oportunidad de poner en práctica los conocimientos adquiridos.

Por último, cabe destacar que, aun cuando esta campaña está dirigida al ciclo medio, también en algunas ocasiones durante el curso se organizan talleres para los ciclos inicial y superior.

EL CICLOMOTOR (IX)

Del libro «Todo lo que hay que saber sobre el ciclomotor», de Eugenio S. Ocio. Centro Superior de Educación Vial. Salamanca. Tel.: (923) 21 70 65.

«CIRCULANDO» (2.ª parte)

El adelantamiento es una de las maniobras que más atención requiere por parte del conductor, sea cual sea su vehículo. Pero también requieren extremar la atención los cruces, la circulación en las glorietas y otras situaciones que, a menudo, nos encontramos circulando. En este número —que completa la información del capítulo anterior— analizaremos las más importantes.

• Cruces e intersecciones:

Seguimos en nuestro imaginario camino y llegamos a un cruce. Tú quieres girar a la izquierda y por una de las calles que desembocan en él se acerca un vehículo. Además, detrás de ti, hay otro. ¿Qué puedes hacer para girar con total seguridad? Examinemos la situación: 1. En el cruce no se encuentra ningún agente de circulación que regule el tráfico, que tampoco está regulada por semáforos. 2. Ninguna señal de tráfico nos indica que tengamos preferencia sobre los demás vehículos o que, por el contrario, tengamos que detenernos. 3. Por la calle de la derecha se aproxima un vehículo y detrás de ti viene otro coche.

Veamos ahora cómo debes proceder en este caso:

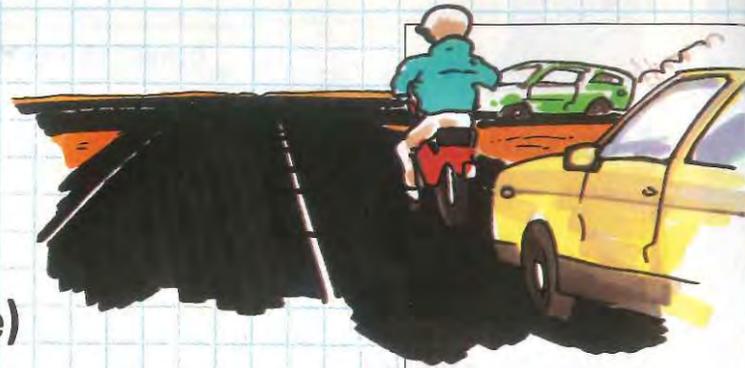
Primero, mira a la izquierda para asegurarte que el vehículo que viene detrás de ti no se ha situado a tu altura. Asegúrate además, utilizando el espejo retrovisor, de la situación e intenciones de los demás vehículos que se acerquen por detrás. Observa sus luces de dirección y advierte que vas a girar a la izquierda.

Ahora, es importante que conozcas y respetes las normas sobre prioridades. Si consultas en el Reglamento de Circulación verás que «en las intersecciones, la preferencia de paso se verificará siempre



Advertir a los demás conductores de nuestras intenciones puede evitar más de un susto (en este caso, detención y puesta en marcha).

atendiéndose a la señalización que la regule. En defecto de señal que regule la preferencia de paso, el conductor está obligado a cederlo a los vehículos que se aproximen por su derecha» (art. 56), salvo en determinados supuestos que el propio Reglamento establece: «a) tendrán derecho de preferencia de paso los vehículos que circulen por una vía pavimentada frente a los procedentes de otra sin pavimentar; b) los vehículos que circulen por raíles tienen derecho de prioridad de paso



En un cruce, es fundamental respetar las normas de prioridad de paso.

sobre los demás usuarios; c) en las glorietas, los que se hallen dentro de la vía circular tendrán preferencia de paso sobre los que pretendan acceder a aquéllas; d) los vehículos que circulen por una autopista tendrán preferencia de paso sobre los que pretendan acceder a aquélla» (art. 57), y «tendrán prioridad de paso sobre los demás vehículos y otros usuarios de la vía los vehículos de servicios de urgencia, públicos o privados, cuando se hallen en servicio de tal carácter» (art. 67).

También ante los peatones, el Reglamento regula quién y en qué condiciones tiene prioridad de paso (arts. 65 y 66): «Los conductores tienen prioridad de paso para sus vehículos, respecto de los peatones, salvo en los casos siguientes:

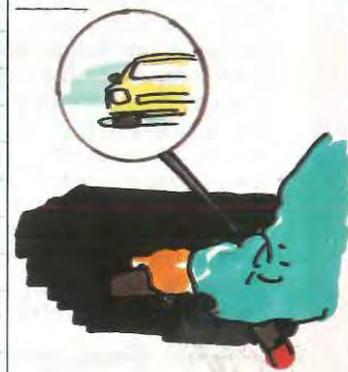
a) En los pasos para peatones debidamente señalizados.

b) Cuando vayan a girar con su vehículo para entrar en otra vía y haya peatones cruzándola, aunque no exista paso para éstos.

c) Cuando el vehículo cruce un arcén por el que estén circulando peatones que no dispongan de zona peatonal.

En las zonas peatonales, cuando los vehículos las crucen por los pasos habilitados al efecto, los conductores tienen la obligación de dejar pasar a los peatones que circulen por ellas.

También deberán ceder el paso: a) a los peatones que vayan a subir o hayan bajado de un vehículo de transporte



colectivo de viajeros, en una parada señalizada como tal, cuando se encuentren entre dicho vehículo y la zona peatonal o refugio más próximo; b) a las tropas en formación, filas escolares o comitivas organizadas».

ADVERTIR LAS MANIOBRAS

Volvamos ahora a nuestro imaginario viaje. Puesto que se aproxima un vehículo por tu derecha, tendrás que esperar a que él pase ya que tiene preferencia. Una vez que haya pasado, mira cuidadosamente a la izquierda por si se acercan vehículos que hagan peligrosa la maniobra y, en cuanto sea posible, sitúate en el centro de la calzada e incorpórate a la derecha lo antes que puedas, habiendo comprobado antes que puedes hacerlo sin peligro.

Ya estás de nuevo incorporado al tráfico. Imagínate, sin embargo, que el conductor que te precede señala una nueva situación. Habrá puesto en funcionamiento las luces indicadoras de dirección. Eso muestra que se ha visto obligado a detener su vehículo por una emergencia. Además, de frente se aproxima otro coche, así que es necesario que te detengas. ¿Cómo avisarás de esta maniobra a los demás conductores? La respuesta es con una advertencia de detención, que se hace extendiendo el brazo a menor altura que el hombro y moviéndolo de arriba hacia abajo. Reduce la marcha poco a poco, no te detengas de modo repentino. Cuando quieras reanudar la marcha, deberás indicar de nuevo a los demás usuarios de la vía tus in-



El adelantamiento es una de las maniobras más arriesgadas y exige del conductor toda su atención.

tenciones, asegurándote antes de salir de que no se acerca ningún vehículo. No olvides nunca de informar a los demás de tus intenciones, ya que cuando conduzcas tu ciclomotor tendrás que efectuar giros a la derecha y la izquierda o tendrás que detenerte para ceder el paso a los vehículos, personas o animales que tengan preferencia, tal y como se ha relacionado anteriormente.

Y seguimos nuestro viaje. Ahora llegas a una plaza, igual que ves en el dibujo inferior, y debes cruzarla. Ya te habrás fijado que las plazas o las glorietas no pueden cruzarse en línea recta, sino que debes rodearlas, dejando el centro a la izquierda.

En este caso, imaginemos que no ves ninguna señal, ni semáforos ni agentes. ¿Qué hacer? Recuerda que, según el Reglamento, «en las glorietas, los que se hallen dentro de la vía circular tendrán preferencia de paso sobre los que pretenden acceder a ellas».



La circulación por glorietas está regulada en el Reglamento de la Circulación.

Veamos, por último, una situación que requiere una maniobra de máxima importancia por el riesgo que supone: delante de nosotros circula un vehículo muy lento y nos disponemos a adelantarlo. De nuevo en el Reglamento (art. 82), veremos que «como norma general, el adelantamiento deberá efectuarse por la izquierda del vehículo que se pretenda adelantar. Por excepción y si existe espacio suficiente para ello, el adelantamiento se efectuará por la derecha y adoptando las máximas precauciones, cuando el conductor del vehículo al que se pretenda adelantar esté indicado claramente su propósito de cambiar de dirección a la izquierda o parar en ese lado, así como, en las vías con circulación en ambos sentidos, a los tranvías que marchen por la zona central». ¿Te das cuenta? Hay que adelantar siempre por la izquierda, salvo en casos especiales. Comprueba, mirando atrás y adelante, que no vienen

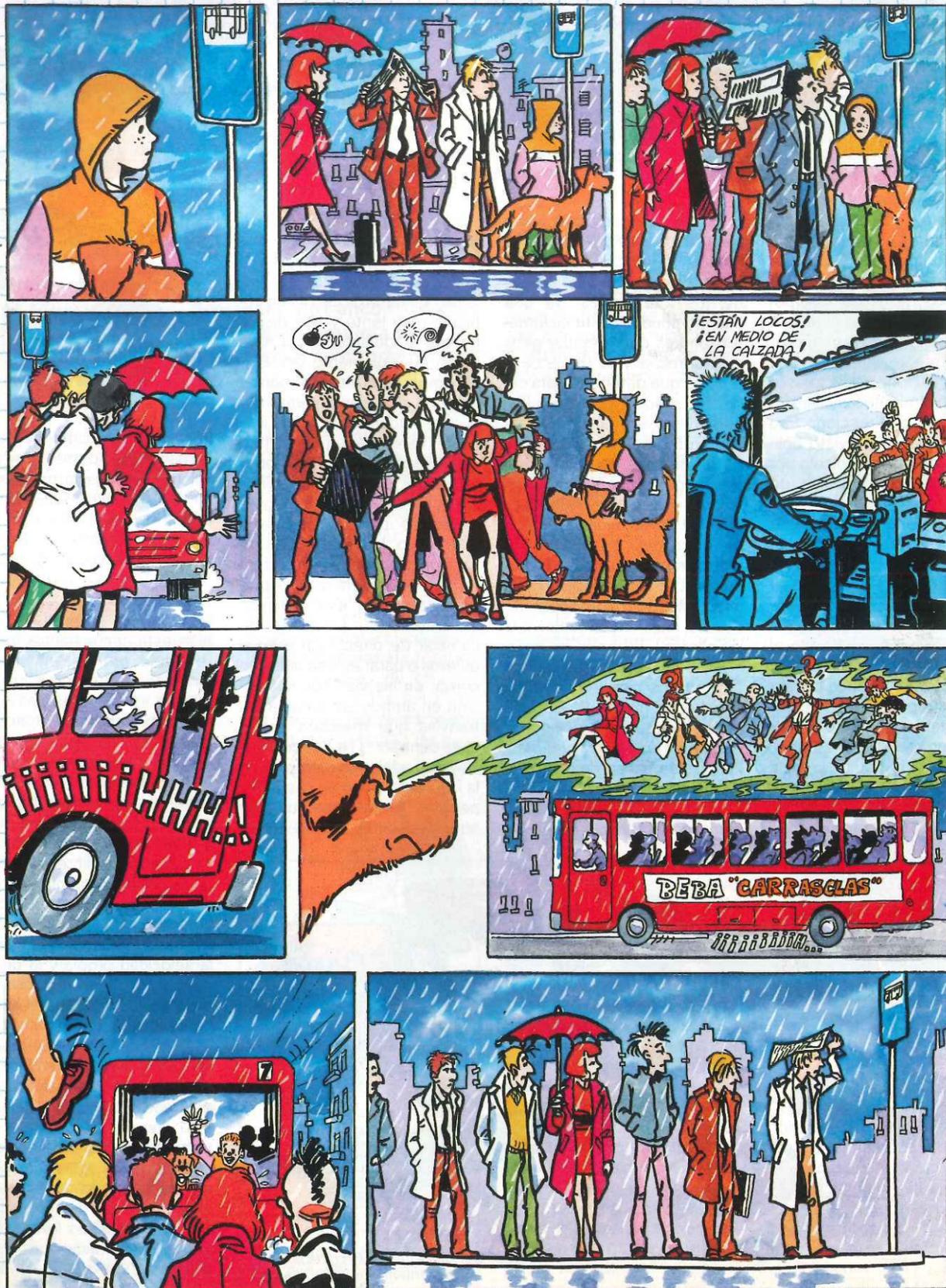


vehículos que hagan peligrosa la maniobra. Además, hay que calcular el espacio que queda libre y la velocidad del vehículo que vamos a adelantar, avisando a los demás con la suficiente antelación de la maniobra que vamos a realizar —extendiendo el brazo izquierdo a la altura del hombro—. También esta circunstancia queda reflejada en el Reglamento (art. 84): «Antes de iniciar un adelantamiento que requiera desplazamiento lateral, el conductor que se proponga adelantar deberá advertirlo con suficiente antelación, con las señales preceptivas y comprobar que en el carril que pretende utilizar para el adelantamiento existe espacio libre suficiente para que la maniobra no ponga en peligro ni entorpezca a quienes circulen en sentido contrario, teniendo en cuenta la velocidad propia y la de los demás usuarios afectados. En caso contrario, deberá abstenerse de efectuarlo».

Al adelantar, hay que mantener una distancia lateral de seguridad con el vehículo que se está adelantando no inferior a 1,50 metros. Una vez que hayamos sobrepasado al vehículo que queremos adelantar, volver a la derecha indicando la maniobra con el brazo derecho extendido o el izquierdo levantado y doblado hacia arriba y sin cerrar el paso del vehículo adelantado.

SUPERCAN y su pandilla

«ESPERANDO AL AUTOBUS»



Guión: Carmen DELGADO. Dibujos: Francisco FRUCTUOSO.

auto

SEGURIDAD

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

NOTA MEDIA: 7,7
NOTA MEDIA: 8,3

auto

SEGURIDAD

Estética	7	Estabilidad	7
Acabado	7	Suspensión	7
Habitabilidad	8	Frenos	6
Maletero	7	Dirección	7
Confort	7	Ruedas	6
Instrumentación	7	Luces	6
Equipamiento	7		
Potencia	6		
Elasticidad	6		
Cambio	7		
Velocidad punta	7		
Aceleración	6		
Consumo	6		

NOTA MEDIA: 6,7
NOTA MEDIA: 6,5

ne 2.2 Si, un coche que
al menos de tres millones y
modelo más asequible de
clases de prestigio lanzada
El Safrane reúne calidad,
destinado a competir,
productos germanos más
ado. Este modelo se dirige
de los desplazamientos lar-
que saborean la comuni-
excelentes o de un interior
de longitud total habitable
a máxima. El motor, caracte-
tres válvulas por cilindro,
el instante en que funcio-
cilindros pone en juego
forma pacífica, sin tirones
cece de la chispa de genio
mientos delicados, lo que
ca de cambio con cierta in-
la por carreteras de segun-

Comentario.—Con el Safrane, Renault retoma el segmento de los coches de lujo, después de jubilar al R-25, que no cosechó fuertes éxitos de ventas en mercados distintos al de origen. Y lo hace con un producto de calidad totalmente nuevo, que, como reminiscencia del anterior, sigue guardando el portón trasero para acceder al maletero, algo inusual en este tipo de coches grandes, pero que la marca del rombo insiste en perpetuar.

Ofreciendo dos motorizaciones, la 2.2 Si, de 140 caballos, es la menos potente y se queda algo justa para mover una carrocería de este porte y peso (1.410 kg.); no obstante, se trata de una gran berlina para conducir tranquilo, sin obtener grandes prestaciones en aceleración, aunque, una vez lanzado, permite mantener buenos cruceros. La comodidad en el interior queda garantizada tanto por unas suspensiones logradas que guardan ese buscado compromiso entre confort y efectividad, como por un habitáculo grande y bien acabado. Asientos amplios, salpicadero de nueva factura. Cierran el capítulo en el alto de gama de Renault.

LO BUENO

- Habitabilidad.
- Consumo.
- Plazas traseras.

LO MALO

- Imagen en segmento.
- Motor justo.
- Prestaciones.

autopista

SEGURIDAD

Estética	7	Estabilidad	7
Acabado	7	Suspensión	7
Habitabilidad	6	Frenos	6
Maletero	7	Dirección	6
Confort	7	Ruedas	6
Instrumentación	6	Luces	7
Equipamiento	6		
Potencia	6		
Elasticidad	5		
Cambio	6		
Velocidad punta	6		
Aceleración	6		
Consumo	7		

NOTA MEDIA: 6,3
NOTA MEDIA: 6,5

Comentario.—El Safrane, sustituto del Renault 25, viene a posicionarse en lo más alto de la gama de Renault en nuestro país. Su misión no es nada fácil, ya que viene a competir en un segmento bastante reñido en el que existen coches de mucha aceptación, incluidos sus «primos» franceses, el Citroën XM y el Peugeot 605. Estéticamente, se ha conseguido una línea sobria y elegante, con una imagen de marca perfectamente reconocible y sin estridencias.

En su interior, nos encontramos con un impecable acabado de todos sus elementos, ya que tanto los materiales como la terminación están a la altura de lo que se pide a un coche de este «porte». En su acabado RN, el Safrane cuenta con elevalunas eléctricos, cierre centralizado y servodirección como elementos de serie.

El motor 2.2 de 140 CV —mecánica derivada de la que montaba el R-25— cuenta con unas prestaciones pasables en lo referente a la velocidad máxima y aceleraciones, y menos satisfactorias en lo referente a las recuperaciones.

LO BUENO

- Línea elegante y discreta.
- Terminación y acabado.
- Visibilidad.

LO MALO

- Recuperaciones pobres.
- Accionamiento de la palanca de cambios.
- Asientos demasiado blandos.

EL PARQUE AUTOMOVILISTICO, AL DIA

Provincias	Matriculas concedidas		Total vehículos matriculados	Total permisos expedidos	Licencias de conducción
	Últimas matriculas febrero 92	Últimas matriculas marzo 93			
Alava (VI)	9189-N	9732-N	543	588	37
Albacete (AB)	8800-M	9316-M	516	699	121
Alicante (A)	4333-CG	6513-CG	2.180	2.737	466
Almería (AL)	2337-U	3154-U	817	922	196
Asturias (O)	9212-BG	1147-BH	1.935	1.657	165
Avila (AV)	9797-F	0065-G	268	235	38
Badajoz (BA)	0033-U	0786-U	753	1.051	165
Baleares (PM)	2270-BP	3811-BP	1.541	1.165	311
Barcelona (B)	1520-NX	2293-NY	10.773	8.809	1.562
Burgos (BU)	6871-P	7508-P	637	510	32
Cáceres (CC)	1482-M	2099-M	617	648	95
Cádiz (CA)	8721-AS	0212-AT	1.491	947-728	482
Cantabria (S)	1583-AB	2515-AB	932	958	122
Castellón (CS)	3453-AC	4417-AC	964	811	171
Ciudad Real (CR)	6455-P	7017-P	562	644	111
Córdoba (CO)	5688-AF	7065-AF	1.386	1.113	297
Coruña, La (C)	1816-BD	3795-BD	1.976	4.973	316
Cuenca (CU)	1763-H	2062-H	299	393	44
Girona (GI)	1665-AU	2837-AU	1.272	961	226
Granada (GR)	1405-AD	2771-AD	1.366	1.882	296
Guadalajara (GU)	8247-F	8520-F	273	218	45
Guipúzcoa (SS)	9881-AN	1177-AP	1.296	1.215	113
Huelva (H)	7582-P	8231-P	649	605	159
Huesca (HU)	5989-K	6353-K	364	389	28
Jaén (J)	6669-T	7602-T	933	824	201
León (LE)	6650-W	7478-W	828	819	54
Lleida (L)	4137-W	4865-W	728	591	73
Lugo (LU)	4024-O	4619-O	595	487	53
Madrid (M)	9658-OC	5472-OF	15.814	8.885	864
Málaga (MA)	8095-BH	1.753	2.165	575	
Murcia (MU)	6412-AZ	8146-AZ	1.734	2.022	516
Navarra (NA)	5678-AH	7015-AH	1.337	1.319	93
Orense (OR)	6433-N	7083-N	650	360	47
Palencia (P)	4549-H	4882-H	333	235	21
Palmas, Las (GC)	4967-AZ	6129-AZ	1.162	1.179	229
Pontevedra (PO)	2160-AT	3711-AT	1.551	1.710	308
Rioja, La (LO)	3293-M	3758-M	465	425	52
Salamanca (SA)	4160-N	4747-N	587	539	39
Sta. Cruz Tenerife (TF)	3825-AW	4742-AW	917	1.287	158
Segovia (SG)	3649-G	3894-G	245	243	27
Sevilla (SE)	0378-CB	3591-CB	3.213	3.041	792
Soria (SO)	3105-E	3266-E	161	142	11
Tarragona (T)	4527-AJ	5642-AJ	1.115	1.247	228
Teruel (TE)	8583-F	8849-F	266	188	26
Toledo (TO)	2208-U	3135-U	927	946	148
Valencia (V)	8871-EJ	3322-EK	4.451	4.295	845
Valladolid (VA)	7137-X	8146-X	1.009	939	72
Vizcaya (BI)	3181-BP	5176-BP	1.895	1.861	138
Zamora (ZA)	5121-H	5472-H	351	296	26
Zaragoza (Z)	4734-AT	6349-AT	1.615	1.420	103
Ceuta (CE)	8886-E	8821-E	135	160	13
Melilla (ML)	2360-D	2511-D	151	143	33
TOTALES			78.431	73.099	11.343

ITV EN MAYO, REVISION

Provincia	De	Hasta
Alava (VI)	5596-J	6519-J
Albacete (AB)	2129-I	2846-I
Alicante (A)	2372-BC	7523-BC
Almería (AL)	2417-L	3788-L
Asturias (O)	2743-AN	5519-AN
Avila (AV)	9603-D	9932-D
Badajoz (BA)	2375-L	3464-L
Baleares (PM)	5981-AT	2107-AU
Barcelona (B)	7157-IZ	6937-JC
Burgos (BU)	6392-K	7344-K
Cáceres (CC)	5931-H	6617-H
Cádiz (CA)	5500-Y	7966-Y
Cantabria (S)	0658-S	2292-S
Castellón (CS)	5241-S	6887-S
Ciudad Real (CR)	9477-I	0440-K
Córdoba (CO)	3926-T	5558-T
Coruña, La (C)	0581-AK	3414-AK
Cuenca (CU)	5213-E	5681-E
Girona (GI)	7431-AC	9948-AC
Granada (GR)	1124-P	2997-P
Guadalajara (GU)	6667-D	7047-D
Guipúzcoa (SS)	7665-AB	9836-AB
Huelva (H)	8416-J	9567-J
Huesca (HU)	3085-H	3667-H
Jaén (J)	6876-K	8111-K
León (LE)	0961-O	2100-O
Lleida (L)	8318-N	9552-N
Lugo (LU)	7366-J	8267-J
Madrid (M)	2262-IT	1643-IV
Málaga (MA)	8265-AK	1958-AL
Murcia (MU)	1991-AF	5251-AF
Navarra (NA)	5674-V	7552-V
Orense (OR)	1804-J	2631-J
Palencia (P)	0661-F	1080-F
Palmas, Las (GC)	0215-AH	3125-AH
Pontevedra (PO)	1109-AC	3356-AC
Rioja, La (LO)	3400-I	4147-I
Salamanca (SA)	2708-J	3444-J
Sta. Cruz Tenerife (TF)	2384-AD	4911-AD
Segovia (SG)	1836-E	2232-E
Sevilla (SE)	2774-AU	7139-AU
Soria (SO)	9747-C	0010-D
Tarragona (T)	6589-V	8753-V
Teruel (TE)	0503-E	0832-E
Toledo (TO)	2073-L	3192-L
Valencia (V)	5976-CM	3636-CM
Valladolid (VA)	9326-O	0498-P
Vizcaya (BI)	1086-AV	4523-AV
Zamora (ZA)	1381-F	1787-F
Zaragoza (Z)	8016-AB	0473-AC
Ceuta (CE)	0387-D	0624-D
Melilla (ML)	1810-C	1927-C

Estas matrículas corresponden a los turismos que tienen que pasar la ITV por primera vez durante 1993.



Puente la Reina-Burgos

Por el camino francés

El Camino de Santiago que transcurre desde Puente la Reina a Burgos nos hace circular por tres carreteras nacionales: 111, 232 y 120, aparte la circunvalación de Logroño, todo un punto conflictivo. Siguiendo la ruta jacobea, también conocida como el camino francés, observamos que existen caminos peatonales específicos que respiran aire puro al margen de la carretera, donde la intensidad media es muy elevada. Existen, igualmente, zonas residenciales y turísticas que nos hacen disfrutar de sus paisajes y gastronomía.



de Navarra por la N-111 y, tras pasar el viejo puente de piedra de origen jacobeo que da paso a Logroño, finalizar el recorrido dentro de esta nacional. El tramo, de unos cuatro kilómetros, es el itinerario clásico de la ruta jacobea, pero, desde que se inauguró la circunvalación de Logroño, todo el tráfico rodado utiliza esta variante, quedando lo antiguo prácticamente como carretera de paso a la localidad alavesa de Oyon. La circunvalación, de unos nueve kilómetros, circunda la ciudad para proseguir por la N-232, punto conflictivo, ya que se trata de un eje que recoge todos los vehículos pesados del cinturón industrial. La ciudad de Logroño es monumental y, por tanto, hay que hacer mención a la Casa Farias; el «Revellín», donde el

En La Rioja es posible seguir a pie los numerosos caminos por donde discurría el antiguo trazado del Camino.

La segunda etapa del Camino de Santiago, Puente la Reina-Burgos, nos lleva desde la provincia navarra hasta la burgalesa pasando por Logroño, una ciudad cuyo casco antiguo conserva su atmósfera de burgo medieval. 63 kilómetros de carretera con una anchura de siete metros y grandes rectas —que nos permiten llegar pronto a Estella, rica en monumentos artísticos, entre los que cabe destacar el barrio de San Pedro de la Rua y el palacio de los Reyes de Navarra— son neces-

Puntos conflictivos		
LOS ACHAQUES		
Carretera	P.K.	
N-111	335,4	(Variante Este)
N-232	405,9	Al 411,4 (toda la circunvalación)
N-232	415,1	(Curvas de La Grajera)
N-120	8	(Intersección con la N-232)
N-120	10,7	(Trav. de Navarrete)
N-120	23,3	(Intersec. a Tricio)
N-120	25,2	(Circunvalación Najera)
N-120	34,7	(Curvas de La Degollada)
N-120	44,8	(Trav. St. Domingo)
N-120	67,2	(Trav. Belorado)
N-120	77	(Trav. Villafranca y Puerto La Pedraja)



ANDALUCIA		
Municipio	Provincia	Teléfono
Hudral de Almería	Almería	951/300240
Almería	Almería	951/280229
Albox	Almería	951/120902
Puerto Santa María	Cádiz	956/871800
San Fernando	Cádiz	956/883520
Puerto Real	Cádiz	956/590624
Algeciras	Cádiz	956/572817
Córdoba	Córdoba	957/202577
Córdoba	Córdoba	957/291159
Lucena	Córdoba	957/590624
Granada	Granada	958/275621
Albolote	Granada	958/466926
Motril	Granada	958/600671
Sax	Granada	958/655449
Huelva	Huelva	955/245186
San Juan del Puerto	Huelva	955/367070
Jaén	Jaén	953/220762
Guarromán	Jaén	953/671900
Málaga	Málaga	952/235002
Estepona	Málaga	952/803550
Géjovos	Sevilla	954/827252
La Rinconada	Sevilla	95/579185
Osuna	Sevilla	95/5820783
Utrera	Sevilla	95/5863292

Guía de I.T.V. de España			
CANARIAS		CASTILLA-LEON	
Agüimes	Gran Canaria	928/182020	
Las Palmas	Gran Canaria	928/260635	
Las Palmas	Gran Canaria	928/811473	
Las Palmas	Gran Canaria	928/277751	
Aguila	Gran Canaria	928/550153	
Guía	Gran Canaria	928/501700	
La Palma	Tenerife	922/485952	
El Rosario	Tenerife	922/619322	
Los Realejos	Tenerife	922/345355	
San Miguel de Abona	Tenerife	922/788404	
Ojaiz	Sanlúcar	942/339506	
Málar	Sanlúcar	942/341510	

MADRID		CASTILLA-LEON		MURCIA		NAVARRA		LA RIOJA		COMUNIDAD VALENCIANA	
Pinto-Gelade	Madrid	91/6955762		Alcantarilla	Murcia	968/890039		Logroño	Logroño	941/291158	
Vallecas	Madrid	91/7859112		Valleadolid	Murcia	968/528319		Logroño	Logroño	941/261158	
Villaalba	Madrid	91/8511687		Tordesillas	Murcia	968/460761		Sio. Dgo. de la Calz	Logroño	941/342710	
Las Rozas	Madrid	91/6371151		Valladolib	Murcia	968/725502		Calahorra	Logroño	941/146814	
Tres Cantos (Colmenar V.)	Madrid	91/6031193		Morales del Vino	Zamora	988/570085		Castellón de la Plana	Castellón	964/200019	
San Sebastián Reyes	Madrid	91/6527256		Benavente	Zamora	988/636799		Villanreal	Castellón	964/535400	
Lozoyuela	Madrid	91/8694212		Palencia	Palencia	988/727506		Ribarroja	Valencia	96/1688181	
Costalada	Madrid	91/6728048		en constr.	Segovia	911/490023		Masalfasar	Valencia	96/2862233	
Arganda del Rey	Madrid	91/8714114		Castellano de Moriscos	Segovia	911/142429		Gandia	Valencia	96/2862233	
Villarejo de Salvanes	Madrid	91/8745363		Lieida	Segovia	911/221112		Onteniente	Valencia	96/2910720	
Leganes	Madrid	91/6885046		Burgo de Osma	Soria	975/360217		Utiel	Valencia	96/2171562	
Parla	Madrid	91/6982612		Valleadolid	Soria	983/472354		Alicante	Alicante	96/5280191	
Navas del Rey	Madrid	91/8650591		Tordesillas	Soria	983/771151		Redován	Alicante	96/6754497	
				Valladolib	Soria	983/292911		Ornuéla	Alicante	96/675182	
				Morales del Vino	Zamora	988/570085		Alcoy	Alicante	96/5545455	
				Benavente	Zamora	988/636799					
				Palencia	Palencia	988/727506					
				en constr.	Palencia	988/727506					
				Segovia	Segovia	911/490023					
				Cuñillar	Segovia	911/142429					
				Avila	Avila	918/221112					
				Arévalo	Avila	918/303358					

Puntos negros (1991-1992)

DE INFARTO

Carretera	P.K.	N.º acc.	Muertos	Heridos	Año	Observaciones
N-111	335,4	24	—	27	91-92	Intersecc. LR-131
N-232	405,9	25	—	18	91-92	Intersecc. variantes Este y Oeste
N-232	406,7	22	2	15	91-92	Intersecc. LR-542
N-232	407,7	12	—	9	91-92	Intersecc. Polig. Cascajos
N-232	408,3	21	2	2	91-92	Intersecc. con N-111
N-232	411,6	18	—	12	91-92	Cruce Arco Navarrete
N-232	415,1	5	2	2	1992	Curvas La Grajera
N-120	16,4	3	1	2	1991	Cruce de Ventosa
N-120	23,3	7	1	26	1991	Cruce de Tricio
N-120	25,2	4	—	5	1991	Cruce LR-113
N-120	44,5	6	—	6	1992	Trav. Santo Domingo
N-120	67,4	4	1	4	1991	Trav. Belorado
N-120	83	5	—	9	1991	Curva Puerto (eliminada)
N-120	84,6	6	—	3	1991	Curva Puerto (eliminada)
N-120	105,3	5	1	17	1991	San Medel (recta)

antiguo peregrino despedía la capital: el convento de Nuestra Señora de la Merced y los templos de Santiago el Real, Santa María del Palacio de San Bartolomé y Santa María de la Redonda, ligados todos ellos al peregrinaje compostelano.

Abandonamos Logroño y continuamos camino por la N-232, y en el kilómetro 416.500 nos encontramos la bifurcación con la N-120, un punto regulado en festivos y verano por la Guardia Civil de Tráfico, ya que la intensidad media se cifra en 16.300 vehículos. Enfilamos las localidades de Navarrete, Nájera y Santo Domingo de la Calzada antes de llegar al punto kilométrico 53.200, límite de la provincia de Burgos. De los tres tramos de carretera que recorre el Camino de Santiago, el kilómetro 45.200 se configura como la principal vía de comunicación del Camino y, como puntos conflictivos, hay que reseñar las tres localidades menciona-

das anteriormente: la travesía de Navarrete, en la intersección con la LR-137, acceso a la A-68 y a Fuenmayor; el Alto de San Antón, que en temporada de invierno se ve afectado por los hielos; la variante de Nájera; las curvas de la Degollada, tramo con un trazado muy sinuoso que, desde el kilómetro 34.700 al 38, es una sucesión de ocho curvas alternativas de radio máximo y mínimo aproximadamente de 100 y 50, respectivamente, con pen-



En Santo Domingo de la Calzada, «donde cantó la gallina después de asada», dos aves recuerdan al peregrino el milagro del santo.

diente continua; y cerramos con la travesía de Santo Domingo de la Calzada, tramo que se trata de un eje al que afluye todo el tráfico de la comarca de Haro y Casalarreina. Pero, junto a los problemas del tráfico rodado, el viajero puede disfrutar con los muchos monumentos de la zona, y también, por qué no decirlo, paladeando platos exquisitos típicos de las comarcas navarra, riojana y burgalesa.

Navarrete fue hospedaje de peregrinos y, como testigo y relicario, hay que ver su portada del siglo XIII. Nájera, otro hito sobresaliente de la ruta, cuenta con el Monasterio de

Santa María la Real. Y lo cierto es que sería imperdonable no visitar uno de los rincones más ensoñadores de La Rioja: San Millán de la Cogolla. Y, por último, Santo Domingo de la Calzada, la «Compostela Riojana», que constituye uno de los enclaves emblemáticos de la ruta jacobea, debido a la importancia que cobró el sepulcro del santo constructor (Domingo), al que los peregrinos rogaban protección para cubrir el resto del trayecto. Su catedral, la iglesia de San Francisco, el hospital de los Peregrinos y el convento de las Bernardas no pueden obviarse antes de llegar a Grañón, donde finaliza también una cocina



rica como es la riojana y donde destacan el bacalao, las truchas con jamón, los pimientos asados y rellenos, los caracoles, la caldereta, las pochas y las sopas de ajo o las patatas con chorizo, por citar. Todo, naturalmente, para olvidar los malos ratos del camino, muy denso, con intensidades que van desde 3.600 de la N-111 a los 14.000 de la circunvalación de Logroño o a los 16.300 de la N-232, sin olvidar los 5.000 de la N-120, que hacen una media de unos 5.000 vehículos/día.

CAMINOS PEATONALES

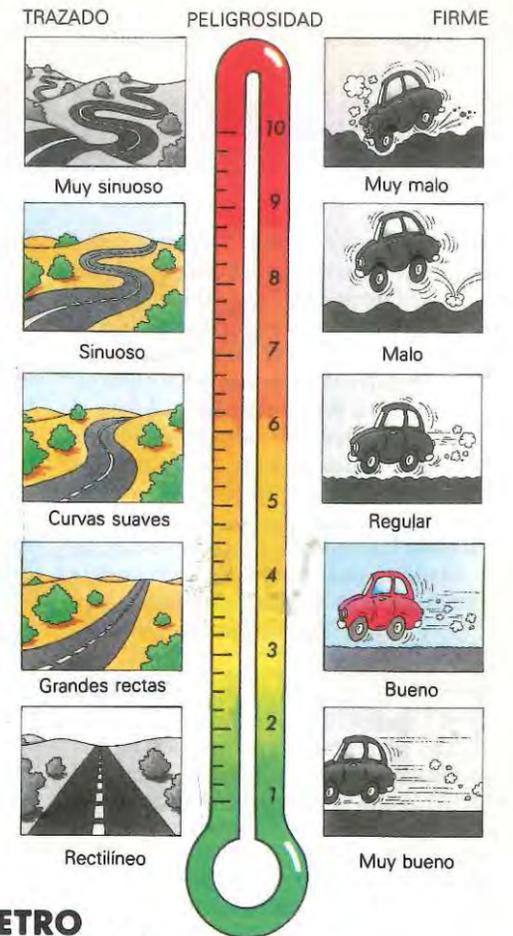
La última parte desde Redecilla del Camino a Burgos en la N-120 sigue siendo una carretera de siete metros de anchura, con arcenes y una limitación de velocidad de 100 km/hora. Su trazado, de curvas suaves y rectilíneas, cuenta con un firme en buenas condiciones, como ocurriera en Navarra y La Rioja, pero la accidentalidad de todo el recorrido es alta y da lugar a un índice de peligrosidad ligeramente superior a la media nacional. Como punto conflictivo,

hay que hacer mención al puerto de La Pedraja —p.k. 78 a 83—, donde en invierno se detectan hielos.

La ruta tiene caminos específicos para los peatones y podemos citar que, al entrar en La Rioja, el peregrino encuentra un camino peatonal a la izquierda que le lleva hasta el puente de piedra, que da paso a Logroño. Luego, en la N-232, también a la izquierda, existe otro camino que nos lleva a Navarrete. En el Alto de San Antón, otro camino lleva a Nájera y a su salida, otro traslada hasta Azofra, saliendo al kilómetro 34, paso hacia Santo Domingo de la Calzada. En Grañón está el último camino peatonal de La Rioja antes de entrar en Burgos, por Redecilla del Camino, y llegar a la capital, en total unos 60 kilómetros por tierras castellanas.

Nono HIDALGO
Fotos: J. Ignacio RODRIGUEZ

Esta información ha sido elaborada con datos facilitados por las Jefaturas de Tráfico de Navarra, La Rioja y Burgos.



TERMOMETRO DE PELIGROSIDAD

En el conjunto de los tres tramos de carreteras que configuran nuestra segunda etapa del Camino de Santiago, entre Puente la Reina y Burgos, se produjeron el año pasado 140 accidentes con víctimas, con el resultado de 24 muertos y 220 heridos. Comparándolo con el índice medio de peligrosidad de la Red de Interés General del Estado (36 en 1991) y si a éste le damos un valor 5 en una hipotética escala del 1 al 10, al recorrido estudiado le correspondería un valor 5,85.



Características de la carretera EL CHEQUEO

Denominación	N-111	N-232	N-232	N-120
Tramo	Puente la Reina-Logroño	Circunvalac. Logroño	Logroño-intersecc. con N-120	N-232-Burgos
Anchura	7 m.	14,5 m. (4 carriles)	7 m.	7 m.
Arcenes	1,5 m.	De 2 a 2,5 m.	De 1,5 a 2 m.	1,5 m.
Estado firme	Bueno	Bueno	Bueno	Bueno
Trazado	Curvas suaves	Grandes rectas	Curvas suaves	Curvas suaves con puntos sinuosos
Obras	No	Sí, en marzo	No	Sí, en varios puntos
Previsión de mejoras	No	No	Duplicación calzada	Sí, en La Rioja.



- ▲ PUNTO NEGRO
- ▲ PUNTO CONFLICTIVO
- ▲ PUESTO DE SOCORRO
- ▲ GASOLINA CON PLOMO
- ▲ GASOLINA SIN PLOMO
- ▲ TALLER

El Plan Director de Infraestructuras destinará a carreteras casi 14 billones

Se duplicarán los kilómetros de autovías y autopistas

Sin apenas dar tiempo a «cerrar» el I Plan de Carreteras, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes presentó un ambicioso proyecto denominado Plan Director de Infraestructuras (PDI) que se desarrollará desde este año y hasta el 2007 y que supondrá una inversión de 18 billones de pesetas, de los que buena parte se la llevarán nuevas autovías y autopistas y el acondicionamiento y conservación de toda la red. Parte del Plan podría sufragarse con «peajes blandos» que pagarían los usuarios.

ESTE Plan Director «aborda por primera vez de forma global la planificación estratégica de las infraestructuras» y supone, a juicio del MOPT, «una opción política de gran valor estratégico que pretende no caer en la tentación habitual de reducir la inversión en infraestructuras en las épocas de bajo crecimiento, hecho habitual en España y que ha tenido efectos muy negativos sobre la base infraestructural y, en definitiva, sobre la competitividad del país».

Las infraestructuras del transporte suponen casi el 77 por 100 del total de la inversión, con aproximadamente 13,8 billones de pesetas. El mayor énfasis del Plan se pone precisamente en la red viaria «al ser la carretera la espina dorsal del sistema de transporte en España». De hecho, más de 5,4 billones de pesetas del PDI (el 30 por 100) será para el programa de carreteras interurbanas, que contempla tres programas diferenciados: vías de gran capacidad, acondicionamiento y conservación y explotación.

El Plan contempla la realización de 4.900 kilómetros de nuevas autopistas y autovías, lo que doblará prácticamente las que había tras el primer plan de carreteras, 1.800 kilómetros de vías de conexión, el acondicionamiento de 3.000 kilómetros de la actual red y la conservación de todas las carreteras de la red nacional. Uno de los aspectos que en este capítulo contempla el Plan es «la mejora de la seguridad viaria».

Las autopistas de peaje propuestas son las de Madrid-Tudela, León, Asturias y León-Benavente, Málaga-Algeciras y la autopista del Maresme. Por lo que respecta a las autovías y autopistas propuestas en el Plan, que supondrán más de 4.000 kilómetros (ver mapa), se encuentran el eje que unirá Sevilla con

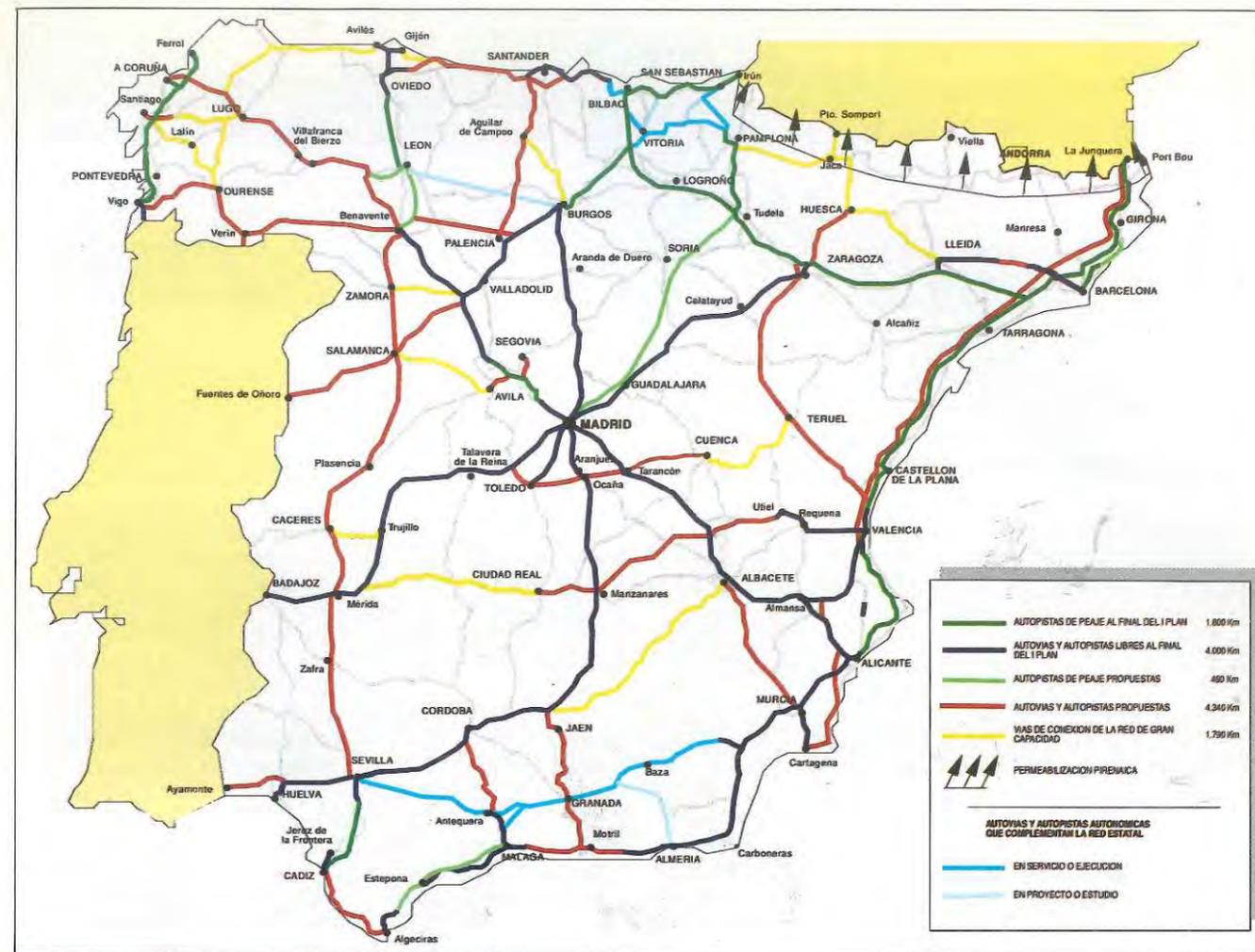
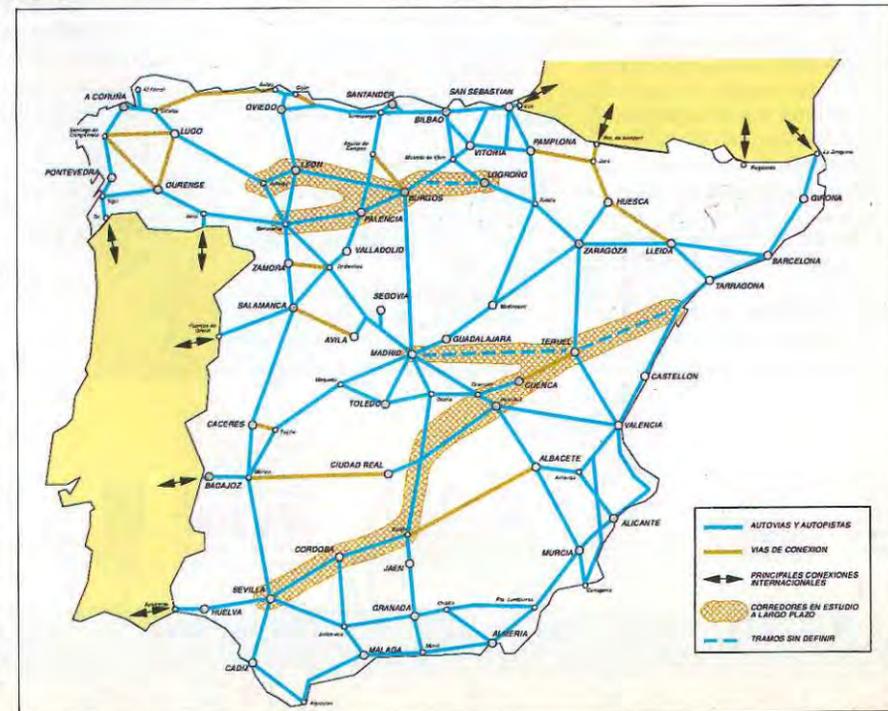
Asturias y dos vías que desde Benavente irán hacia La Coruña por un lado y a Vigo por otro. También se incluye la cuenca del Ebro (Huesca, Zaragoza, Teruel, Valencia), toda la costa catalana hasta Valencia, la conexión de Albacete y Murcia, Toledo con Cuenca, Jaén con Granada, etcétera.

El programa de acondicionamiento contempla homogeneizar «la seguridad de forma generalizada», incluyendo va-

riantes de población y la supresión o mejora de puertos de montaña.

En el capítulo de estrategias, el Plan pretende asegurar las conexiones con Europa, «actuar preventivamente sobre los nuevos estrangulamientos resultantes del crecimiento del tráfico, dotar a la red de una estructura más equilibrada, cerrando mallas y corrigiendo la excesiva radialidad aún existente, garantizar la oferta básica de accesibilidad a todo el

PLAN DIRECTOR DE INFRAESTRUCTURAS 1993-2007 (en miles de millones de pesetas de 1992)						
PROGRAMA DE ACTUACION	TOTAL PLAN		PGE		FINANCIACION EXTRA PRESUPUESTARIA	
	TOTAL	MEDIA ANUAL	TOTAL	MEDIA ANUAL	TOTAL	MEDIA ANUAL
TRANSPORTE INTERURBANO	10.379	692	7.263	484	3.116	208
Carreteras	5.415	361	5.170	345	245	16
Ferrocarriles	2.915	194	1.914	128	1.001	67
Puertos	800	53			800	53
Aeropuertos	1.000	67			1.000	67
Transporte combinado	121	8	101	7	20	1
Actuaciones ambientales	128	9	78	5	50	3
TRANSPORTE EN MEDIO URBANO	3.440	229	2.752	183	688	46
Planes intermodales de transporte en áreas metropolitanas	2.215	148	1.658	111	557	37
Actuaciones sectoriales en medio urbano	1.105	74	1.025	68	80	5
Actuaciones mejora medio ambiente urbano	75	5	60	4	15	1
Grandes actuaciones singulares	45	3	9	1	36	2



EVOLUCION DE LA RED			
	Autopistas y autovías	Vías de conexión	Carreteras acondicionadas (plataforma ≥ 9 m.)
Antes del I Plan de Carreteras	2.300	—	8.400
Al final del I Plan de Carreteras	5.800	—	10.600
Después del PDI	10.700	1.800	7.700

Cerrado el I Plan de Carreteras

El I Plan General de Carreteras fue declarado como «concluido» por uno de los últimos Consejos de Ministros. Todavía quedan por cerrarse algunas obras, incluso determinadas adjudicaciones, pero ahora mismo se ha cumplido el 99,5 por 100 del programa de autovías y más del 90 por 100 en el resto de programas que conforman el Plan, es decir, actuaciones en el medio urbano, acondicionamiento y conservación.

En total se invertirán 2.778.000 millones de pesetas (la previsión inicial fue de 800.000 millones), de los que aún restan por contratar durante este año 454.000, que ha dotado al país de 6.482 kilómetros de vías de gran capacidad frente a los 2.303 iniciales, lo que supone un incremento del 182 por 100.

De ellos, 1.930 serán de autopistas de peaje y libres, 3.928 de autovías y 624 kilómetros de red urbana de gran capacidad.

Estas inversiones han supuesto, a juicio del MOPT, «una espectacular evolución de la red desde 1988, que ha permitido superar en número de kilómetros a Gran Bretaña y Japón, así como una aproximación a la red de autopistas de Francia, Italia y la antigua Alemania Federal».

La media anual de creación de vías de alta capacidad durante el período 1985-1993 habrá sido de 476 kilómetros por año, «lo que equivale a haber realizado cada año tantos kilómetros de autovías como los que había al comienzo del Plan».

territorio, facilitando la cohesión económica y social, así como mejorar la calidad de la red homogeneizando los niveles de diseño».

Los partidos de la oposición han criticado este Plan, catalogado por el PP de «electoralista y faraónico», por IU de «innecesario» y por CIU como «uno de los planes de miles de millones que no llegan nunca». A todos ellos les contestó el ministro José Borrell: «Que cojan la goma de borrar y tachen proyectos del mapa para que sea más realista».

Según las previsiones del PDI, de los 18 billones de pesetas que se invertirán, el Estado sólo pagará 12,5. El resto será sufragado por las Comunidades Autónomas, entes locales, las empresas privadas y los Fondos de Cohesión de la CE. El ministro habló también, otra vez, de la necesidad de introducir sistemas de «peaje blando» por el uso de estas redes de gran capacidad, con lo que serían los propios usuarios los que sufragarían parte de este Plan.

Según las estimaciones del MOPT, la inversión media anual será de 1,2 billones de pesetas, de los que cerca de 900.000 millones corresponderán a los Presupuestos Generales del Estado y el resto, unos 350.000 millones, a recursos extrapresupuestarios.



JOSE confiaba plenamente en don Miguel. Había sido estudiado minuciosamente por el doctor durante dos semanas: exploración, análisis, radiografías y la atenta charla con el médico habían permitido un diagnóstico preciso. Sólo faltaba prescribir el tratamiento oportuno: «Tómese un comprimido por la mañana, en ayunas, y otro antes de cenar, durante diez días».

«Muy bien, doctor —replicó José—, tomaré el comprimido al levantarme y desayunaré más tarde, después de llevar a los chavales.»

«¿A los chavales?» —apuntó el médico.

«Sí. Ya sabe usted que todos los días llevo a los chicos del valle al instituto y luego, a la tarde, los recojo.»

Un «pequeño» detalle del historial clínico de José que era preciso tener en cuenta: su profesión —conductor de transporte escolar— aconsejaba advertirle que el tratamiento, en los primeros días, podía ocasionarle somnolencia o, quizá, fuera necesario modificar la dosis.

A diario, se dan miles de casos como este en las consultas médicas de nuestro país. Y a menudo, un dato de importancia se olvida: «*Doctor... yo conduzco*».

Efectivamente, la consulta médica es, o debe ser, un lugar más desde el cual se haga prevención del accidente de tráfico. Una conducción más cómoda y segura necesita que el conductor se encuentre en una situación física y psíquica óptima, o, al menos, que conozca el modo en que las condiciones que posea sean las mejores posibles en el momento de conducir un vehículo.

La relación entre médico y paciente ha dejado de girar exclusivamente en torno a la enfermedad. Hoy día no es aceptable definir al profesional sanitario tan sólo como el que cura las enfermedades, sino como aquel responsable de promover la salud, prevenir los riesgos de enfermedad y accidente y proteger de los daños y lesiones a la población.

Doctor... yo conduzco

No se debe olvidar que los accidentes suponen la primera causa de muerte entre los jóvenes y que más de 6.000 personas fallecen cada año en accidentes de tráfico. Un «problema de salud pública» de esta magnitud, ¿cómo puede ser abordado por los profesionales de la salud?, ¿de qué manera el paciente puede ser ayudado por el médico o el personal de enfermería en la prevención del accidente de tráfico?

La labor del profesional de la salud en la prevención del accidente de tráfico, fundamentalmente se basa en tres aspectos:

- Informar al conductor-paciente.
- Colaborar en la educación vial de la población y de grupos específicos dentro de ella.
- Realizar el control sanitario de esa población en los aspectos más relevantes de seguridad vial.

Información, educación y control sanitario se ejercen, en primer lugar, en relación con los medicamentos prescritos: se debe conseguir que el paciente conozca cuáles son, y cuándo pueden aparecer, los efectos secundarios y adversos de la medicación que utiliza, y que perjudican la capacidad de conducción, para evitar conducir en caso de que se manifiesten dichos efectos. Un cumplimiento adecuado del tratamiento evita «sorpresas» al volante. El médico, por su parte, debe utilizar los medicamentos y las dosificaciones que sean más adecuadas a cada paciente según las características específicas en cada caso (horas a las que conduce,

tiempo que está al volante, lugar por donde circula). Asimismo, el médico insistirá en que medicamentos y alcohol son tan mala pareja como alcohol y conducción.

La labor de «informar» se hace igualmente en relación a las enfermedades que el conductor padezca: debe conocer los síntomas originados por esas dolencias que más perjudican la conducción para abstenerse de conducir cuando aparezcan o prevenirlos antes de un viaje. Dejar de conducir a causa de una enfermedad es relativamente difícil si ésta está controlada por el médico y por el paciente. Se procura que, a ser posible, «todo el mundo» pueda conducir, pero encontrándose en un estado psíquico y físico adecuado para ello. Es, en definitiva, el propio conductor quien, informado de estos aspectos, debe controlar y decidir si su estado, en un momento dado, es adecuado o no para conducir un vehículo.

El profesional de la salud también puede aconsejar e informar sobre otros aspectos importantes: evitar las sustancias perjudiciales para la conducción (alcohol, estimulantes u otras drogas, tabaco), explicar el riesgo de la automedicación, prevenir y retrasar la fatiga y el estrés conduciendo, conocer cuál es la alimentación más adecuada antes de hacer un viaje, evitar las situaciones que desencadenan sueño —muchas de las personas que sufren problemas de sueño pueden ser tratadas adecuadamente—, explicar la utilidad de los dispositivos de seguridad (cinturones de seguridad, casco, apoyacabezas) para evitar lesiones y secuelas, etcétera.

En definitiva, cuando no resulte extraño oír que el médico aconseja «no conducir, por prescripción facultativa» se habrá entendido, verdaderamente, la prevención de los accidentes de tráfico y de sus secuelas como un problema de salud.

Porque «sano» es, también, un país con menos accidentes.



Lleva conduciendo desde los 16 años motocicletas

"SITO" PONS: «No concibo ir en moto sin casco»

Desde este mes, en las páginas de TRAFICO, «Sito» Pons —bicampeón mundial en 250 c.c.— nos contará cómo conducir una motocicleta de una forma más segura. Lo que él mira antes de subirse a la moto, cómo realiza algunas maniobras de la conducción, de qué tiene más cuidado, algunos pequeños secretos de alguien que ha conducido motocicletas como un auténtico campeón en los circuitos y que, hoy, cada día, sigue desplazándose en moto por su ciudad, Barcelona.

—¿Habitualmente vas en moto?

—Casi cada día voy en moto. Hoy no he venido, pero es un caso excepcional. Cada día, como mis viajes suelen ser por ciudad, siempre me desplazo con una scooter: es la forma más rápida, limpia y segura para ir por ciudad. Me pone muy nervioso el tráfico y llegar tarde a los sitios y pasarme tiempo en las caravanas de la ciudad. Entonces, desde hace muchos años —desde que tengo el carné, desde los 16 años—, me desplazo en moto. Esta última tecnolo-

gía que han sacado las fábricas de motos, las scooters, son un invento ideal para la ciudad. No sólo es un invento limpio, sino que, además, ya hay esos compartimentos para dejar el casco, que era uno de los pequeños inconvenientes que tenía ir desplazándote con moto; bueno, ahora, llegas y dejas el casco allí... Y llegas limpio, sin tener frío, porque estás protegido del frío, de la grasa... Además, tienen motores con suficiente aceleración, que ya las hace seguras para que, en los momentos crí-



ticos, tengas la aceleración necesaria para salir de esos apuros.

«NO CONCIBO IR SIN CASCO»

—¿Qué te parece la utilización del casco?

—Creo que no hay nada en contra del casco, por tanto, cualquier cosa que diga tiene que ser a favor. El único inconveniente en contra era que lo tenías que cargar... Pero todo lo demás era a favor. Yo creo que es un elemento básico para subirse en moto. Es como llevar la rueda hinchada o el manillar en la moto. Ahora no concibo subir a la moto sin casco. La primera parte del cuerpo y la más crítica que sufre cualquier accidente es la cabeza. Además, hemos de tener en cuenta que no es por tus problemas, es por los problemas que te puedan causar los demás vehículos, las otras motos, o un peatón, o cualquier proble-

ANTE UN ACCIDENTE DE TRAFICO, NO OLVIDE QUE...

Ha de evitar nuevos accidentes al atender a las víctimas: detenga su vehículo en lugar seguro, donde no perjudique la circulación, corte el encendido y señalice convenientemente los obstáculos creados.

A continuación, debe recabar inmediatamente auxilio sanitario y avisar a la autoridad o a sus agentes.



ma de mal estado en la calzada, que son las que a veces te hacen caer. No por un problema de que tú seas mejor o peor conduciendo. Entonces, yo diría que el casco es indispensable para ir en moto.

—¿Pasas miedo cuando vas por ciudad en moto?

—No. Qué va. Para mí es como si fuera andando.

MOTOS SOCIALMENTE ACEPTADAS

—¿Respetan lo mismo los coches a las motos que a los demás vehículos?

—Nunca me he encontrado un coche que me haga una mala jugada expresamente. A veces te la hacen, pero sin darse cuenta o porque no te ven, porque cada día se conduce con mayor civismo. Tanto los conductores de coches como los de las motos se respetan mutuamente.

—¿Se ha terminado con la idea de que la moto es algo marginal, como se ve en algunas películas del cine?

—Ese es uno de los pasos importantes que se ha dado en nuestro país y que quizá en otros países aún no lo han dado. En España, socialmente, la moto es un vehículo y un medio de transporte aceptado por todos y por todas las capas sociales. Hace unos años se entendía que la moto la llevaban la gente de la clase obrera o de la clase baja, pero, en estos momentos, la moto es un medio de transporte ligero, rápido y seguro y que la lleva cualquier persona, lo mismo un ejecutivo que un obrero de la construcción. Eso hace que en España hayamos tenido en los últimos años este auge de venta de motos y que se haya convertido en algo popular.

—Otro problema que ha tenido la moto es que se asociaba a todos los mo-

«La moto es el invento ideal para la ciudad»

«Los conductores de los coches y las motos se respetan mutuamente»

«El casco es indispensable para ir en moto»

toristas con las locuras que podían cometer unos pocos...

—Antes quizá sí, pero ahora cada día menos. Es evidente que aún queda gente que piensa, por alguien que algún día comete una locura, que toda la gente que va en moto es así. También hay muchos locos que van en coche y no por eso quienes van en moto son unos locos. Y también hay que van en moto, naturalmente. Hay gente que hace locuras, pero en cualquier cosa.

«LUCHAR POR LAS PRIMERAS POSICIONES»

—¿Cómo va a quedar tu equipo este año y qué posibilidades vais a tener

en el Mundial de Motociclismo?

—Mi equipo ha realizado un cambio bastante grande, porque de participar en una sola categoría, como es el 500 c.c., con un piloto —Alex Crivillé— el año pasado, ahora vamos a competir en dos categorías —tanto 500 como 250 c.c.—. Durante casi diez años ha estado patrocinado por CAMPSA y ahora va a estar patrocinado por dos entidades distintas —en 250 c.c. va a ser DUCADOS y en 500 c.c. será MARLBORO—; vamos a seguir compitiendo con HONDA y en lugar de CAMPSA por REPSOL como co-patrocinador de los dos equipos. Y con dos pilotos que tienen capacidad para luchar por las primeras posiciones con dos motos oficiales, que, en teoría, son capaces de ganar las carreras. Con lo cual, el objetivo de nuestro equipo es muy alto y muy difícil de conseguir. Pero tenemos todos los medios para luchar por conseguirlo.

—¿El objetivo es ganar carreras o aspirar a algún título?

—El objetivo, lógicamente, al final es ganar algún título del mundo. En el caso de Alex es complicado. Se trata de un objetivo a tres años y estamos aún en el segundo. Lógicamente tiene que estar mucho más cerca, pero es soñar demasiado pensar en que pueda este año ganar el Mundial. Pero se puede estar mucho más adelante que el año pasado. Y en el caso de Alberto, lo mismo. Es el primer año que tiene un equipo con moto oficial, y pensar que va a ganar el Mundial es, quizá, exigir demasiado. Tiene posibilidades; pero cualquier posición que ocupe entre los tres primeros del Mundial es un buen resultado.

—¿Las motos son competitivas?

—Tanto la de Alex como la de Alberto, tanto la 500 c.c. como la de 250 c.c., son dos motos oficiales, es decir, que en teoría, nosotros creemos que serán las mejores motos que habrá en el Campeonato del Mundo. Lo que pasa es que esto lo cree todo el mundo hasta que empieza la primera carrera.

—¿Cómo se ven las carreras desde pie de pista, sin estar encima de la moto?

—Bien, pasando nervios. Quizá más nervios que cuando estás encima de la moto, pero para mí ha sido quizá una continuidad. No ha sido dejar las motos y meterme en otro mundo, sino que he seguido haciendo prácticamente lo mismo: organizando el equipo, buscando los patrocinadores... En el momento de subirme a la moto, en vez de ser yo quien sube, se sube otro. En ese momento, lo paso peor que antes, porque antes estaba todo bajo mi control. Organizar el equipo, buscar los patrocinadores lleva realmente un trabajo muy grande y complicado. Por eso digo que el 70 por 100 de mi trabajo es el mismo y sólo el 30 por 100 del trabajo lo hacen otros. Con lo cual, no siento ninguna nostalgia.

OBJETIVO: GANAR DOS MUNDIALES

—Pero, concretamente, ¿cuáles son los objetivos del equipo?

—Es un objetivo muy bonito: que Alberto recupere el Mundial que nosotros ganamos en dos oportunidades en 250 c.c. y que Alex consiga por primera vez que un piloto español sea campeón del mundo en 500 c.c.

—¿A qué achacas tú la crisis de patrocinadores que, además, está afectando a pilotos tan carismáticos e importantes en España como Cardús o Garriga o «Aspar»?

—A la crisis que está habiendo o que se dice que hay. Y no sólo en la moto, sino en todo el deporte en general y en las empresas y a nivel comercial y empresarial. Quienes pueden salir adelante, tanto en el mundo empresarial como en la moto, son los que están mejor situados y los que tienen más esperanzas de futuro. Y esto es lo que le ocurre a nuestro equipo y a nuestros pilotos.

—¿Y por qué les afecta a los pilotos más



importantes de los últimos años?

—La gente invierte en quienes tienen esperanzas de futuro. Garriga y Cardús llevan muchos años con motos y equipos oficiales y con posibilidades de ganar, y las empresas que hasta ahora han estado patrocinándoles han ido deshinchiéndose y perdiendo la confianza en sus posibilidades, mientras que Puig no había tenido nunca esa posibilidad y hasta ahora todo el camino que ha estado haciendo se le ve con posibilidad de ganar. Es la primera vez que Alberto tendrá un equipo con posibilidades de ganar. Carlos, en cambio, lleva ocho años con equipo con posibilidades de victoria y no ha ganado ningún título. Es triste, porque son grandes pilotos que pueden hacerlo bien. Espero que encuentren un patrocinador.

Lecciones de un CAMPEON

Por SITO PONS

1



Postura de conducción

LA postura que debemos adoptar para la conducción de una motocicleta es algo bastante más importante de lo que podemos pensar. En primer lugar, porque una postura inadecuada de conducción produce un cansancio excesivo, que repercute negativamente en la conducción y en los reflejos, empeorándolos, e incrementando las posibilidades de cometer un error y sufrir un accidente. En segundo lugar, porque

adoptando una postura adecuada podemos recibir toda la información que la moto nos «facilita» durante la conducción, con todas las ventajas que de ello se derivan.

Un error muy común, fruto, sin duda, del exhibicionismo, es intentar adoptar una posición de conducción similar a la de los pilotos del Mundial de Velocidad. «Sito» Pons, dos veces cam-

peón del mundo del Mundial de 250 c.c., piensa que «imitar a los pilotos del Mundial de Velocidad no suele hacer nunca falta, ni en ciudad, ni en carretera». De hecho, es claro que las posturas de los pilotos tratan de sacar de unas motocicletas «especialmente preparadas y en circuitos cerrados al tráfico normal, el máximo de sus posibilidades», explica «Sito». «Pero ningún piloto profesional conduce así luego cuando circula normalmente», añade.

Es evidente que el meter la cabeza en el carenado, hacer «descolgadas», etcétera, puede mejorar el rendimiento de una motocicleta en algunos se-

gundos, cuando no algunas décimas de segundo, en un circuito, «pero en la circulación normal, con semáforos, paradas, frenazos por otros vehículos o, en carretera, prohibiciones de velocidad, adelantamientos o pueblos por los que hay que reducir la velocidad, no tiene mayor sentido», explica «Sito» Pons.

Aunque la postura de conducción varía ligeramente en función del modelo de moto del que se trate, existen unas normas básicas comunes a todas. Debemos sentarnos cómodamente, sin forzar la postura en ningún sentido. Debemos colocarnos de tal manera que lleguemos perfectamente a los mandos y manetas de la moto. Un punto importante de referencia es que, al girar el manillar con la moto sobre su caballete, tendríamos que poder hacerlo sólo utilizando los brazos, sin necesidad de girar el cuerpo. En caso de tener que utilizar el cuerpo, nuestra postura no es adecuada y deberemos variarla.

Los codos deben estar en una posición normal: ni pegados al cuerpo —con lo que dificultaríamos nuestros movimientos—, ni excesivamente separados. Los hombros, relajados, en una posición natural.

Dos puntos fundamentales. La cabeza debe ir levantada. Gracias a la vista obtenemos el 90 por 100 de la información necesaria para la conducción. A mayor velocidad, hay que mirar más lejos para anticiparse y poder reaccionar con antelación. El pie derecho —el de frenar— debe cubrir el pedal. Es posible que tengas que ajustar un poco a la baja el pedal para poder accionarlo con mayor rapidez. No conviene inclinar los pies hacia delante, puesto que podrían rozar contra el suelo en cualquier obstáculo o en las curvas, haciéndonos caer o, cuando menos, realizar un «extraño», muy peligroso en circulación y que podría poner en riesgo nuestra integridad física. Asimismo, las rodillas deberían ir ligeramente pegadas al depósito de gasolina, ya que de esta forma se facilitan las inclinaciones y cambios de trayectoria, así como el control sobre el vehículo.

LA MUESTRA DEL FUTURO

En NATURMOVIL se han dado cita las últimas novedades e investigaciones en pos de una mayor seguridad y respeto al medio ambiente tan amenazado en estos momentos. Coches solares y eléctricos, aparcamientos automáticos, autopistas inteligentes, materiales reciclables, neumáticos y combustibles no contaminantes, son, entre otros, los nuevos productos que en breve plazo pueden ser de uso generalizado.

La primera edición de NATURMOVIL, certamen dedicado a la seguridad y la ecología en los distintos medios de transporte e infraestructuras, celebrado recientemente en la capital de España, ha dedicado una gran parte de los proyectos y productos presentados a la automoción, sector que, como coincidieron en señalar todos los ponentes, tiene su línea de futuro claramente marcada por la inversión en seguridad y ecología.

Paralelamente a la exposición, se desarrolló un amplio programa de conferencias en las que participaron tanto organismos públicos como las principales marcas automovilísticas. El ciclo se abrió con la intervención del director general de Tráfico, Miguel María Muñoz Medina, quien, tras analizar el descenso de la accidentalidad en los tres últimos años —un 12 por 100 en 1992—, puso el objetivo de los próximos años en mantener esa trayectoria. Resaltó que, junto a la mejora de carreteras, renovación del parque móvil y entrada en vigor de la Ley y el Reglamento de Seguridad Vial, «se están empezando a ver indicios de un cambio profundo en la sensibilidad social, único fac-

tor capaz de que el resto sean eficaces».

El presidente de Mercedes-Benz en España, Carlos Espinosa de los Monteros, dedicó su exposición a los diferentes sistemas de seguridad activa y pasiva, momentos de aparición y evolución de los mismos, perfilando el futuro en «vehículos cada vez más inteligentes, que prestarán mediante ordenadores instalados en su interior y sistemas de información de la red vial, ayuda al conductor consiguiendo una conducción más segura en condiciones críticas».

ENFOQUE ECOLOGICO GLOBAL

Por su parte, Paolo Annibaldi, presidente de Fiat Ibérica, señaló que «el respeto al medio ambiente no es sólo fabricar coches que consuman y contaminen menos, sino también elaborar un «enfoque ecológico global» que no se limite a considerar los aspectos productivos y las prestaciones del producto, sino que tenga en cuenta todo su ciclo vital, desde la selección de materiales hasta las técnicas de fabricación, desde la comercialización hasta el reciclaje de los materiales de vehículos enviados a desguace». Este mis-

mo aspecto fue resaltado por el presidente de General Motors España, Angel B. Perversi, incidiendo en que «el impacto ha de considerarse a priori, y llevar una política preventiva y no correctiva». En la misma línea, el representante de Mitsubishi, Enrique Aguilar Berríos, habló de las tecnologías para la predicción ambiental y de contaminación por ruido que está desarrollando su marca.

Respecto a las energías alternativas, el director de Operaciones Industriales de Peugeot-Talbot, José Santiago Salis López, puso el acento en los vehículos eléctricos, a los que calificó de «respuesta prometedora para los problemas de nuestro tiempo, pues su uso proporciona un elevado confort sin ruidos ni tirones, no polucionan, son silenciosos y su autonomía y velocidad les permiten integrarse perfectamente en la circulación urbana de hoy en día». Junto con la electricidad, otras energías alternativas que se ensayan son la doble propulsión termoeléctrica, la solar, el gas natural comprimido o licuado, con los que ya están funcionando autobuses, y el hidrógeno, todavía en fase inicial.

Teresa G. GONZALEZ
Fotos: Rafael MARTIN



El prototipo solar de Swatch puede alcanzar una velocidad entre 100 y 120 km/h.



El motor de los vehículos impulsados con electricidad es muy diferente a los actuales.



El proyecto CANE instala en el vehículo una «caja negra» donde se registran todos sus movimientos.



Los coches eléctricos han sido una de las atracciones de NATURMOVIL. En la foto, el modelo Twin, de Opel.

Botones de muestra

Aunque nos pueda parecer una realidad muy lejana e, incluso, de ciencia ficción, la mayoría de las empresas relacionadas con el sector de la automoción trabajan en diseños que, a mayor seguridad, reduzcan al mínimo los niveles de contaminación y desechos. NATURMOVIL, en su primera edición, ha querido dar cabida a las innovaciones más recientes en esta línea:

■ **Proyecto CANE:** En el campo de la investigación en seguridad, patrocinado por la Dirección General de Tráfico, y realizado por el Departamento de Ingeniería Mecánica y Fabricación de la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Industriales de Madrid. El ambicioso proyecto consiste en la instalación de sensores que, mediante sistemas electrónicos, aportan al conductor tanto información de los distintos parámetros de funcionamiento del vehículo como de los sistemas que afectan a la seguridad, pudiendo, a la vez, anticiparse en unas décimas de segundo a las situaciones de riesgo, lo cual supone, según sus creadores, poder evitar hasta el 90 por 100 de los siniestros en los que esté implicado sólo ese vehículo. Por último, el proyecto CANE incorpora una caja negra donde se registran todos los movimientos que se realizan.

■ **Coches eléctricos, reciclables y solares:** Respecto a la ecología y el medio ambiente,

marcas como Peugeot y Opel presentaron modelos de coches mixtos —electricidad y gasoil o gasolina—. También se pudo contemplar el Toledo ECO, de Seat, realizado con materiales reciclables, así como un prototipo de coche solar de Swatch, cuya velocidad puede llegar a los 120 km/h.

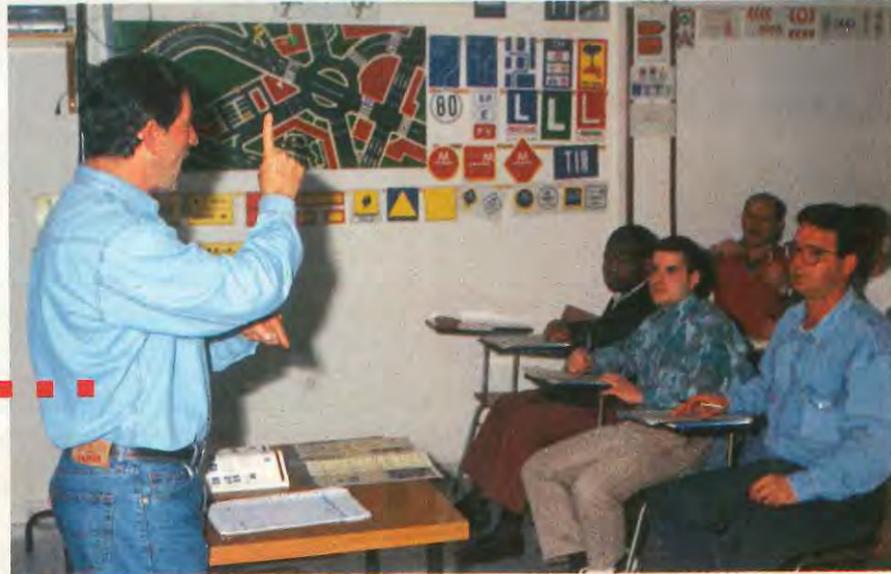
■ **Nuevos combustibles:** En Barcelona funcionan ya autobuses que utilizan gases licuados del petróleo como combustible, proyecto impulsado por Repsol. Asimismo, en septiembre está previsto que empiece a funcionar en Madrid el proyecto Ecobus, un autobús urbano que funciona con gas natural.

■ **Carreteras inteligentes:** En línea con la seguridad, se han presentado sistemas de señalización variables y de información para carreteras que transmiten a los conductores la situación de la vía respecto al tráfico, la climatología y los percances circulatorios. El Ministerio de Obras Públicas y Transportes acogió en sus «stand» varias propuestas para estudiar y disminuir el impacto ambiental cuando se proyecta una nueva vía.

■ **Sistemas automáticos:** Aparcamientos automatizados que, mediante un mecanismo similar a una cadena, recoge el vehículo y lo deposita en el compartimento correspondiente, eliminando maniobras, y aprovechando al máximo el espacio disponible.

Un nuevo sistema de examen teórico intenta facilitar el acceso al permiso de conducir a los sordos

MEJOR... VISTO



La Dirección General de Tráfico ha puesto en marcha un nuevo tipo de prueba teórica en los exámenes de conducir adaptada a aspirantes sordos, que complementa las preguntas escritas, mediante la adaptación visual de las mismas en vídeo. Profesores de autoescuela y alumnos califican como positivo este cambio.

EL nuevo procedimiento de examen teórico adaptado a sordos amplía las posibilidades para este colectivo de acceder a la conducción, pues añade al anterior sistema, exclusivamente escrito, la posibilidad de utilizar el método visual. Por lo tanto, los sordos, a partir de este momento, van a tener tres alternativas de llevar a cabo la prueba teórica: en primer lugar, el mismo examen escrito que llevan a cabo los oyentes; una segunda alternativa son los exámenes con lenguaje simplificado también escritos; y la tercera, el nuevo procedimiento que conjuga la prueba escrita simplificada con la visual y que va destinada principalmente a las personas sordas que encuentran dificultades de lectura comprensiva.

MAS FACILIDADES

A juicio del jefe del Área de Formación y Comportamiento de los Conductores de la Dirección General de Tráfico, Juan Antonio Peñas, «con la puesta en marcha del

nuevo sistema se pretende facilitar el acceso de los aspirantes sordos al permiso de conducir, así como contribuir a la máxima integración social de las personas con esta deficiencia».

La prueba consta de 40 preguntas realizadas en castellano simplificado y un vídeo en el que un intérprete lee el mismo cuestionario conjugando gestos, lectura labiofacial con sonido y, en algunos casos, incluso añade la representación mimica de lo que se está leyendo. El alumno dispone de un minuto de tiempo para leer cada pregunta que se formula dos veces y quince segundos para responder. El tiempo para la realización de la prueba es aproximadamente de dos horas.

Para dar a conocer el nuevo procedimiento, se han distribuido varias cintas de vídeo con algunas preguntas grabadas, a modo de ejemplo de lo que será el examen real, a todas las Jefaturas Provinciales de Tráfico, que a su vez las distribuyen por las autoescuelas que imparten este tipo de enseñanza. Así, los alumnos sordos se podrán familia-

La introducción del medio visual en el examen teórico adaptado a los sordos va a facilitar la obtención del permiso de conducir.



Los ensayos que han realizado diferentes profesores han dado resultados satisfactorios.

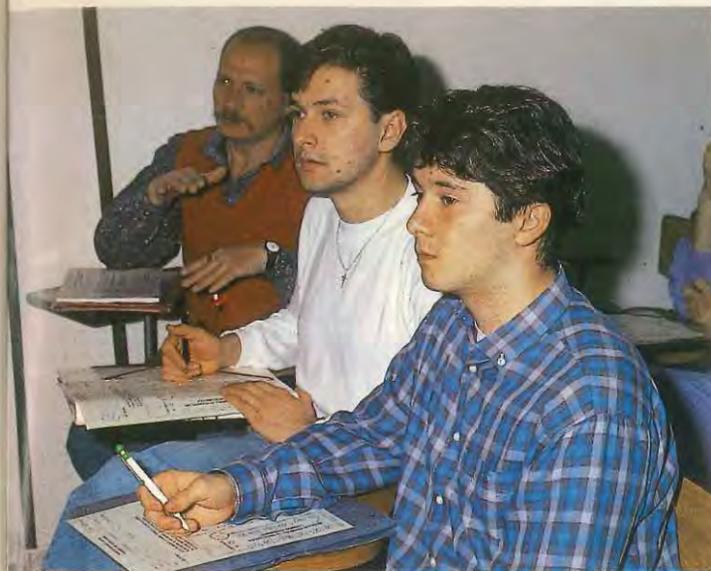
rizar con el nuevo sistema de comunicación.

BUENA ACOGIDA

Otro de los motivos alegados por los responsables de la Dirección General de Tráfico para poner en marcha este nuevo método es la descompensación existente entre los aprobados en la prueba teórica y en la práctica, siéndoles más costoso superar la primera (para lo cual necesitan presentarse una media de 3,5

veces), aunque el 57 por 100 de los aspirantes la supera en las dos primeras convocatorias.

Para Diego Morillo, profesor en la autoescuela Sprit, «el sistema puede ser positivo y, después de haber realizado un primer ensayo práctico con los alumnos, mi optimismo es mayor, pues a pesar de ser la primera vez y darles sólo treinta segundos para leer cada pregunta, la mitad de tiempo que en el examen real, la media de fallos cometidos ha sido de cuatro». La



Los alumnos, aunque con inquietud por lo desconocido, han acogido positivamente el cambio.

única pega que, a su juicio, puede existir con la nueva técnica visual, es la carencia de un aviso al alumno que le indique el fin del tiempo disponible tanto de lectura como para responder. El lo ha solucionado mediante una señal luminosa enfocada a los alumnos que se enciende cuando el tiempo se termina, y así se lo ha propuesto a los responsables de Tráfico. En esta misma carencia reincide Alfonso García, de la autoescuela García Paredes, «pues les hace disminuir la atención al estar más pendientes del tiempo». Por lo demás, su opinión es muy positiva, también en la forma de realización, «pues la vocalización y gestualización del intérprete es muy buena».

En la autoescuela Ejuma, el

profesor de teórica, Emilio Rodríguez, ve con buenos ojos esta novedad, «al conjugar los gestos con los labios y la escritura se solventa, en gran parte, la carencia más acusada de los sordos que, según mi opinión, es descifrar el significado de las palabras cuando se emplean sinónimos».

Respecto a la postura que han mostrado los más directamente afectados, es decir los aspirantes sordos, ha sido claramente abierta y positiva, aunque, según señala Diego Morillo, «como todo lo nuevo, produce cierta duda y temor», logrando gran aceptación en los centros donde se les ha dado a conocer.

Teresa GONZALEZ

Fotos: Marcos GONZALEZ

UN PASO PARA LA INTEGRACION SOCIAL

Partiendo del principal problema con el que se enfrentan los sordos profundos, que es la necesidad de un intérprete para todas, o la mayoría de sus relaciones sociales —médico, abogado, comercio, etcétera—, este nuevo método es calificado por el presidente de la Confederación Nacional de Sordos de España, Luis Jesús Cañón, como «un paso importantísimo» en la integración social del colectivo de sordos. «Suprime muchas barreras en la comunicación y mejora las posibilidades de acceso a esta actividad».

Actualmente, entre un 75 y un 80 por 100 de los sordos profundos son analfabetos funcionales, es decir, saben leer y escribir, pero tienen dificultad a la hora de comprender y cuando se tienen que expresar, puesto que su problema no radica en el nivel intelectual, sino en el lenguaje que tienen que usar para relacionarse.

Seat abre su planta de Martorell

En unos momentos en los que la palabra crisis se ha convertido en el fantasma que merodea por todos los rincones, la empresa Seat ha lanzado un reto al futuro al inaugurar una nueva fábrica en Martorell. Cuarenta años han transcurrido desde que en 1953 Seat



El primero de los modelos «Martorell» es el nuevo Ibiza.

comenzara su andadura en su primera factoría de la Zona Franca de Barcelona, piedra angular de la motorización de nuestro país con el inolvidable «seiscientos». MEEn la planta de Martorell se han invertido 250.000 millones de pesetas y dará trabajo, directo o indirecto, a 20.000 personas cuando se encuentre en plena actividad.

Esta fábrica está considerada como una de las más modernas del mundo y representa el fruto de la unión de Seat con el grupo alemán Volkswagen. Los más sofisticados robots en las tareas más duras (un ejemplo, se han automatizado el 85 por 100 de los puntos de soldadura), controles de calidad de todo el proceso y a todas las unidades, un nuevo tipo de relación laboral y con los proveedores, son algunos de los aspectos más significativos de esta nueva factoría, que pretende producir anualmente 350.000 vehículos (tiene una capacidad de fabricación de 1.500 unidades al día) y generar más de 200.000 millones de pesetas en exportaciones cada año.

El primero de los modelos «Martorell» es el nuevo Ibiza, del que inicialmente se producirán 500 unidades diarias, que irán incrementándose según la demanda del mercado. El proyecto más cercano parece que será el futuro Seat «Córdoba». M. L. A.

■ **EL TIMO DE LA FURGONETA.** En los tiempos de crisis que corren, el señuelo de unas «buenas pesetas» puede hacer picar fácilmente a muchos. Esto es lo que hacían dos detenidos por la Policía en Madrid desde hace aproximadamente un año. Los estafadores ofrecían a los compradores por la adquisición de una furgoneta un trabajo fijo, que por supuesto no existía, prometiéndoles unos ingresos que oscilaban entre las 300.000 y las 600.000 pesetas mensuales. Para conseguir tan suculenta suma cada fin de mes, únicamente tenían que adquirir una furgoneta por la que cobraban 400.000 pesetas más que su precio en el mercado.

■ **SEMAFORO VACUNO.** La influencia del automóvil, la circulación y la seguridad vial es cada día mayor en todos los ámbitos. La última novedad nos parece muy chocante por el colectivo a que afecta: el ganado vacuno, que ha sido objeto de la instalación de un semáforo en la localidad gallega de El Ferrol.

La iniciativa ha partido de un particular que solicitó la señal a cambio de un terreno cedido para la construcción de un túnel. El «semáforo para vacas» ha quedado definitivamente instalado en la carretera que transcurre entre las localidades de Feal y Santa Cecilia, y su coste ha sido de 700.000 pesetas.

El siguiente paso, imaginamos que será educar a estos animales para que crucen la vía cuando el semáforo esté en verde... ¡interesante labor!

■ **III CONCURSO AUDIOVISUAL «EL TRAFICO VISTO POR NUESTROS MAYORES».** Convocado el III Concurso Audiovisual «El Tráfico visto por nuestros Mayores». Para mayor información pueden dirigirse a las Jefaturas Provinciales de Tráfico. En nuestro próximo número ampliaremos esta información.

Más del 62 por 100 de los vehículos circulan por las carreteras gallegas con el alumbrado incorrecto

Conducir a oscuras

Una gran mayoría de conductores circulan, en tramos con niebla, sin luces, o sólo con las de posición.

Un tercio de los vehículos circulan sin luces y un 29 por 100 únicamente con el alumbrado de posición en circulación con lluvia, niebla y al atardecer, según un estudio realizado en Galicia, sobre casi 4.000 vehículos, pero que, según su autor, podría ser extrapolable al resto de España. Los datos de accidentalidad en 1991 cifran en el 14,35 por 100 los accidentes mortales ocurridos en estas condiciones, y en un 21 por 100 los siniestros con heridos.

SEGUN este estudio, elaborado durante los meses de noviembre y diciembre en las carreteras gallegas, más de un 62 por 100 de los casos observados circulan con alumbrado incorrecto —luces de posición o sin ellas— durante el atardecer, con lluvia y niebla. Distribuido el dato según los tipos de vehículos analizados, un 62 por 100 corresponde a turismos y furgonetas, un 77,70 por 100 a camiones y un 55,96 por 100 a autobuses. Según el autor del trabajo, Eusebio Alvarez, asesor técnico de la Jefatura Provincial de Tráfico de La Coruña y periodista, este dato, perteneciente a las carreteras gallegas, podría aproximarse bastante al resto del país.

El hecho toma especial relevancia al contrastarlo con la accidentalidad, que, en estas circunstancias y respecto a los accidentes mortales, representa un 14,35 por 100 del total y, en cuanto a los siniestros con heridos, un 21 por 100 en 1991. Un total de 825 víctimas mortales y más de 14.000 heridos. Para realizar este trabajo se ha tomado una muestra de 3.817 vehículos, de los cuales, la mayoría (3.560) eran turismos y furgonetas, y el resto camiones (148) y autobuses (109).

LA LUZ DE CRUCE NO BASTA

A la vista de las conclusiones sorprende el elevado índice de conducto-

res que transitaban sin ningún tipo de alumbrado, que se sitúa en 33,27 por 100 de la muestra analizada. Los más «incumplidores» son los turismos y furgonetas, que lo hacen en el 34 por 100 de las ocasiones, mientras que los camiones se situaban en el 27 por 100 y los autobuses en el 18,35 por 100.

Respecto a los que circulaban utilizando equivocadamente el alumbrado de posición, el porcentaje resultante fue del 29,16 por 100. A este respecto, el autor del estudio resalta el alto porcentaje (50,68 por 100) de camiones que circulan sólo con este alumbrado, verdaderamente insuficiente y peligroso en estas circunstancias. En cuanto a los turismos, el dato es del 28 por 100 y en los autobuses del 37,61 por 100. Conviene recordar la obligatoriedad, contenida en el Reglamento de Circulación, de utilizar en estas circunstancias la iluminación de cruce o antiniebla, como norma general, a excepción de los casos en que deba emplearse la luz de largo alcance.

En cuanto a la diferencia en la utilización correcta entre las condiciones climatológicas y la luminosidad, los resultados indican que los conductores de turismos hacen un uso más adecuado (1 por 100 superior) cuando llueve o hay niebla que al atardecer, al contrario que los de camión, que en un porcentaje superior en un 3 por 100, y los de autobús en un 8 por 100, llevan alumbrado correcto durante el ocaso.

En el análisis se han tenido en cuenta todo tipo de vías, incidiendo, especialmente, en aquellas por las que el tránsito de autobuses de línea que reparten a los habitantes de la zona entre las distintas localidades, es elevado.

UTILIZACION DEL ALUMBRADO

Tipo de vehículo	Lluvia y niebla			Atardecer		
	SL	PO	CO	SL	PO	CO
Ligeros	34,17	27,39	38,44	33,78	28,73	37,49
Camiones	28,72	50,00	21,28	24,07	51,86	24,07
Autobuses	20,84	39,54	39,58	16,39	36,07	47,54

SL: sin luces. PO: luz de posición. CO: luz correcta.

ACCIDENTALIDAD DURANTE 1991

FACTOR	Acc. mortales	Acc. con heridos	TOTAL	Muertos	Heridos	TOTAL
Crepúsculo	354	3.863	4.217	427	6.856	7.283
Niebla	53	382	435	85	825	910
Lluvia	270	3.835	4.105	313	6.634	6.947
TOTAL	677	8.350	9.027	825	14.315	15.140

La pluma en el asfalto



Fernando MARTINEZ LAINEZ

Discusión sobre ruedas

RECUERDO el coche, un Austin Mini de color rojo, y también recuerdo a la pareja. El se llamaba Sebastián, español de pura cepa, y ella Carolyn, británica por los cuatro costados. Sebastián había recalado en Londres después de un embrollado recorrido por Europa y América. Como les solía ocurrir a muchos españoles que viajaban por el extranjero en aquellos tiempos, Sebastián había hecho de casi todo. Por supuesto, camarero y lavaplatos, pero, además (ignoro las circunstancias), había conseguido dar conferencias sobre los bandoleros de Sierra Morena en una afamada universidad, y ser gacetillero de noticias relacionadas con las naranjas y los limones en un semanario comercial que se editaba en la City. La apoteosis viajera de Sebastián, sin embargo, tuvo lugar en América, cuando se presentó por esas tierras de apoderado de un casi ignoto novillero, y se hizo el recorrido completo, desde México a Bolivia, llevando a su capeador de trompición en trompición con los astados. Sebastián conservaba un recuerdo inefable de aquella mítica gira, que le había suministrado multitud de romances con todos los estratos femeninos; romances que, por supuesto, había compartido religiosamente con su poderdante. En Londres, los aires de torerillo de barrera de un Sebastián que se creía fatalmente irresistible para cualquier hembra pronto atraparon a Carolyn. Ella era una pelirroja divorciada por partida doble, alta y llamativa, de andares resueltos y mirada flameante. Unos encantos que, para desgracia de Sebastián, se veían aminorados por los celos. Tenía unos celos tan a flor de piel como el nervio de una muela cariada, y recriminaba constantemente a Sebastián las continuas miradas volcánicas que éste dirigía a cuanta inglesa en edad de merecer se cruzaba por su camino. Una tarde, por avatares periodísticos, tuve que ir a cubrir un partido de baloncesto que se disputaba en una pequeña ciudad a 60 kilómetros de Londres. Jugaba el Madrid contra un equipo inglés que ya he olvidado, y como yo no tenía coche y conocía la afición de Sebastián por el deporte canastero, le propuse ir los dos en su «buga» a ver el partido, a lo que accedí.

Sebastián no se presentó solo. Con él viajaba también Carolyn que, aunque no tenía ni idea de baloncesto, no quería dejar suelto por unas horas a su español. Así es que partimos los tres en el Austin Mini rojo con la bella Carolyn conduciendo. El Madrid llegó, vio y venció con facilidad. Tras el partido, envié la crónica por teléfono y pronto estuvimos listos para retornar a Londres. Ahora el que conducía era Sebastián. Carolyn se sentó a su lado y se mostró muy solícita: «¿Quieres que te abra la ventanilla, "darling"? Espera un poco que te voy a limpiar el cenicero, "love". Voy a encenderte un cigarrillo, "dear"» y cosas por el estilo. Hacían «manitas» y parecían una pareja de tórtolos en su primera tarde de bodas o quizá los amantes de Teruel en versión Islas Británicas, y yo, para no molestar, me aplasté lo que pude en la parte de atrás del minúsculo y eficiente cuatro ruedas, dispuesto a matar el rato mirando por la ventanilla o pensando en la suerte que tenía el cabrito de Sebastián con una «gueisha» como Carolyn a su vera. Arrancamos. Pronto el Mini se hizo con una velocidad de crucero más que suficiente para llegar a las afueras de Londres en media hora, pero no contábamos con el destino. Carolyn encendió la radio e intentó escuchar un programa que no era del agrado de Sebastián. Desde mi aplastamiento trasero distinguí que las palabras entre ambos iban subiendo de tono, y el tono se fue haciendo cada vez más áspero, hasta borrar la magia de los arrumacos y carantoñas de unos minutos antes. Carolyn, como ya queda insinuado, era una mujer de armas tomar, y en aquella ocasión tampoco se anduvo por las ramas y dijo en perfecto castellano: —«Darling», eres un cabrón. La respuesta hispánica y orgullosa de Sebastián no se hizo esperar y resonó en el interior del pequeño

vehículo con la sonoridad del bronce. —Y tú una mula. —Y tú un cabrón. —Y tú una mula. El diálogo continuó así, con ligeras variantes, durante varios minutos. Sebastián, cada vez más nervioso y quizá recordando su época taurina, conducía sin ver la carretera, mirando al tendido, o mejor, mirando a Carolyn, que imperturbable seguía erre que erre: «"Darling", eres un cabrón». El coche empezaba ya a hacer eses y a dar bandazos peligrosos. Estuvimos a punto de chocar con dos camiones de gran calado y un Volkswagen escarabajo, pero la pareja permanecía indiferente a cualquier peligro, atenta sólo a continuar con su monótono ajuste de cuentas verbal: «"Darling", eres un cabrón», «"Darling", eres una mula». Nos salvaron las luces de una gasolinera y el hecho de que el Mini se estuviese quedando sin combustible. Sebastián paró a llenar el depósito y yo aproveché la ocasión para deslizarme lejos de aquella situación tan ofensiva para el cabrón y la mula: dos ancestrales y sufridas bestias. Como ya estábamos cerca de Londres, había una parada de autobús próxima a la estación de servicio y aquello me dio la idea. —Lo siento. Tengo que volver a llamar por teléfono. Es algo muy urgente que se me ha olvidado antes —le dije a Sebastián cuando éste se disponía de nuevo a arrancar. —Te esperamos —dijo. —Ni hablar. He llamado y están comunicando. Ni sé el tiempo que puedo tardar. Además, ya estamos entrando en Londres y aquí hay un autobús. Sebastián insistió en quedarse: era un buen chico. Pero Carolyn estaba impaciente por verse en casa y continuar la bronca, y eso me ayudó. Finalmente pude convencerle de que no pasaba nada si ellos se marchaban. Ya nos veríamos mañana. Adiós, adiós. Carolyn, la bella Carolyn, hizo un gesto afirmativo con la cabeza y sonrió. En el fondo, estoy convencido de que lo entendió todo. Años más tarde, Sebastián y Carolyn se casaron por la iglesia y tuvieron muchos hijos. Cuando se marcharon de Londres ya no volví a verlos, y, por tanto, nunca más hemos vuelto a subir en coche juntos.

LOLA FLORES «Al coche le tengo pánico»

Folklórica entre las folklóricas, su arte sigue despertando la admiración de aquellos españoles que ven en ella a una de nuestras artistas por excelencia. Siempre en el candelero, a caballo entre las páginas del corazón y sus apariciones en televisión, Lola Flores viene revalidando, desde hace cuarenta años con su gracia y su salero, el simbólico título de «Faraona», que la convierte en la única e indiscutible «Lola de España».

EJEMPLO vivo de la gracia y el desparpajo español, es la primera en reconocer, sin pudor alguno, el inigualable arte que, al son de guitarras y palmas, desprende por todos los poros de su cuerpo. Un poderío con el que sigue haciendo frente a un público que ve en ella a una de las figuras más representativas de nuestro folklore.

Con el paso de los años, Lola Flores continúa generando con su presencia una fuerza impactante que le confiere su condición de «Faraona», tanto en el escenario como fuera de él, habiéndose convertido en matriarca de un clan familiar con mucho peso en la vida pública del país. Hoy, esa popularidad de la familia Flores se ha visto incrementada a raíz del programa de televisión que las dos Lolas conducen en Antena 3. Una gran experiencia para ambas, al ser la primera vez que madre e hija trabajan juntas como presentadoras.

—¿Cómo se siente compartiendo papel con su hija en el medio televisivo?

—De maravilla. Mejor de lo que yo esperaba. Estoy encantada de trabajar con Lolita. Las dos juntas haciendo algo totalmente nuevo. Ha sido un reto que hemos sabido superar, ya que las dos nos compenetramos muy bien y creo que lo estamos demostrando.

—¿Hasta qué punto le está enriqueciendo a nivel profesional esta nueva experiencia?

—Más que a mí, le está beneficiando a Lolita. Con este trabajo está sorprendiendo a mucha gente que no la conocía muy bien, haciéndoles ver que, además de cantar, es capaz de sacar adelante otras facetas.

AMOR DE MADRE

Orgullosa de estos resultados, lo que más satisface a Lola Flores de todo este nuevo montaje es la oportunidad que le

«Por eso, siempre me decanto en viajes largos por el avión»

«Como conductora lo pasaría fatal»



brinda de estar junto a su primogénita sobre un terreno donde intenta extraerle todo el jugo que, según ella, queda por explotar. Con este tipo de arranque no podía faltar en esta entrevista la imagen de la «Lola de España» haciendo honor a su apasionada vena maternalista, manifestando fervorosamente el amor de madre con el que asiduamente enaltece las cualidades de sus hijos, y que, con frecuencia, es objeto de chistes y parodias por parte de sus numerosos imitadores. «Todo el mundo sabe que Lolita es una gran artista. Respetando su estilo y modo de cantar, me estoy aprovechando de las circunstancias intentando sacarle todo lo que lleva dentro. En cada programa procuro descubrirla ante el público con ese garbo que le permite desenvolverse en el escenario, lo mismo con un abanico que con una mantilla o un sombrero cordobés.»

—Cada día la gente está más convencida de que le encanta presumir de hijos...

—Estaría bueno. ¿Y qué madre no se enorgullece de sus hijos? Y más en mi caso. Lo que pasa es que me gusta expresar ese orgullo. No puedo remediarlo. Es superior a mis fuerzas. De todas formas, es algo que está a la vista. Nadie me puede negar que tengo una familia repleta de artistas «como la copa de un pino». Ahí tenemos a Rosario, con su nuevo disco, o a mi hijo Antonio, que como compositor tampoco se queda muy atrás. Lo bueno de esta familia es que todos vamos triunfando por caminos diferentes, sin imitarnos los unos a los otros. Ni yo soy capaz de

hacer lo que hacen mis hijos, ni ellos lo que yo. El estilo personal prima por encima de todo.

—¿Le queda algo pendiente por hacer después de haberse enfrentado, a lo largo de su carrera, a todo tipo de desafíos?

—Bueno, desde que empecé en el mundo del espectáculo de jovencita he obtenido muchos aplausos en todo lo que me he propuesto. Principalmente he compaginado las galas con alguna que otra película. Precisamente, lo que me quedaba por hacer es lo que ahora estoy haciendo, televisión. No obstante, está empezando a rondar por mi cabeza la posibilidad de intepretar obras de teatro. Espero conseguirlo algún día.

CONducIR, ASIGNATURA PENDIENTE

Entre tanto, y mientras la salud se lo permite, su única razón de ser radica en estar al pie del cañón de ese gran barco que constituye el mundo del espectáculo, ya sea en televisión, en los escenarios o en la gran pantalla, pues como nos comenta, «yo sólo he nacido para esto».

El carné de conducir es una de sus grandes asignaturas pendientes, que, hoy por hoy, da ya por olvidada. Aunque no dispone de él, confiesa haber tenido intención de sacarlo en varias ocasiones.

Tras varios intentos frustrados de obtener el preciado permiso, nuestra folklórica por excelencia optó por contratar los servicios de un chófer que desde hace más de veinte años la viene llevando y trayendo por las calles de la capital de España.

—¿Cómo asume una mujer tan vigorosa ese obligado y estático papel de pasajera cada vez que se sube a un coche?

—En ese sentido, no tengo ningún tipo de complejo. Me siento muy a gusto cuando el chófer me lleva de un lado para otro. Es un hombre en el que tengo mucha confianza porque es muy prudente. Conduce como a mí me gusta: muy despacio.

PANICO A LOS COCHES

—¿Le tiene miedo a los coches?

—Más que miedo, les tengo pánico. Sobre todo en carretera. Por eso, siempre me decanto en viajes largos por el avión.

«Mientras el cuerpo aguante, España no se quedará sin su Lola»

En ciudad, aunque no conduzco, siempre voy «estresada», pendiente de lo que hacen unos y otros, y es que la gente va como loca. Raro es el día que no presencio alguna burrada o barbaridad por parte de los demás conductores.

—¿Se imagina ejerciendo de conductora agresiva?

—No se crea que lo soy tanto. Como conductora, tal y como está la circulación hoy día, creo que lo pasaría fatal. Sé que es un atraso no tener carné, ya que me priva de cierta independencia y autonomía. Soy la única de la familia que no lo tengo. Incluso le compré a mi hermana Carmen un coche cuando cumplió los dieciocho años. Pero hay veces que me lo planteo y me alegro de ello.

Esa actitud reacia a la conducción tiene su posible explicación en las numerosas y fatídicas experiencias protagonizadas por su hijo Antonio. «A pesar de haber destrozado varios coches, que sólo Dios sabe el dineral que ello ha supuesto, tengo que dar gracias al cielo de que haya salido siempre ileso. Sin embargo, Lolita tuvo peor suerte en aquel accidente que tuvo en Marbella, al clavarse en la cara los cristales del vehículo. Todavía recuerdo aquellas impactantes imágenes de mi hija con el rostro desfigurado. Estaba de gira en América. Me enteré de todo a través de las revistas. Realmente lo pasé muy mal.»

MARCADA POR LOS CULEBRONES

Cual si de un culebrón se tratase, la vida de la «Faraona» se ha visto envuelta no sólo de glorias y éxitos, sino también de algunos achaques y sustos que marcaron nefastas etapas de su trayectoria íntegramente difundidas por las revistas del corazón. En un tira y afloja con el destino, su optimismo le ha ayudado a superar aquellos hechos que aún rememora con cierto rencor. «Con lo que más he sufrido ha sido con mi hijo Antonio y sus problemas. ¡Bendito sea Dios! Menos mal que aquello ya ha pasado a la historia. Lo que nunca podré perdonar es lo de Hacienda y la humillación de la que fui objeto. No por pagar los 54 millones, sino por tener que estar tres días en el banquillo. Aquello es difícil de olvidar.»

—¿Se sigue considerando la mujer más querida de España?

—Por supuesto. Esos malos ratos me han servido para ganarme aún más el respeto de la gente. Tenga en cuenta que son más de cuarenta años en el candelero. Cada día que pasa noto como la gente me quiere más. Saben valorar que Lola sólo hay una.

—¿Queda mucha Lola por delante?

—Depende de lo que Dios quiera y disponga. Por mi parte, hay todas las ganas del mundo. Mientras el cuerpo resista, le garantizo que España no se quedará sin su Lola.

Alvaro PONCE
Fotos: Marcos GONZALEZ

CEDER EL PASO

Un triángulo invertido, fondo blanco rodeado por una banda roja, CEDER EL PASO. Es una señal de tráfico que desde el colegio se enseña. Luego, en la autoescuela, nos confirman su significado. ¿Por qué no se aplica lo aprendido? Preguntó esto porque ocurre muy a menudo que, circulando por una vía principal, por la derecha salé un vehículo que hace caso omiso a la mencionada señal, obligándome a desviarme a la izquierda si no quiero que colisionen conmigo.

Quiero hacer un llamamiento a las autoescuelas para que recuerden a sus alumnos una virtud llamada paciencia y que la apliquen cuando se encuentren con un «ceda el paso» y se esté aproximando un vehículo a gran velocidad. Y, a la Guardia Civil, recordarle que esto es tan sancionable, por el riesgo que conlleva, como los excesos de velocidad.—**Manuel Cabrera. Toledo.**

OTRO DECALOGO

Soy ingeniero automotriz y autor de una obra sobre el automóvil. En mi libro («Mecánica y Electricidad del Automóvil») publiqué un decálogo del conductor que puede ser positivo que sea conocido por los lectores.

1. Al viajar, parta siempre con reserva de tiempo y luego de haber revisado el juego libre de la dirección, la holgura del pedal del freno, el aire de los neumáticos, el agua del radiador, el nivel del aceite del motor y el nivel del depósito de gasolina.

2. Una vez que haya arrancado el motor, déjelo en marcha lenta un par de minutos y revise, mientras tanto, uno por uno los testigos del panel de instrumentos.

3. Conduzca sobrio, sin sueño, sin haber ingerido cal-

CRITIQUE,
SUGIERA,
PREGUNTE...

mantes ni estimulantes, asegurándose al partir de que todos los ocupantes del vehículo se ajusten el cinturón de seguridad.

4. Respete rigurosamente las señales camineras, entendiendo que han sido colocadas en ese preciso lugar por expertos, y, muchas veces, a causa de accidentes anteriores.

5. Modere la velocidad, sobre todo en rutas desconocidas y climas hostiles.

6. Considere el estado del camino y la densidad del tráfico.

7. Jamás adelante sin estar seguro de que no hay riesgo y de que la potencia del motor responderá a la exigencia de mayor velocidad.

8. No se deje influenciar por estados de ánimo. No permita que los acompañantes le distraigan, ni fije la vis-



ta en otro lugar que no sea la ruta.

9. Conduzca siempre a la defensiva y con especial cuidado en aquellas situaciones en las que otros vehículos u objetos hacen de cortina para el accidente.

10. Haga del viaje un agrado, tanto para usted como para sus acompañantes. Recuerde que la vida de todos los ocupantes del vehículo está en sus manos; no les ocasione inquietudes ni sobresaltos conduciendo de manera audaz, indiferente o descuidada.—**J. M. Moreno. Victoria (Alava).**

ADELANTAMIENTO POSIBLE

Referente a la señal R-305 (adelantamiento prohibido), la ley dice: prohibición de adelantar a los vehículos de motor que circulen por los carriles principales de la calzada y que no sean ciclomotores o motocicletas de dos ruedas sin «sidecar». ¿Se podría adelantar a dichos vehículos aunque tuviese que invadir el sentido contrario, teniendo en cuenta que no exista línea longitudinal ni lugar de visibilidad reducida?—**Isabel Herranz Flor (profesora de Formación Vial). Valencia.**

Respuesta: La señal en cuestión no prohíbe adelantar a

los vehículos de dos ruedas. El adelantamiento, por tanto, es posible, a menos que concurren otras circunstancias que justifiquen la aplicación de otro precepto que lo prohíba. Pero entonces, la prohibición nunca se basa o tiene su razón de ser en la señal mencionada.

EN DEFENSA DE LA MUJER

Me dirijo a cualquier conductor y, en especial, a mis compañeros de profesión, encargados de la preparación de aspirantes al permiso de conducción. ¡Me gustan las mujeres! Sé que alguno comentará: ¡y a mí también, pues no faltaba más! Me gustan las mujeres, pero, en este caso concreto, me refiero al aprendizaje de la conducción. Esta carta quiero que sea una lanza rota en favor de la mujer conductora.

En mis años de profesión he podido oír afirmaciones como «mujer tenías que ser», e, incluso, compañeros de profesión tienen preferencia por enseñar a hombres. Pues bien, confieso —y creo que nadie me podrá tachar de sexista— que prefiero preparar a un aspirante del sexo femenino que masculino.

Ruego no se me malinterprete: soy un profesional y me avala el tanto por ciento de aprobados varones en primera convocatoria, al igual que de mujeres. Pero, aun teniendo en cuenta que los varones suelen aprender a conducir —como norma general— con una ligera mayor facilidad y su enseñanza resulta, a veces, más relajada, cuando miro las estadísticas de accidentes durante los fines de semana y observo el comportamiento de los jóvenes en las noches de Madrid, se me cae el alma a los pies. Por eso, afirmo que la mujer, una vez realizado el aprendizaje, con la suficiente práctica, llegará a conducir con la

TV, compromiso ético y tráfico

Nuestra sociedad se encuentra muy necesitada. Prueba de ello son los programas de TV que se están emitiendo con el propósito de solventar algunas necesidades: enfermos de SIDA, ayuda a niños y personas de la tercera edad... Pero, desgraciadamente, estos grandes problemas que nos aquejan no se pueden resolver sólo con dinero. Padecemos incluso algunas enfermedades —como, por ejemplo, los accidentes de tráfico— en los cuales el dinero no es ni siquiera lo más importante. No pretendo entrar en discusión para jerarquizar la inacabable lista de problemas sociales. Sí pretendo, con el permiso de todos, que no nos quedemos sólo en dos emisiones, sino que la tan criticada y a la vez amada televisión sirva para abrirnos aún más el abanico de nuestra generosidad.

Propongo un programa televisivo para pedir ayuda no para un grupo determinado de gente necesitada, sino para resolver un problema que necesitamos resolver entre todos: los accidentes de tráfico. No va-

mos a pedir dinero; vamos a pedir solidaridad, concediendo a la misma idéntico valor —un gran valor—, provenga de quien provenga: ya sea de un líder político o de un magnífico deportista o de un humilde asalariado, ya que todos somos protagonistas de primer plano en la problemática del tráfico. Iremos emitiendo mensajes de solidaridad de personajes relevantes, por el modelo a imitar que puedan suponer, pero no debemos permitir que la solidaridad se quede en una palabra rimbombante, sino que debemos materializarla en un compromiso real de toda la población. Debemos luchar con constancia por acabar con tanta muerte inútil sobre el asfalto, pero luchando nosotros, y no esperando que otros —Administración, altas instituciones...— hagan nuestro trabajo. Vamos a cambiar, desde hoy mismo, nuestra imprudencia por prudencia, nuestras prisas por cooperación, nuestra irresponsabilidad por amor a la vida.—**Jesús María del Rey Vázquez. Madrid.**



Código un «se prohíbe fumar al conductor pilotando el vehículo».—**Víctor Díez Canteira. Bilbao (Vizcaya).**

GRACIAS Y QUE DESCANSEIS EN PAZ

El día 9 de febrero fallecieron tres personas en accidente de helicóptero en el aeropuerto de Sevilla. Quizá simples datos para una estadística, si no fuera porque, entre otras razones, morían tres personas cuyo trabajo ha permitido salvar muchas vidas.

Alguno de ellos era para mí algo más que un conocido, podría hablarse de cierta relación de compañerismo, pues nos unía el amor a volar y el haber participado en la puesta en funcionamiento del primer helicóptero sanitario que consigue ser algo más que una experiencia.

Luis era uno de los pilotos de la DGT que, en muchas ocasiones, han atendido los requerimientos de los Bom-

beros y de la Policía Municipal de Alcorcón, cuando, en su habitual trabajo, se han encontrado con heridos debidos a accidentes de diverso tipo.

Como los otros pilotos, Luis nos dio muestras de un pilotaje excepcional, aterrizando en los sitios más difíciles, siempre pensando en agilizar la atención sanitaria a los pacientes.

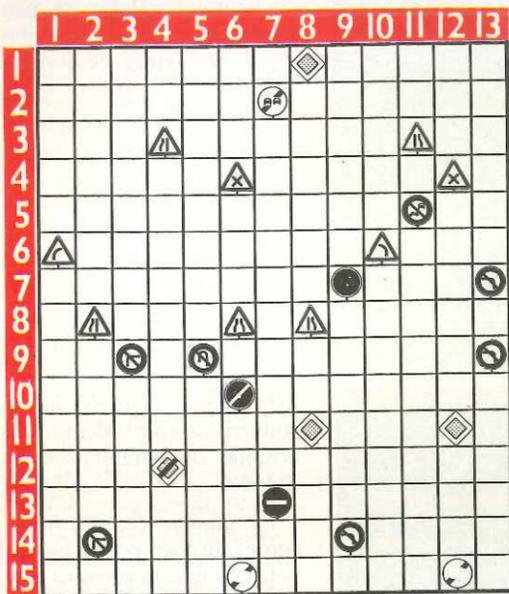
Probablemente son muchas las personas que deben la vida a su habilidad con el helicóptero, o han evitado el convertirse en residentes del hospital de paraplégicos de Toledo.

La última vez que hablé con él, lo hice por radio. El volaba sobre la provincia de Ciudad Real, transportando hacia Madrid un niño herido en accidente de circulación, yo pilotaba el helicóptero de un amigo sobre la sierra de Madrid, e hice de «puente» de sus comunicaciones con el Centro Coordinador del Insalud-Madrid. Los mensajes eran lacónicos y técnicos, pero creo que nunca podré olvidar esa conversación.

No menos importante era el trabajo de Luis Miguel y Manuel, quienes, como el resto de los mecánicos del Servicio de Helicópteros de la DGT, garantizaban que siempre estuviera la «ambulancia aérea» en disposición de funcionar.

En nombre de todos los que pertenecemos a los Servicios de Protección Civil, Bomberos y Policía Municipal de Alcorcón y de otros muchos municipios, y seguro que también del de quienes aquellas personas que os deben la vida o la integridad física (quienes fallecieron a pesar de vuestros esfuerzos deben estar dándoos las gracias, estéis donde estéis), QUE DESCANSEIS EN PAZ.—**Rafael Moro Fonseca (director de los Servicios de Protección Civil, Bomberos y Policía Municipal). Alcorcón (Madrid).**

GRAN CRUCIGRAMA



HORIZONTALES.—1: Terminado, finalizado. Casualidad, suceso imprevisto. 2: Muy veloz. Antiguados, altivos, orgullosos. 3: Composición lírica. Atrevidos. Símbolo químico del litio. 4: Puras, sin mezcla. Municipio de la provincia de Málaga. Consonante. 5: Ermitaños. Nota musical. 6: Familiarmente, aduladores, serviles. Llamada internacional de auxilio. 7: Reuniones tumultuosas de público con perturbación del orden público. Óxido de calcio. 8: Símbolo químico del fósforo. Igualdad de nivel. La última consonante. Escalas de colores en pintura. 9: Terminación verbal. Consonante. Dicese del jefe de una tropa. 10: Trabajo, faena. Asignaras bienes a una fundación. 11: Municipio de la provincia de Avila. Yerno de Mahoma. Vocal. 12: Onomatopeya de un ruido seco. En el Líbano, católicos de rito sirio. 13: Lirios hediondos. Colócala, descánsala sobre algo. 14: Letra numeral romana. Practicase cierto deporte acuático. Nombre propio de mujer. 15: Tercera cavidad del estómago de los rumiantes. En sentido figurado, objetó, opugné, no estuvo de acuerdo con lo aprobado. Conjunción copulativa.

VERTICALES.—1: Fragancia. Nombre de una persona. 2: Series de eslabones enlazados entre sí. Dispositivo para detectar cuerpos por medio de ondas radioeléctricas. Consonante. 3: Mueble donde se coloca el servicio de la mesa. Cepillo para recoger limosnas. 4: Matrícula española. Mecieron al niño en su lecho. Regalas. 5: Púsolas espalda con espalda. Copia imperfecta de algo. 6: Cierta número. Medida agraria inglesa equivalente a un cuarto de área. Consonante. Llano alto y despejado de un monte. 7: Vocal. Que manifiesta intención de hacer daño. Voz del arriero. 8: Publiques por medio de la imprenta. Matrícula española. Siglas de la Organización de Países Exportadores de Petróleo. 9: Hospedas, aposentas. Individuo de cierto pueblo nómada. Vocal. 10: Edificios destinados a viviendas. En Química, reacción determinada de dos o más cuerpos. 11: Símbolo químico del astatino. Consonante. Natural de cierta antigua región de Palestina. 12: Astro rey. Galería para tomar el sol. Especie de cerveza inglesa. 13: Divinidad egipcia, padre de Horus. Consonante. Hurtase de la compra diaria.

JUEGO DE LOS NUEVE ERRORES

Entre estos dos dibujos, aparentemente iguales, hay nueve errores que los diferencian.



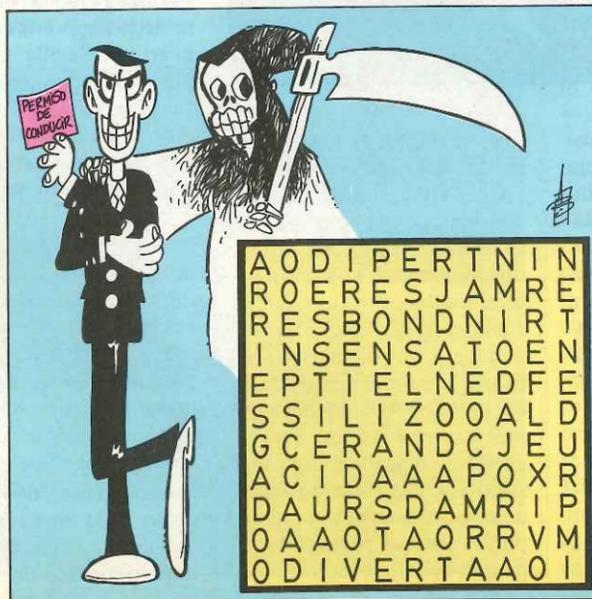
JEROGLIFICO



¿Qué ves en esa chica?

SOLUCIONES

AL GRAN CRUCIGRAMA: Sólo horizontales.—1: Acaba-
do. Acaso. 2: Rápido. Elatos. 3: Oda. Osados. 4: Me-
ras. Mías. 5: Anecoeres. 6: Adulceras. 7: Aso-
ras. Cal. 8: P. Ras. 9: Carnas. 10: La-
nadas. 11: Tac. Maronitas. 12: Tac. Maronitas.
bor. Dotaras. 13: Adanero. 14: V. Nadase. Inés. 15: Omaso. Opu-
so. E.
AL JUEGO DE LOS NUEVE ERRORES: 1: Una hoja sin
número completo. 2: Sombra del pomo de la puerta. 3: El za-
nudo. 4: Una hoja de la planta. 5: La corbata. 6: Botones de
la chaqueta. 7: La cinta de la persiana. 8: Rayitas en la pa-
red. 9: Reflejo en el cristal.
LA SOPA DE LETRAS: Arriesgado, arrojado, atrevido,
audaz, imprudente, insensato, reflexivo, intrépido, loco,
osado y píado. FRASE: «No eres James Bond, ni tienes il-
cencia para matar».
AL JEROGLIFICO: Una cara bella (una c: árabe; lla).



SOPA DE LETRAS

En el recuadro se encuentran ONCE sinónimos de la palabra «temerario». 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.



900-123 505

INFORMESE

Para conducir es necesario utilizar todos los sentidos, fundamentalmente uno: el sentido común.

Si va a salir de viaje durante estos días, tenga cuidado con las inclemencias del tiempo. La lluvia, la niebla, la nieve y el hielo pueden «aguarle» la fiesta. Para evitar este problema, llame antes de partir a este teléfono: 900-123 505. De forma gratuita y durante las 24 horas del día le informarán sobre los posibles problemas que puede encontrar en su itinerario.

¡Cuidamos de su seguridad!

Dirección Gen. de Tráfico

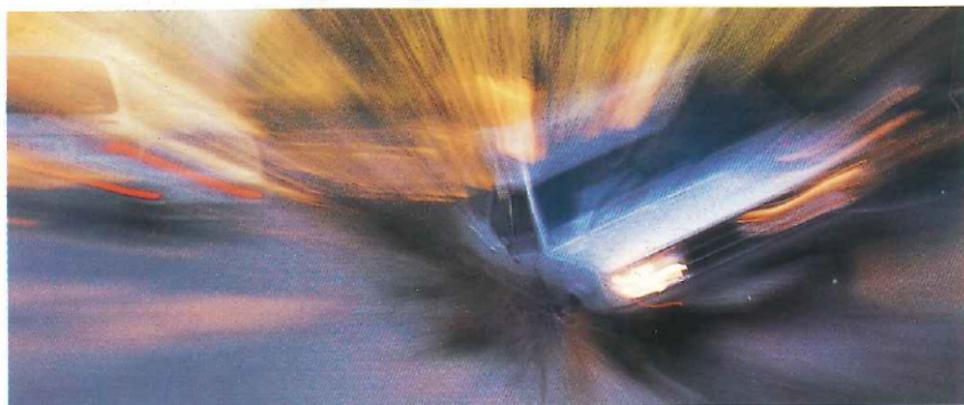


Cuando pague
imprudencias con dinero...

EXCESO DE
VELOCIDAD
HASTA

100.000 PTAS.
DE MULTA.

piense que podía
haberlas pagado con la vida.



AL FINAL, LAS IMPRUDENCIAS SE PAGAN.