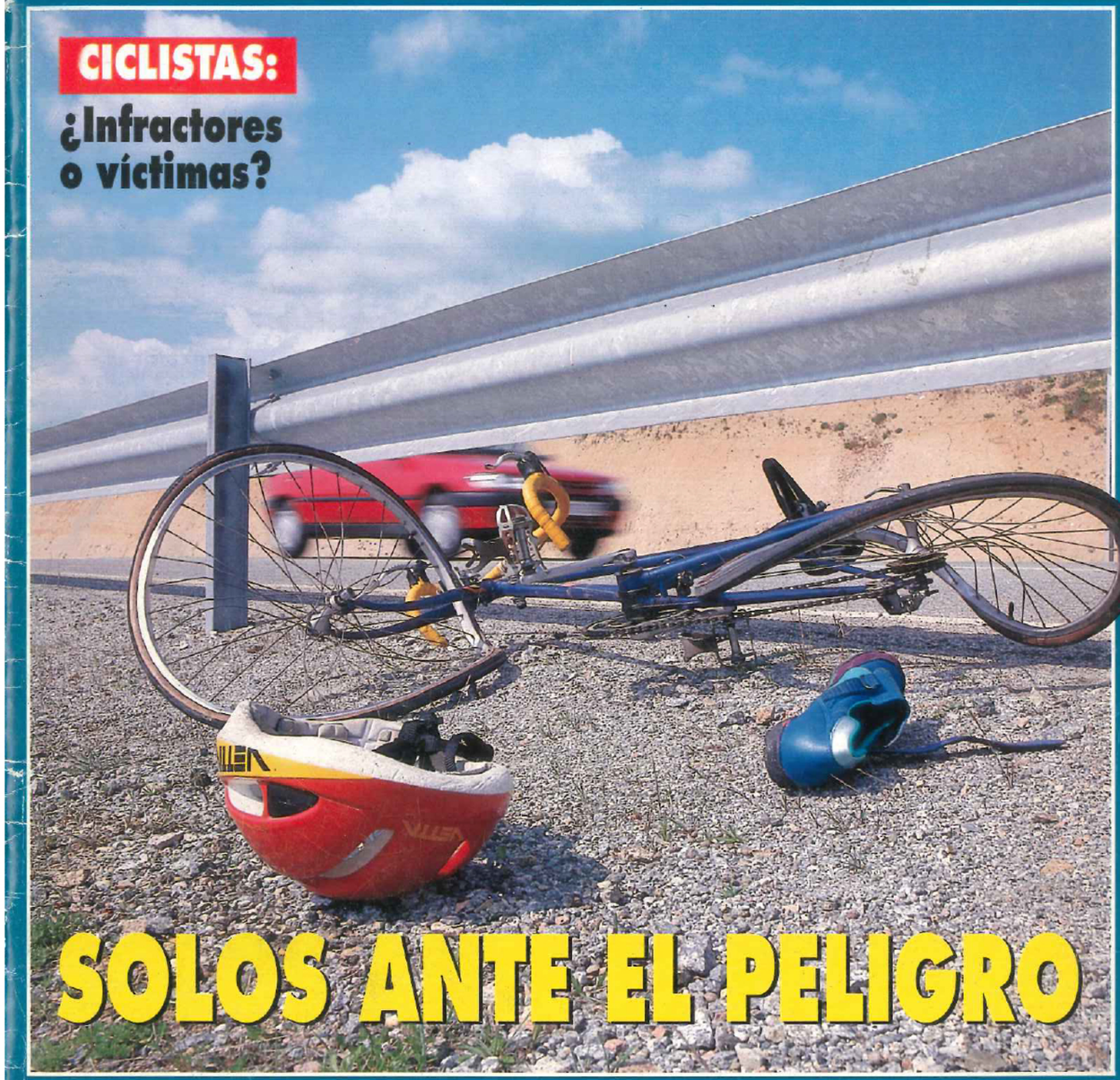
AÑO X.
Nº 98.
ABRIL
1994.

Tráfico

CICLISTAS:
¿Infractores o víctimas?



SOLOS ANTE EL PELIGRO

Conductores: así nos afecta la alergia

Espiamos la "marcha" de los camioneros

Eduardo Serra, presidente de Peugeot
"Las medidas represivas y sancionadoras son eficaces"

Sumario

8
COCHES CONTRA BICIS
Casi un centenar de ciclistas muertos en accidente en la carretera no han servido para poner en candelero este tema tanto como la muerte de Antonio Martín, el llamado "sucesor de Indurain". Los ciclistas no se sienten respetados por los automovilistas y estos opinan que quizás habría que echar a las bicis de la carretera.



22
MULTAS: NUEVOS PLAZOS
La aprobación del nuevo Reglamento Sancionador en materia de Tráfico no sólo ha establecido nuevos plazos para las multas y sus recursos, sino que incluye novedades como la posibilidad de pagar por banco las sanciones o la desaparición del recurso de alzada, sustituido por un recurso ordinario. Novedades muy interesantes.



SECCIONES

La locura del mes	3
Disco verde	4
Editorial	5
Aunque usted no se lo crea	6
Mi carril	7
Medicina del tráfico	26
Tráfico del motor	27
Taller de opinión	30
TRÁFICO CHICO (suplemento central)	
El parque automovilístico, al día	34
Lecciones de "Sito" Pons	35
El cuentakilómetros	36
El maletero	51
Humor	52
La pluma en el asfalto	53
Famosos en marcha	54
Cartas	56
Pasatiempos	58



38 CAMIONES AL LÍMITE
Una investigación con radar a pie de carretera, realizada por la revista "Tráfico", ha demostrado que los camiones circulan al borde del límite máximo de velocidad. En muchos casos, lo superan, pero por poco. En cualquier caso, quedó claro que los camiones detectan la presencia de los coches de control y que se avisan entre ellos.



54 CARLOS CANO: BUSCAR EL VÉRTIGO LEJOS DEL COCHE
Mientras prepara el lanzamiento de su último disco, el granadino Carlos Cano recuerda su aventurera juventud y compara sus vivencias con las de los jóvenes de hoy. Aunque culpa en buena parte al sistema, aconseja a los jóvenes que busquen el vértigo lejos del automóvil. Por ejemplo, como hizo él, a bordo de un ballenero.

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



Es verdad que la maquinaria pesada circula, en ocasiones, muy despacio y que, cuando vamos nerviosos, nos produce una impaciencia terrible. Pero, sea como sea, esto no es excusa para realizar un adelantamiento en plena curva y en zona clara de prohibición de adelantar.



El turismo pequeño de color oscuro se pone a adelantar en una curva muy cerrada que va seguida de otra curva en sentido contrario (lo que reduce, aún más, la visibilidad). Con esta arriesgada maniobra, que pone en peligro no sólo su vida, sino la de los demás conductores, consigue sobrepasar a un vehículo y continúa -eso sí, cuatro metros más adelante- en la misma caravana.



Además, según nos informa la patrulla de helicópteros, este turismo, de matrícula extranjera, cometió esta misma infracción en tres ocasiones en lugares similares a este. Afortunadamente, la Guardia Civil, avisada, logró detener al conductor. Lo que no sabemos es qué alegaría en esta ocasión. A lo mejor problemas con los idiomas para entender el significado de la línea continua...

DISCO

Javier
COROMINA (*)

Iguales ante el radar

"No sabe usted con quien está hablando". Esa era la frase que soltaban, "in illo tempore", jefecillos y carguetes al guardia que osaba intentar denunciarlos. Cuando el tráfico empezó a complicarse y pusieron en la carretera a los muchachos del Duque de Ahumada, la frase dejó de surtir efecto, por lo cual, quien la esgrimía intentaba precisar más.

- Soy el comandante Fulanito.
- A sus órdenes, mi comandante, pero tengo el deber de denunciarlo.

La mención del deber para un militar suele ser mano de santo.

Algunos presuntos infractores todavía exhiben con impudicia amistades, conocimientos y parentescos. Ante tales alardes de influencias, el señor de verde no se impresiona y, tras escribir el texto de la denuncia, añade algo así: "Manifiesta ser sobrino de Sara Montiel", o "afirma ser amigo del señor Obispo", o "alega vecindad con los padres del excelentísimo señor Gobernador Civil", o "asegura haber estudiado en el colegio con el capitán Menganito".

Ahora, con los famosos radares, ya no les queda a esos conductores tan bien relacionados ni siquiera la ocasión de intentar apabullar al guardia civil con sus supuestas amistades, pues la maquinita es fría e inflexible.

Todos somos iguales ante la ley, según la Constitución. Los malpensados, los escépticos y los desconfiados dicen que unos más iguales que otros. Sin embargo, hasta estos tres grupos de ciudadanos admiten que ante quien todos somos iguales es ante el radar, por lo que ese chisme se convierte en el instrumento más democrático de la siempre invocada Democracia, ya que no se casa con nadie y al revelar las artísticas fotografías que realiza aparecen placas de matrícula correspondientes a coches de notarios, de hamaqueros, de futbolistas, de parlamentarios, de fabricantes de zapatos, de camellos, de clérigos, de sacristanes, de trileros, de ecologistas con carné, de especuladores, de camareros, de cantantes, de agentes de la propiedad inmobiliaria, de claveleras, de reinas, de mises, de empleadas de puticlub, de proxenetas, de tiqueteros, de funcionarios, de regatistas, de banqueros, de hijos de papá, de marineros, de gigolós, de turistas, de veterinarios, de marujas o de superwomen.

(*) Jefe Provincial de Tráfico de Baleares



Miguel GARROTE

AÑO X
NÚMERO 98. ABRIL 1994

Director: Jesús Soria.
Redactores jefe: Juan M. Menéndez y J. Ignacio Rodríguez.
Confección: José Bélamo.
Redactores: Teresa González, Mercedes López, Juana Sánchez y Nono Hidalgo (Andalucía).
Fotografía Miguel Garrote, Marcos González (colaborador) y Rafael Martín (colaborador).
Secretaria de Redacción: Ana Álvarez.
Colaboran en este número: F. Javier Álvarez, Antonio Aragüéz, Antonio Arias, Simón J. Bernal, Javier Coromina, Juan C. González, Elena Markínez, Mena, Francisco Javier Morillo, Alfonso "Sito" Pons, Ramón y Miguel Ángel Yáñez.
Colaboración especial: Beatriz Pottecher
Redacción: C/ Josefa Valcárcel, 28 (4ª planta). 28027 Madrid.
Teléfs. 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, Juan Galbis, Isabel Herrarte, Jesús Izarzugaza, Juan José Jauralde, María Paz López , Juan M. Menéndez, Miguel Muñoz Medina, José-Pedro Molina, Carlos Muñoz Repiso, Fernando Ortega, José Antonio Peñas, Estrella Rivera, José I. Rodríguez, Jaime de la Serna y Jesús Soria.
Imprime: EUROHUECO, S.A. Carretera N-II, km. 592,200. Polígono Industrial "Can Albareda" 08755 Castellbisbal (Barcelona).
Depósito legal: M-25.988-1985
N.I.P.O.: 126-94-001-3
Distribución: HUPACKSA. Fundidores, 39. Getafe. Madrid.
(La revista TRÁFICO 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 TRÁFICO como fuente.
Edita: Dirección General de Tráfico (Ministerio del Interior).
Tirada de este número: 350.000 ejemplares.

Editorial

Una campaña para la reflexión

Durante estos días ha comenzado a verse en los distintos medios de comunicación la nueva campaña de divulgación de la Dirección General de Tráfico que, como es habitual en los últimos años, ha despertado enorme interés, algo que agradecemos a todos cuantos contribuyen a darla a conocer, pues su objetivo es bien claro: reducir al máximo la accidentalidad en las carreteras.

En esta ocasión,la nueva campaña significa una cierta ruptura con las de los dos últimos años, más basadas en la emoción que en la reflexión que se propugna ahora. Este año hemos requerido a personas que han sufrido algún tipo de accidente circulatorio, en una ardua tarea, para que, sin llantos ni angustia, sin melodrama, sin lágrimas, contaran la realidad cruda y dura de los accidentes. Su trágica experiencia contada desde una situación de privilegio: su propia vivencia. Cómo ha destrozado su vida aquel siniestro en la carretera, cómo la ha condicionado, cómo la cambió radicalmente...

Se ha huido en todo momento de recrearse con las imágenes, con las consecuencias. Sencillamente, que los protagonistas de historias que se repiten cada día sobre el asfalto, el los hospitales, en muchos hogares, se conozcan por todos al nivel que lo puede vivir cualquier allegado cuando la tragedia llama a su puerta. Que nos veamos reflejados de alguna manera en circunstancias que probablemente hemos rozado con mejor suerte en alguna ocasión.

No hay mensajes ficticios, no hay actuaciones, no hay guiones, no hay diálogos prefijados. Son las palabras de personas más que capacitadas para reflexionar sobre algo que quizá a muchos todavía les falte a la hora de analizar ciertas conductas al volante que no pocas veces conducen directamente a la tragedia. Y es precisamente en esas personas en las que más hincapié queremos hacer. Por eso se va a mantener como hilo conductor el que ha sido eslogan de las últimas campañas, "Las imprudencias se pagan muy caras", pero en esta ocasión con el exclamativo "carísimas".

Porque, si caras son las consecuencias de cualquier tipo de infracción, mucho más lo es la pérdida de vidas. Suponemos que, aunque habrá quién nos vuelva a tachar de folletinescos, la mayoría de los españoles comprenderá que no nos mueve ningún ánimo comercial y sí un enorme interés por poner especial énfasis en la gravedad de los accidentes de circulación y sus consecuencias.

Tráfico

Aunque Vd. no se lo crea



El misterioso caso del piloto con los pelos de punta

Casimiro Listón, el sagaz detective, su fiel ayudante, el doctor Guasón, y Poli Cía, encargado del caso, resolvieron el misterio de la persona muerta en accidente de tráfico. El muerto era un piloto profesional que estaba probando un nuevo coche ultrarrápido y la velocidad que era capaz de alcanzar en un kilómetro. Un cronómetro se ponía en marcha al pasar un punto kilométrico y se detendría al pasar por el siguiente. Las únicas pistas eran el pelo erizado del muerto y el cronómetro, detenido en 21 segundos. Bueno, en realidad volvió a resolverlo Listón, porque Guasón y Poli Cía no sabían ni por donde empezar.

- Lo que más me llama la atención es el peinado que llevaba el muerto, tipo "punky" -contaba Poli Cía-. **Por eso decidí investigar a ver si pertenecía a alguna banda de "punkies" o similares. Pero nada. Lo único que conseguí de esas bandas, no se si con cierto cachondeo por su parte, es la sospecha de que se apodará "pelopincho".**

- A mí me parece que a quien tomaron el pelo fue a usted -señaló Guasón.

- Será porque me queda pelo que tomar, porque lo que es a usted... -dijo algo picado Poli Cía.

El doctor Guasón iba a responderle una grosería por la alusión a su calvicie, cuando Listón les interrumpió con una pregunta tan inusual como todas las suyas.

- ¿Han visto el anuario de coches, motos y tanques?

- Por Dios, Listón, no me parece que sea el momento para ponerse a mirar qué coche nos compramos -exclamó Poli Cía.

Sin hacer caso, Listón revolvió la casa hasta dar con él debajo de una mesa, utilizado para evitar que ésta cojeara. Como un poseso, pasó las páginas furiosamente. Cuando encontró algo que ni Guasón ni Poli Cía sabían qué era, lo estudió con detenimiento durante sesenta y seis horas. De pronto gritó: **"Eureka"** y despertó a Guasón y Cía, que, como siempre, se habían aburrido y dormían plácidamente en los sillones de orejas del salón.

- ¿Ha encontrado la solución? -preguntó entre bostezos Guasón.

- ¡Ajá! -se explicó Listón.

Guasón, acostumbrado a la misteriosa manera de explicarse de Listón, dio media vuelta y continuó durmiendo, pero Poli Cía era más curioso y preguntó cómo lo había solucionado. Listón, molesto por tanta curiosidad, contestó:

- Elemental, querido Guasón...

-... Pero si no soy Guasón. Soy Poli Cía.

- Deje ya de interrumpirme. Esa es mi frase o sea que despierte a Guasón para que pueda decirla o se quedan sin saber la solución.

Poli Cía sacudió a Guasón dos papirotazos en la nuca para despertarlo y que Listón pudiera así desvelar el misterio.

- Elemental, querido Guasón. Por el cronómetro. Es evidente que se puso en marcha al salir, como estaba previsto, y se paró con el golpe contra el mojón. Marcaba 21 segundos. Sólo he tenido que consultar las tablas de tiempo transcurrido para averiguar su velocidad -171 km./h.- y a esa velocidad es imposible dominar el coche.

- Y, si era tan sencillo como consultar una tabla, ¿qué hizo usted durante 66 horas delante del libro?, preguntó Cía.

Enigmático, como siempre, Listón contestó: **"El genio creador necesita su tiempo"** y se puso la capa para marcharse. Ya en la puerta, mientras Guasón y Cía se miraban estupefactos, añadió: **"Además, ustedes aún no lo habrían resuelto, porque el listo de esta película soy yo, Casimiro Listón"**.

J.M.M.

Segundos transcurridos

Decenas	Unidades									
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
	Velocidad (en km./h.)									
10	360	327	300	277	257	240	225	212	200	189
20	180	171	164	157	150	144	138	133	129	124
30	120	116	113	109	106	103	100	97	95	92
40	90	88	86	84	82	80	78	77	75	73
50	72	71	69	68	67	65	64	63	62	61
60	60	59	58	57	56	55	55	54	53	52
70	51	51	50	49	49	48	47	47	46	46
80	45	44	44	43	43	42	42	41	41	40
90	40	40	39	39	38	38	38	37	37	36

(Ejemplo: a un tiempo transcurrido de 21 segundos le corresponde una velocidad de 171 km./h. y a uno de 87 segundos, 41 km./h.)

El amante era un coche



De repente, un montón de jóvenes entre 20 y 28 años comienzan a recibir supuestas cartas de amor en un papel tiernamente rosa, sobre incluido. En las cartas, encabezadas por su nombre de pila, se dicen frases como "Estoy seguro que estamos hechos el uno para el otro". ¿Qué te parece una pequeña aventura?". "Si nos volvemos a cruzar, no quiero que pases de largo" o "te prometo que no podrás olvidar nuestra pequeña experiencia juntos".

Algunas se lo tomaron a guasa, pero otras pasaron días terriblemente angustiadas, "escoltadas" durante días por maridos, novios, hermanos o padres, y hasta hubo quien se quedó encerrada en casa varios días. También quién cambió sus recorridos y lugares de visita habituales y hasta alguna entró durante días al ascensor pensando que en cualquier momento aparecería el desalmado sabe Dios con qué intenciones. Lo peor rondó la cabeza de alguna joven y hasta algún celoso novio pidió todo tipo de explicaciones a la amada. Supongo que algún marido puso sobre el mantel aquello de "hasta aquí hemos llegado; díme quién es" o que alguna madre deseosa de "colocar" a su hija casadera, se aferró a las frases tiernas de la carta para rezar por el deseado yerno de turno. ¡Ya era hora!

Las denuncias comenzaron a llegar y, rápidamente, se aclaró el entuerto. Llegó una segunda carta. No se trataba ni de un amante enloquecido, ni de una infidelidad, ni tan siquiera del yerno deseado; era, simple y llanamente, de una campaña de publicidad de Fiat que trataba de despertar el interés de potenciales compradoras para el "Cincuequento". La marca italiana acababa de descubrir algo que, seguramente, no está en los libros de estrategia comercial: la publicidad-pánico. Sin duda, un efecto no deseado, pero que levantó las iras de muchas organizaciones feministas, de consumidores, de la mismísima ministra de Asuntos Sociales.

Es evidente que Fiat ha cometido un error, pero también hay que apuntar en su haber la valentía y honestidad que ha tenido al reconocer, sin dilaciones, su garrafal fallo. Es, sin duda, la consecuencia de una crisis del automóvil que busca desesperadamente cómo vender coches.

¿O será la salida ingeniosa de creativos con poco ingenio? En cualquier caso, lo siento por las jóvenes que lo pasaron mal... y por las que se lo tomaron por la vía positiva y se habían hecho alguna "ilusión". Esas, al menos, supieron contrarrestar el mal gusto de la firma italiana.

Salvador Serviá ha sido galardonado por Mitsubishi con el premio "Piloto del año" por su espíritu de competición y su trayectoria, a lo que podríamos añadir su sensatez a la hora de distinguir entre el deporte y la práctica de la conducción normal. Que no es lo mismo.

Algunas firmas de coches se merecerían un pequeño castigo de sus clientes. Es el caso de Suzuki-Santana, que ha decidido dejarnos en la estacada y cerrar o dejar en la calle a cientos de trabajadores. Nos usan y nos tiran. Una vergüenza.

GUARROS

El conductor saca el brazo por la ventanilla y tira una colilla al suelo. Algunos incluso llegan a aprovechar la parada en el semáforo para extraer con sumo cuidado el cenicero, abrir ligeramente la puerta y bajar sigilosamente la mano para descargar todas las colillas y demás porquería sobre el asfalto. La propia circulación se encargará de esparcir la mierda. Es una manera de contribuir a tener las ciudades limpias. ¡Qué lo limpien los barrenderos!, dice el incívico de turno. Ahora que se van consiguiendo coches ecológicos y menos contaminantes, resulta que muchos propietarios se empeñan en buscar una nueva fuente de suciedad, olvidándose de papeleras, alcantarillas y otros lugares más propios para evacuar las colillas. Seguramente serán los que luego quieren una casa pulcra. Seguramente, hasta usarán ceniceros. Seguramente, hasta se las darán de limpios.

MI CARRIL



Jesús SORIA
Director

Algún periódico sensacionalista ha publicado que existe un coche que no es captado por los radares. Supongo que en algunos despertará cierta expectación. A otros, indudablemente, miedo. ¿Se imaginan las locuras que se cometerían con un coche invisible? No se hagan ilusiones, es mentira.

Los usuarios de la bicicleta exigen más respeto a los automovilistas

CICLISTA: ¿INFRACTOR O VÍCTIMA?

El retrato típico del ciclista muerto en accidente de carretera es el de una persona mayor que en ese momento estaba efectuando algún tipo de maniobra antirreglamentaria; el escenario es una carretera secundaria, en horas de la tarde de sábado y con buen tiempo. Así se desprende del análisis de los 96 accidentes mortales ocurridos en carretera en 1993, en los que perdieron la vida 99 personas. Los usuarios de este vehículo, frágil, lento e incómodo para el resto, reclaman un espacio propio en la carretera, pero, mientras tanto, -por seguridad, dicen- se ven obligados a circular en pelotón e infringir las normas para hacerse respetar. ¿Es el ciclista infractor o víctima? Esa es la cuestión.

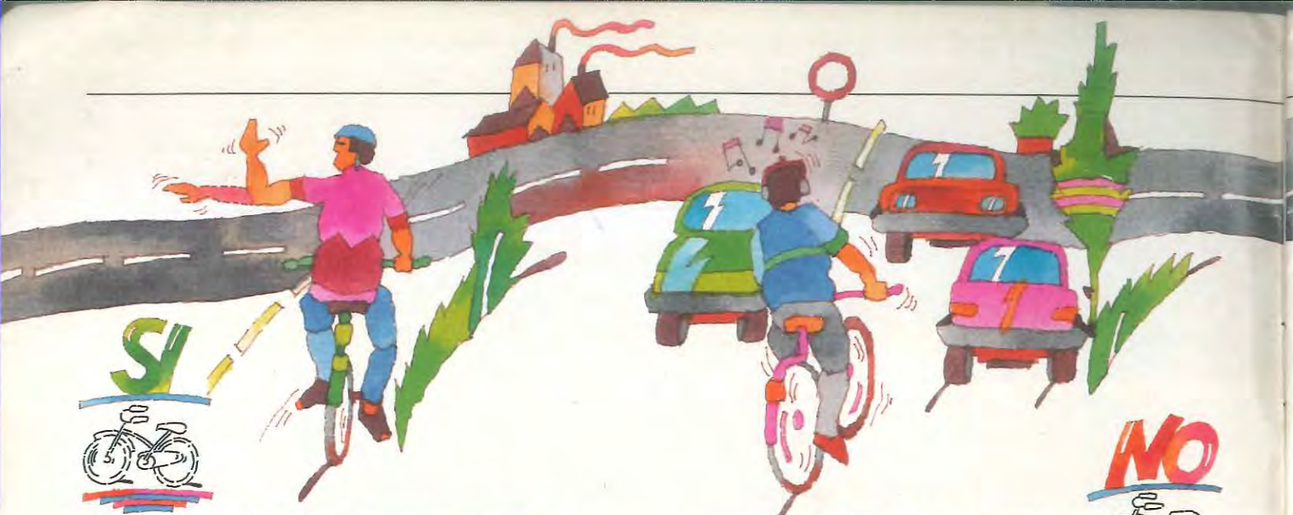
José Ignacio RODRÍGUEZ Fotos: **Miguel GARROTE**

SI, O NO.

En este recorrido por las páginas del reportaje se producen distintas situaciones, unas correctas y otras claramente peligrosas, tanto por parte de los ciclistas como del resto de conductores. Un SI o un NO encabezarán la explicación de cada dibujo.



No adelantes a otro vehículo cuando venga de frente un ciclista por la calzada.



Comprueba si puedes efectuar la maniobra y señalízala: para girar a la derecha, levanta el brazo izquierdo doblado, con la mano abierta. Para girar a la izquierda y cambiar de dirección, extiende el brazo izquierdo a la altura del hombro con la mano abierta; pero si se acercan vehículos, es mejor que esperes.

Está prohibido circular por autopistas, aceras, haciendo "eses" entre los vehículos y llevar auriculares.

El uso de la bicicleta, como un signo de calidad de vida asociado al deporte, ha hecho furor en los últimos años. Se habla de casi medio millón de personas que practican el ciclismo cada fin de semana, pero se está poniendo en tela de juicio su compatibilidad con el resto, manifestada negativamente en una media anual, en los cuatro últimos años, de un centenar de muertos. A pequeña escala, las cartas de los detractores más viscerales de la bicicleta se amontonan en nuestra redacción, junto con las de defensores a ultranza, y la tinta de todas rezuman la misma situación de conflicto que, a menudo, contemplamos en la carretera.

Para abordar el conjunto de accidentes con víctimas, ocasionados tanto en zona urbana como en carretera, tendríamos que remontarnos a 1992, año que registró 2.452 víctimas, 133 de ellas mortales. En los 10 primeros meses de 1993, el número de víctimas era ya de 2.373, y el de muertos, 106.

Si consideramos exclusivamente los accidentes mortales producidos en vías interurbanas en los que al menos una bicicleta se vio implicada, en el último cuatrienio, 400 personas dejaron su vida en el asfalto, mientras que otras 39 resultaron heridas de gravedad y 60 de forma leve.

Desmenuzando con detalle los 96 accidentes mortales de 1993, en los que se vieron implicadas 105 bicicletas y fallecieron 99 ciclistas, encontramos con que 7 de cada 10 desgracias de este tipo tuvieron lugar en los meses de mejor tiempo (entre abril y septiembre), fundamentalmente en horas de la tarde (48 por 100), aunque hay un porcentaje nada desdeñable (18 por 100) que acaeció de noche. El día de la semana más trágico para las bicis es el sábado (1 de cada 4 accidentes) y le siguen, por este orden, jueves, domingo, viernes, martes, lunes y miércoles.



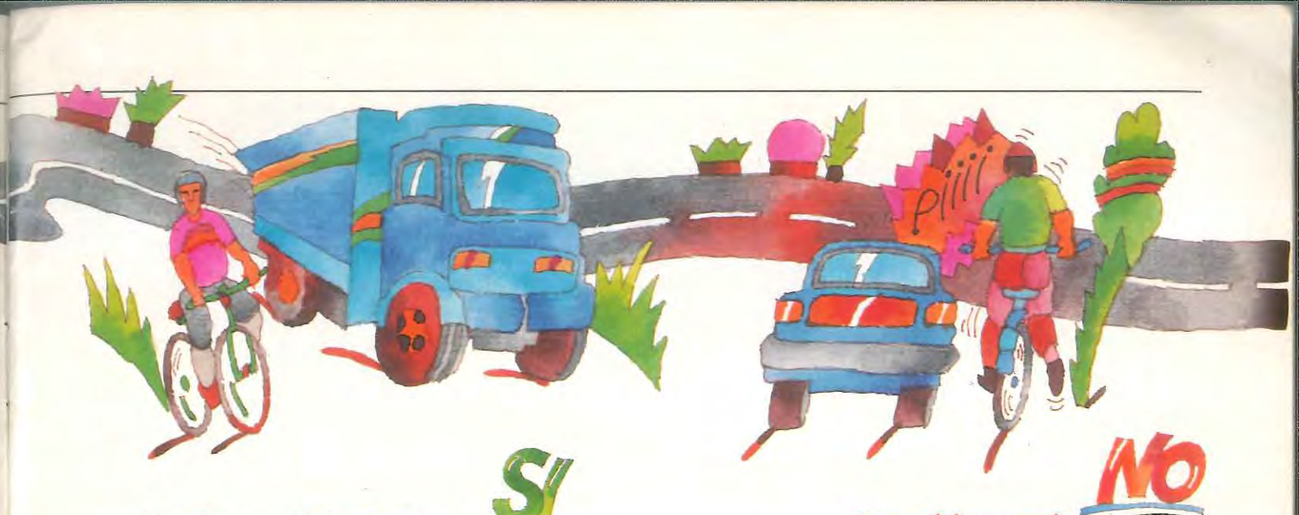
La tentación de adelantar por parte del conductor es muy fuerte, pero debe dejar una distancia de separación de 1,5 metros.



Los remolinos de viento que dejan tras de sí los grandes vehículos son peligrosos para el equilibrio del ciclista.

El escenario de esas tragedias fue, principalmente, las carreteras secundarias (55 por 100), mientras que las nacionales (31 por 100), autovías (13 por 100) y autopistas, por donde está expresamente prohibido que circulen las bicicletas (1 por 100), son otras vías donde tuvieron lugar accidentes.

Por provincias, Valencia, con 21 accidentes mortales, se encuentra a la cabeza, seguida de cerca (20) por Barcelona y León; a más distancia está Madrid (17), Sevilla (14) y Ciudad Real y



Si conduces un vehículo voluminoso, procura aumentar la distancia de separación en el adelantamiento para que los remolinos de viento no desequilibren al ciclista.

Si tocas el claxon cuando estás encima de él hará que se asuste y se desequilibre.

Gerona (13). La única provincia que no registró accidentes mortales de bicicleta fue Jaén.

LA EDAD NO PERDONA

La edad de las víctimas ofrece un panorama significativo. Por un lado, el 43 por 100 tenía más de 50 años. Dentro de este gran grupo, el 38 por 100 contaba entre 61 y 70 años; el 31 por 100 entre 71 y 80; e incluso el 7 por 100 superaba los 80 años. En el otro lado del abanico de edad, el 22 por 100 tenía menos de 18 años, e incluso se encuentran edades tan tempranas entre las víctimas como 5 y 8 años. Esto permite deducir una impericia o, cuando menos, una clara falta de reflejos entre gran parte de las víctimas.

Por otra parte, los ciclistas tuvieron una mayor parte de responsabilidad en el desencadenamiento del accidente (57 por 100). Un dato interesante, ya que suele pensarse que, dada la fragilidad de este modo de transporte frente al automóvil y la ausencia de una cultura de respeto a la bicicleta por parte de los automovilistas, los accidentes son fundamentalmente culpa de estos últimos. Pero éstos (turismos, camiones, autocares, motocicletas, peatones, etcétera) tampoco salen bien parados, ya que alcanzan una cota alta de culpa (40 por 100).

En los casos achacables a esos otros usuarios, las causas que principalmente llevaron al accidente fueron, en primer lugar, la distracción (uno de cada tres); le siguen los adelantamientos antirreglamentarios y la velocidad inadecuada (14 por 100); también en la misma proporción (10 por 100) se encuentran la invasión del arcén y del carril contrario; el alcohol y la somnolencia están presentes en una proporción del 7 por 100; no respetar la prioridad del ciclista y no guardar la distancia de seguridad aparecie-



Los grupos organizados tienen menos tendencia a sufrir accidentes.

ACCIDENTES MORTALES EN CARRETERA, POR PROVINCIAS
(Periodo 1990-1993)

PROVINCIA	Nº ACCIDENTES MORTALES
ÁLAVA	5
ALBACETE	8
ALICANTE	11
ALMERÍA	10
ASTURIAS	12
ÁVILA	2
BADAJOZ	5
BALEARES	11
BARCELONA	20
BURGOS	9
CÁCERES	3
CÁDIZ	9
CANTABRIA	8
CASTELLÓN	11
CIUDAD REAL	13
CÓRDOBA	1
LA CORUÑA	12
CUENCA	2
GERONA	13
GRANADA	6
GUADALAJARA	3
GUIPÚZCOA	5
HUELVA	1
HUESCA	1
JAÉN	0
LEÓN	20
LÉRIDA	3
LUGO	7
MADRID	17
MÁLAGA	7
MURCIA	12
NAVARRA	11
ORENSE	6
PALENCIA	11
LAS PALMAS	3
PONTEVEDRA	8
LA RIOJA	9
SALAMANCA	5
STA. CRUZ TENERIFE	4
SEGOVIA	2
SEVILLA	14
SORIA	2
TARRAGONA	12
TERUEL	1
TOLEDO	6
VALENCIA	21
VALLADOLID	8
VIZCAYA	7
ZAMORA	4
ZARAGOZA	11
TOTAL	**392**



SI

Adelanta en zonas autorizadas y comprueba que no circulan vehículos en el mismo sentido o en el contrario y deja una distancia mínima de 1,5 metros respecto al vehículo que adelantas.

SI

Durante la noche debes llevar el alumbrado encendido (luz blanca delante y roja detrás); usa bandas reflectantes en la ropa y en los radios de las ruedas.

ron, respectivamente, en el 5 por 100 de los casos; y, finalmente, la irrupción de un peatón en la carretera fue el origen del 2 por 100 de estos accidentes.

Pero, como ya se ha apuntado, el ciclista aún aparece en más ocasiones como responsable del fatal desenlace. De forma genérica, un 18 por 100 efectuó una maniobra antirreglamentaria que, sin duda, contribuyó al accidente; un 15 por 100 invadió antirreglamentariamente la calzada; en menor proporción aparecen otras causas, como no respetar la prioridad, circular incorrectamente, cruzar la calzada de forma indebida, no respetar un stop, impericia, adelantamientos antirreglamentarios, conducir bajo los efectos del alcohol, distracción, enfermedad súbita, circular por el carril de sentido contrario, circular por autopista... Incluso circular por la noche sin alumbrado, y velocidad inadecuada, que les llevó directamente a salirse de la carretera y estrellarse contra árboles y muros.

MUERTE DE UN CICLISTA

Los accidentes de "bici" suelen pasar inadvertidos, perdidos en pequeñas noticias de las páginas de sucesos. La reciente muerte de Antonio Martín, una clara promesa del ciclismo español, conmovió a toda la sociedad y convocó en la carretera a centenares de aficionados para rendirle homenaje y reclamar, a golpe de pedal, más protección para las bicicletas.

Se quejan de que los coches les pasan rozando a gran velocidad, de que no les respetan en los adelantamientos y les arrojan objetos, de que no cuentan con carreteras aptas para practicar este deporte y de que, las que existen, están llenas de "trampas". Incluso de que la legislación en lo que se refiere a la bicicleta es escasa e inapropiada.

La Federación Española de Ciclismo ha realizado un sondeo en distintas federaciones provinciales y ha mantenido reuniones con técnicos de todas las escuelas de ciclismo de base y de cicloturismo con el fin de estudiar los problemas derivados de la práctica de la "bici" y buscar soluciones.



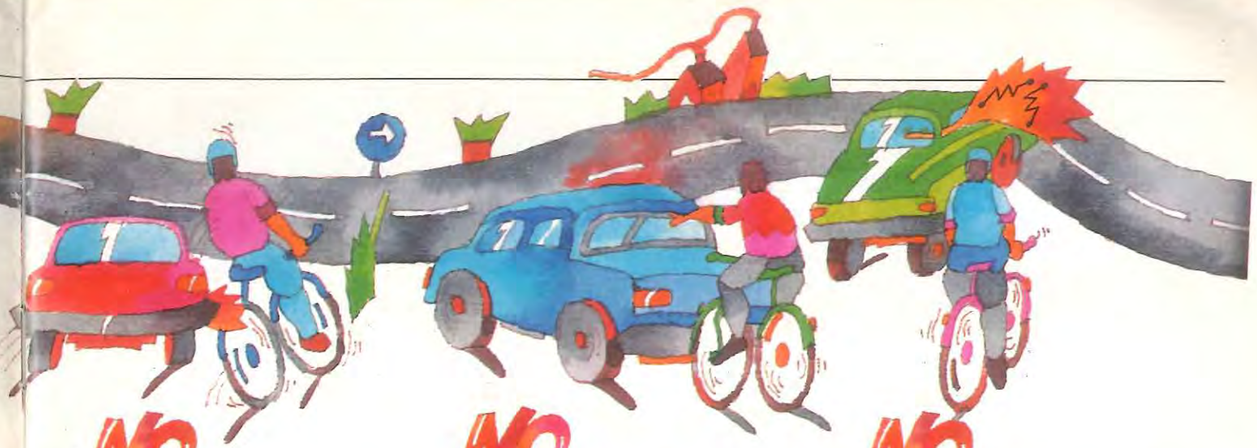
Pegarse al borde, además de obligatorio, es una medida de seguridad para el ciclista.



Valencia ha estrenado su propia "policía montada en bicicleta" para vigilar el carril bici.

Por un lado, coinciden en la falta de respeto y de concienciación del automovilista hacia la bicicleta, aunque admiten el incumplimiento de las normas por parte de los ciclistas, sobre todo en ciudad. No obstante, defienden la circulación en paralelo de las bicicletas, no sólo como necesidad de comunicación, sino, sobre todo, como autoprotección.

Echan de menos infraestructuras específicas para la bicicleta, critican la falta de arcenes o su falta de anchura, además de su falta de limpieza. Abogan por rutas protegidas, señalizadas y con limitación de velocidad y consideran recomendable el uso del casco. En algunos casos, achacan los accidentes al miedo e inexperiencia del propio ciclista, cuando no a una excesiva confianza, y defienden que hay



NO

Si te arrimas demasiado a la bici, cualquier saliente del coche podrá engancharle.

NO

Circular demasiado próximo a los vehículos que van delante, o remolcado a ellos, es muy peligroso.

NO

Si la presencia de otros automóviles te ha obligado a frenar, no la pagues con el ciclista.

Inexperiencia y agresividad, principales factores de riesgo para Pedro Delgado

"HAY MORBO EN ALGUNOS CONDUCTORES"

Pedro Delgado es un hombre pegado a una bicicleta con la que ya ha conseguido para su palmarés pruebas tan importantes como la Vuelta a España o el Tour de Francia. La revista "Tráfico" ha "chupado rueda" tras el campeón, mientras se entrenaba por las rampas de Navacerrada.

- ¿Hay carreteras especialmente peligrosas para el ciclista? ¿Cuál es la carretera ideal?

- Son más peligrosas aquellas que registran más densidad de automóviles. La ideal sería la carretera que fuese paralela a una autopista o autovía, ya que por ella iría la mayoría de los vehículos, mientras que por la vieja se mueve sólo el tráfico del lugar. Y, desde luego, que tenga buenos arcenes.

- ¿Cuál es el principal factor de riesgo?

- Por parte del ciclista, la inexperiencia, y por la del conductor, la agresividad.

- ¿Algún percance en los entrenamientos?

- Más que percances, altercados. Tú eres un punto móvil, débil y peligroso y eso no lo percibe así el automovilista. Te adelantan rozando y te llegan a tirar. A veces ves que vienen dos coches de frente y uno se pone a adelantar y no tienes más remedio que tirarte a la cuneta. Esto es muy habitual, pero aún más peligroso es cuando vienen por detrás, porque no los ves.

-¿Percibes mala intención?

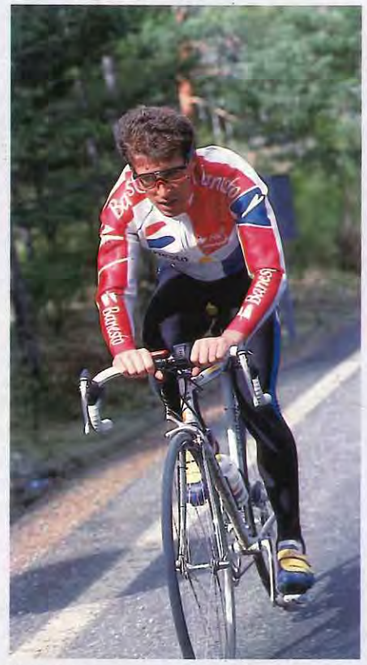
- Cada día, después de cuatro horas sobre la bici, lo normal es que al menos un par de coches te rocen. No descarto que algunas veces sea por despiste, pero yo creo que en otras incluso hay morbo y lo que pretenden es darte un susto.

- ¿Son una solución los carriles-bici?

- Para muchos, sí; sobre todo para la gente más novata que suele ser la más accidentada. Pero todos sabemos el costo que eso supondría. A los aficionados asiduos, en cambio, no les sacan de ningún apuro: les aburren.

- ¿Los agentes atmosféricos, un peligro?

- Huimos de las carreteras mojadas o del hielo, pero lo que sí es un peligro traicionero es la gravilla y los baches que, a veces, te obligan a hacer quiebros bruscos.



Pedro Delgado recomienda las rutas tranquilas e ir pegado a la derecha.

- ¿Por qué suelen ir apiñados los ciclistas si eso va contra las normas?

- Para nosotros, lo más seguro es ir en grupo y en paralelo, de dos en dos, aunque sabemos que las normas lo contradicen. Pero eso nos hace más visibles y así los coches nos esquivan y pasan cuando realmente pueden hacerlo. En cambio, si vas de uno en uno, siempre pasan, haya o no sitio, aunque casi te rocen.

- ¿Son incompatibles bicis y coches?

- Tal y como están las cosas, casi sí, salvo por las carreteras donde hay arcenes amplios, aunque, en este caso, el peligro surge en los numerosos accesos y salidas.

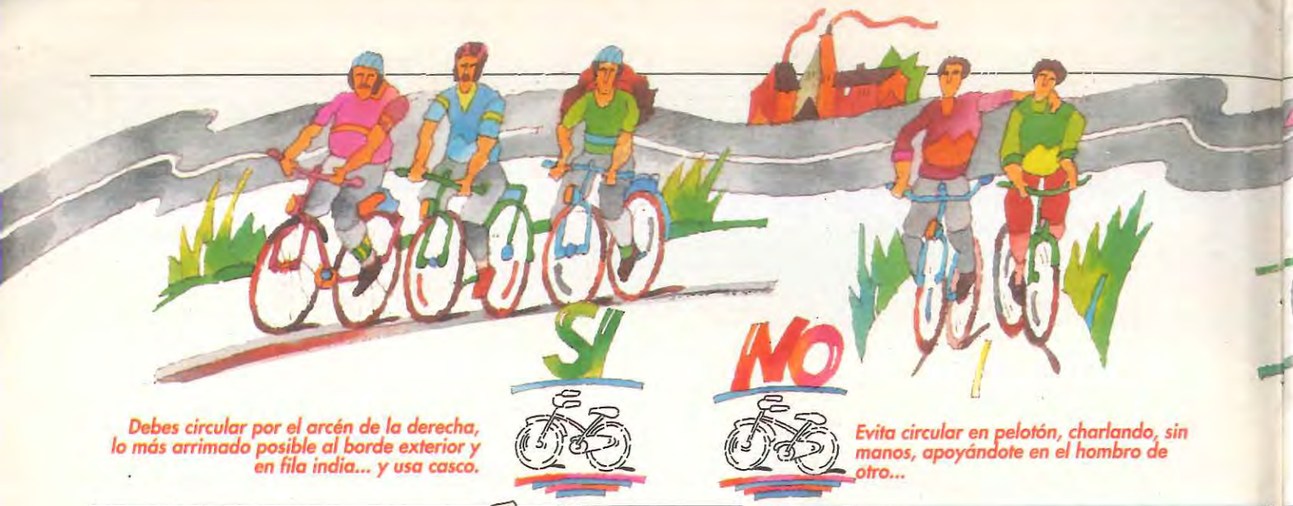
- ¿El casco es recomendable?

- Yo he tenido mis luchas por lo del casco en competición, pero creo que para los entrenamientos está bien y es recomendable. Y más para los que no tienen experiencia y van en grupo, porque se enganchan entre ellos y se caen con facilidad.

- ¿Un mensaje de seguridad para aficionados a la bici y para los automovilistas?

- A los ciclistas, que se mantengan muy arrimados al borde derecho de la carretera, que vayan por rutas tranquilas y, si es posible, con arcén. A los conductores les pediría que, al adelantar, respeten la distancia de seguridad, porque si el ciclista es inexperto se asusta y pierde el equilibrio; que no intenten hacer una gracia, porque, sin querer, te pueden enganchar con el espejo o meterte hacia el interior de la carretera y ponerte a merced de los otros vehículos que vienen detrás.

J.I.R.



Debes circular por el arcén de la derecha, lo más arrimado posible al borde exterior y en fila india... y usa casco.

Evita circular en pelotón, charlando, sin manos, apoyándote en el hombro de otro...



MADRID PROYECTA ITINERARIOS CICLISTAS

Según el Director General de Carreteras de la Comunidad de Madrid, Agustín Herrero, este mismo verano podrían verse los primeros resultados del acondicionamiento de cuatro rutas ciclistas, algunas de más de un centenar de kilómetros. Se trata de habilitar los arcenes, dándoles una anchura mínima de 1,5 metros, pintarlos de rojo, señalizar convenientemente el recorrido y, en algunos casos, dar prioridad a la bicicleta en las intersecciones por las que acceden y salen los otros vehículos.

En el primer cuatrienio se pretende tener totalmente listos dos itinerarios: carretera Colmenar Viejo-Valle del Lozoya y carretera de San Martín de la Vega-Chinchón. En el siguiente cuatrienio serán otras dos rutas: Alcalá de Henares-Torrelaguna y un circuito que unirá varias poblaciones madrileñas como Majadahonda-Comenarejo-El Escorial-Robledo de Chavela-Valdemorillo-Navalcarnero y Villanueva de la Cañada.



Los ciclistas están convencidos de que haciendo bulto se les respeta más. Las normas dicen que hay que ir en fila india.

que romper la idea de que el coche es lo más importante. Incluso proponen campañas de concienciación sobre las actitudes del automovilista hacia los usuarios de la "bici", pero también dirigidas a los propios ciclistas, en materia de normativa y seguridad vial.

El autor de este estudio, José Luis Algarra, director técnico de la Federación y consumado practicante del deporte del pedal, considera que las carreteras más peligrosas son las de acceso a las grandes ciudades y aquellas donde los automóviles pueden desarrollar grandes velocidades. **"Por eso, cuando voy a montar solo en 'bici' me traslado en coche a 40 ó 50 kilómetros de Madrid y busco lugares adecuados en los que sólo rueda el tráfico entre las pequeñas poblaciones de la zona".**

A veces, cuando sale en grupos en los que participan "ejecutivos agresivos", el peligro se respira en el ambiente. Según Algarra, **"porque son gente que sale a disfrutar de forma intensa y manifiestan sus posibilidades físicas al límite, sin ser conscientes del riesgo".**



Es peligroso y está prohibido transportar a otra persona o cargar la bici con objetos que dificulten su manejo o la visión.

Automovilista, cuando te aproximes a ellos, avísales con antelación y no les adelantes salvo que puedas dejar una distancia mínima de 1,5 metros.



Los escasos carriles bici existentes no satisfacen a la mayoría de los aficionados.

El propio presidente de la Federación Española de Ciclismo, Juan Serra, pide a los más fuertes de la carretera respeto y consideración hacia los ciclistas, aunque reconoce que las imprudencias, **"que son las causantes de los accidentes, forman parte del comportamiento de muchos amantes de la bicicleta".** Pero se niega a admitir que coches y "bicis" sean incompatibles. Quizá una campaña de concienciación, en la que está trabajando ahora la Federación, podría conmover la sensibilidad de unos y otros. Considera conveniente una mayor proliferación de los carriles bici en el entorno de las ciudades para que la típica salida de paseo del papá con sus niños se realice sin ningún peligro. Considera más problemática, por su alto costo, la adaptación de carreteras especiales para cicloturistas y aficionados a este deporte, con recorridos más largos.

Ciertamente, años atrás se iniciaron actuaciones de carriles bici en algunas ciudades como Vitoria, Madrid, Sevilla, Soria, los "bidegorris" (caminos rojos) vascos, Valencia... Precisamente en la capital del Turia se acaba de poner en marcha un proyecto de vigilancia de estos carriles especiales, marcados en color verde, por parte de "policías montadas" en bicicleta. Pero la realidad es que estos circuitos cortos no satisfacen la demanda de los verdaderamente aficionados, que buscan recorridos más largos, rutas nuevas, carreteras con puertos, etcétera.

En este sentido, la Comunidad de Madrid, tras la elaboración de un estudio sobre la problemática asociada al ciclismo, tiene prevista la adaptación de carriles especiales para bicicletas en cuatro itinerarios diferentes, así como la puesta en marcha de un sistema de señalización especial, el acondicionamiento de las intersecciones para facilitar el tráfico ciclista y la detección y erradicación de los principales obstáculos que dificultan la circulación de los amantes del pedal.

SEGURIDAD ORGANIZADA

Entre las principales conclusiones que se extraen del citado estudio, se deduce, por un lado, que las salidas organizadas de cicloturistas sufren menos accidentes. Por otra parte, la mayoría de los ciclistas rueda en pequeños grupos de dos a cinco personas (54 por 100), mientras que una tercera parte pedalea en solitario. Y éstos son, precisamente, los que están afectados por más del 88 por 100 de los accidentes.

En este sentido, numerosos estudios achacan la mala perceptibilidad de los ciclistas como un factor importante de accidentes. En concreto, más de la tercera parte de los conductores ingleses que había colisionado con ciclistas declaró que no lo había visto. De ahí la lógica conveniencia de hacerse ver utilizando ropas claras y vistosas.

Por otro lado, parece existir una correlación entre los accidentes de ciclistas y la disminución en la anchura de los arcenes. Igualmente se aprecia un alto porcentaje de accidentes en las intersecciones (45,7 por 100) y un escaso uso del casco protector (menos de un tercio).

Por último, según ha señalado a esta revista el doctor Carlos Barrios, profesor de Cirugía Ortopédica de la Universidad de Valencia, quien ha hecho un seguimiento específico del uso del casco durante siete años, el mismo reduce los traumatismos craneoencefálicos graves en los ciclistas, si bien esta es una patología poco frecuente en competición. **"En cambio, esta circunstancia es bastante habitual en el ciclismo de placer, donde el uso del casco se muestra muy eficaz y es absolutamente recomendable".**

BICIS Y VÍCTIMAS EN LOS ACCIDENTES MORTALES DE CARRETERA

AÑO	1990	1991	1992	1993	TOTAL
Nº ACCIDENTES	106	87	103	96	392
BICIS IMPLICADAS	113	94	110	105	422
MUERTOS	107	88	107	98	400
H. GRAVES	10	9	14	6	39
H. LEVES	13	15	18	14	60

La experiencia de verdaderos protagonistas de accidentes, base de la nueva campaña divulgativa de la DGT

LA CARA DE LA TRAGEDIA

Cualquier parecido con la realidad no es pura coincidencia, sino el convencimiento que la DGT tiene de que nada hay más duro que la realidad ni tampoco más creíble y convincente. Por eso, la nueva campaña divulgativa presenta la experiencia de protagonistas reales de accidentes de tráfico. Con un lenguaje sencillo, sin llantos ni angustia, huyendo de cualquier exposición melodramática, estas personas relatan qué pasó ese día y cómo deben vivir desde ese momento.



Tomás Díez.

No llevaba casco.

"Venía de cenar con un amigo en la moto, de paquete; se saltaron un stop, y lo atropellaron. Traumatismo craneal, terrible, lesiones cerebrales; tiene pérdida de visión. ¿Por qué no llevabas el casco puesto? No lo tenía. ¿Eh? No lo tenía. Pero llevabas el caso de Toni en el brazo... y entonces ¿por qué no te lo pusiste? No eres como antes, ¿eh? porque tu antes corrías..."



Conchi Ruiz.

Víctima de un adelantamiento peligroso.

"Volvíamos de una concentración de Marbella, y... un chico que conocía, otra motocicleta venía kilómetros atrás..., picándose con nosotros; entonces cuando tomamos la decisión de adelantarle, el chaval siguió reacio, volvió a acelerar, lo adelantamos al final, con tan mala suerte que él hizo lo mismo, y venía un coche de frente, no nos dio tiempo a incorporarnos al carril, y... aquí estoy".



Dolores Escudero.

No llevaba puesto el cinturón de seguridad.

"Era un coche muy viejo y se abrió la puerta, y yo caí y di una voltereta, y como estábamos en el mismo pueblo, pues yo no llevaba cinturón... El mundo se me vino abajo... La niña tiene ocho años y cada vez que me vengo al hospital se cree que las operaciones... son para que vuelva a caminar, ella no se da cuenta todavía, dice que a veces sueña que voy a andar. Ella no se da cuenta todavía. El niño sí".



Francis Rodríguez.

Se distrajo conduciendo.

" Como estaba un poco adormilado, no actué en las décimas de segundo necesarias... La primera sensación que tuve, era eso: vi lo que me había pasado, no era consciente realmente de que me había quedado ciego; no, fue al cabo de tres días. Yo no era consciente de que había perdido la vista, no me lo quería creer, y... una de las cosas que siempre he reflexionado en ese sentido es que fue un despiste ¿no?".

Esther Abarquero.

Sufrió un accidente por exceso de velocidad.

"Al ser de noche no lo pudimos ver, cuando lo quisimos ver estábamos encima de él, y al intentar esquivarlo dimos vueltas de campana. Ha sido una lesión en las cervicales, tengo dañada la C4 y la C5, y eso quiere decir que prácticamente no me puedo mover... Pero vamos, supongo que un poco rápido sí que íbamos".





Marc Anglada.

Víctima de un conductor que no respetó una señal.

"Salí del coche de mi madre y me atropellaron. Me di un golpe en la parte más dura del coche. Me han dado pastillas... ya llevo unos días en terapia; hago puzzles, ahora estoy haciendo una casa de madera, y en fisioterapia en una bici, paralelas, subo una escalera... en una máquina que no se cómo se llama. Me da la sensación que estoy muerto, y que todo lo que pasa lo estoy soñando, pero... ya se que no".

La escena de un accidente de tráfico es muy traumática, porque es muy violenta, hay sangre, ruido, gente..., pero, con todo, es el momento en que, quien lo sufre o lo produce, es menos consciente de la gravedad de la situación. La realidad, con toda su crudeza, se empieza a conocer el día después, o mejor, unos días o meses más tarde, cuando se da cuenta de que la vida ha cambiado mucho y ha cambiado, siempre, a peor.

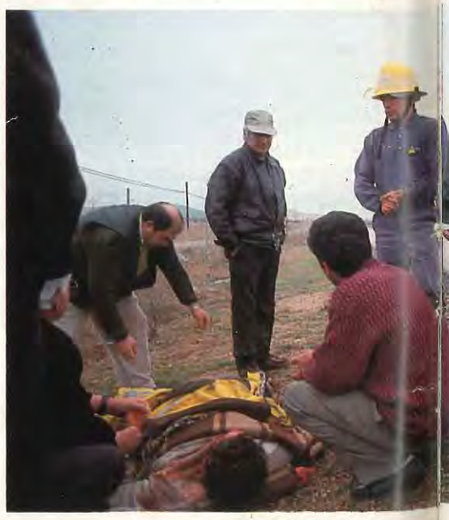
Mostrar de la forma más directa posible esta experiencia -es decir, como un accidente de tráfico puede destrozar una vida- a través de los relatos de protagonistas reales ha sido la línea escogida por la Dirección General de Tráfico para la nueva campaña divulgativa que en estos días acaba de ver la luz.

Miguel María Muñoz, Director General de Tráfico, indica que **"esta línea supone una cierta ruptura formal con las campañas de los dos años anteriores, en el sentido de que invita más a la reflexión racional, apelando menos a la emoción que produce una situación dramática".**

Por su parte, Casadevall Pedreño & Piera Vallejo, agencia publicitaria encargada de realizarla, cree importante destacar que **"tenía que resultar fundamentalmente creíble para ser realmente motivante y potente. Por tanto, debía dejar al margen cualquier recreación de los hechos, porque ello sólo serviría para que el público objetivo de los hechos pueda desentenderse y distanciarse al reconocer el plano ficticio, la actuación. Es necesario comunicar este mensaje de la forma más cruda y verídica, para que resulte del todo creíble. Y no hay nada más creíble que la verdad".**

NO AL MELODRAMA

Un artículo del Reglamento General de Circulación sobre negro, con su correspondiente sanción en caso de incumplimiento, y una voz que nos recuerda *"las imprudencias se pagan muy caras"* dan paso, mediante un exclamativo *"o carísimas"*, a imágenes de una persona que relata de forma sencilla qué pasó el día fatídico y cómo es su vida en estos momentos.



Miguel María Muñoz espera que **"la Sociedad sepa distinguir perfectamente entre lo que es esta campaña, su origen y sus motivaciones, y los denominados 'reality shows'".** No hay llantos, ni angustia, ni gritos. Los personajes han asumido su situación. No existe el melodrama. El Director General de Tráfico continúa diciendo: **"Está claro que aquí no hay ningún ánimo comercial, ni siquiera de explotación folletinesca del dolor humano; por el contrario, nos encontramos con una serie de personas que, de manera admirablemente altruista, han sido capaces de poner su dolor y su sufrimiento a disposición de la Sociedad, para que toda ésta pueda valorar qué ocurre, incluso a largo plazo, después de un accidente".**



Foto: Félix Grande

Al mismo tiempo, incide en otra de las razones de esta decisión: **"Hemos escogido testimonios de personas reales, pero que, en función del tiempo transcurrido desde que ocurrió el accidente, son capaces de hablar con serenidad y hasta con un cierto distanciamiento de su situación (después de haber asumido las secuelas y consecuencias del accidente). Hemos rehuido expresamente el testimonio tomado en directo o con gran inmediatez al momento del accidente, justamente con la finalidad de restar emotividad y aumentar la incitación a la reflexión".**

Esta opinión es compartida por la agencia publicitaria, tal y como nos aclara Pedro Cárcoba, director en Madrid de Casadevall Pedreño & Piera Vallejo: **"No se podía convertir en algo burdo, en un espectáculo sangriento. Dicen lo que tienen que decir de una forma que pueda llegar a la gente".** Además, añade, **"contamos con un gran aliado: el sonido directo. El calor que desprende el movimiento de los labios y que se ve que eso es de verdad, que no es ningún actor, es más duro, más impactante, de lo que se puede pensar desde fuera".**

EN TODOS LOS FRENTES

Profundizar en la sensibilización de toda la opinión pública y, tal como indica Miguel María Muñoz, **"especialmente de los conductores, sobre la gravedad de los accidentes de circulación y sus consecuencias. Incidiendo sobre la presentación racional de las conse-**



Igoñe Juanes.

Sufrió un accidente por exceso de velocidad.

"Un sábado, a las seis de la mañana, te vas para casa, total que íbamos cinco en el coche, y no íbamos muy rápido, pero bueno íbamos un poquitín contentos... Una se queda parapléjica, otra se muere, los demás quedan con cargo de conciencia... He tenido la mala suerte, o la buena, de quedarme aquí, porque mi amiga murió, a los demás no les pasó nada. Tampoco es que vayas a echar la culpa a nadie, pero si hubiéramos ido un poco más despacio".



Enrique Peteiro.

Conducía bajo los efectos del alcohol.

"Jamás volveré a ser el chico que era antes, jamás. He perdido a todos. He perdido a mi novia. He perdido a mis amigos. Se ha desgraciado mi familia. Lo he perdido todo por una noche loca. Es que si pudiera volver atrás. Dios mío, si pudiera..."

Lluis Remoli.

No llevaba puesto el cinturón de seguridad.

"Salía de trabajar de una guardia de con dos compañeros más, y en la autopista un coche me adelantó por el carril de la derecha y, cuando yo intentaba incorporarme a ese carril, fue cuando perdí el control del coche. Fue culpable el coche que me adelantó por la derecha, pero también parte de culpa la tenía yo, porque llevaba mal puesto el cinturón de seguridad. Creo que hay que ir con cuidado porque el coche es un arma que puede matar".



cuencias de los accidentes" es el objetivo que la DGT persigue con esta campaña divulgativa.

Para lograrlo, se actuará en todos los campos que la DGT considera básicos: velocidad, alcohol, juventud, cinturón de seguridad, casco, peatones, distracciones, fatiga... Además, se ha intentado que estén representados todos los sectores de la Sociedad (hombres, mujeres, jóvenes, peatones...) en porcentajes parecidos a los que arrojan las estadísticas de accidentalidad y los distintos tipos de traumas y secuelas que dejan los accidentes, desde lesiones medulares o neurológicas -que son terriblemente importantes y frecuentes pero no únicas- hasta el sentimiento de culpabilidad del causante de la tragedia que no ha resultado herido.

Pedro Cárcoba asegura que de esta forma se llega a toda la Sociedad, porque **"cada uno nos sentimos más representados por alguna de las personas. Cada uno nos asimilamos con un protagonista, de acuerdo con nuestras circunstancias personales"**. Además, se evita, afirma la agencia publicitaria,**"el lógico rechazo ante los hechos relatados, y facilitamos que se produzca la extrapolación 'esta persona ha hecho algo que hago en ocasiones, lo mismo me podría haber ocurrido a mí'".**

DESDE TODOS LOS MEDIOS

Esta campaña se desarrollará en todos los medios de comunicación escrita, televisión y cine. Finalmente, hay que destacar un hecho: se trata de una campaña eminentemente divulgativa, a la que no podemos clasificar sólo o simplemente como publicitaria. José Cárcoba se inclina más por definirla como **"comunicación o mensaje"** y afirma que, para ellos, se ha convertido en algo más que un reto profesional o económico: **"Si conseguimos que, con nuestro trabajo, una sola persona levante el pie y no tenga un accidente, habrá valido la pena".**

Mercedes LÓPEZ

Del 19 al 21 de mayo en Toledo

V CONGRESO NACIONAL DE CENTROS DE RECONOCIMIENTO

Coincidiendo con los 12 años de existencia, se celebra en Toledo, del 19 al 21 de mayo, el V Congreso Nacional de Centros de Reconocimiento de Conductores. En este tiempo, toda la población con permiso de conducción (más de 15 millones) ha pasado por ellos, a razón de 3 millones de conductores por año. Tal experiencia servirá para hacer balance de su actuación y evolución, así como para conocer la situación internacional del colectivo y, con todo ello, abordar la creación de una nueva normativa para el sector.

Durante las tres jornadas del Congreso -dentro del que tendrá lugar la Jornada Internacional de Tráfico y Seguridad Vial-, destacadas personalidades tanto de ámbito nacional como internacional abordarán los problemas del tráfico y su asociación con aspectos médicos, así como diversos aspectos jurídicos y normativos que les atañen; también analizarán la situación europea sobre alcohol, fármacos y conducción y el panorama de los centros de reconocimiento en América Latina.

Todos los interesados en inscribirse pueden ponerse en contacto con la Asociación Española de Centros de Reconocimiento Psicotécnicos (ASECEMP) en el teléfono 976/ 55 07 56, o en el fax 976/ 56 72 49.

ENTREVISTA



EDUARDO SERRA, Presidente de Peugeot

"LOS COCHES ESPAÑOLES SON TAN SEGUROS COMO LOS MEJORES DEL MUNDO"

Jesús SORIA. Fotos: Miguel GARROTE

Eduardo Serra es, seguramente, más conocido todavía por su labor en el Ministerio de Defensa, en el que fue subsecretario y secretario de Estado, incluso por su tarea al frente de la Fundación de Ayuda contra la Drogadicción, que por ser presidente de Peugeot. Ahora, sin embargo, sin dejar su labor en el mundo de la lucha contra las drogas y la presidencia del grupo Cubiertas y MZOV, está al frente de una gran compañía automovilística. Ha pasado del filo de los sables al peligro de las drogas pasando, ahora, por el riesgo, la crisis y la guerra de ventas de coches. Defiende los automóviles españoles (*"están entre los mejores del mundo"*) y también las medidas represivas para acabar con la accidentalidad (*"son incuestionables"*). Elogia las mejoras de nuestras carreteras, pero, a la vez, se queja amargamente de la poca ayuda de la Administración a un sector que es el motor de nuestra economía. Lógicamente, ve en el alcohol y las drogas un peligro para la seguridad vial.

Eduardo Serra, metido de lleno en la crisis del automóvil en su Peugeot, cree que *"la crisis está superándose en todo el mundo"*. Piensa que *"en España hay síntomas claros de reactivacion"* y considera que se están dando pasos para encarar el futuro con cierto optimismo: *"Ha habido devaluación, disminución sustancial del precio del dinero, pero empieza a haber realismo en las relaciones laborales -desde el Gobierno y desde los propios trabajadores- y empezamos a saber que las alegrías de otro tiempo cuestan muy caras"*.

- Y al sector, ¿cómo le está afectan-

do? La crisis parece muy profunda...

- La crisis ha afectado de forma notoria al sector y no hay precedentes de una caída tan importante en las ventas. Este año empezamos a notar datos positivos en el sentido de que vamos mejor que el año pasado, que fue la debacle. Pero es una referencia mala. Si hay medidas inteligentes de la Administración y otras, superaremos una crisis que está dejando muchas víctimas en el camino. Pero tenemos que tener en cuenta que España ya no es el quinto productor del mundo. Mucha gente no se da cuenta de la importancia que tiene este sector en el país, hasta el punto de que, si viéramos los últimos treinta años, nos daríamos cuenta de como hemos pasado a ser la octava, la décima potencia industrial a, en poquito tiempo, no ser un país industrial, sino casi un monocultivo industrial. Y ese monocultivo es el automóvil. Habría que considerar al automóvil como la niña de nuestros ojos. Un sector que representa el 5,5 por 100 del PIB, el 13 por 100 de la mano de obra asalariada, el 24 por 100 de las exportaciones y el 22 por 100 de los ingresos de la Hacienda Pública es el sector clave en la economía.

- Sin embargo, parece que nunca ha tenido suficiente ayuda. ¿Lo cree así?

- No, no la ha tenido. De alguna manera se ha considerado -y no es extraño que haya sido así- el automóvil como un artículo de lujo y, entonces, las ansias recaudatorias se han cebado en él. Era lógico en los años 60, pero no hoy: ahora no se puede decir que el coche sea un artículo de lujo y tampoco hoy se pueden engrosar las arcas de Hacienda esquilmando un sector que literalmente es "la gallina de los huevos de oro". No se la puede matar.



"No se pueden engrosar las arcas de Hacienda esquilmando un sector que es la gallina de los huevos de oro. No se la puede matar"

"Muchos de los problemas del tráfico son causa de otros problemas como el alcohol y las drogas. Por ahí hay que buscar soluciones..."



- ¿Bajar impuestos es la salida?

- Hay que hacer las cosas con imaginación. Saber que tenemos un cáncer de la economía española, que es el déficit público, y entender a los responsables de la Administración. No se puede jugar alegremente con estas cosas. Lo público es también nuestro. Sin embargo, se pueden buscar soluciones imaginativas. A mí me parece que la del gobierno francés merecería la pena por lo menos estudiarla con toda seriedad. Es necesario tener en cuenta los intereses fiscales, pero también los industriales y comerciales del sector y, por lo tanto, de España. Se podría estudiar con toda atención qué tipo de medidas adoptar: desgravaciones fiscales, incentivos a la compra del automóvil...

- ¿Habría que distinguir entre la fiscalidad por la compra del automóvil y por el uso del automóvil?

- Son dos cosas que habría que distinguir: una cosa es la fiscalidad en la compra del automóvil y otra es por su uso. Ahí se podría abrir una veta que podría resultar interesante.

- Siempre les ha preocupado la llegada de los japoneses. ¿Ahora más que nunca?

- Los españoles hemos jugado un poco el papel de papanatas del europeísmo. Todos los países han jugado a crear Europa salvaguardando muy mucho sus intereses nacionales. Si no había un proteccionismo legal, se buscaba un proteccionismo real. Y existe. Y donde menos existe es en España. Y, cuando nuestro país tiene una de las industrias más débiles de la Comunidad, puede significar que ha habido un poco de furor europeísta. Si trasladamos eso a nivel mundial, me parece que la primera norma, antes de ver si es usted librecambista o no, es saber si hay reciprocidad en el trato, que es la más antigua regla del comercio. Si nosotros abrimos las puertas a la competencia de Extremo Oriente sin que ellos abran las puertas a la competencia europea, estamos haciendo el tonto; hay que ver, suponiendo que hubiera reciprocidad, que no la hay, cuál sería el impacto que produciría una alteración de este tipo, no sólo de los japoneses. También debemos plantearnos si vamos a poder competir con países con un escaso o nulo paquete social, que aquí encarece mucho los productos. Si no tenemos en cuenta estas cosas, nos arrepentiremos.

- Pese a todo, no me diga que no están esperanzados con un mercado hipotético extraordinario: la mujer se incorpora al trabajo y quiere ir en coche, los jóvenes tiene más poder adquisitivo pese a crisis puntuales...

- Sí. Se puede ver dónde está nuestro futuro, porque sabemos dónde están los países que nos llevan delantera. El nivel de motorización español es inferior al de otros países europeos a los que nos queremos parecer, a los que, a trancas y barrancas, nos acercamos y por ahí seguro que aumentará nuestro nivel de ventas. En cuanto a exportación, tenemos también amplísimo futuro.

- Cambiemos de tercio. ¿Cómo ve el problema de la accidentalidad en nuestro país. ¿Le afecta?

- Mucho. Los últimos datos estadísticos son esperanzadores y me parece que ha sido sustancial, junto a otras medidas, la mejora de la red de carreteras.

- ¿Los fabricantes también están contribuyendo.

- Desde luego. En España tenemos automóviles tan seguros como los mejores del mundo; de hecho, hacemos coches para todo el mundo.

- La gente exige más seguridad cada día. ¿Le parece bueno?

- De todos los componentes que juegan en la siniestralidad -la habilidad del conductor, la seguridad activa y pasiva de los coches, el estado de las carreteras-, donde mejor estamos es en la calidad de los coches: estamos al mejor nivel del mundo. España sigue siendo una gigantesca autoescuela. Cada vez menos, porque cada día tenemos mayor antigüedad en la conducción. Pero donde más carencias teníamos era en carreteras.

- Se les achaca, sin embargo, que la publicidad de determinadas marcas, de determinados modelos, incita a comportamientos incívicos, contra las normas...

- Me parece un ejemplo más de lo de matar al mensajero. La gente se comporta como es por otros motivos, pero no por ésta o aquella publicidad. Puede haber algún caso... Estamos, además, muy vigilados por las autoridades de Tráfico, que me parece bien...

- Hace no mucho, en esta sección, Luis Montoro decía que aquí hay una cultura de la velocidad. ¿Usted cree, como él, que ése es un síntoma de subdesarrollo?

- Si me dicen que la velocidad es un síntoma de subdesarrollo diría que estoy en otra planeta. En la India, en Nigeria, en Kenia no he visto más velocidad que aquí y, desde luego, no son más desarrollados. Quizá sea un cierto ansia en el tránsito al desarrollo. Eso puede ser. Es una manifestación de la cultura, de la situación de un país, que se refleja en todo, y también en la velocidad del automóvil. En España hay una fijación obsesiva en el presente, en llegar ya. ¿Sabe usted que somos el país occidental con menos propensión al ahorro? ¿Es culpa de la publicidad? No. Debemos corregir y, desde luego, no echar la culpa a otros.

- ¿Desde dónde cree que se debe atacar la accidentalidad?

- Estoy seguro de que todo lo que se haga será poco. Y desde todos los frentes; es decir: mejorando todo lo posible las carreteras, haciendo campañas, llevando la educación vial a los colegios Muchas de las cosas que ya se están haciendo...

- ¿Pero no cree que hay poca sensibilidad en muchos conductores? No se pasa por la ITV, los talleres se pisan sólo ante averías... Eso que es, ¿irresponsabilidad?

- Eso es un reflejo de una sociedad que quizá de lo único que se siente orgullosa es de su capacidad de improvisación.

- ¿Cambiaremos?

- Creo que sí, porque el riesgo se debe tomar en otras cosas. Hace falta asumir otro tipo de riesgos donde no se ponga en juego nuestra vida y la de los demás.

- Usted conoce perfectamente el mundo de la droga. ¿Cree que puede llegar a ser tan nefasta para la circulación como es el alcohol?

- Ahora mismo ni se puede erradicar el consumo de alcohol, aunque si rebajarlo, ni legalizar las llamadas drogas ilegales. Seguiremos, pues, teniendo dos tipos distintos de problemas que afectan a la seguridad vial. Pero es importante el tema porque mucho de lo que achacamos al tráfico y sus accidentes son a causa de otros problemas que están fuera: por ejemplo, el alcohol y la droga. Y por ahí hay que buscar soluciones...

- Entonces, ¿cómo se debería atajar este problema de alcohol, drogas, fines de semana, carretera...?

- Hay que plantear propuestas de vida alternativa. Hay otras muchas maneras de estar hasta las tantas de la madrugada con los amigos que no sea así.

- ¿Es partidario de la educación, quizá de la mano dura...?

- Desde luego, y por mucho que desde algún sector se desprecie, estoy a favor de medidas represivas y sancionadoras. Hay medidas preventivas, informativas, educativas, pero la eficacia de las represivas es incuestionable.

- La educación, y dentro de ella, la educación en los colegios, ¿le parece importante?

- Los llamados temas transversales en los colegios, entre ellos la educación vial, me parecen muy importantes. En la persona hay elementos muy internos que se reflejan en todas sus circunstancias, el deseo de dominio, la agresividad... De cualquier manera, que tratemos de encauzarlos, disciplinarlos, educarlos es buena cosa. Por otro lado, el tráfico es algo con lo que mañana todos tendremos mucha relación y, por lo tanto, está muy bien que eduquemos a los pequeños en esas cosas que les van a ser muy útiles.

- ¿Con las nuevas generaciones esta sangría de la carretera cambiará?

- Seguro. Están cambiando y cambiarán a mejor cuanto más creamos que somos capaces de cambiar.

- ¿Los conductores reflejamos en el coche como somos o nos convertimos realmente?

- Creo que es lo mismo. Todo ser humano, por definición, es un reprimido. Por otro lado, somos lo que somos. Delante de un volante,arrodillados en la iglesia o impartiendo clases en la Universidad. A veces, determinadas posibilidades nos hacen pensar que podemos superar ciertas frustraciones. ¿Nos convertimos? Hombre, la persona que se siente oprimida y dominada y tiene posibilidad de demostrar su dominio, lo hace y se muestra como es.

- Por cierto: las campañas que muestran la realidad de la accidentalidad con toda su crudeza, ¿le gustan?

- Si cumplen su cometido...

EL INDISCRETO

- ¿Le atrae el gusanillo de la velocidad?
- Me atrae... y me reprimo.
- ¿Se puede considerar como una droga?
- No. Las drogas producen dependencia y la velocidad no es una sustancia.
- ¿Cuántas veces ha conducido bebido, con una copilla...?
- Creo que muy pocas y más de las debidas.
- ¿Qué le dice a usted el "bakalao"?
- Quizá lo peor de lo nuevo.
- Un coche, ¿cuánto más "tanque" más seguro?
- Los llamo carros, pero no creo que tengan que ser así para ser seguros.
- ¿Usted también prefiere los coches alemanes?
- No.
- Cuando se compra un coche, ¿en qué tres cosas se fija más?
- En la seguridad, activa y pasiva, y en el confort.
- ¿Por qué le pusieron la última multa?
- Por no llevar cinturón de seguridad, hace diez años.
- ¿No cree en el cinturón?
- Sí creo. Fue un descuido. Le dije al guardia que si lo llevaban todos, me parecería bien que me multase. Pasaron veinte coches y todos lo llevaban...
- ¿Paga las multas o se hace el remolón y recurre?
- Si me las ponen, las pago. Soy incapaz de dejar el coche mal aparcado o no poner la tarjeta de la ORA. El respeto es importantísimo.
- ¿Le compraría moto a su hijo de 15 años?
- No. Mi padre tuvo moto toda la vida y, al final, murió víctima de un accidente de tráfico. No me gustan.







Nuevos trámites y plazos en la tramitación de multas.

Aprobado el nuevo Reglamento de Procedimiento Sancionador de Tráfico

MULTAS CON FECHA DE CADUCIDAD

El texto desarrolla el procedimiento a aplicar por la Dirección General de Tráfico para la tramitación de multas. El establecimiento de un plazo genérico de 6 meses para dictar resolución sancionadora, así como la contabilización de los plazos para la prescripción, medio de notificación o la sustitución del recurso de alzada por el ordinario, junto con la posibilidad de abonar las sanciones en entidades bancarias constituyen las principales novedades de la nueva disposición.

El Reglamento de Procedimiento Sancionador en materia de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial es la nueva base jurídica para la imposición de sanciones. Su creación obedece, por un lado, a la necesidad de adaptar el procedimiento sancionador en materia de tráfico a la nueva Ley de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas, aprobada en 1992, y, por otro, al mandato de desarrollo que estipula la propia Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad vigente desde 1990. Se prevé que la nueva normativa entre en vigor este mismo mes de abril y, en todo caso, 20 días después de su publicación en el Boletín Oficial del Estado.

Las principales novedades que su corto texto -21 artículos- incluye hacen referencia a la tramitación de las denuncias, los plazos de caducidad y prescripción, forma de notificación y al sistema de recursos.

En primer lugar, destacar que se contempla un plazo genérico de 6 meses en el transcurso del cual la DGT se obliga a dictar la resolución sancionadora; si transcurridos 30 días, desde el final de esos 6 meses, no se hubiese dictado tal resolución, todas las actuaciones correspondientes a esa multa se archivarán. Este plazo sólo se puede interrumpir cuando el procedimiento se paralice por causa imputable al denunciado o a consecuencia de un proceso penal.

Junto a este plazo general, se establecen los de prescripción que funcionan para cada trámite en la gestión del expediente. En este sentido, el artículo 18 del Reglamento fija en 2 meses el plazo que tiene Tráfico para notificar el inicio del procedimiento sancionador. Tras esta primera notificación, la prescripción se produce cuando se hayan paralizado los trámites por causa no imputable al denunciado y durante un período de 2 meses, que se empezará a contar transcurrido 1 mes de inactividad; con lo que el resultado es de 3 meses para que el expediente prescriba.

A modo de ejemplo: si a usted le denuncian el 15 de marzo y la Guardia Civil no le notifica en el mismo momento de cometer la infracción, Tráfico tiene un plazo de 2 meses -hasta el 15 de mayo- para comunicárselo. Si no lo hace, la multa prescribirá, a menos que haya actuaciones encaminadas a averiguar su identidad o domicilio.

Por el contrario, si usted recibe la notificación de la denuncia el 3 de abril y realiza el día 10 del mismo mes un pliego de descargo, para lo cual tiene un período de 15 días hábiles, si el Gobernador Civil no dicta resolución sancionadora sobre su caso antes del 10 de julio, el expediente habrá finalizado por prescripción.

De cualquier modo, entre trámite y trámite del expediente sancionador no pueden pasar más de tres meses sin que el denunciado tenga constancia de la actuación administrativa. Y no podrán pasar más de 7 meses desde el inicio del procedimiento, sin dictar resolución sancionadora. En tal caso, también la pasividad pondrá fin al procedimiento sancionador. Toman-do como base el supuesto anteriormente citado, nunca podría dictarse la resolución sancionadora después del 15 de octubre.



En un plazo de 6 meses se verá resolver el expediente; en caso contrario y transcurridos 30 días más éste se archivará.

RECURSO ORDINARIO

El sistema de recursos también ha sido objeto de otra importante modificación, sustituyéndose el antiguo de alzada por el denominado ordinario y cambiando también el plazo para su interposición que antes era de 15 días hábiles y ahora pasa a 1 mes. Una vez resuelto este recurso, en el sentido de desestimar las pretensiones del denunciado, queda abierta la vía judicial, con un plazo de 2 meses para interponer recurso contencioso-administrativo.

La nueva normativa mantiene la posibilidad de notificar la infracción al denunciado utilizando como vía la publicación en el Boletín Oficial de la Provincia y en los tablones de anuncios de los ayuntamientos.

En lo referente al cobro de las sanciones, se amplía el abanico de posibilidades, dando cabida al pago a través de entidades bancarias -aunque tal posibilidad se encuentra aún en fase de estudio- junto con las actuales vías en las Jefaturas Provinciales de Tráfico o mediante giro postal.

En los artículos que se refieren a la tramitación, se establece la división entre órgano instructor de los expedientes - Unidad de Sanciones de la Jefatura Provincial de Tráfico- y el sancionador -Gobernador Civil-.

Por otro lado, se instaura la posibilidad de abrir un período de prueba, cuando sea necesario, para averiguar y calificar los hechos o para determinar las responsabilidades. Este período no será inferior a 10 días ni superior a 30.

Por último, resaltar que las sanciones graves y muy graves se anotarán por la Jefatura de Tráfico instructora del expediente en el Registro de Conductores e Infractores. Tales antecedentes se cancelarán transcurridos 6 meses desde su cumplimiento o prescripción.

Teresa G. GONZÁLEZ
Fotos: **Miguel GARROTE**

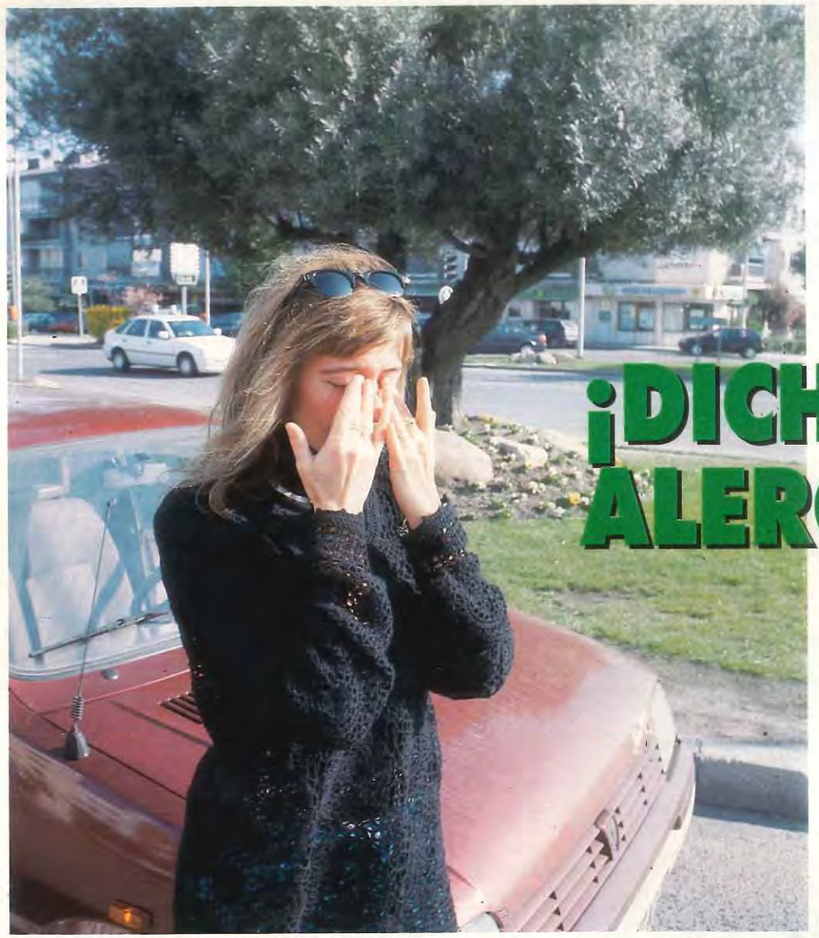
PASOS Y PLAZOS EN LA TRAMITACIÓN DE UNA DENUNCIA

	Ejemplo
1.- Por supuesto, cometer la infracción 	**Denuncia 15 de marzo**
2.- La notificación puede efectuarse en ese mismo momento en carretera, o "a posteriori" por correo certificado y con acuse de recibo, en un plazo de 2 meses.	**En mano, el 15 marzo. Por correo, hasta 15 de mayo**
3.- El denunciado tiene un plazo de 15 días para realizar alegaciones.	**La notificación llega el 3 de abril y el pliego de descargo se presenta el 10 de abril**
Si no hace alegaciones 	**Si el Gobernador Civil no dicta resolución en un plazo máximo de 3 meses, la multa prescribe; hasta 10 de julio.**
Si está conforme, se procede al pago.	**Finaliza el expediente.**
4.- Para averiguar y calificar lo hechos o para determinar las responsabilidades, se puede abrir un período de prueba con una duración entre 10 y 30 días.	**Entre cada actuación, la Administración tiene 3 meses.**
5.- Resolución sancionadora.	**El Reglamento impone el deber genérico de dictarla en el plazo de 7 meses desde la notificación. Antes del 15 de octubre.**
6.- Presentación de recurso ordinario en el plazo de 1 mes, o pago de la sanción.	



NOVEDADES DEL PROCEDIMIENTO SANCIONADOR

- Se fija un plazo genérico de 6 meses para la resolución del expediente, transcurrido el cual, más otros 30 días sin dictar resolución sancionadora, se producirá la caducidad, archivándose todas las actuaciones.
- El cómputo de los 2 meses de prescripción se reanuda una vez transcurrido 1 mes desde la última actuación de que se tenga constancia.
- Desaparece el recurso de alzada, pasando a ser recurso ordinario; y el plazo para interponerlo pasa de 15 a 30 días.
- Los pagos de las multas se van a poder realizar no sólo en las Jefaturas de Tráfico o por giro postal, sino también en entidades bancarias.



Las molestias en los ojos es uno de los síntomas más característicos de los procesos alérgicos

Estos procesos afectan al 15 por 100 de la población y pueden ser un peligro para la conducción

¡DICHOSA ALERGIA...!

Las alergias son una de las enfermedades más comunes de nuestro tiempo. Agravadas por factores como la contaminación de las grandes ciudades, un importante número de españoles sufre procesos alérgicos que resurgen con especial fuerza cada primavera. Por sus efectos, y por los de los medicamentos que las combaten, pueden suponer un riesgo al conducir.

Según un reciente informe elaborado por la Sociedad Española de Alergología e Inmunología Clínica, al menos un 15 por 100 de los españoles presenta problemas alérgicos. Se trata de un problema de salud, cada vez más frecuente en los países desarrollados, que se ve acentuado en primavera por la cantidad de agentes externos que permanecen en el aire -en nuestro país son muy comunes las alergias causadas por numerosos pólenes de diversas plantas gramíneas que tienen su etapa más activa en esta época del año- y que ven favorecidos sus efectos adversos gracias a determinadas situaciones como la contaminación ambiental de las grandes ciudades. Los síntomas más frecuentes que sufren los alérgicos en la estación primaveral suelen ser las rinitis y conjuntivitis, que afectan al sistema respiratorio y a los ojos y que pueden suponer un trastorno importante a la hora de conducir un vehículo. Los casos más graves, sufridos por un 4 ó 5 por 100 de la población alérgica, pueden deparar en asma bronquial con lo que los riesgos al volante se incrementan considerablemente.

Cuidado si toma medicinas

Los antihistamínicos de "nueva generación" ejercen escasos o nulos efectos sedantes sobre el individuo que los ingiere, según los especialistas. Sin embargo, según algunos estudios, presentan interacción con el alcohol y otros medicamentos, pudiendo ocasionar, en estos casos, un deterioro manifiesto de la capacidad para la conducción de vehículos. En el caso de los antihistamínicos "clásicos" -que se incluyen en los compuestos antigripales más comunes- se relaciona con ellos un amplio abanico de efectos secundarios que pasan por la somnolencia, cefaleas, mareos, vértigos, alteraciones en el sueño, en la visión nocturna y en la percepción de colores.

ENFERMEDADES DE LA INFANCIA

En la práctica totalidad de los casos, el individuo que sufre procesos alérgicos muestra los primeros signos en la infancia o en los primeros años de su juventud. **"Existe una predisposición genética, ya que la herencia es uno de los principales determinantes de este tipo de enfermedades",** indica el doctor Eloy Losada, jefe de la Sección de Alergia del Hospital Ramón y Cajal, de Madrid. **"Por eso, el niño alérgico suele serlo desde la lactancia. Es muy raro que una persona empiece a desarrollar un proceso alérgico a una edad avanzada, a partir de los cuarenta años, por ejemplo".**

La forma de vida en las grandes ciudades está aumentando el número de agentes que producen enfermedades alérgicas, afectando, progresivamente, a un mayor número de personas. Además de las alergias a los pólenes -que tanto pueden ser del trigo, centeno u olivo como del césped de un parque urbano-, surgen otras a los medicamentos, al pelo de los animales domésticos, a los ácaros del polvo de las viviendas, a determinados alimentos o a algunos productos utilizados en la industria y que sufren sus trabajadores.



La contaminación ambiental agrava los síntomas de los alérgicos

Mantener al paciente lo más alejado posible de los factores que causan su alergia es una de las primeras recomendaciones que hacen los especialistas. En el caso de alergia al polen, la más común, restringir las salidas al campo y mantener cerradas las ventanas de casa o del coche el mayor tiempo posible para evitar el contacto con el alergeno son la primera medida a tomar. Desde el punto de vista médico, la vacuna previa a la aparición de los síntomas se revela como un tratamiento muy eficaz. Después, en "temporada alta" habrá que contar con la medicación necesaria que ayude a paliar los efectos. **"Dolor y picor de ojos, fotofobia y quemosis (lagrimeo), además de la obstrucción de las vías respiratorias, son algunos de los síntomas que se sienten y que al volante pueden suponer un riesgo",** asegura Juan Carlos González, asesor médico de la DGT. **"Pero también hay que estar alerta ante los medicamentos que se toman, por los efectos secundarios que cualquier fármaco tiene".** Los antihistamínicos, compuestos utilizados para combatir las alergias, han ido evolucionando desde que se empezó su uso hace medio siglo. Si bien los antihistamínicos "clásicos" -que se utilizan en la mayor parte de los antigripales y a veces se recetan simultáneamente con los antialérgicos propiamente dichos- pueden producir somnolencia, cefaleas, sopor o mareos, por citar algunos efectos secundarios, los nuevos productos, manteniendo la eficacia, han reducido de forma importante esos efectos. **"Sin embargo, la respuesta a los fármacos puede variar considerablemente de un paciente a otro** -comenta el doctor Losada-. **Por eso, siempre hay que alertar sobre los posibles efectos adversos de un compuesto determinado. La respuesta depende de la cantidad de polen que haya en ese momento, de la intensidad de la alergia del individuo y de la protección que haya conseguido, si se ha vacunado previamente".**

Para evitar los efectos secundarios es fundamental respetar las indicaciones del médico o farmacéutico en cuanto al compuesto a tomar, la dosis adecuada y no automedicarse o mezclar los medicamentos entre sí o con alcohol. Para las molestias en los ojos son muy recomendables unas gafas oscuras, especialmente útiles si se va a conducir, y pueden utilizarse colirios, recetados por un especialista y recordando siempre que su caducidad es muy corta una vez abierto el envase.

Juana SÁNCHEZ
Fotos: **Miguel GARROTE**

¡Jesús! De nada



Elena Markínez

El estornudo es estruendo controlable, molestia física universal, gesto acompañado de una cara difícil donde las haya y motivo de chanza entre quienes rodean al pobre sujeto que no puede controlar acceso tal. Se hace el ridículo cuando se estornuda, se sufre una incómoda conmoción interior que nos urge la presencia de un "kleenex" y se corre el riesgo de dejar al vecino como recién salido de la ducha. Es cuestión de puntería. Estornudar en la vida cotidiana es un tostón. Estornudar ante el volante es un peligro. Mucho más si a uno sigue otro y luego otro y otro y así todo un rosario de "atchises" con sus correspondientes "jesuses". Como el fútbol o los baños de sol, el estornudo tiene su temporada. Y ahora nos vemos cara a cara con ella.

¿Es usted alérgico/a? Conoce entonces lo que ésto significa, que no sólo de estornudos vive el alérgico: nariz goteante, ojos llorosos, el paladar como un remolino de abejas, un sarpullido por aquí, un acceso de tos por allá... Es el tormento de todas las primaveras. Es, además, un dato a tener muy en cuenta a la hora de elegir dónde se desplaza en estas fechas, y es, sobre todo, una razón contundente para evitar sustos cuando conduzca. Porque la crisis le puede sobrevenir en cualquier momento y lugar, y un volante entre manos es el menos deseable. Por éso y por prescripción será usted blanco, un año más, de los antihistamínicos de rigor.

Guerra a la fiebre del heno, rinitis alérgicas y demás alegrías primaverales. Pero recuerde que muchos de estos medicamentos tienen efectos secundarios. Consulte a su médico o al farmacéutico más cercano. El sueño o un estado cercano a la "flojera" puede estropearle la más santa de todas las semanas.

Ha previsto el destino, la ruta, la compañía el equipaje... Haga también de profeta con su salud.

Y cuando el cuerpo le pida arrojar de modo estrepitoso el aire de los pulmones, cuando la membrana pituitaria le pida guerra, recuerde que en los tiempos que corren queda feo no ser ecologista y deje a la Naturaleza seguir su curso. O envíe un ramo de flores a su novia/o, así constatará que el polen sirve para algo.

Medicina de TRÁFICO

Dr. Juan Carlos GONZÁLEZ LUQUE
Dirección General de Tráfico

Dr. F. Javier ÁLVAREZ
Universidad de Valladolid



Alergia, fármacos antialérgicos y conducción

Hasta un 10 por 100 de la población, en los países occidentales del hemisferio norte, presenta alguna forma de enfermedad alérgica. Estas son debidas a reacciones biológicas desencadenadas frente a los alergenos.

Los alergenos pueden dividirse en 4 grandes grupos: a) inhalables: son los causantes de las alergias respiratorias. Los más comunes en nuestro ambiente son los pólenes de las plantas, productos de insectos, caspa de animales, polvo de la casa y poluciones industriales; b) medicamentos: varios grupos de medicamentos (antibióticos y antiinflamatorios-analgésicos, por citar algunos) pueden provocar variedad de trastornos alérgicos; c) por inoculación o contactos: entre ellos se encuentra gran número de compuestos químicos y derivados orgánicos, los cuales suelen producir reacciones alérgicas cutáneas de contacto. Entre ellos, destacar las picaduras de insectos; d) alimentos: los que causan alergia con más frecuencia son la leche de vaca, la clara de huevo, los mariscos y los frutos secos.

En general, las reacciones alérgicas afectan fundamentalmente al aparato respiratorio, a la piel y, con menor intensidad, al aparato digestivo. Entre las principales formas de alergia se encuentran la rinitis alérgica y el asma bronquial (producidas principalmente por los pólenes o alergenos presentes en el polvo ambiental), la urticaria, la dermatitis o eccema atópico, la alergia gastrointestinal y la anafilaxia (en esta, la reacción alérgica es muy rápida y puede llegar a causar la muerte).



Los estornudos son uno de los riesgos al volante

Afortunadamente, en la actualidad disponemos de valiosas medidas terapéuticas, con las que conseguimos controlar de una manera eficaz las distintas formas de alergia. Para tratarla se pueden utilizar distintos grupos de fármacos, si bien son los antihistamínicos H-1 los usados por excelencia. Su nombre hace referencia a que antagonizan los efectos de la histamina, responsable de una gran parte de los síntomas que padecen estos enfermos.

La introducción de los antihistamínicos H-1 en terapéutica, hace ya más de 40 años, supuso un gran avance en el tratamiento de esta enfermedad. Sin embargo, desde el comienzo de su empleo en medicina se observó que estos fármacos estaban dotados de un intenso efecto sedante. Como consecuencia, los pacientes en tratamiento con estos fármacos refieren una serie de efectos negativos relacionados con el deterioro de la función psicomotora. Por ello, el prospecto indica con claridad que no se debe conducir ni manejar maquinaria peligrosa bajo sus efectos. Por otra parte, el alcohol y los antihistamínicos H-1 interaccionan entre sí, potenciando su efecto sedante. De ahí, que el prospecto de estos preparados advierta que no se deben tomar alcohol cuando se esté en tratamiento con ellos.

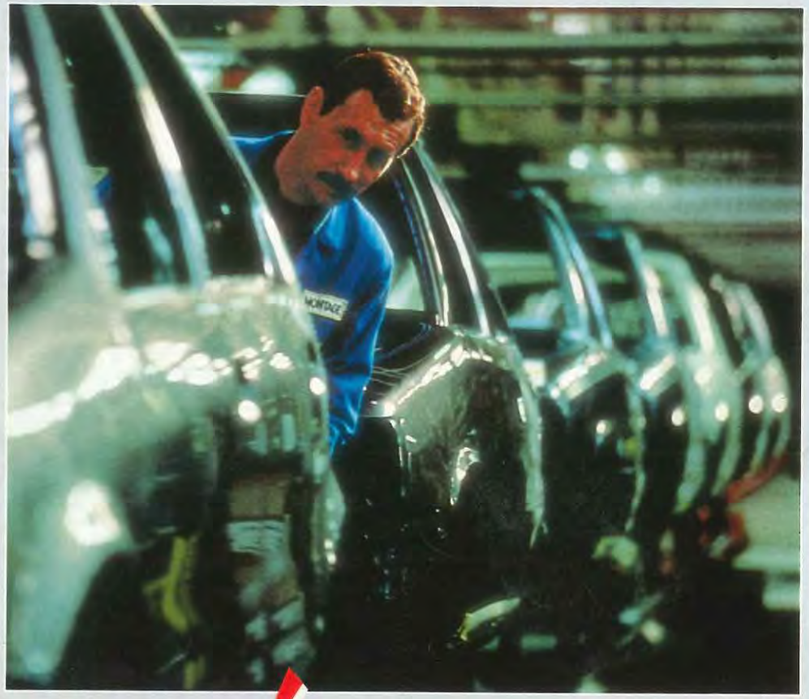
Los antihistamínicos H-1 no sólo se utilizan como antialérgicos, sino que también forman parte de los preparados comerciales antigripales, de algunos analgésicos y descongestivos nasales, de ahí que su uso sea muy frecuente.

Si usted está en tratamiento con estos fármacos, procure no conducir vehículos y recuerde no tomar alcohol (ni siquiera un vaso de vino o cerveza). Si usted conduce habitualmente, indíqueselo a su médico y él le prescribirá el tratamiento más adecuado.

Afortunadamente, en los últimos años, se han comercializado en España varios antihistamínicos H-1 con menor efecto sedante, y que, por tanto, afectan menos a la capacidad de conducción. Quizás en usted esté indicado el tratamiento con los nuevos antihistamínicos H-1. Sólo su médico puede determinarlo. Recuérdele que es usted conductor, y, por favor, siga sus indicaciones y las del prospecto.

Si un herido en accidente de tráfico sangra por el oído, no debe taponar la hemorragia. Déjele, si es posible, de lado (posición de defensa o de seguridad) y avise rápidamente a la ayuda sanitaria.

Tráfico del MOTOR



Según datos de UGT-Metal, el 60 por 100 de los trabajadores directos se encuentra en regulación de empleo.

Durante los tres primeros meses de 1994, más de la mitad de los trabajadores de la industria automovilística se han visto afectados por expedientes de regulación de empleo. La situación del mercado, cuyas cifras de venta han caído en picado, y la crisis generalizada han puesto en jaque al sector de la automoción española.

¡QUÉ CRISIS!



¡QUÉ CRISIS!

Se acabó el pastel. Los años del *boom* económico han quedado atrás y el sector automovilístico se enfrenta a la que, según algunos, es su peor crisis desde la II Guerra Mundial. El año 93 terminó con una noticia sorprendente para muchos: SEAT, la única marca de automóviles genuinamente española, anunciaba pérdidas multimillonarias. La consecuencia inmediata fue la reestructuración de su centro de producción de la Zona Franca en Barcelona; el resultado, 4.616 trabajadores afectados. Aún no se habían calmado los ánimos en Barcelona cuando la factoría de Suzuki-Santana, en Linares (Jaén), anunció una regulación de empleo en toda su plantilla, un total de 2.773 trabajadores. Han sido los casos más llamativos, pero no los únicos.

Casi un 60 por 100 de los trabajadores de las empresas fabricantes de automóviles se ha visto afectado por una regulación de empleo durante los tres primeros meses de 1994, según un informe elaborado por UGT-Metal.

Durante ese período, la mayoría de las factorías de firmas de automóviles asentadas en España presentó regulaciones de empleo. Sólo General Motors pudo mantener el tipo. Renault, Peugeot y Citroën tuvieron que reducir sus plantillas y SEAT, Nissan y Santana han vivido o están viviendo expedientes de regulación traumáticos. En total, 53.739 trabajadores afectados.

CRISIS, CRISIS

Las ventas de vehículos han caído de forma inimaginable hace apenas unos años. El mercado español del automóvil ha sido el más afectado de los europeos durante 1993, con una caída del 24,5 por 100. Las matriculaciones descendieron en ese período a las cifras de 1986. El mercado nacional sólo pudo absorber 743.000 unidades, reduciéndose la exportación un 13 por 100. Como consecuencia, el pasado año el número de automóviles fabricados disminuyó en un millón de unidades. Unas cifras, en opinión de Miguel Aguilar, portavoz de la Asociación Nacional de Fabricantes de Automóviles y Camiones (ANFAC), **"realmente impresentables para un país que ha crecido en renta y población, por mucho que exista una crisis económica"**.

La crisis económica mundial, que se está sintiendo en España de una forma especialmente virulenta, es la principal causa que apuntan los fabricantes para justificar el mal momento del sector. Junto a ello, los altos tipos de interés de nuestro país -los más altos de la OCDE- y los impuestos de matriculación, completan las causas "objetivas" de la crisis. De puertas adentro, en las fábricas, los empresarios se quejan de los costes laborales. **"En España, el diferencial de costes laborales en el sector del automóvil es un 20 por 100 superior al de la media de la industria del país. Eso perjudica a las empresas y retrae las inversiones extranjeras"**, asegura Miguel Aguilar. A pesar de todo, en el ranking de exportaciones españolas de 1992 (estimado en millones de pesetas), entre las primeras 25 empresas aparecen 9 fabricantes de automóviles y los tres primeros puestos están copados por SEAT, Ford-España y General Motors-España. Estos datos dan una idea de la importancia del sector automovilístico en nuestro país.



Los vehículos industriales aún lo pasan peor





Los estudios de los fabricantes no auguran cambios en la curva de ventas hasta mediados de 1995.



Aunque en enero de 1994 hubo un ligero repunte de las ventas, se debe, según ANFAC, a que se compara con un mes desastroso, como fue enero de 1993.

EFECTO "DOMINÓ"

Las regulaciones de empleo en las firmas automovilísticas está produciendo un incremento del paro espectacular, pero el problema no acaba ahí. A las personas que trabajan directamente en la industria automovilística hay que sumar las que lo hacen en las fábricas de componentes, concesionarios, distribuidores, vendedores, talleres de reparación y servicio, etcétera. Esto provoca un efecto "dominó" que puede llegar a disparar la cifra de trabajadores afectados. Según un estudio elaborado por la Federación del Metal de CCOO, el nivel de empleo de la industria de componentes automovilísticos cayó entre 1987 y 1992 en un 10 por 100.

A pesar de todo, el inicio del año parece haber traído una leve mejoría. Durante el mes de enero, la venta de turismos en España ascendió a 53.062 unidades, lo que supone un incremento del 38,6 por 100 respecto al mismo período del año anterior, según datos de ANFAC. La producción también ha experimentado un ligero aumento. General Motors, Peugeot, SEAT, Fasa Renault y Citroën lograron incrementar su fabricación de vehículos. Mientras que en Ford y Volkswagen descendía la productividad.

Sin embargo, estos números parecen ser un espejismo. **"Los resultados de enero del 94 son aparentemente positivos porque están comparados con los del primer mes del 93, y todo lo que se compara con algo desastroso evidentemente sale bien parado. Pero si se compara con la media de los meses de enero de los últimos cinco años, hay un descenso en las ventas del 26 por 100"** afirma Miguel Aguilar. Esta valoración se ha visto ratificada por las cifras de ventas durante el mes de febrero que, aunque subieron un nueve por 100, continúan sin satisfacer a los fabricantes.

La realidad no invita al optimismo. ANFAC advierte que el mercado durante 1994 se moverá en cifras similares a las de 1993, y la situación puede alargarse hasta bien entrado 1995. Más optimista es el análisis de la Asociación Nacional de Vendedores de Vehículos a Motor Reparación y Recambio (GANVAM), que augura un aumento de las matriculaciones en España entre un 5 y 7 por 100, sobre todo durante el segundo semestre.

SOLUCIONES DE FUTURO

Los empresarios de la industria auxiliar, convocados el pasado febrero en Madrid en la I Reunión Internacional de Fabricantes de Componentes Automovilísticos, mandaron un claro mensaje a la Administración: bajando los impuestos de matriculación se conseguiría un aumento de las ventas del 10 por 100. Esta postura es compartida por ANFAC, que considera que la presión fiscal se ha vuelto **"realmente insoportable"**, y por GANVAM. El presidente de la Asociación de Vendedores, José Ruiz Mata, estima que es vital contar con la ayuda de la administración para lograr una recuperación real del mercado. **"El sector de la automoción necesita urgentemente una reducción impositiva para mejorar los catastróficos resultados que han producido y siguen produciendo alarmantes pérdidas de trabajo"**, afirma. Otra importante baza es la renovación del parque automovilístico español, el segundo más viejo de los países de la UE tras Grecia. **"Es urgente desarrollar una campaña de achatarramiento para incentivar la renovación de un parque obsoleto por medio de subvenciones e intereses blandos de financiación"**, apunta Ruiz Mata.

Los fabricantes sólo atisban una vía de escape: ajustarse aún más el cinturón. **"Las regulaciones de empleo son muy dolorosas, pero necesarias para aumentar la productividad y la competitividad en el futuro"**. Así de claro lo afirma Miguel Aguilar. Y es que el futuro del sector no es nada halagüeño. ANFAC ya ha dado la voz de alarma: **"Si la industria europea del automóvil falla en su reestructuración, si no consigue salir de la crisis, las consecuencias sociales y económicas pueden ser devastadoras"**.

Simón BERNAL

MATRICULACIONES EN LA UNIÓN EUROPEA

PAÍSES	1992	1993	% 93/93
ALEMANIA	3.929.558	3.194.204	-18,7
ITALIA	2.374.776	1.890.073	-20
REINO UNIDO	1.593.601	1.778.426	11,5
FRANCIA	2.105.700	1.721.222	-18,2
ESPAÑA	979.895	743.927	-24,1
TOTAL UE	12.609.000	10.659.000	-15,5

Fuentes: VDA, CCFA, ANFIA, ANFAC, Marketing Systems

REGULACIONES DE EMPLEO

EMPRESA	TRABAJADORES AFECTADOS
Fasa-Renault	13.038
Iveco-Pegaso	4.365
Ford	7.759
Santana Motor	2.507
Seat	4.616
Citroën	8.267
Nissan	6.700
Peugeot-Talbot	4.800
Otros	1.687
TOTAL	53.739

Fuente: UGT-METAL

Los vehículos industriales, aún peor.

Si mala es la situación del mercado de turismos, la del subsector de vehículos industriales es, si cabe, aún más grave. En enero del pasado año, las ventas sufrieron una espectacular caída, sin parangón en la historia de la automoción española. El 94 parece haber empezado con mejor pie. Las ventas de vehículos industriales subieron por primera vez en 20 meses. Sin embargo, esa subida, como en el caso de los automóviles, no deja de ser un espejismo, pues superar los resultados de enero del 93 no tiene demasiado mérito. Para Miguel Aguilar, portavoz de ANFAC, existe un exceso de mano de obra en la industria española de los vehículos industriales y **"una caída de ventas espectacular, porque los compradores tradicionales no están en su mejor momento y el transporte está pasando por una gran crisis"**. Esto hace que, en opinión de Aguilar, el mercado esté llegando a **"límites absolutamente insostenibles"**.

TALER de OPINIÓN

RENAULT LAGUNA RT 2.0



NOTA MEDIA: 7

NOTA MEDIA SEGURIDAD: 7,3

Motor 16

Estética	9
Acabado	9
Habitabilidad	5
Maletero	5
Confort	9
Instrumentación	7
Equipamiento	7
Potencia	6
Elasticidad	6
Cambio	5
Velocidad punta	7
Aceleración	6
Consumo	7
SEGURIDAD	
Estabilidad	8
Suspensión	8
Frenos	6
Dirección	8
Ruedas	8
Luces	7
NOTA MEDIA:6,8	
NOTA MEDIA DE SEGURIDAD7,5	

Comentario.–La combinación de una carrocería de líneas suaves y aspecto compacto, un acabado que transmite robustez y un comportamiento homogéneo da como resultado un coche agradable y atrayente que entra por los ojos desde el primer vistazo o los primeros kilómetros. El sonido de la puerta al cerrar, la ubicación de los mandos, el aplomo demostrado en carreteras de todo tipo demuestran que el Laguna es una berlina de 5 puertas hecha para durar y copar los primeros lugares de las listas de venta. El pequeño Safrane dispone de "airbag" de serie en el lado del conductor, aunque se echan en falta muchos detalles presentes en rivales cercanos. Además, parece haber olvidado que en las plazas traseras también viajan adultos, dada la poca altura del techo en ese lugar. Entre los aspectos menos agraciados se encuentra el cambio, duro en determinadas ocasiones. El motor, por su parte, no es todo lo brillante que se espera de él; sin embargo, es suficiente para viajar a media carga sin sorpresas. Globalmente, se han potenciado, respecto al R-21 -al que sustituye-, aspectos tan importantes como seguridad, comportamiento y línea, dejando en un segundo término prestaciones y habitabilidad.

LO BUENO

- **Comportamiento noble y eficaz.**
- **Confort de marcha.**
- **-- Acabado impecable.**

LO MALO

- **Manejo del cambio.**
- **Altura en plazas traseras.**
- **Frenos propensos a la fatiga.**

Revista autopista

Estética	8
Acabado	8,5
Habitabilidad	6,5
Maletero	7
Confort	8
Instrumentación	8
Equipamiento	8
Potencia	6
Elasticidad	6
Cambio	7
Velocidad punta	7
Aceleración	6,5
Consumo	8,5
SEGURIDAD	
Estabilidad	8
Suspensión	7,5
Frenos	7,5
Dirección	8
Ruedas	8
Luces	8
NOTA MEDIA7,3	
NOTA MEDIA DE SEGURIDAD7,8	

Comentario.—No se puede decir que Renault haya "roto moldes" con la estética del recién llegado Renault Laguna, pero el resultado estético es bastante agradable desde cualquier punto de vista. Quizás lo más llamativo de este modelo sea su morro afilado y una entrada partida de aire, pero su similitud estética con el Safrane es bastante acusada. En su interior se ha realizado un buen trabajo, con un acabado y terminación de todos sus materiales bastante alta. Sus suaves suspensiones autorizan a realizar viajes largos sin que se noten demasiado los kilómetros en el cuerpo de los ocupantes.

En la zona media de la oferta se ofrece con el motor de dos litros y 115 tranquilos caballos que autorizan a viajar sin muchos problemas, pero que no destaca por sus prestaciones. Buena culpa de ello la tiene su elevado peso -la seguridad pasiva pasa recibo en este apartado- y unos desarrollos del cambio algo largos para nuestra rizada orografía. Unos consumos ajustados y un comportamiento impecable en todo tipo de trazados son las principales armas de este nuevo modelo de Renault.

LO BUENO

- **Comportamiento.**
- **Acabado y terminación.**
- **–Consumos ajustados.**

LO MALO

- **Prestaciones modestas.**
- **Habitabilidad trasera.**
- **Retrovisores eléctricos no disponibles.**

SUPLEMENTO PARA ALUMNOS Y PROFESORES
Número 76
Este suplemento infantil corresponde a la revista TRAFICO nº 98, de abril de 1994

Chico Tráfico



SUSPENSO GENERAL

SUMARIO:

- La cometa.....Pág II
- Material: mil y una posibilidades.....Pág. III
- Los iconos de las señales .....Pág VI
- Instituto "Sierra Ayllón" (Segovia).....Pág. VII

Los estudiantes de bachillerato tienen muy poca información sobre qué deben hacer en el caso de tener que atender la emergencia de un accidente. Según un estudio realizado en Girona con chicos de 14 a 19 años de esa ciudad, sólo algo más de un 1 por 100 supo responder correctamente a un cuestionario sobre estos conocimientos. (Págs. IV y V)



LA COMETA

BALEARES: **Educación vial para todos**



"Conducir y convivir, ¡asignatura pendiente!" es el lema de una campaña de prevención de accidentes, dirigida a los alumnos de enseñanza media de las Islas Baleares, organizada por la Jefatura Provincial de Tráfico de aquella comunidad autónoma. Un cartel y un díptico confeccionados por la escuela de diseño "Idea" se están distribuyendo entre los estudiantes y en los lugares que frecuentan: discotecas, cafeterías, tiendas de moda y de discos, etcétera. Paralelamente se ha ofrecido a los centros de enseñanza media la posibilidad de incorporar la Educación Vial en su plan de estudios, siguiendo la metodología en cada caso más adecuada -seminarios, jornadas, debates-. Tres centros ya están trabajando en experiencias piloto.

Por otra parte, se ha realizado un curso de educación vial de 42 horas de duración, dirigido a psicólogos y pedagogos, donde también han participado policías locales de la zona. Por último, se acaba de presentar nuevo material didáctico en lengua catalana, dirigido a los escolares de Primaria y EGB. Se trata de tres cuadernos con actividades propuestas a los maestros que éstos podrán utilizar en el aula.

PALENCIA: **Campaña municipal**

El ayuntamiento de Palencia presentó la campaña municipal de educación vial correspondiente al curso 93/94, con la colaboración de la Jefatura Provincial de Tráfico y la Dirección Provincial del Ministerio de Educación y Ciencia. El lema "En rojo, ¡no pases!" definirá la campaña, dirigida, sobre todo, a los niños y jóvenes, aunque, de forma indirecta, también se pretende implicar a los adultos, a quienes muchas veces los chicos deben reprender por su conducta vial. Frente a los 1.400 escolares de 11 colegios públicos que participaron en la campaña del curso pasado, en esta ocasión son 4.500 chicos de 25 centros los que están trabajando esta materia. Para completar estas actividades de forma gráfica, se repartieron 200 carteles y 10.000 calendarios de bolsillo. Este curso, son los mismos profesores quienes imparten las clases teóricas, mientras que los agentes de policía se centran en las prácticas en el parque infantil de tráfico. El mes de marzo se dedicó a la bicicleta y el monopatín.



AMURRIO (Álava): **Teoría y práctica**

El significado de las señales, las normas que imperan en los cruces, intersecciones y giros o las advertencias y señalización de las maniobras más frecuentes son algunos de los nuevos conocimientos adquiridos por los escolares de Amurrio, en la provincia de Álava, en unas recientes actividades de educación vial organizadas por Cruz Roja y la Jefatura Provincial de Tráfico. Tras pasar una fase teórica, los chicos llevaron lo aprendido a la práctica en el parque infantil de trafico. Además, en una zona reservada a talleres didácticos, los chavales confeccionaron señales, semáforos, coches, maquetas, etcétera.

LA NAVA (Huelva): **Los pequeños aprenden las señales**

Los escolares de 2º y 3º de primaria del C.P. "Miguel Lobo", de La Nava (Huelva), han sido los destinatarios de las actividades de educación vial incluidas en la programación de este curso escolar, tras comprobar su profesor, Manuel J. García, que los conocimientos de sus alumnos **"estaban bajo mínimos respecto a otros niños de ambientes urbanos, porque aquí el entorno influye negativamente. Eso hace más necesario el contacto con la educación vial"**. Siguiendo un método de trabajo globalizado, ya se ha terminado una programación semanal, que se repetirá a lo largo del curso para afianzar los objetivos conseguidos. Uno de los puntos fundamentales ha sido el conocimiento de las señales, de las que los chicos han colocado algunas en el recinto escolar.

X Concurso de Educacion Vial

Dirigido a los centros escolares de educación infantil, primaria o secundaria se ha convocado la X edición del Concurso de Educación vial escolar. El objetivo es **"incorporar, de forma real y eficaz, la educación vial a los proyectos curriculares de los centros"**. Quien desee información puede dirigirse a su Jefatura de Tráfico y participar en una o varias de las siguientes opciones: A). Diseño teórico de un proyecto curricular de centro, de etapa, de ciclo o de área. B) Proyecto de todos o alguno de los niveles de concreción de la opción A y memoria final incluyendo todas las fases marcadas en el proyecto. C) Informe y documentación sobre algún aspecto didáctico realizado en el Centro sobre educación vial. La primera opción se presentará en la correspondiente Jefatura de Tráfico antes del 30 de abril de 1994. Las opciones B y C, antes del 15 de julio.



Material de educación vial de la DGT

MIL Y UNA POSIBILIDADES

Desde el presente curso 93/94, es obligatoria la inclusión de los llamados "ejes transversales" -materias que se tratan inmersas en las distintas asignaturas- en la programación general de los centros escolares. Ante esa situación, es una gran ayuda para el maestro contar con el mayor número de recursos didácticos que orienten y apoyen su labor. En este sentido, la Dirección General de Tráfico (DGT) ha publicado diverso material pedagógico, tanto impreso como audiovisual o de carácter lúdico que puede solicitarse en las correspondientes Jefaturas Provinciales de Tráfico y que estará disponible en tanto se soliciten por parte de la dirección o profesorado del centro. Desde esta página ofrecemos un pequeño resumen del mismo.

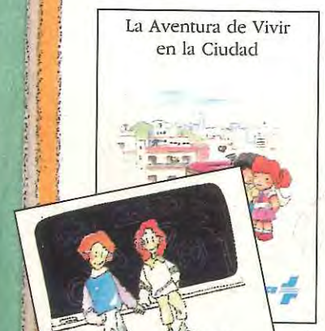
MATERIAL IMPRESO

✎ **"Cuadernos de educación vial" (Ciclo inicial, medio y superior).** Propone distintas actividades que podrán realizarse en clase o en programas extraescolares.

✎ **"Unidades didácticas de educación vial (ciclo medio)".** Un análisis del tráfico a partir de centros de interés como la calle, el barrio, la comarca y la comunidad autónoma.

✎ **"Calles, carreteras, autopistas... ¡Circulando!".** Fichas interdisciplinares para Ciclo Superior o Primer Ciclo de Educación Secundaria Obligatoria. El tráfico a través de las Ciencias Sociales, Geografía e Historia, Matemáticas, Ciencias de la Naturaleza y Lenguaje.

✎ **"Todo lo que hay que saber sobre el ciclomotor".** Destinado a Educación Secundaria Obligatoria. Se estudia la evolución de los vehículos de dos ruedas desde el siglo XIX. Se prepara a los alumnos para obtener la licencia de ciclomotor. Puede ser aplicado en los espacios de opcionalidad.



✎ **"Los talleres en la eduación vial escolar".** Dirigido a monitores y docentes. Se conjugan teoría y práctica desde una perspectiva pedagógica dentro de un contexto abierto que permite dar respuesta a la demanda de los docentes.

✎ **La animación en educación vial.** Planteamientos teórico-prácticos para la formación y reciclaje de animadores de educación vial. Contiene pedagogía y psicología de la educación vial, normativa y señales de tráfico y comportamientos en caso de accidente.

✎ **"Stopy".** Historietas tipo comic en las que pueden observarse actitudes que el niño debe conocer para su seguridad.

✎ **"La aventura de vivir en la ciudad"** y **"De vacaciones ¡al pueblo!".** Cuentos infantiles con contenidos didácticos orientados al conocimiento del ámbito rural y urbano. Para escolares que se inician en la lectura comprensiva. Se contempla con láminas de trabajo.



GUÍAS Y CARTELES

✎ **Guías del peatón, del ciclista y del conductor de ciclomotores.** Contenidos teórico-prácticos para aumentar la seguridad de cada uno de los colectivos.

✎ **Guía de prevención y comportamiento ante el accidente de tráfico.** Consejos para conducir en un buen estado psicofísico y actuaciones correctas ante un accidente de tráfico.

✎ **"Yo cruzo la calle muy bien".** Cartel y pegatinas correspondientes a la campaña del mismo nombre.

MATERIAL AUDIOVISUAL

✎ **"Unidades audiovisuales de educación vial".** Dirigido a escolares de Primaria, expone contenidos y actitudes positivas, haciendo hincapié en las consecuencias de un comportamiento inadecuado.

✎ **"Programa multimedia de educación vial".** Ayuda para el profesor en diapositivas y transparencias -que primero deben colorear los escolares- que aportan los conocimientos indispensables para los alumnos.

✎ **"La avispa".** Cortometraje de ficción sobre accidentes de tráfico causados por distracciones del conductor.

✎ **"Supercán y su banda".** Cómo ser buenos peatones, conductores de bicicleta o ciclomotor y usuarios de transportes con las aventuras de un perro genial y dos "malos" horrorosos.

✎ **"Vivir en movimiento".** El paralelismo entre las conductas animales y las humanas en un cortometraje de bellas y explícitas imágenes.

✎ **"El Lepe".** Para el aprendizaje de educación vial de los escolares con deficiencias auditivas.

✎ **¡Cambia de marcha!** Consejos y recomendaciones para mejorar la seguridad en la conducción.

✎ **Fin de semana: carrera hacia la muerte.** Dirigido a jóvenes. Contenidos sobre la siniestralidad de este colectivo.

✎ **Digamos a la vida ¡Sí!** Canciones de Teresa Rabal con cuyas letras se pretende reforzar un vocabulario básico de tráfico.

✎ **Dibujos animados I.** Incluye los cortometrajes "Las señales tus amigas", "Las normas, tus amigas", "Las fuerzas de la Naturaleza" y "Los agentes, tus amigos".

✎ **Dibujos animados II.** Incluye los cortometrajes "Respeta a tu amiga la Naturaleza", "Descubre a tus enemigos", "Aprende a ayudar a los demás" y "Tu amiga Prudencia".

MATERIAL INFORMÁTICO

✎ **"El peatón"** y **"La bicicleta".** Programas de educación vial asistidos por ordenador. Abordan nociones de señalización, normativa, velocidad, mecánica, etcétera



MATERIAL DE CARÁCTER LÚDICO

✎ **Láminas de errores** (Ciclo Inicial, Medio y Superior). Dibujos con distintos aspectos de una calle sobre los que deben localizarse errores de conducta y señalización.

✎ **"¡De casa al cole!** Dirigido a la etapa Infantil y primeros años de Primaria. Es un material manipulativo de cartón con seis fichas que deben ordenarse completando un itinerario.



✎ **"Viajando"** y **"Pedaleando".** Como el anterior, se trata de dos "puzzies". En el primero, se enfrentan comportamientos correctos y erróneos. El segundo refleja situaciones del conductor de bicicleta. En ambos casos se acompañan diapositivas.

✎ **"Logotrafic".** Juego didáctico de palabras cruzadas orientado al manejo del vocabulario habitual de tráfico para niños a partir de 8 años.



Los estudiantes de BUP contestaron un test sobre primeros auxilios.



Los conocimientos sobre primeros auxilios de los estudiantes son muy escasos.

Un estudio con alumnos de BUP refleja sus escasos conocimientos sobre qué hacer ante una emergencia

PRIMEROS AUXILIOS, UNA ASIGNATURA PENDIENTE

Más de 1.500 estudiantes de BUP de la ciudad catalana de Girona han respondido a un cuestionario para valorar sus conocimientos sobre primeros auxilios. Los resultados no pueden ser más esclarecedores: apenas 20 chicos contestaron con exactitud a todas las preguntas planteadas. Se trata de una materia donde tampoco los profesores se consideran formados.

Los conocimientos de atención urgente en caso de accidente de los estudiantes de bachillerato son muy escasos, según se desprende de un informe realizado por cinco alumnas de la Escuela de Enfermería de Girona entre más de 1.500 chicos que cursan BUP en los centros públicos y privados de esa ciudad. Anna Cerezo, Marina Gómez, Isabel Hernández, Gemma Prats y Fina Sunyer decidieron realizar esta investigación a la vista de que **"sólo se dispone de cuatro minutos para iniciar la Reanimación Cardio-Pulmonar (RCP) básica que pueda salvar la vida de una persona en un momento dado. Y, puesto que no siempre pueden ser aplicada por personal especializado, era importante saber qué formación tienen grupos de riesgo como adolescentes y jóvenes".**

Para ello, 1.536 chicos con edades comprendidas entre 14 y 19 años contestaron una batería de 15 preguntas en las que quedaba reflejado tanto el grado de conocimientos de cada uno de ellos como su opinión y valoración personal. Los resultados demostraron que los conocimientos de los encuestados son realmente pobres, ya que sólo 20 individuos del total -poco más del 1 por 100- obtuvieron una puntuación de 7, que se considera la de máxima corrección. La media obtenida por el resto no llegaba a 4. Estos datos, sin embargo, contrastan con su propia autoevaluación: cuatro de cada diez estudiantes consideró que sus conocimientos eran suficientes.

¿QUÉ HARÍAS SI ...?

Qué hacer ante una persona inconsciente o cómo comprobar que la respiración boca a boca está siendo eficaz son algunas de las situaciones planteadas. Los chicos sólo dieron la respuesta correcta, ofrecidas entre varias posibilidades, a las preguntas más elementales: saben que no deben mover a un herido en caso de accidente mientras esperan la ayuda especializada, pero no pueden precisar en qué lugar específico del cuerpo debe hacerse un masaje cardiaco. Otra cuestión concreta que se planteó fue pedir que indicaran un número de teléfono al que acudir en caso de accidente: sólo 600 alumnos pudieron dar ese dato, aunque no todos supieron completar el número y la entidad a la que pertenecía. Los que lo hicieron recurrirían, sobre todo, a Cruz Roja y a la Policía Municipal.

Más de la mitad de los chicos no supo precisar donde había adquirido los conocimientos que tenía sobre la materia, un porcentaje bastante alto comparado con el que dijo haber aprendido gracias a los medios de comunicación -12 por 100-, los que se consideraban autodidactas -11 por 100- y quien lo había estudiado en la escuela -uno de cada diez-. Este lugar es calificado por la práctica totalidad de los chicos encuestados como el sitio más idóneo para este aprendizaje.



La Cruz Roja es una de las entidades a la que los estudiantes recurrirían en caso de emergencia.



Doce de cada cien chicos dijeron haber aprendido lo que saben en los medios de comunicación.

LAS CHICAS, PEOR

La encuesta ha sido contestada por 839 chicas y 697 chicos. Si bien no se observan diferencias de conocimientos derivadas del curso que estudian, de que su lugar de residencia sea Girona capital o la periferia, de que el centro escolar al que asisten sea público o privado o de si practican algún deporte, sí se encontró una pequeña variación de conocimientos en función del sexo: los chicos respondieron correctamente más veces que las chicas. También existe una relación entre el nivel de conocimientos y la sensibilización que han producido las últimas campañas de la DGT, que dicen recordar 1.171 chicos.

Por último, las autoras del estudio creen que es un tema interesante para toda la comunidad escolar, ya que tanto alumnos como profesores confiesan no saber cómo actuar en caso de emergencia. **"Algunos profesores nos han comentado, en alguna ocasión, que no saben cómo actuar en el centro escolar si un alumno se desmaya o alguno se da un golpe fuerte en el patio** -aseguran-. **Por eso, en algunos centros ya hay proyectos para trabajar esta materia con los estudiantes".**

Juana SÁNCHEZ

OPINIÓN

"La educación vial se justifica en cualquier entorno"



Manuel J. GARCÍA PALACIOS (*)

Quisiera exponer algunos planteamientos que justifican la educación vial en cualquier entorno, en contra de quienes opinan que en zonas rurales o de montaña deben primar la educación para la salud o la medioambiental. Si se parte del concepto de educación para la salud, ¿no será más sano un niño cuanto más seguro se desenvuelva en sus desplazamientos, no sólo en su entorno próximo sino también en sus viajes en otros diferentes al suyo? Pues sí. Es más sana la vida de cualquier sujeto si su conducta es siempre la más segura dentro del medio en que se encuentra.

Por otra parte, es sabido que el entorno crea en el niño actitudes más o menos positivas dependiendo de las circunstancias; es decir, que un niño de ciudad se desenvuelve mejor en un ambiente vial urbano que otro del medio rural porque aquel, con una psicomotricidad más coordinada, está recibiendo, desde pequeño, una información que despierta su atención hacia el mundo del tráfico. A la inversa, el escolar de un entorno rural está menos preparado porque el medio no le presta información constante sobre las circunstancias que se pueden dar en un mundo vial complejo como puede ser la ciudad. ¿No es ésta razón suficiente como para introducir la educación vial en los colegios rurales? Si el niño "de pueblo" no recibe la educación suficiente como peatón y como conductor de bicicletas o ciclomotor, ¿no es mayor en él el riesgo a sufrir las consecuencias de un accidente?

Es, pues, necesario y si cabe más justificado -aunque no más importante- la introducción de la educación vial con pleno derecho como área transversal del curriculum, en el medio rural como en el urbano: en un mundo en constante cambio y desarrollo, los dos medios son interdependientes y ambos influyen en el niño. Hagamos los profesiones de la educación no universitaria -más concretamente, los de educación primaria- los esfuerzos y reciclajes oportunos para dar, desde la educación vial, los pasos necesarios para vivir, en un futuro no muy lejano, en ciudades y pueblos más seguros y más sanos.

(*) Profesor de Primaria del C.P. "Miguel Lobo" (La Nava.- Huelva)

¡Qué curioso!

Ya había peleas de tráfico en el siglo XVII: un día de enero de 1655 pasó el coche del gobernador tan deprisa que derribó al coche del Conde de Lodosa, que estaba parado. Lo que pasó después guarda cierto parecido con una actual discusión entre automovilistas: el ofendido (Conde de Lodosa) sacó la espada y desbarrigó las dos mulas del gobernador.

¿POR QUÉ TE PONES ASÍ?
Todo sobre las señales de tráfico



LA MEJOR INFORMACIÓN

Mi nombre es poco vistoso,
pintoresco y engorroso.
Soy "pictograma" o "icono".
Hablemos con precisión:
soy símbolo de información;
algo muy importante:
conmigo, colores y formas
toman sentido al instante.
Ya conoces las señales,
¡somos inseparables!
Ellas hablan en general;
yo soy más singular:
¿un peligro? No, prohibición;
¿qué? ¿dónde? ¿cómo?
Mírame: soy el icono;
le doy vida a la señal
con latidos de información
¡es que soy su corazón!

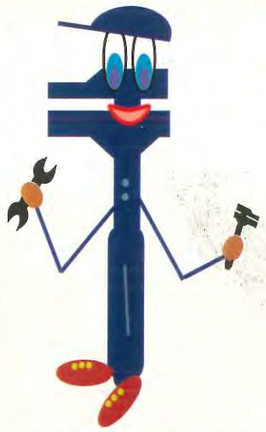
FUE NOTICIA

La Audiencia de Barcelona ratifica que el "éxtasis" es una droga dura

Una sentencia de la Audiencia de Barcelona ha condenado a un joven de 25 años a la pena de dos años y cuatro meses de prisión y multa de un millón de pesetas al serle ocupadas diez pastillas del estupefaciente Metil-MDA, conocido como "éxtasis", así como varias papelinas con anfetaminas. La resolución del Tribunal contradice un criterio anterior mantenido por la Audiencia Nacional, al considerar el éxtasis -un derivado anfetamínico de última generación, conocido en el mundo de las discotecas- como una "droga dura" en el sentido penal, que causa grave daño a la salud.

ACTIVIDADES

- Investiga qué es el "éxtasis", preguntando a tus padres o maestros y buscando información entre lo que se ha publicado en la prensa.
- Analiza, junto con otros compañeros y tu profesor, el actual debate a propósito de esta sustancia y sobre las drogas "duras" y "blandas".
- ¿Sabes qué efectos producen las drogas en las personas que las ingieren? ¿Sabes qué peligros pueden entrañar para los conductores?
- A menudo aparecen anuncios en los medios de comunicación insistiendo en la necesidad de decir "no" a la droga. ¿Cuál es, en tu opinión, el significado social de esa negativa? ¿ Por qué crees que, a pesar de todo, se siguen consumiendo drogas?



LOS ICONOS van colocados dentro de la señal y concretan o especifican el peligro, la prohibición, etcétera. Pueden ser formas, números o letras. Generalmente son de color negro, aunque también pueden ser de otros colores -azul, blanco...- para que destaquen más sobre el fondo.



El monopatín es un juguete divertido, pero nunca un medio de transporte.

Alumnos de secundaria de Segovia analizan las drogas en relación con los accidentes

LOS ADOLESCENTES Y EL ALCOHOL

Están "probando" la nueva educación secundaria que propone la LOGSE (Ley General de Ordenación del Sistema Educativo) y que sustituirá, en un futuro próximo, al actual BUP. Son diez estudiantes de 1º de Bachillerato de Humanidades y Ciencias Sociales; tienen 15 y 16 años y cursan sus estudios en el Instituto "Sierra de Ayllón", de Ayllón (Segovia). Entre los problemas que aparecen como importantes a sus ojos de adolescente figura el de **"los accidentes de tráfico y su relación con la cada vez más extendida costumbre de beber mucho los fines de semana"**.

Esta preocupación, acentuada tras los accidentes de tráfico que durante un solo fin de semana acabaron con la vida de quince jóvenes en las carreteras de España, fue el punto de partida de una investigación que este grupo de alumnos ha llevado a cabo. **"Coincidió con que, en ese momento, estábamos tratando en Psicología un tema sobre los estados alterados de conciencia y las drogas** -explican-. **Y entre las causas de esos accidentes se apuntaba un índice de alcohol alto en la sangre de los conductores. Por eso, propusimos investigar ese aspecto"**.

El estudio exigía una búsqueda previa de la bibliografía pertinente y de los datos aparecidos en la Prensa. Paralelamente, los chicos sondeaban la opinión de adolescentes y jóvenes de su comarca. Además, analizaron los anuncios de las bebidas alcohólicas. **"Por lo que hemos observado en la gente de nuestra edad** -comentan en su estudio-, **la inseguridad propia de la adolescencia es uno de los motivos que nos empuja a beber"**. Además, en su opinión, existen otros cinco factores que "ayudan": libertad familiar, tolerancia social y presión publicitaria, el peso de los amigos, el hecho de que por la noche no haya donde ir más que a bares y discotecas y, por último, una falta de información sobre los efectos reales del alcohol.

TOLERANCIA DEL ALCOHOL

La encuesta realizada ha dado varios puntos de luz a la investigación. Cuatro de cada diez encuestados sólo piensa en las drogas ilegales cuando se les pregunta por sus efectos, **"lo que indica una no conciencia del alcohol como droga"**. Otro de los resultados que se considera significativo es que el 43 por 100 de los consultados indica haber consumido algún tipo de droga -el 34 por 100 señala tabaco y alcohol-. Cuando se piden alternativas, un tercio propone -siempre en relación con el tráfico de drogas ilegales- mayores medidas represivas; un 14 por 100, aumentar la información; y un 11, legalizar las actuales drogas ilegales. Los escolares autores del informe subrayan que muchas personas preguntadas, especialmente entre los adolescentes, no dan ninguna alternativa.

Una de las conclusiones que ellos destacan es que **"existe un estereotipo bastante extendido por el que se consideran drogas sólo las ilegales"**, que excluyen al alcohol y al tabaco. Haciéndose eco de este estereotipo, los adolescentes son el grupo **"donde se da una mayor proporción de quienes se refieren a las drogas en general en tono de alabanza o admiración"**. Además, señalan que es mucho menor el número de consumidores de drogas ilegales que los que fuman o beben, pero que suele empezarse por éstas para llegar a aquéllas.



Los alumnos del Instituto "Sierra de Ayllón" que analizaron la relación entre los adolescentes y el alcohol

Ante los resultados de su estudio, los escolares se preguntan si es lógico que los padres, centros escolares y medios de comunicación olviden el problema del alcohol cuando es el más habitual, el más cercano y el que suele servir de base al consumo de otras sustancias. En todo caso, la experiencia ha servido, en opinión de José Eugenio Abajo, el profesor que dirigió el trabajo, para plantear la cuestión a los alumnos con un enfoque que les implique directamente, enfrentándoles a la realidad, lejos de un planteamiento moralizante o impositivo.

MADRID: Campañas municipales en los colegios

Dos municipios de la Comunidad han ofrecido a sus escolares cómo aprender "buenas formas" para andar por la calle. Por un lado, los alumnos que cursan sus estudios en la práctica totalidad de colegios de **Coslada** -21 centros, incluyendo uno de educación especial- han participado en las actividades de educación vial que su Concejalía de Educación, en colaboración con la Jefatura Provincial de Tráfico, ha llevado a cabo durante enero y febrero. *"Existía la preocupación social desde hacía tiempo, que se incrementaba cuando se producía algún accidente infantil* -indica Pilar Tricas, técnica de educación de la Concejalía-. *Por eso, ofrecimos a los centros el material y el parque de tráfico que nos facilitó la Jefatura y la aceptación del profesorado ha sido muy buena"*. El trabajo más importante se ha desarrollado en cada centro escolar, aunque los 2.100 alumnos de ciclo superior han podido, además, poner en práctica sus conocimientos en un circuito de "karts" instalado en el patio del CP "Rosalía de Castro", *"que ha colaborado encantado a pesar del trastorno que supone"*. El ofrecimiento a los colegios implicó a los padres a través de las APAs (Asociaciones de Padres de Alumnos) y su evaluación, como la de los profesores y los alumnos, ha sido muy positiva.



Actividades de educación vial en Coslada

Por otra parte, del 17 al 21 de febrero se desarrolló en **San Fernando de Henares** una campaña de seguridad vial que pretendía *"profundizar en la prevención de los accidentes de tráfico"*. Abordándolo de una manera integral, se prepararon actividades específicas para escolares, padres y conductores en general, con unidades de diagnosis de vehículos. En el caso de los más pequeños, se han realizado actividades en todos los colegios tratando de ahondar en la seguridad de los niños a lo que ayudó la instalación del parque infantil de tráfico.

Las Aventuras de MAXCHAPAS Autolisto y Cía.







Coordinación: **Juana SÁNCHEZ.** Asesoras pedagógicas: **Carmen BAJO** y **Mª Cruz GARCÍA EGIDO.** Dibujos: **Gerardo AMECHAZURRA** (Comic), **Teo PUEBLA** (Portada), y **SEBASTIÁN.** Guión comic: **Carmen DELGADO.** Colaboración especial: **Animadores de educación vial de las Jefaturas Provinciales de Tráfico.**



DATOS TÉCNICOS

MOTOR:
Posición: Delantera transversal.
Cilindros: Cuatro, en línea.
Cilindrada: 1.998c.c.
Alimentación: Inyección multipunto.
Carburante: Gasolina sin plomo.
Depósito: 66litros.
Potencia máxima: 115 CV a 5.250r.p.m.

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

FRENOS
Delanteros de discos ventilados, traseros de tambor.

SUSPENSIÓN
Delantera tipo Mac Pherson.
Trasera de brazos guiados con 4 barras interactivadas.

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

RUEDAS
Llantas: De chapa (alu.) 5,5 J 14.
Neumáticos: 185/65 R14 T

Peso: 1.245 Kg.
Longitud: 4,50 m.
Anchura: 1,75 m.
Altura: 1,43m.
Maletero: 452 litros
Precio final: 2.590.000 ptas. .

top auto

Estética	8,5
Acabado	8
Habitabilidad	7,5
Maletero	7
Confort	8
Instrumentación	7
Equipamiento	8,5
Potencia	7
Elasticidad	8
Cambio	6
Velocidad punta	7
Aceleración	7
Consumo	8
SEGURIDAD	
Estabilidad	8
Suspensión	8
Frenos	7,5
Dirección	7
Ruedas	7
Luces	7
NOTA MEDIA:	7,5
NOTA MEDIA DE SEGURIDAD:	7,4

Comentario.—La revolución del mercado en el segmento medio de los coches ha llegado gracias al Laguna. Estéticamente mucho más innovador que sus rivales inmediatos, ofrece un aspecto elegante, aerodinámico y robusto. Además, aunque recurre a la solución de la quinta puerta posterior en lugar del tradicional maletero diferenciado, el diseño del conjunto está perfectamente resuelto. Del mismo modo, resaltan la configuración del habitáculo, amplio y suficientemente espacioso para albergar a 5 pasajeros, bien dotado en cuanto a equipamiento, con un puesto de conducción ergonómicamente bien resuelto y con un tablero de instrumentos y un salpicadero, aunque íntegramente de plástico, de una calidad excepcional.

La mecánica de la versión 2 litros es quizás la más equilibrada de la gama. Sus 115 CV son suficientes y sus consumos no son excesivos. Esto, unido a una caja de cambios de desarrollos algo largos pero bien escalonados, una dirección servoasistida, un equilibrado sistema de frenos y una cinemática de las suspensiones muy lograda hacen que este Laguna tenga un comportamiento excepcional, desde el punto de vista de la seguridad activa. En lo que se refiere a pasiva, pone el listón muy alto a sus contrincantes.

LO BUENO
- **Estética.**
- **Comportamiento dinámico.**
- **Equipamiento de serie.**

LO MALO
- **Tacto del cambio.**
- **Motor excesivamente progresivo.**
- **Precio aquilatable.**

autopista

Estética	7
Acabado	7
Habitabilidad	7
Maletero	7
Confort	7
Instrumentación	7
Equipamiento	6
Potencia	6
Elasticidad	6
Cambio	6
Velocidad punta	6
Aceleración	6
Consumo	7
SEGURIDAD	
Estabilidad	7
Suspensión	7
Frenos	6
Dirección	6
Ruedas	6
Luces	6
NOTA MEDIA:	6,4
NOTA MEDIA DE SEGURIDAD:	6,4

Comentario.– Desde estas páginas, estamos acostumbrados a ver los sustitutos de muchos modelos de automóviles. Con el Laguna, el R-21 ha encontrado un digno sucesor. Ha supuesto un paso adelante con respecto a éste y una adecuación tecnológica en el tiempo. Aspectos como el de la seguridad o el de la ecología de fabricación o reutilización posterior de algunos de sus componentes quedan perfectamente cubiertos. Calidad y ergonomía en el diseño, tanto de elementos exteriores y mayoritariamente de interiores, se han fundido en este nuevo modelo. A éstos le sigue, o les complementa gratamente, el comportamiento; en el mismo nivel e incluso podríamos decir que superior al de la mecánica de dos litros.

Como motorización intermedia entre el 1.8 y la superior V6 de 170 caballos, los 115 caballos de éste dos litros permiten mover con cierta soltura al Laguna, aunque no encuentra en este su mejor exponente en el capítulo de prestaciones, que no pueden considerárselas en ningún momento como malas. Sencillamente, modestas; o, mejor, suficientes. Apoyadas en consumos idóneos ,agradable funcionamiento, comodidad interior y un acabado bueno sin tener que llegar a adornos superfluos.

LO BUENO
- **Acabado**
- **Consumo.**
- **Estética.**

LO MALO
- **Habitabilidad plazas traseras.**
- **Prestaciones justas.**
- **Reglaje en altura asiento conductor.**

Noticias del MOTOR

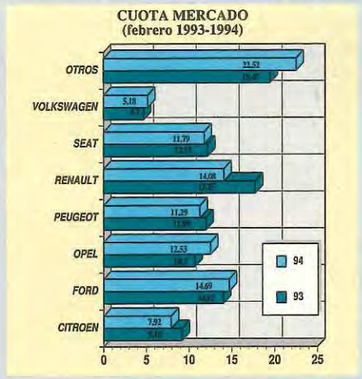
RUIZ MATA REELEGIDO PRESIDENTE DE GANVAM

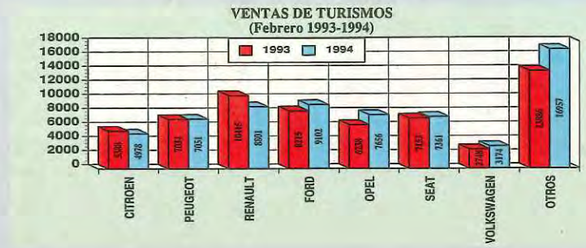
Por cuarta vez consecutiva, José Ruiz Mata fue reelegido Presidente de GANVAM (Asociación Nacional de Vendedores de Vehículos a Motor), cargo que ostentará cuatro años más y en el que permanece desde 1982. El análisis de la actual coyuntura económica, la necesidad de medidas reactivadoras por parte de la Administración para este sector, la derogación del Impuesto de Matriculación y el urgente desarrollo de una campaña de achatarramiento para incentivar la renovación del parque automovilístico son los pilares básicos, a su juicio, sobre los que hay que trabajar en estos momentos.

SUBEN MODERADAMENTE LAS VENTAS

La venta de turismos registró en febrero una subida del 6,13 por 100, según datos de ANFAC (Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones). Esto, en números absolutos, significa que en febrero se vendieron 61.906 turismos, frente a los 58.329 vendidos el mismo mes del pasado año. Sin embargo, y siempre siguiendo a ANFAC, **"igual que ocurrió en enero, la tasa de variación interanual de las matriculaciones resulta fuertemente distorsionada por el práctico hundimiento de las ventas de febrero de 1993. Así, los datos de este año quedan un 20,3 por 100 por debajo de la media de los últimos 5 años, con más de un 27 por 100 de caída respecto del 92"**.

Es importante reseñar los datos facilitados por la empresa C.E.P. Consultores respecto a las diferencias registradas en las cuotas de mercado.





ESCAPARATE DE NOVEDADES

Como primera muestra del año, Ginebra representa el punto de partida de las expectativas de los fabricantes de cara a esta temporada. Tras un 1993 de crisis significativa, la edición 1994 deja a la luz todas las esperanzas de recuperación deseadas para el mercado europeo del automóvil.

Visitar un salón del automóvil es la mejor manera de pulsar la vitalidad de un sector tan dinámico. Ginebra demuestra que, incluso en tiempos difíciles, la imaginación y el deseo de progreso no han sufrido merma. Al contrario, la ilusión por el automóvil se siente a todos los niveles, máxime cuando podríamos calificar esta edición como la del cabriolet. La moda del descapotable se extiende a fabricantes generalistas, capaces de popularizar estos modelos gracias a precios asequibles. Es el caso de Fiat, que mostró un Punto en versión de techo practicable, capaz para acoger 4 adultos sin estrecheces. Peugeot aireó su 306 Cabriolé, nombrado por un grupo de expertos en comunicación el descapotable más bello del salón. Otras marcas exhibieron sus modelos con techo de lona: Porsche (911 de 272 CV), Lotus (Elan renovado,tras meses de paréntesis en la producción), Saab (versión del nuevo 900) o incluso Bentley, que presentó su Concept Java, expresión máxima de lujo, belleza y representatividad.



En menos de un año dispondremos de un coupé sugerente , el Opel Tigra.



El Fiat Punto Cabrio acomoda 4 plazas, es bonito y costará poco.



Citroën enseñó su monovolumen de gran versatilidad y confort.



Gracias al aluminio, el Audi A8 es más seguro y consume menos.

Renault es el fabricante que registra mayor pérdida, al bajar su cuota de mercado un 3,67 por 100 (14,08 por 100 en febrero de este año, frente al 17,75 por 100 del mismo mes de 1994). Citroën, con un descenso del 1,26, es la otra grande tocada por el hado de la mala fortuna. Opel es la gran afortunada al recuperar un 1,83 por 100, situando su cuota este mes de febrero en el 12,53 por 100, frente al 10,70 del 1993.

SOS VÍA SATÉLITE

Pasar información sobre la situación exacta de un vehículo, su identificación e, incluso, de la reparación a efectuar, en sólo unos segundos, será posible en un futuro no muy lejano, según investigaciones realizadas por Ford, usando tecnología de navegación vía satélite. El conductor llevará un pequeño tablero de instrumentos que le permitirá seleccionar la opción necesaria: avería, policía, ambulancia o fuego. Este instrumento también será muy eficaz en la búsqueda de coches robados, puesto que la policía puede establecer contacto con la estación base mediante el número de identificación del vehículo y el número personal del conductor.



Los modelos de corte práctico tampoco escasearon. Fiat, Citroën y Peugeot daban a la luz nuevos monovolúmenes, denominados, respectivamente, Ulysse, Evasión y 806. Nacidos de un proyecto conjunto, montan mecánicas de la firma francesa y se diferencian en pequeños detalles, siendo capaces de admitir 7 pasajeros con el confort de una berlina de lujo en configuraciones modulares de habitáculo. Audi confirmó con su nuevo A8 que el aluminio es el material del futuro para fabricar grandes automóviles. Los japoneses no podían quedar atrás y anunciaron su próxima generación de deportivos. Honda, con su Accord Coupé de 150 CV, Toyota, cuyo nuevo Celica gana en potencia y agresividad estética, y Nissan, que con un año de anticipación a su salida en España enseña la última generación del 200 SX.

Los prototipos son especie común en Ginebra, aunque este año no eran numerosos. Destacó el KA, de Ford, prefigura de un modelo que se integrará en la gama por debajo del Fiesta y montará un motor orbital de dos tiempos. Bertone se lanza al mundo del confort espacial con el Karisma, comodísimo deportivo con la base mecánica del Porsche 911. Afortunadamente, las vías de escape a la crisis parecen múltiples y basta un pequeño respiro económico para que el automóvil muestre el camino hacia un futuro mejor, más seguro y limpio.

F.J. Morillo
Fotos: **A. R. Godino**



BMW Serie 3 Compact, más pequeño y económico, pero con la misma calidad de siempre.



Simpático, ¿eh? Es la nueva generación del famoso Escarabajo, cuya orden de producción ya está dada.



Los japoneses, de la mano de Honda y su Accord Coupé, preparan su invasión.



Con el KA, Ford anuncia los rasgos generales de su próximo modelo ciudadano.

CITROËN CUMPLE AÑOS

Citroën cumple 75 años. Con este motivo, del 12 de marzo al 24 de abril, en Amsterdam se celebra una exposición que, mediante maquetas, prototipos, películas y documentos, pasa revista a los 75 años de historia de este fabricante francés, sin olvidar el presente con sus últimas creaciones (XM, ZX Y Xantia) ni el futuro (con los prototipos Activa 2, Citela...). Esta muestra, concebida como exposición itinerante por Europa, finalizará su periplo en París en 1995.

NOVEDADES DE MERCEDES

Nuevos modelos y más equipamiento de serie en las clases S y E ponen de actualidad a Mercedes. Siguiendo la estrategia, iniciada en 1992, de mejorar la relación precio/valor, Mercedes Benz continúa ampliando el equipamiento de serie de sus berlinas de lujo. Las de la Clase S disponen de bloqueo electrónico de arranque, diferencial autoblocante o sistema de tracción antideslizante, incluso control automático de velocidad y llantas de aleación ligera en diseño de 15 orificios en el S 320. Además, en primavera aparecerán el Coupé S 420, el E 200 Cabriolet y E 500 Limited (estos dos últimos no se comercializarán de momento en España).





PRESENTADOS LOS DELTA HF Y 1.4

Lancia amplia la gama Delta con dos nuevos modelos. Uno, la versión HF, con impronta deportiva, dotada de un motor de 4 cilindros biárbol de 1.995 c.c. y transmisión del giro a las ruedas delanteras mediante el Viscodrive, compatible con ABS, además de una carrocería compacta y un interior muy sofisticado. Por su parte, los Fiat Delta 1.4 nacen para satisfacer a quien busca una berlina familiar refinada. Posee un propulsor de 1.372 c.c., con 71 CV a 6.000 r.p.m. Igual que sus hermanos de gama, se han eliminado los elementos nocivos en el vehículo y en su proceso de producción: CFC, cadmio, cromo, amianto, disolventes aromáticos y formaldehídos.

EL ARGOS DE RENAULT

Un cabriolet de 3 plazas, llamado Argos y definido por Renault como "un ejercicio de estilo", es la última innovación de la firma francesa. Fabricado con la plataforma rodante del Twingo, la caja de velocidades y el motor, basa toda su espectacularidad en su originalidad. La filosofía del "Argos" da prioridad a los colores y materias. La simplicidad de diseño evoca los materiales de fundición, mientras que la textura de su acabado recuerda al aluminio.



EL PARQUE AUTOMOVILÍSTICO, AL DÍA

Provincias	Matrículas concedidas: Últimas matrículas enero-94	Últimas matrículas febrero-94	Total vehículos matriculados	Total permisos expedidos	Licencias de conducción
Alava (VI)	5887-O	6533-O	647	501	29
Albacete (AB)	5712-N	6273-N	562	612	126
Alicante (A)	7858-CK	0434-CL	2.577	2.498	581
Almería (AL)	3684-V	4605-V	922	629	203
Asturias (O)	3629-BK	5532-BK	1.904	1.676	148
Avila (AV)	3005-G	3235-G	221	254	24
Badajoz (BA)	9751-U	0474-V	724	1.047	143
Baleares (PM)	0767-BU	3435-BU	2.669	1.379	367
Barcelona (B)	9413-ON	0223-OS	10.811	7.251	1.313
Burgos (BU)	5319-S	5955-S	637	467	24
Cáceres (CC)	8890-M	9447-M	558	517	61
Cádiz (CA)	7558-AU	8895-AU	1.338	1.505	474
Cantabria (S)	3299-AC	4202-AC	904	891	95
Castellón (CS)	6606-AD	7712-AD	1.107	724	189
Ciudad Real (CR)	4283-S	4897-S	615	709	135
Córdoba (CO)	0653-AH	1761-AH	1.109	1.214	263
Coruña, La (C)	7576-BG	9477-BG	1.902	2.231	203
Cuenca (CU)	5526-H	5820-H	295	259	25
Girona (GI)	9231-AV	0526-AW	1.296	973	222
Granada (GR)	8038-AF	9306-AF	1.269	1.027	288
Guadalajara (GU)	1550-G	1760-G	211	239	36
Guipúzcoa (SS)	5509-AS	6790-AS	1.282	1.058	81
Huelva (H)	5524-S	6127-S	604	542	141
Huesca (HU)	1007-L	1397-L	391	328	39
Jaén (J)	7732-U	8466-U	735	644	149
León (LE)	7715-X	8578-X	864	632	35
Lleida (L	3848-X	4549-M	702	640	60
Lugo (LU)	1705-P	2281-P	577	419	38
Madrid (M)	8259-PB	4505-PD	16.247	7.815	649
Málaga (MA)	4497-BL	6534-BL	2.038	1.807	412
Murcia (MU)	9239-BC	1039-BD	1.801	2.076	559
Navarra (NA)	3354-AK	4714-AK	1.361	729	69
Orense (OR	4637-O	5277-O	641	484	46
Palencia (P)	8269-H	8544-H	276	238	12
Palmas, Las (GC)	8069-BC	9878-BC	1.810	1.154	240
Pontevedra (PO)	2244-AV	3710-AV	1.467	1.583	259
Rioja, La (LO)	9218-M	9654-M	437	464	51
Salamanca (SA)	1467-O	2052-O	585	533	24
Sta. Cruz Tenerife (TF)	3021-AY	4899-AY	1.699	1.131	181
Segovia (SG)	7021-G	7269-G	249	212	20
Sevilla (SE)	5022-CF	7545-CF	2.524	2.283	618
Soria (SO)	5333-E	5449-E	117	104	4
Tarragona	9230-AK	0416-AL	1.187	1.016	200
Teruel (TE)	1682-G	1884-G	203	164	20
Toledo (TO)	2649-V	3485-V	837	801	97
Valencia (V)	1006-ES	5437-ES	4.432	4.304	814
Valladolid (VA)	8388-Y	9221-Y	834	771	47
Vizcaya (BI)	8635-BT	0852-BU	2.218	1.406	121
Zamora (ZA)	9250-H	9564-H	315	246	19
Zaragoza (Z)	4651-AV	6196-AV	1.546	1.330	84
Ceuta (CE)	0908-F	1077-F	170	128	16
Melilla (ML)	4373-D	4522-D	150	83	29
TOTALES	-	-	80.577	61.728	10.083

EN MAYO, REVISION

Provincia	de	hasta	de	hasta
Alava (VI)	5485-K	6428-K	5243-L	6179-L
Albacete (AB)	1598-J	2422-J	2254-K	3164-K
Alicante (A)	0259-BK	5501-BK	7908-BS	8268-BT
Almería (AL)	7732-M	9122-M	4027-O	5424-O
Asturias (O)	3738-AT	6794-AT	6699-AW	9711-AW
Avila (AV)	3912-E	4238-E	8411-E	8832-E
Badajoz (BA)	5747-M	6854-M	0515-O	1867-O
Baleares (PM)	1591-AY	7263-AY	4663-BD	8782-BD
Barcelona (B)	3838-KD	6183-KG	5030-LH	7102-LK
Burgos (BU)	7284-L	8214-L	8416-M	9478-M
Cáceres (CC)	4639-I	5380-I	4505-J	5315-J
Cádiz (CA)	7587-AC	0533-AD	2283-AH	5138-AH
Cantabria (S)	8834-T	0477-U	7837-V	2778-AM
Castellón (CS)	5511-U	7356-U	6610-W	8463-W
Ciudad Real (CR)	1208-L	2229-L	4090-M	5272-M
Córdoba (CO)	4897-V	6682-V	8267-X	0270-Y
Coruña, La (C)	2587-AN	5276-AN	5892-AT	8789-AT
Cuenca (CU)	0869-F	1406-F	7306-F	7815-F
Girona (GE)	8498-AG	1185-AH	8055-AK	0534-AL
Granada (GR)	3422-T	5341-T	8209-V	0427-W
Guadalajara (GU)	1092-E	1495-E	6003-E	6422-E
Guipúzcoa (SS)	1518-AF	3582-AF	5222-AH	7422-AH
Huelva (H)	2271-L	3454-L	6707-M	7973-M
Huesca (HU)	1336-M	1090-I	8204-I	8835-I
Jaén (J)	1336-M	2642-M	6801-N	8060-N
León (LE)	4375-P	5336-P	8998-S	0423-Y
Lleida (L)	3401-P	4690-P	8771-S	0061-T
Lugo (LU)	7229-K	8146-K	7864-L	8769-L
Madrid (M)	9246-JV	0137-JY	2141-LB	3415-LD
Málaga (MA)	1138-AS	5071-AS	6811-AW	0881-AX
Murcia (MU)	9122-AJ	2568-AK	8478-AN	1636-AP
Navarra (NA)	6428-X	8302-X	8564-Z	0515-AB
Orense (OR)	1306-K	2109-K	1211-L	2110-L
Palencia (P)	5760-F	6226-F	1166-G	1647-G
Palmas, Las (GC)	8688-AL	1613-AM	1225-AS	3532-AS
Pontevedra (PO)	7399-AF	9567-AF	4064-AJ	6326-AJ
Rioja, La (LO)	2337-J	3139-J	1632-K	2477-K
Salamanca (SA)	1770-K	2592-K	1125-L	1955-L
S. Cruz Tenerife(T)	9344-AH	1884-AJ	0568-AM	2778-AM
Segovia (SG)	6541-E	6935-E	1509-F	1963-F
Sevilla (SE)	6804-AZ	1644-BB	6355-BH	1450-BJ
Soria (SO)	2763-D	3009-D	5762-D	6025-D
Tarragona(T)	2002-Y	4448-Y	7946-AB	0263-AC
Teruel (TE)	4221-E	4569-E	8297-E	8643-E
Toledo (TO)	6325-M	7471-M	1876-O	8643-E
Valencia (V)	0328-CY	7879-CY	9381-DJ	7421-DK
Valladolid (VA)	3886-S	5201-S	9642-T	1127-U
Vizcaya (BI)	6556-AY	9896-AY	3131-BD	6707-BD
Zamora (ZA)	5998-F	6400-F	1163-G	1618-G
Zaragoza (Z)	6479-AF	8948-AF	4953-AJ	7559-AJ
Ceuta (CE)	3198-D	3486-D	6296-D	6585-D
Melilla (ML)	3558-C	3725-C	5771-C	6001-C

Estas matrículas corresponden a los turismos y motocicletas que tienen que pasar la ITV por primera vez en 1994.

Guía de I.T.V. de España

Municipio	Provincia	Teléfono
ANDALUCÍA		
Huércal de Almería	Almería	950/30 02 40
Almería	Almería	950/26 02 29
Albox	Almería	950/12 09 02
Puerto de Santa María	Cádiz	956/87 18 00
San Fernando	Cádiz	956/88 35 20
Puerto Real	Cádiz	956/59 06 24
Algeciras	Cádiz	956/57 28 17
Córdoba	Córdoba	957/20 25 77
Córdoba	Córdoba	957/29 11 50
Lucena	Córdoba	957/50 27 72
Granada	Granada	958/27 26 21
Albolote	Granada	958/46 69 26
Motril	Granada	958/60 06 71
Baza	Granada	958/65 54 49
Huelva	Huelva	959/24 51 86
San Juan del Puerto	Huelva	959/36 70 70
Jaén	Jaén	953/22 07 62
Guarromán	Jaén	953/67 19 00
Málaga	Málaga	952/23 50 02
Estepona	Málaga	952/80 35 50
Gelves	Sevilla	95/418 27 82
La Rinconada	Sevilla	95/579 18 65
Osuna	Sevilla	95/582 07 83
Utrera	Sevilla	95/386 32 32
ARAGON		
Zaragoza	Zaragoza	976/57 08 18
Calatayud	Zaragoza	976/88 53 72
Utebo	Zaragoza	976/78 54 74
Tarazona	Zaragoza	976/64 40 50
Egea Caballeros	Zaragoza	976/66 44 51
Huesca	Huesca	974/21 14 76
Sabiñánigo	Huesca	974/48 19 19
Monzón	Huesca	974/40 30 06
Barbastro	Huesca	974/31 41 54
Fraga	Huesca	974/47 22 58
Teruel	Teruel	978/60 29 64
Alcañiz	Teruel	978/83 18 55
ASTURIAS		
Llanera	Asturias	98/526 33 17
Mieres	Asturias	98/545 18 15
Gijón	Asturias	98/530 01 03
Jarrio	Asturias	98/547 39 38
BALEARES		
Palma de Mallorca	Mallorca	971/26 50 12
Palma de Mallorca	Mallorca	971/75 75 57
Manacor	Mallorca	971/55 51 00
Inca	Mallorca	971/50 58 12
Mahón	Mallorca	971/35 45 02
Ciudadela	Mallorca	971/48 00 44
Santa Gertrudis	Ibiza	971/31 59 70
CATALUÑA		
Barcelona	Barcelona	900/10 10 20
Barcelona	Barcelona	900/27 27 27
Barcelona	Barcelona	900/10 10 20
Barcelona	Barcelona	900/27.27.27
Vilanova i La Geltrú	Barcelona	93/814.42.22
Sant Joan Despí	Barcelona	900/10 10 20
Sant Just Desvern	Barcelona	900/10 10 20
Manresa	Barcelona	93/874 51 11
Viladecavalls	Barcelona	93/780 75 55
Argentona	Barcelona	93/799 42 11
Badalona	Barcelona	900/27 27 27
Vic	Barcelona	93/886 10 33
Olerdola	Barcelona	93/892 33 11
Cornellá	Barcelona	900/10 10 20
Igualada	Barcelona	93/805 24 44
Berga	Barcelona	93/822 20 11
Reus	Tarragona	977/39 14 14
Tortosa	Tarragona	977/59 70 66
Mora la Nova	Tarragona	977/40 27 77
Tremp	Lleida	973/65 01 29
Lleida	Lleida	973/20 03 70
Montferrer	Lleida	973/35 16 54
Granyanella	Lleida	973/53 22 25
Solsona	Lleida	973/48 16 69
Blanes	Girona	972/35 31 33
Celra	Girona	972/49 28 88
Vilamalla	Girona	972/52 51 26
Olot	Girona	972/26 95 76
Palamós	Girona	972/60 05 55
Puigcerdá	Girona	972/14 06 60
CANARIAS		
Agüimes	Las Palmas	928/18 20 20
Las Palmas G.C.	Las Palmas	928/26 08 39
Lanzarote	Las Palmas	928/81 14 73
Las Palmas G. C.	Las Palmas	928/27 77 51
Santa. M. de Guía	Gran Canaria	928/55 01 53
Arafo	Tenerife	922/50 17 00
La Palma	Tenerife	922/48 59 52
El Rosario	Tenerife	922/61 93 22
Los Realejos	Tenerife	922/34 53 59
S. Miguel Abona	Tenerife	922/78 64 04
CANTABRIA		
Ojaiz	Santander	942/33 95 06
Mallaño	Santander	942/34 15 10
CASTILLA-LA MANCHA		
Albacete	Albacete	967/21 59 73
Albacete	Albacete	967/21 07 74
Almansa	Albacete	967/31 13 86
Hellín	Albacete	967/30 54 10
Villarrobledo	Ciudad Real	967/14 53 82
Ciudad Real	Ciudad Real	926/21 28 00
Manzanares	Ciudad Real	926/61 23 93
Alcázar San Juan	Ciudad Real	926/54 66 54
Puertollano	Ciudad Real	926/41 08 14
Cuenca	Cuenca	969/21 35 53
Motilla del Palancar	Cuenca	969/33 33 99
Guadalajara	Guadalajara	949/22 49 86
Alcolea del Pinar	Guadalajara	949/30 03 80
Toledo	Toledo	925/23 00 63
Talavera de la Reina	Toledo	925/80 19 90
Ocaña	Toledo	925/13 14 02
Los Yébenes	Toledo	925/32 10 02
CASTILLA Y LEÓN		
Burgos	Burgos	947/20 96 88
Miranda de Ebro	Burgos	947/32 59 52
Aranda de Duero	Burgos	947/50 73 99
Burgos	Burgos	947/48 16 80
Cembranos	León	987/32 00 60
Onzonilla	León	987/25 40 99
Ponferrada	León	987/41 84 51
Béjar	Salamanca	923/45 15 00
Carbajosa Sagrada	Salamanca	923/21 91 69
Castellano Moriscos	Salamanca	923/36 14 35
Burgo de Osma	Soria	975/36 02 17
Soria	Soria	975/22 71 40
Tordesillas	Valladolid	983/77 11 51
Valladolid	Valladolid	983/47 23 54
Valladolid	Valladolid	983/29 29 11
Benavente	Zamora	980/63 67 99
Morales del Vino	Zamora	980/57 00 85
Cervera de Pisuerga	Palencia	en construcc.
Palencia	Palencia	979/72 75 08
Cuéllar	Segovia	921/14 24 29
Segovia	Segovia	921/49 00 23
Avila	Avila	920/22 11 12
Arévalo	Avila	920/30 33 58
EXTREMADURA		
Badajoz	Badajoz	924/27 11 02
Mérida	Badajoz	924/37 20 73
Villanueva de Serena	Badajoz	924/84 33 50
Zafra	Badajoz	924/55 44 41
Cáceres	Cáceres	927/21 25 77
Plasencia	Cáceres	927/41 18 70
Trujillo	Cáceres	927/32 18 35
GALICIA		
La Coruña	La Coruña	981/62 32 61
Arteixo	La Coruña	981/60 23 56
Narón	La Coruña	981/32 50 55
Teo	La Coruña	981/80 60 09
Santa. Eugenia de Ribeira	La Coruña	981/87 24 00
Lugo	Lugo	982/55 04 83
Lugo	Lugo	982/20 90 37
Foz	Lugo	982/13 55 10
Monforte de Lemos	Lugo	982/41 04 12
Viveiro	Lugo	982/55 04 83
O Barco	Orense	988/32 51 55
San Ciprián das Viñas	Orense	988/24 97 12
Verín	Orense	988/41 15 39
Pontevedra	Pontevedra	986/86 50 20
Vigo	Pontevedra	986/48 69 36
Porriño	Pontevedra	986/33 39 92
Barro	Pontevedra	986/71 33 54
MADRID		
Lalín	Pontevedra	986/78 14 19
Pinto-Gefate	Madrid	91/695 57 62
Vallecas	Madrid	91/785 91 12
Villalba	Madrid	91/851 16 87
Las Rozas	Madrid	91/637 71 61
Tres Cantos (Colmenar V.)	Madrid	91/803 11 93
San Sebastián de los Reyes	Madrid	91/652 72 56
Lozoyuela	Madrid	91/869 42 12
Coslada	Madrid	91/672 80 48
Arganda del Rey	Madrid	91/871 41 14
Villarejo de Salvanés	Madrid	91/874 53 63
Leganés	Madrid	91/688 50 46
Paña	Madrid	91/698 26 12
MURCIA		
Navas del Rey	Madrid	91/865 05 91
Alcantarilla	Murcia	968/69 00 39
Cartagena	Murcia	968/52 83 19
Lorca	Murcia	968/46 07 61
Jumilla	Murcia	968/78 25 18
NAVARRA		
Caravaca de la Cruz	Murcia	968/72 55 02
Peralta	Navarra	948/75 05 54
Beriaín	Navarra	948/31 02 60
LA RIOJA		
Pamplona	Navarra	948/12 43 00
Logroño	Logroño	941/26 11 58
Logroño	Logroño	941/26 11 58
Sto. Domingo de la Calzada	Logroño	941/34 27 10
COMUNIDAD VALENCIANA		
Calahorra	Logroño	941/14 68 14
Castellón de la Plana	Castellón	964/20 00 19
Villarreal	Castellón	964/53 54 00
Ribarroja	Valencia	96/166 81 81
Masalfasar	Valencia	96/140 07 97
Gandía	Valencia	96/286 22 33
Onteniente	Valencia	96/291 07 20
Utiel	Valencia	96/217 15 62
Alicante	Alicante	96/528 01 91
Redovan	Alicante	96/675 44 97
Orihuela	Alicante	96/536 71 82
PAÍS VASCO		
Alcoy	Alicante	96/554 54 55
Urbieta	Guipúzcoa	943/55 00 58
Arrigorriaga	Vizcaya	94/671 12 62
Jundiz	Alava	945/29 05 10

...e un CAMPEÓN

Por SITO PONS 11





La seguridad por equipaje

Con la llegada del buen tiempo, comienzan a hacerse viajes más largos con las motocicletas: turismo, fines de semana, puentes, etcétera. En estos se suele llevar un cierto equipaje, lo que, por su peso y volumen, condiciona un poco la forma de conducir la motocicleta.

Los viajes en moto son una de las experiencias más inolvidables para cualquier motociclista -señala **"Sito" Pons-. Pero no debes olvidar la carga máxima autorizada para la moto"**. La carga máxima permitida es diferente para cada motocicleta y se calcula restándole al peso máximo autorizado (PMA) el peso en orden de marcha o tara (es decir, con el depósito de combustible lleno). Aunque esa es la carga máxima de la moto, no olvide descontar el peso de los ocupantes (conductor y viajero, si lo hay). Aunque parezca algo complicado, es un cálculo relativamente sencillo. Sólo con aplicar una resta queda terminado. Los datos los puede encontrar en la tarjeta de inspección técnica del vehículo

Una vez calculado el peso del equipaje, **"y para evitar que la moto pierda estabilidad o se comporte de forma extraña"**, aconseja **"Sito" Pons**, no cargue con más peso. Otro consejo es que debe fijar el equipaje fuertemente y colocarlo lo más cerca posible del centro de gravedad de la moto, para evitar que se desplace o caiga durante la marcha o con cualquier movimiento más o menos brusco. **"Pero tenga cuidado y no deje colgados ni "pulpos" ni hebillas, ya que podrían quedarse enganchados en las ruedas o en la cadena de la moto y podrían provocar un accidente"**, apostilla el mánager del equipo Honda-Pons. Tampoco es recomendable instalar el equipaje en lugares cercanos a otras partes móviles de la moto, como son, por ejemplo, el manillar, los pedales, el basculante o las suspensiones, ya que podría ocasionar problemas.

Si se está acostumbrado a viajar bastante con la moto, es muy posible que se disponga de maletas especiales para el equipaje. Si es posible, es mejor meterlo en las maletas, **"y que los objetos más pesados del equipaje vayan en el fondo de las mismas"**, explica nuestro maestro, con el fin de mejorar las estabilidad. **"Y no olvide prestar atención a los cierres de las maletas para que no puedan abrirse o soltarse durante la marcha"**, termina **"Sito"**.

Por último, el dos veces Campeón del Mundo de 250 c.c. apunta un nuevo dato técnico: **"Ajuste el sistema de amortiguación de la motocicleta para compensar así la carga añadida que representa el equipaje"**. En cualquier caso, y a todos los efectos, "Sito" nos reitera los consejos de cuando circulamos con un pasajero.



El cuenta-kilómetros

N-340: Límite provincia de Cádiz-Málaga

Sol, turismo y tráfico

Llegamos a la provincia de Málaga una vez que abandonamos tierras gaditanas y nos encontramos en una ruta turística por excelencia: playas, campos de golf, pistas de tenis y puertos deportivos, junto a esa temperatura que a lo largo del año disfruta la capital de la Costa del Sol, hacen que el viaje sea un recreo para la vista. El tráfico, debido al gran turismo de la zona, es denso y ello hace que el número de accidentes también sea elevado, aunque las cifras de peligrosidad no se disparan. Estepona, Marbella, Fuengirola, Benalmádena y Torremolinos son el prólogo de una entrada a Málaga capital tan conflictiva como el resto del recorrido, aunque el nuevo trazado de la N-340 evitará el paso por las travesías.

Comenzamos la ruta en el punto kilométrico 137,6 por carretera convencional de 10 metros de anchura y dos carriles, uno para cada sentido. En pocos kilómetros alcanzamos La Duquesa, el primer puerto deportivo de la zona. A continuación, San Luis de Sabinillas y en seguida, Estepona, en el kilómetro 152,1. Aquí comienza la autovía, con un piso bueno o muy bueno, en general con grandes rectas y curvas muy suaves. Pese a ello, los kilómetros 152 y 158 fueron punto negro en 1993. Por tanto, no está de más la precaución, aunque el nuevo trazado evitará el paso por estas.

El tráfico es denso, especialmente en verano, aunque el turismo de esta zona ya se produce durante todo el año. Prueba de ello son las cifras de intensidad de tráfico: la cantidad media está en 37.000 vehículos/día, aunque más tarde puede subir bastante.

Seguimos la marcha. En el punto kilométrico 160 encontramos la carretera que nos llevaría hasta la turística ciudad de Ronda; y, algo más allá, en el p.k. 166, un nuevo punto negro, justo en la entrada de Marbella. En este término municipal hubo, el pasado año, cinco puntos negros; concretamente en los kilómetros 166, 172, 175,2, 183, 4 y 185,2. Igual que en las principales poblaciones, el nuevo trazado, que circunvala la ciudad, hará disminuir el peligro y, ojalá, los accidentes. Aquí, en Marbella, también encontramos la desviación para llegar a la localidad de Ojén y el Parque Natural de la Sierra de las Nieves, un lugar digno de visitarse.

En el kilómetro 211 encontramos la también turística Fuengirola, que fue punto negro en 1993, con 3 accidentes y 7 heridos. También una salida a la carretera que marcha hacia Mijas, una típica población serrana. Benalmádena, en el kilómetro 221,9, también tiene su punto negro, pero menos que Torremolinos, con tres puntos negros (p.k. 228, 230 y 233), que presenció un total de 34 accidentes, 1 muerto y 36 heridos. Ambas poblaciones se beneficiarán de las variantes de la carretera.

Algunos kilómetros más adelante, concretamente en el 235 comienza el tramo conflictivo que nos llevará hasta la capital, Málaga. Este tramo, en el que unas obras lo convertirán en autovía, la intensidad del tráfico -cuya media supera los 110.000 vehículos/día- lo convierte en conflictivo, por lo que conviene subir un punto la atención y precaución al conducir, máxime si se trata de un período vacacional. Dos puntos negros (p.k. 235 y 239) jalonan estos kilómetros, antes de alcanzar la nueva ronda Oeste, inaugurada ya y que evitará el paso por la capital.

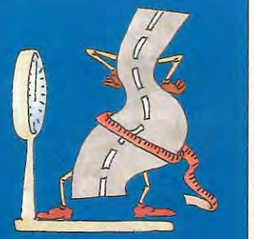
La N-340 es una vía concurrida y turística donde las haya. Playas, campos de golf, pistas de tenis, puertos deportivos (La Duquesa, Estepona, Puerto Banús, Marbella, Cabopino, Fuengirola, Benalmádena, Club Mediterráneo y El Candado), paradores nacionales (Ojén, Torremolinos y Gibralfaro), urbanizaciones, campings, parques de atracciones (Arroyo de la Miel), parques zoológicos (Fuengirola), paisajes de interés (Mijas, Ojén, Gibralfaro, Málaga...) y monumentos llenan los alrededores de la carretera, por lo que, sobre todo en verano, las salidas y entradas de vehículos son constantes y la precaución, imprescindible.

Tampoco podemos olvidar el folklore (los "verdiales") ni la gastronomía típica de la región (fritura malagueña, espetos de sardinas, "pescaítos"...).

Por último, señalar que el resultado del nuevo trazado, que evita las travesías más importantes, reducirá los puntos negros de este tramo de la N-340, como ya ocurrió el año pasado respecto a 1992.

Nono HIDALGO

Características de la carretera



Denominación: Nacional 340 (Cádiz-Barcelona).
Tramo estudiado: Kilómetro 137,6 a 241,5 (límite provincia de Cádiz-Málaga capital).
Nº de kilómetros: 104,100.
Admón. responsable: MOPTMA.
Anchura: 10 metros y autovía.
Nº de carriles: 3, 2 y 1 en cada sentido, según tramos.
Estado del firme: Muy bueno, bueno.
Trazado: Granes rectas y curvas suaves.
Obras: NO.
Previsión de mejoras: Ronda Oeste de entrada y

Puntos negros 1993



P.K.	Nº accidentes	Muertos	Heridos	Observaciones
152,1	3	-	3	Estepona
158	3	-	1	Estepona
166	3	-	3	Marbella
172	10	1	17	Marbella
175,2	3	-	2	Marbella
183,4	6	-	8	Marbella
185,2	3	-	1	Marbella
211,5	3	-	7	Fuengirola
221,9	5	1	6	Benalmádena
228,6	4	1	4	Torremolinos
230	15	-	16	Torremolinos
233	15	-	16	Torremolinos
236	3	2	3	Málaga
239	3	-	3	Málaga

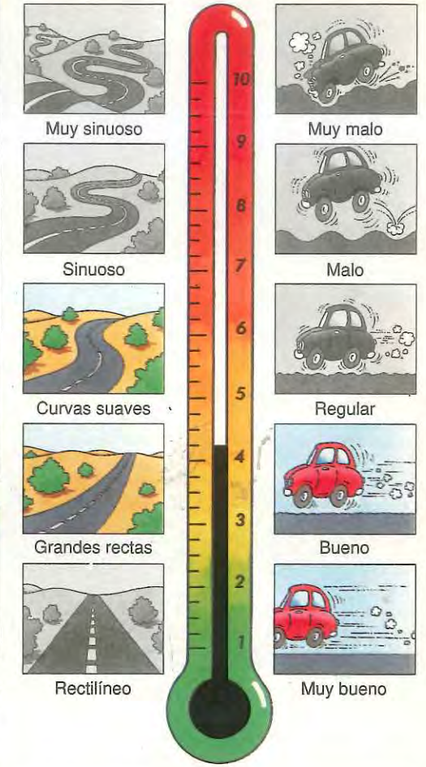
Accidentes con víctimas (1992)

Carretera	Nº accidentes	Nº muertos	Nº heridos
N-340	337	37	565

Esta información ha sido elaborada con datos de la Jefatura Provincial de Tráfico de Málaga.

Puntos conflictivos

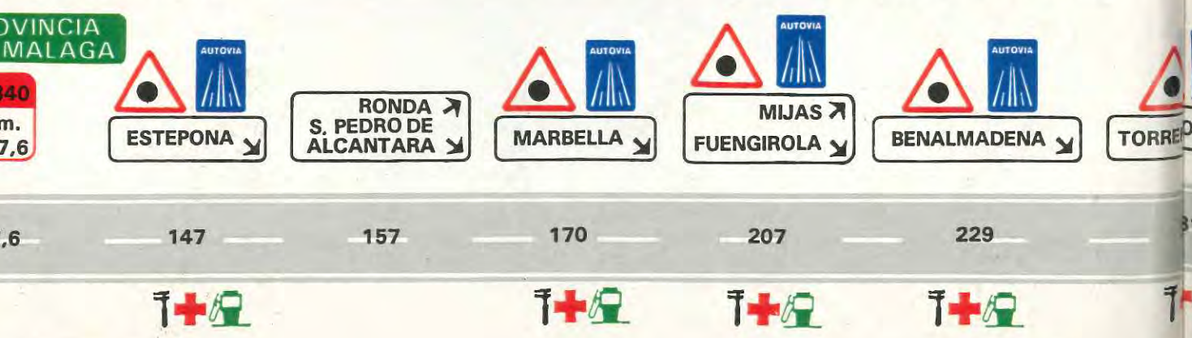
Carretera	P.K.	
N-340	235 a 237	Entrada a Málaga



TERMÓMETRO DE PELIGROSIDAD

El índice de peligrosidad de las carreteras convencionales, autovías y autopistas sin peaje de la Red de Interés General del Estado fue de 29 en 1992. Este dato se obtiene de relacionar el número de accidentes con víctimas y el número de kilómetros. Si al citado índice le damos un valor 5, al tramo de carretera estudiado le correspondería una puntuación de 4,1.





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



El radar utilizado "conocía" si los que pasaban eran turismos o camiones.



Montaje de la antena del radar. Ningún otro signo indica que el coche está camuflado.

La revista "Tráfico" participó en el control de velocidad de 730 vehículos pesados

ROZANDO EL LÍMITE





Algo más de dos de cada cinco vehículos pesados supera los límites de velocidad, según los resultados de una investigación en la que ha participado esta revista. En autovía y en horas diurnas desciende el número de infractores, mientras que durante la noche la mitad se salta los límites; en cambio, el 64,3 por 100 de estos vehículos circulaba por encima de lo permitido en carreteras convencionales. Aún así, de los vehículos infractores sólo el 14,2 por 100 rompió la barrera de exceso de 11 kilómetros por hora, lo que permite afirmar que la mayoría rueda rozando el límite.

Un estudio anterior de la Dirección General de Tráfico (DGT) indicaba que el 30 por 100 de los conductores de vehículos particulares de turismo rebasaba los límites de velocidad, pero poco o nada se sabía de los camiones (sujetos a un límite de 90, 80 y 70 km./h., según rueden por autopista o autovía, vías rápidas y carreteras convencionales, o por el resto de carreteras, respectivamente) y de los autocares (con un límite de 10 km./h. por encima de los anteriores).

Precisamente, ese ha sido el objetivo de nuestra investigación, verificar los excesos de los vehículos pesados, para lo que se han realizado mediciones, a vehículo parado, con un aparato de radar instalado en un coche camuflado de la DGT. Para el seguimiento en marcha (cuyos datos no se incluyen en la estadística), hemos realizado, previamente, un tarado del velocímetro en las instalaciones del Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial (INTA) y nos han acompañado dos investigadores de Seguridad Vial de la DGT.

Después de 730 mediciones con el radar, en distintas carreteras y en diferentes horarios, el 41,4 por 100 de camiones y autocares pasó más deprisa de la velocidad genérica permitida. Dado que los autocares pueden circular a 10 km./h. más que los camiones, y teniendo en cuenta sus respectivas limitaciones, puede afirmarse que, proporcionalmente, los primeros se saltan la norma 3,2 puntos por encima de los camiones.

Por otro lado, se han detectado diferencias claras según el tipo de carretera y la hora del día o de la noche. Las mediciones que hemos realizado en distintos puntos de las autovías N-I, N-II y N-IV en horas diurnas indican un menor índice de infractores (29,6 por 100) y se aprecia que las velocidades aumentan a medida que nos alejamos del área metropolitana de Madrid.

SECRETOS A VOCES

Un radiotransmisor, popularmente conocido como banda ciudadana, nos ha permitido conocer los secretos a voces que se lanzan al aire desde las cabinas de los camiones, las llamadas de alarma ante la presencia de los radares -"cajitas de música", les llaman- de la Guardia Civil de Tráfico. Incluso, y pese a que nuestro equipo lo formamos una mujer y dos hombres de paisano, por supuesto, que el coche camuflado es distinto al que llevan los agentes y que utilizamos diferentes artimañas para disimular, nos hemos sentido cazados en varias ocasiones: **"¡Ojo, los que me copiáis! Hay un coche camuflado en la entrada de un camino, no sé si hace fotos..."** Otro replica con ironía: **"Ya lo he visto. Deben estar guardando la finca para que no roben los melones"**.

Al llegar la noche, también en autovía, se produce un incremento de la velocidad media y, por supuesto, del número de infractores, alcanzando una propor-



Algo más de cuatro de cada diez vehículos pesados controlados mediante radar, infringió los límites de velocidad

El equipo que realizó la investigación "disimula" como puede.



El 86 por 100 de los vehículos pesados controlados eran camiones



Cientos de camiones esperaban el amanecer en las gasolineras próximas a Madrid.

ción del 49,6 por 100. ¿Se sienten menos vigilados? ¿Les acucia la urgencia por llegar a tiempo a descargar en los mercados madrileños?

Pero donde realmente hemos detectado un aumento espectacular de infractores (64,3 por 100) ha sido en carretera convencional (distintos puntos de la N-301 Ocaña-Albacete), a pesar de que esa misma mañana las ondas anunciaban por el radiotransmisor que había controles de radar, ajenos a esta investigación, en las inmediaciones. Denunciaban su presencia a la altura de Ocaña -**"Ahí están los 'panchitos' elaborando"**-, así como en Corral de Almaguer (Toledo). A esto habría que añadir la presencia de un helicóptero de Tráfico, y la nuestra propia, también detectada.

Con todo, en el cómputo global, los excesos de los pesados no fueron escandalosos; sobre todo si los comparamos con algunos turismos, como el que "pescamos" a 202 km./h. De los 302 vehículos pesados infractores (41,4 por 100 del total), más de la mitad sólo se había "pasado" entre 1 y 5 km./h.; la tercera parte, entre 6 y 10; uno de cada diez rodaba entre 11 y 15 km./h por encima de lo permitido; y el resto (4,3 por 100) rebasó el límite entre 16 y 30 km./h.

CAMIONES EN LA NOCHE

Como ya se ha dicho, prácticamente la mitad de los casi 300 vehículos pesados que fueron sometidos al control de nuestro radar por la noche transgredió el límite de velocidad, aunque sin grandes excesos. El seguimiento nocturno arrancó a las 23 horas del pasado 10 de febrero. En el Centro de Control de la DGT no se registran novedades. La calma y la normalidad reina en las carreteras españolas cuando nos dirigimos desde la capital madrileña hacia la carretera de Andalucía (N-IV).



Un radiotransmisor nos permitió escuchar las conversaciones entre los camioneros y saber que nos habían detectado.

Mientras alguien recurre a la radio para pedir una grúa, observamos, sobre la marcha, que la mayoría de los camiones va rozando el límite, aunque algunos ruedan por encima de los 100 km./h.

Hasta el filo de la media noche ha habido circulación abundante. Dos camioneros hablan de temas muy profesionales. Otra conversación, en tono airado, se refiere al conductor de un turismo al que no le gusta que le adelanten: **"Y encima te pita. Pues como coja la carrera, le voy a dar para el pelo"**.

Poco a poco nos vamos quedando solos en la carretera. Ya hemos recorrido unos 150 kilómetros. Por delante, distinguimos una pequeña caravana de grandes camiones. Van conversando entre ellos: **"Qué jodido el del autobús. Se me marcha y no me deja ver la película"**.

Son cuatro camiones frigoríficos con matrícula de Cádiz que van detrás de dos autocares. Hablan de los carnavales y bromean entre ellos. Ruedan a 96 km./h.

EL EXCESO DE VELOCIDAD
(Sobre los 302 vehículos infractores)

VEHÍCULO	PORCENTAJE DE VEH. CON SU EXCESO, EN KM. POR HORA				
	De 1 a 5	De 6 a 10	De11 a 15	De 16 a 20	De 21 a 30
CAMIONES	50,6	34,6	10,5	3,1	1,2
AUTOCARES	68,9	20	6,7	4,4	0
TOTAL	53,3	32,5	9,9	3,3	1

EL RESPETO DE LA VELOCIDAD

TIPO DE VEHÍCULO	RESPETABAN LOS LÍMITES		NO RESPETABAN LOS LÍMITES		TOTAL
	Número	%	Número	%	
CAMIONES	371	59,1	257	40,9	628
AUTOCARES	57	55,9	45	44,1	102
TOTAL	428	58,6	302	41,4	730

Nos disponemos a adelantarles y truena una voz en el radiotransmisor: **"¡Mira lo que está pasando; fíjaos a ver qué os parece!"**. Responde otro: **"Parece de camuflaje; lleva algo verde a la derecha"**.

EL CONTROLADOR CONTROLADO

No salimos de nuestro asombro. Nos han detectado y es imposible que lo hayan hecho de noche y en marcha. Llegamos a la conclusión de que la tenue pantalla fosforescente del monitor del radar les ha alarmado. Salimos de la carretera y buscamos infructuosamente una cafetería abierta. Cuando nos detenemos, más adelante, en una gasolinera del área de Valdepeñas (Ciudad Real) encontramos a la flota frigorífica de Cádiz tomando café y en animada charla. Por un momento enmudecen al irrumpir nosotros.

Buscamos un cambio de sentido para detenernos en dirección Madrid. Un camión, por delante de nosotros, rueda a 115 km./h. Después de un rato, sospecha y aminora la marcha. Observamos muchísimos camiones estacionados en las gasolineras. Nadie habla por la radio. Duermen.

Sobre las 2,15 horas iniciamos los controles de radar en el punto kilométrico 194. Después de trepar por Despeñaperros, los camiones se van incorporando a las llanuras manchegas. Casi todos superan el límite, pero el más rápido circula a 112 km./h. Pasan pocos, con una cadencia de un vehículo cada minuto.

Levantamos el sitio para buscar un lugar más concurrido. Aún duermen en los insólitos campamentos de las gasolineras. De tiempo en tiempo, captamos conversaciones en el radiotransmisor. Un camionero echa pestes de los que dicen dormir ocho horas y lo que en realidad



Nuestro vehículo camuflado contaba con una cámara en la que se retrataron los "excesos" de los colosos del asfalto

hacen es trucar el tacógrafo para que no se detecte el incumplimiento del descanso obligatorio. Otro hace referencia a un automovilista que estuvo a punto de tragarse la mediana y luego se le arrimó muchísimo al adelantarle: **"Pasó juntito; parecía que quería robarme la cartera"**.

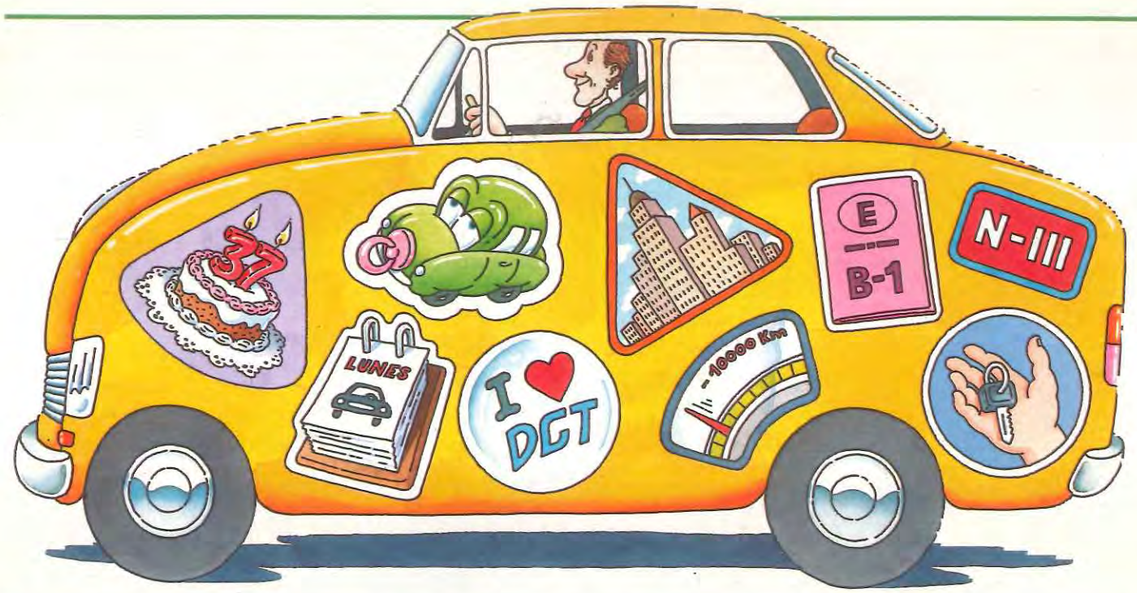
Ya a 54 kilómetros de Madrid, sobre las 4,40 de la madrugada, nos disponemos a reanudar los controles. Poco a poco, la carretera comienza a poblarse de colosos y casi uno de cada tres son autocares que transportan fundamentalmente a trabajadores de la construcción hacia Madrid.

También las ondas comienzan a despertar. Un conductor gracioso lanza sus saludos matutinos en un castellano con terminaciones afrancesadas que desesperan a más de uno y la cosa termina en un desagradable intercambio de insultos. Pero aún más desagradable resulta asistir impotentes a la "retransmisión" en directo de una carnicería de conejos en algún lugar cercano de la llanura a bordo de vehículos todo terreno.

Se escuchan muchas llamadas a un amigo o compañero -**"A ver, Juanito, ¿me llevas copia?-**. Se cuentan sus cosas, sus planes de la jornada y se desean un día bonito. Captamos una conversación que raya lo dramático y lo grotesco. Un camionero, **"que se pincha en vena"**, le dice a otro que lo está intentando dejar, sobre todo ahora por las nuevas pruebas que van a hacer en carretera: **"Lo de andar derecho por una línea, vale, pero eso de seguir con la mirada una lucecita roja, a mí que se me va un ojo para cada lado, es imposible: me pillan"**. Su interlocutor trata de convencerle de que lo deje, que no es partidario de las drogas, a lo que el otro replica bromeando: **"¿Pero qué haces, hombre? ¡Mira por donde vas, que te estás esnifando toda la raya de la calzada! !Deja algo para mí!**

La densidad de la circulación es ya muy alta. Regresamos al Centro de Control, en Madrid, donde a las 7 de la mañana nos indican que no hay novedades significativas. Horas después, la muerte de un ciclista, Antonio Martín, golpeado por el espejo retrovisor de un camión conmocionaría a toda España.

José Ignacio RODRÍGUEZ
Fotos: **Miguel GARROTE**



Según un estudio de la Universidad de Valladolid, los conductores españoles no creen que los factores de riesgo les afecten a la hora de conducir

BUENOS, PRUDENTES Y "GUAPOS"

El conductor español tipo tiene 37 años y conduce su turismo diariamente. Consume medicamentos, tabaco, alcohol y, minoritariamente, drogas. Su nivel de información y de formación es medio, aunque sigue las indicaciones de la DGT. Piensa que el factor humano es el más importante y sobre el que se debe actuar. Conoce y reconoce cuáles son los factores de riesgo, pero casi nadie piensa que influyen en su capacidad de conducción, según las conclusiones de un estudio encargado por la DGT a la Universidad de Valladolid.

Tener entre 36 y 37 años, ser varón, residente en un núcleo urbano, titular de un permiso de conducción de la clase B1, propietario y conductor de un turismo con menos de 5 años de antigüedad, conducir diariamente, normalmente por carreteras nacionales, y menos de 10.000 kilómetros al año, siguiendo las sugerencias y normas de la Dirección General de Tráfico (DGT), son las características principales del conductor español medio, según se desprende una investigación realizada por el Departamento de Farmacología y Terapéutica de la Facultad de Medicina de la Universidad de Valladolid, por encargo de la DGT.

El objetivo de este trabajo ha sido analizar las pautas del consumo de sustancias que potencialmente pueden interferir en la capacidad de conducción (alcohol, drogas ilegales, tabaco y fármacos), así como la presencia de procesos patológicos en los conductores de vehículos de nuestro país.

PERFIL HUMANO

El estudio tiene como base una encuesta en la que se recogieron datos socio-demográficos, pautas de conducción, patología y consumo de medicamentos, tabaco, alcohol y drogas, así como su opinión sobre diferentes temas de seguridad vial. En primer lugar se determinó el perfil humano de los encuestados, cuya edad media se sitúa entre 36 y 37 años (38 para los hombre y 32 en las mujeres). El mayor porcentaje está casado (54 por 100) o soltero (41 por 100), siendo minoritarios los separados (3 por 100) y viudos (1 por 100).

En lo referente a nivel de estudios, única variable, tal y como destaca Francisco Javier Álvarez, coordinador de los trabajos, **"que en esta encuesta no se ajusta a los valores de la población en general"**, se presentaba un nivel de estudios superior a la media, debido, continúa Francisco Javier Álvarez, **"a las características de auto-administración y complejidad del cuestionario"**.

También es reseñable el hecho de que la mayoría de los conductores reside en zona urbana (73 por 100), frente a un 19 por 100 que lo hace en el medio rural. Otro de los factores estudiados fue la media de edad a la que obtuvieron el permiso de conducción (22 años) y la antigüedad del mismo (14 años), siendo común la posesión del permiso B1, en el 82 por 100 de los casos. Hay que subrayar que los hombres poseen más frecuentemente diferentes tipos de permisos de conducción.

Igualmente, se analizaron las características del vehículo conducido habitualmente. En relación al tipo, la gran mayoría conducía un turismo (91 por 100), frente a un 8 por 100 de ciclomotores, 6 por 100 de motocicletas, 3 por 100 de camiones y 0,3 por 100 de autobuses. La antigüedad de estos vehículos gira entre uno y cinco años en el 53 por 100 de los observados, subrayando un dato: el 88 por 100 de los conductores lo era de un vehículo de su propiedad.

El conductor medio español utiliza su vehículo diariamente (74 por 100), mientras que el 15,5 por 100 lo hace principalmente el fin de semana. Un 2 por 100 señaló que no había conducido en el último año.

Existen diferencias significativas entre sexos, siendo los hombres los conductores diarios más frecuentes. Además, hay que señalar que la mitad de los encuestados había conducido menos de 10.000 kilómetros (50 por 100), utilizando carreteras nacionales y/o secundarias en un 60 por 100. El uso de las autovías y autopistas es frecuente para el 35 por 100 de los conductores.

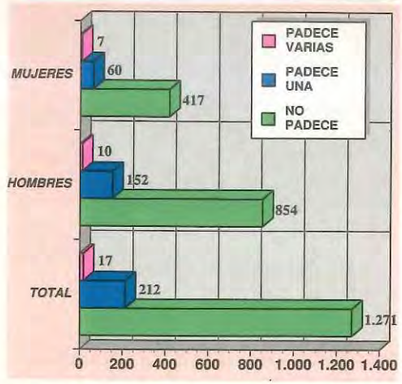
ACCIDENTES Y NORMAS

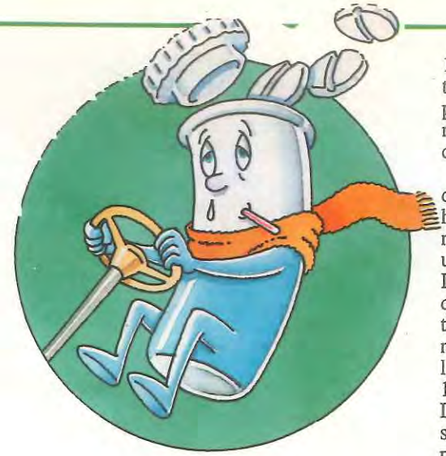
Uno de los aspectos investigados más importantes fue la implicación de los encuestados en accidentes de tráfico. En los últimos 3 años, período que se estudió, el 22 por 100 de los conductores encuestados se había visto implicado en un accidente de tráfico. Con daños sólo en el vehículo, el 19 por 100; con heridos, el 2 por 100; y con víctimas mortales, el 0,2 por 100.

Conocer si habían sido parados o detenidos en algún control de carretera, fue otro aspecto tratado: en el 3 por 100 de los casos fue por cometer alguna infracción; el 8 por 100, para determinar el índice de alcoholemia; el 3 por 100, por velocidad excesiva; y el 12, por motivos diversos. En todos los casos, fue mayor el porcentaje de hombres que de mujeres parados en algún control de carretera.

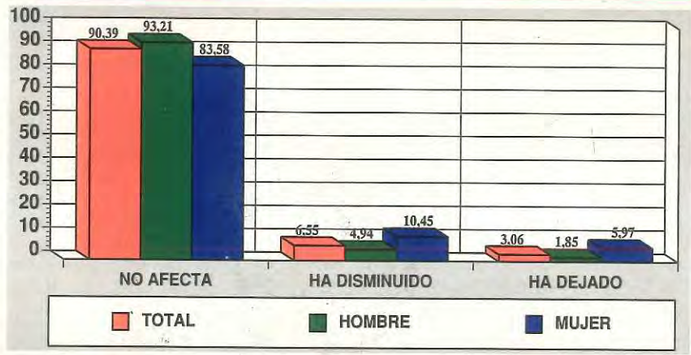
Finalmente, en este apartado, se les preguntó si "seguían habitualmente las indicaciones de la DGT para realizar una conducción más segura". De los resultados se deduce que el 88 por 100 actúa habitualmente según las indicaciones de la DGT, el 11 por 100 las sigue a veces y el 1 por 100 "pasa" de las mismas. Las mujeres, por lo general, son más disciplinadas (el 94 por 100 de las mujeres sigue las indicaciones habitualmente frente al 85 por 100 de los hombres). Un dato más: los conductores más jóvenes son los que más frecuentemente refieren seguir sólo "a veces" las indicaciones de la DGT.

LOS SANOS Y LOS ENFERMOS

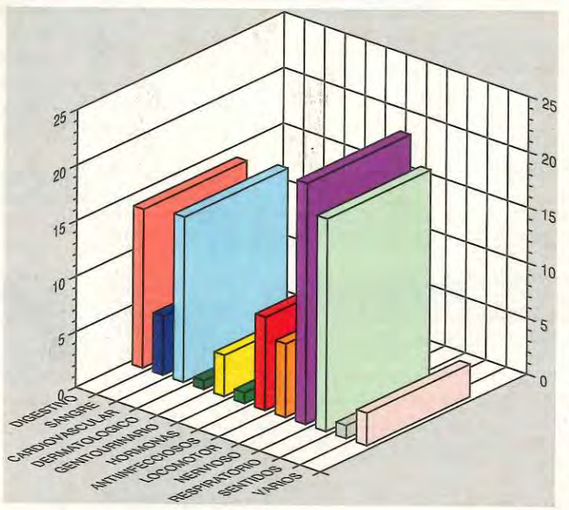




SU CAPACIDAD DE CONDUCCIÓN



LAS ENFERMEDADES DE LOS CONDUCTORES

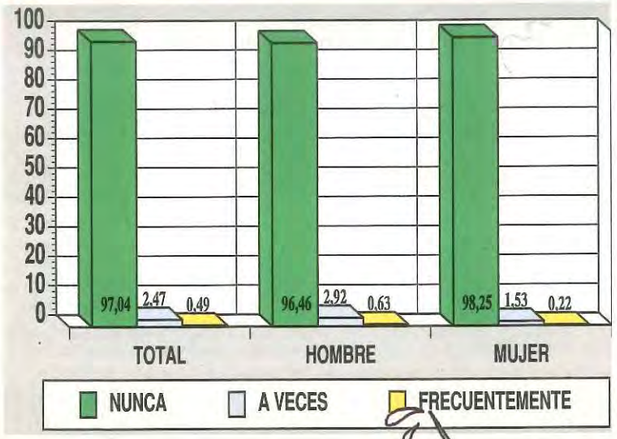


¿SANOS O ENFERMOS?

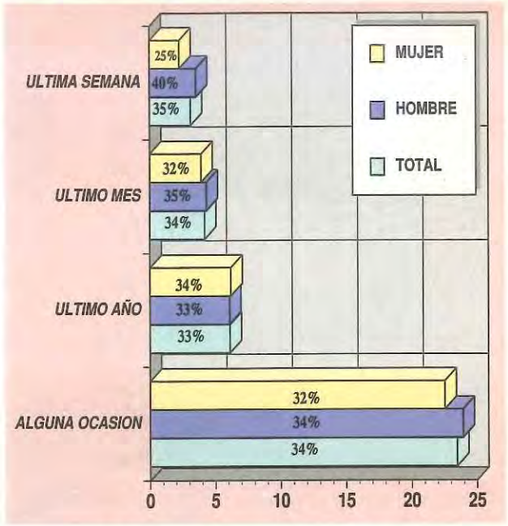
La influencia negativa de los procesos patológicos (enfermedades) en los conductores es un factor de riesgo reconocido por todos. Es evidente que cualquier enfermedad puede incidir en los órganos o sistemas necesarios para que el individuo realice correctamente la conducción de vehículos, modificando las condiciones psicofísicas y pudiendo incrementar la posibilidad de sufrir un accidente.

Conocer la "salud" de los conductores españoles fue uno de los objetivos de este trabajo. El 35 por 100 de los conductores consideró su estado de salud como "muy bueno"; el 62 por 100 opinó que era "bueno"; y el 3 por 100, regular. Desde la Facultad de Medicina de la Universidad de Valladolid se destaca el hecho de que ninguno de los individuos que contestó a esta pregunta consideró "malo" su estado de salud. Las enfermedades más frecuentes eran las del aparato respiratorio (26 por 100), del

LAS DROGAS Y LOS CONDUCTORES



LOS QUE SE DROGAN



aparato circulatorio (13 por 100) y las que inciden en el aparato digestivo.

Uno de los puntos más sorprendentes e importantes, a juicio del coordinador de los trabajos, ha sido **"el porcentaje relativamente alto de enfermos crónicos, personas que toman dos o más medicamentos. Un colectivo al que su enfermedad reduce su habilidad"**. Según los datos, el 17 por 100 de los conductores está en tratamiento crónico con fármacos y la mayoría de ellos ingiere dos o más fármacos diariamente. El Departamento encargado de la realización del estudio insiste en que **"es lógico pensar que una gran parte de estos conductores se encuentra en una situación en la que los medicamentos podrían estar interfiriendo en su capacidad para una conducción segura"**. Sin embargo, al ser preguntado, el 90 por 100 de este colectivo que padece alguna enfermedad consideró que su estado de salud no afectaba negativamente a su aptitud para conducir.

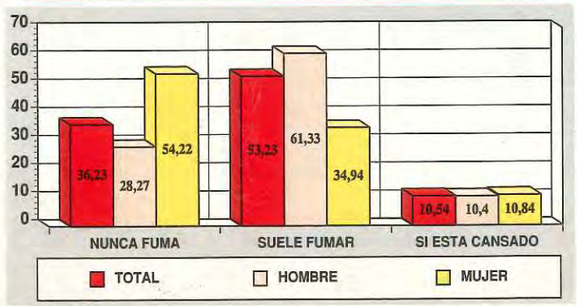


FUMADORES EMPEDERNIDOS

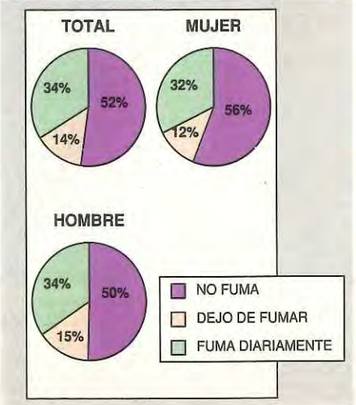
Las últimas investigaciones aseguran que el consumo de tabaco es la principal causa aislada de mortalidad, estimándose que se debe al tabaco el 13 por 100 de todas las muertes producidas en nuestro país. Al mismo tiempo, existen estudios que indican que el hecho de fumar mientras se conduce constituye uno de los factores de riesgo que produce mayor número de accidentes. Francisco Javier Álvarez comenta que **"a pesar de que hay muy pocas investigaciones, hay quien afirma que fumar puede relajar y disminuir el estrés, pero al mismo tiempo aumenta el riesgo por las distracciones a que puede dar lugar (encender, depositar la colilla en el cenicero, etcétera). Los canadienses que fuman tienen que pagar más de seguro"**.

El 34 por 100 de los conductores fuma habitualmente y más de la mitad "suele fumar" mientras conduce, según los datos de la presente encuesta. No debemos olvidar que desde el año 1990 existe una tendencia decreciente en el hábito de fumar y que el número de mujeres fumadoras es superior al de hombres.

FUMAR AL VOLANTE



ASÍ SE FUMA





ACEPTAMOS EL ALCOHOL

El alcohol es otro factor que deteriora la capacidad para conducir e incrementa las posibilidades de tener un accidente. El estudio indica que el alcohol es responsable del 30 al 50 por 100 de los accidentes con víctimas mortales, del 15 al 35 por 100 de los que causan lesiones graves y del 10 por 100 de los que producen heridos leves.

Otra de las conclusiones más interesantes de este estudio pone de manifiesto la contradicción existente entre la permisividad social que existe en nuestro país hacia el consumo de alcohol y el conocimiento que se tiene de su influencia negativa en la conducción (por no hablar de otros riesgos para la salud). De los resultados se deduce que el 13 por 100 de los conductores es bebedor diario y el 49 por 100 consume bebidas alcohólicas al menos una vez por semana. Los hombres beben habitualmente más que las mujeres (70 y 47 por 100, respectivamente). Francisco Javier Álvarez destaca que **"los bebedores habituales son más frecuentes entre los que conducen de manera habitual (a diario), el 67 por 100, disminuyendo a medida que conducen menos frecuentemente"**. Un último dato muy característico: sólo el 28 por 100 de los conductores que bebe habitual y ocasionalmente afirma que no suele conducir después de tomar bebidas alcohólicas. El 43 por 100 de los bebedores a veces ha conducido aunque haya tomado alcohol y un 9 por 100 indica que siempre conduce, aunque haya ingerido algo de alcohol.

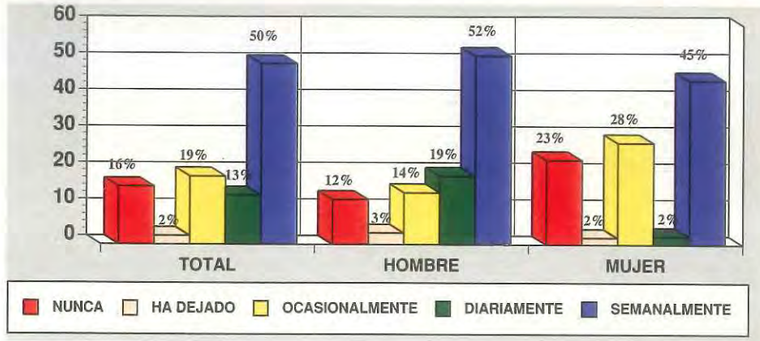


DROGA AL VOLANTE

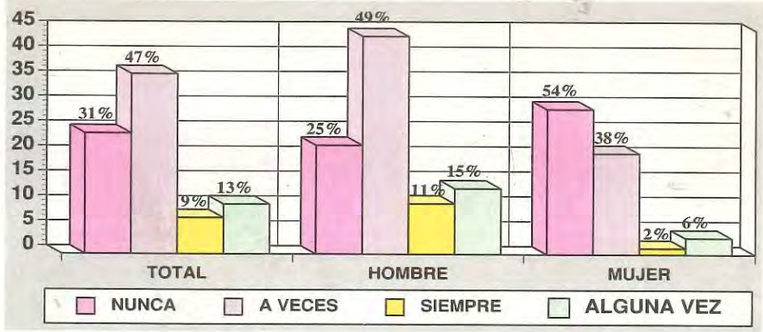
Aunque esta parte del estudio ha resultado la más difícil, resulta muy complicado que una persona declare que consume drogas de abuso. El 3 por 100 (4 por 100 de los hombres y el 2 de las mujeres) de los conductores reconoce que ha conducido bajo los efectos de la droga.

Es también muy significativo conocer que el 11 por 100 ha conducido bajo los efectos del alcohol y de las drogas de abuso, siendo este porcentaje más alto entre los conductores habituales (el 12 por 100).

EL CONSUMO DE ALCOHOL



COPAS QUE CONDUCEN



Francisco Javier Álvarez, coordinador del estudio, opina que **"la gente toma sustancias psicoactivas, piensa que le afecta, pero luego conduce. Es un sinsentido. Un problema de educación. Está asumido que el factor humano es el más importante en la prevención y en la causa de accidentes, pero luego cada uno se salta cuando quiere las normas"**.

Finalmente, se hizo un sondeo acerca de las opiniones que los conductores tienen sobre los factores implicados en la seguridad vial, puesto que el nivel de información y formación es fundamental para lograr una seguridad vial eficaz para todos y, especialmente, entre los denominados grupos de alto riesgo: conductores profesionales, jóvenes ...

El error o fallo humano, seguido de las condiciones de la carretera, las averías o fallos técnicos en el vehículo se configuran como las causas más importantes de accidentes de tráfico. Al mismo tiempo se considera que las situaciones que más pueden influir en la seguridad vial son: conducir bajo el efecto del alcohol, la droga y los medicamentos, por este orden.

También se ha ofrecido la posibilidad de sugerir medidas para reducir la cifra de accidentes en nuestro país. Más de la mitad -el 57 por 100- consideró que las medidas más adecuadas deberían ir dirigidas a actuar sobre el factor humano; el 9 por 100 opinó que se debía actuar sobre la vía y; el 1 por 100, sobre el vehículo. El 32 por 100 afirmó que se debería incidir en todos estos factores.

Para evaluar el nivel de información y conocimiento de algunas normas, se preguntó si conocían el nivel de alcohol en sangre a partir del cual está sancionada la conducción de vehículos. Los datos son poco esperanzadores: casi el 50 por 100 no lo sabía o su respuesta era incorrecta. Sólo el 54 por 100 acertó en su contestación.

Mercedes LÓPEZ
Dibujos: **Antonio ARAGÜEZ**

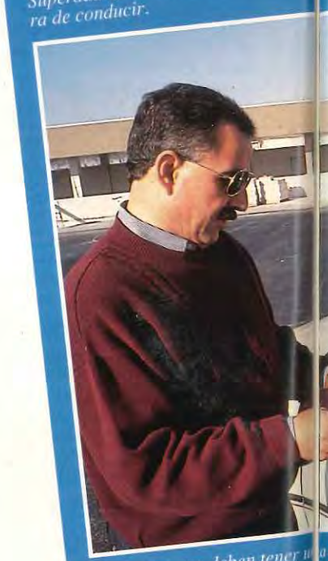


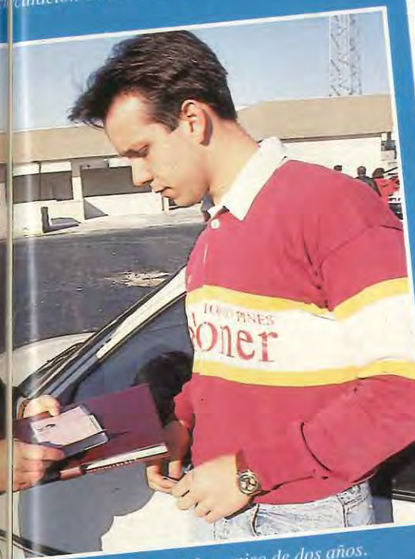
Más de 16.000 solicitudes se presentaron al VII Curso de Profesores de Formación Vial.



Superada la teoría, media hora de circulación en circuito abierto mostrará su manera de conducir.







Los aspirantes deben tener una antigüedad mínima del permiso de dos años.



Revisar los conocimientos teóricos sobre circulación vial es una prueba previa de selección.

El curso de profesores de formación vial, en su VII edición

EL OFICIO DE ENSEÑAR

Serán quienes enseñen a las "nuevas generaciones" a ponerse ante el volante de un vehículo. Aunque su influencia inmediata sobre la actitud de sus alumnos es muy limitada, en parte depende de ellos que el futuro conductor, tras pasar por sus manos, se lleve algo más que el aprobado de un examen. Son los profesores de formación vial y están aprendiendo a enseñar.

Más de 16.000 aspirantes a profesor de autoescuela realizaron el pasado diciembre las pruebas previas de selección que han permitido a quienes las superaron comenzar el VII Curso de Profesores de Formación Vial, organizado por la Dirección General de Tráfico (DGT). Las pruebas son similares a las que deben superarse para la obtención del permiso de conducción B-1 y también se componen de una parte teórica, con una batería de preguntas sobre seguridad vial y el resto de las materias específicas -idénticos cuestionarios que para los aspirantes a conductores-, y otra práctica, de conducción en circuito abierto durante media hora. Quienes se presentan a estos cursos deben, además, acreditar dos años de antigüedad mínima con el permiso B-1, un informe psicotécnico favorable y haber terminado EGB.

Una vez superada la selección, el futuro profesor de formación vial debe enfrentarse a una fase de estudio por correspondencia. En la pasada edición del curso, apenas un 30 por 100 de los solicitantes llegó a esta fase. El testimonio de uno de ellos tras observar los resultados en la prueba previa es rotundo: **"Después del examen teórico, me quedé perplejo al ver que sólo un centenar escaso de personas había aprobado de las casi mil quinientas que se habían presentado el día anterior. Había suspensos con más de trece faltas. ¿Cómo pueden presentarse para futuros profesores personas que, con un mínimo de dos años de conducción, tienen tal cantidad de errores?"**

CINCO MESES DE CORRESPONDENCIA

La primera parte del curso es por correspondencia. Los alumnos obtienen todos los textos necesarios, y las materias se dividen en tres evaluaciones continuas y una cuarta de recuperación. Esta fase, como la prueba de selección, es eliminatoria y debe superarse para acceder a la siguiente fase, de presencia, que dura dos meses y se realiza en el Centro de Formación Vial de Móstoles (Madrid). Mientras, los aspirantes cuentan con la posibilidad de tutorías para resolver las dudas que surjan. Reglamentación de vehículos pesados, cuestiones de seguridad vial, normas y señales reguladoras de la circulación, pedagogía y psicología aplicadas a la conducción, mecánica y primeros auxilios son las asignaturas a las que deben enfrentarse durante cinco meses.

Robledo Morilla, profesora de formación vial en una autoescuela de Madrid, realizó el curso en una de sus primeras ediciones, hace ya cinco años. Su valoración del mismo es muy positiva: **"Nunca había tenido contacto con la enseñanza de la conducción aunque trabajaba en una autoescuela. El curso, en general, no me pareció excesivamente duro, aunque reconozco que estudié bastante en la fase de correspondencia"**. Lo más interesante, en su opinión, es todo lo que trata sobre normas y señales y, lo que más le gustó, la parte de pedagogía.

Esta materia se incluye para dotar al futuro profesor de una base que le permita impartir una enseñanza de calidad, tanto teórica como práctica, según comenta Javier Uclés, asesor pedagógico de la DGT y uno de los especialistas que imparte el curso. **"La enseñanza de la conducción es muy particular** -asegura-. **El profesor cuenta con muy poco tiempo y debe no sólo preparar a su alumno para el examen, sino también motivarle para que asuma el riesgo de una actitud peligrosa ante el volante".**

Así, los aspirantes a profesor estudian aspectos tales como la programación de una clase, los distintos métodos de enseñar su materia dependiendo de las características del alumno, el correcto uso del material audiovisual o la evaluación de su propio trabajo. En la fase de presencia, además, se analizan técnicas para hablar en público y, al menos tres veces a lo largo del curso, cada uno da una clase a sus compañeros. **"Esta materia suele despertar el interés de los participantes** -indica Uclés- **y, normalmente, al menos el 50 ó 60 por 100 de ellos suele hacer trabajos voluntarios de programación de clases prácticas. A veces, cuando contamos con tiempo suficiente, grabamos sus actuaciones en un vídeo, que luego repasamos juntos en clase, y es muy útil para corregir errores".**

Estos recursos tampoco escapan a la masificación. El alto número de asistentes en las fases de presencia -se hacen varios turnos, por esa causa- no permite utilizar estas técnicas tantas veces como quisieran los instructores. Aun así, su inclusión satisface a los alumnos. **"Me sorprendió que incluyeran pedagogía y psicología en un curso como éste, pero luego resultó ser útil"**, asegura Robledo Morilla. **Me pareció mejor la parte de pedagogía que la de psicología, porque creo que lo que nos contaron allí se va adquiriendo en la práctica con el trato con cada alumno en particular".** Según José María Sánchez Pardo, asesor psicológico de la DGT, es importante entender que la conducción "**se trata de una 'máquina' que lleva otra máquina y que el comportamiento de aquélla, como el de ésta, debe ser el adecuado en cada momento".**

Lo que se enseña es qué hacer ante un alumno determinado y cómo manejar la relación personal para influir positivamente, aunque es difícil que el profesor de autoescuela, en tan poco tiempo, pueda cambiar las actitudes del futuro conductor. **"Se intenta, claro; sobre todo en cuanto al uso del cinturón, del casco, la velocidad, etcétera".**

NORMAS Y SEÑALES

Lo referente a normas y señales es uno de los aspectos que más preocupa a los futuros profesores. Los cambios que, recientemente, introdujo la Ley de Seguridad Vial y el Reglamente de Circulación plantean dudas a quienes se mueven en torno a la autoescuela. Un aspirante a este curso, al ver el bajo nivel de conocimientos de sus "rivales", pedía la imposición de un examen para los profesores de formación vial al renovar el permiso de conducir y otras pruebas periódicas. Robledo Morilla, profesora en Madrid, cree que debería existir un reciclaje, aunque no obligatorio, cada dos o tres años, **"porque las normas cambian y nosotros debemos estar al día".**

Juana SÁNCHEZ
Fotos: **Miguel GARROTE**

Los directores, también

Paralelamente a los cursos para profesores se desarrolla el V Curso para Directores de Autoescuela, en el que se dan cita más de 200 profesores de formación vial. La empresa, el Derecho Fiscal y Laboral o los costes y beneficios son algunas de las materias que se estudian en este curso, junto con aspectos más específicos como normas y señales, organización de centros docentes o psicología de las organizaciones. También en este caso los aspirantes realizan una prueba previa de selección que consiste en una batería de preguntas sobre el Reglamento de Circulación, cuestiones de seguridad vial, técnicas de conducción y la reglamentación que regula las autoescuelas. El curso dura un mes, con una única fase, de presencia, en el Centro de Formación Vial de Móstoles (Madrid).

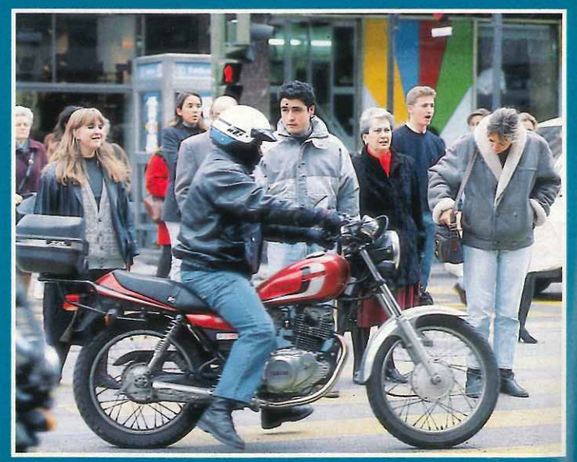




Quien mal anda, mal acaba







También el peatón forma parte del paisaje del tráfico y, desgraciadamente, de sus efectos más perniciosos, hasta el punto de que cada año hay que lamentar alrededor de 15.000 víctimas entre muertos (cerca de un millar) y heridos, si bien se observa una tendencia a la baja.

Esta epidemia "andante" no respeta la edad. Así, la cuarta parte de las víctimas supera los sesenta y cinco años. Pero también se ceba en las capas más jóvenes: la quinta parte tiene menos de catorce años; 15 de cada 100 están comprendidas entre los quince y los veinticuatro; mientras que el grupo más numeroso -40 de cada 100- cuenta con una edad entre veinticinco y sesenta y cuatro años.

Además, sabemos qué estaba haciendo el peatón en el momento del accidente: de cada 100, 23 se encontraban atravesando una intersección; el grupo más numeroso, 59, cruzaba la calzada fuera de intersección; 1 caminaba por el arcén de su derecha y otro por el de su izquierda; 3 caminaban por la derecha de la calzada y 2 por la izquierda; 1 trabajaba en la calzada, e incluso en un porcentaje pequeño (0,45 por 100) reparaba su vehículo; 1 se disponía a subir o a bajar de un automóvil y 7 estaban sobre la acera o en otro refugio de la calzada.

Naturalmente, la mayor cantidad de los accidentes por atropello a peatones -casi tres de cada cuatro- se produce en zona urbana, pero las carreteras y travesías se cobran esa misma proporción, pero de víctimas mortales.

Por último, señalar que en el 71 por 100 de estos accidentes, el peatón se vio arrollado cuando efectuaba alguna acción antirreglamentaria, sobre todo irrumpir o cruzar la vía, no utilizar el paso de peatones, no respetar la señal del semáforo u otras de menor incidencia, como estar o marchar por la calzada, no respetar señales del agente, etcétera. En definitiva, son demasiados pasos antirreglamentarios los que el que el peatón da en los arriesgados límites del concepto de infractor o víctima. Y para vencer la frialdad de los datos, el objetivo de nuestro fotógrafo ha recogido, "calentita", una pequeña colección gráfica de despropósitos.

J. I. RODRíGUEZ
Fotos: **Miguel GARROTE**













Cursos prácticos de perfeccionamiento en Baleares

CONDUZCA, PERO SEGURO

Cerca de 250 personas han participado en el Curso Práctico de Seguridad Vial y Perfeccionamiento de la Conducción realizado entre los meses de noviembre y febrero en Baleares, organizado por la Jefatura Provincial de Tráfico. La seguridad activa y pasiva de los vehículos, su mantenimiento mecánico, la prevención y actuación ante un accidente y las maniobras prácticas de conducción en caso de emergencia han sido algunos de los temas tratados.

Ayudar al conductor a corregir los malos hábitos adquiridos y darle a conocer los elementos básicos de seguridad de su vehículo son dos de los objetivos del Curso Práctico de Seguridad vial y Perfeccionamiento de la Conducción, organizado por la Jefatura Provincial de Tráfico de Baleares con la colaboración de diversas entidades -Aeropuerto de Palma, Cruz Roja, Asociación de Autoescuelas y estación de ITV, entre otras- y distintos profesionales, como pilotos, mecánicos y bomberos. Se han realizado hasta la fecha diez cursos, de una semana de duración, -con 18 horas lectivas de martes a sábados- en los que han participado 228 personas. Sólo el 15 por 100 era mujer.

Distribuido en cinco bloques temáticos, uno de los principales atractivos de los cursos ha sido, según los propios alumnos, la posibilidad de aprender algunas cosas nuevas, como técnicas de socorrismo o mecánica del automóvil, y recordar otros aspectos que, con el tiempo, se han olvidado. Aunque entre los alumnos había profesionales -conductores de autocar, profesores de autoescuela o policías municipales- también despertó la atención entre los conductores "normales" que comentaban haberse matriculado **"como simple ciudadano, por interés personal y no profesional "**.



La posibilidad de practicar una frenada en condiciones adversas fue una de las "estrellas" del curso.



El mantenimiento mecánico del vehículo, uno de los aspectos que más interés despertó entre los participantes.

Otras de las pretensiones de los organizadores era que los participantes del curso supieran detectar cualquier anomalía de su vehículo que pudiera poner en peligro su seguridad o la de otros y que fueran capaces de resolver, de forma positiva, una situación límite de las que puedan planteársele a cualquier conductor en la vida cotidiana. En este aspecto se encuadran enseñanzas prácticas como el dominio del vehículo en calzada mojada y seca tras una frenada de emergencia o el control del automóvil en caso de derrapaje. Ambas pruebas se llevaron a cabo bajo la tutela de diez pilotos de rallye, en una carretera de tres kilómetros cerrada al tráfico y en una plataforma del aeropuerto de Palma de Mallorca -destinada a futuro aparcamiento de aviones-, aplicando al pavimento sustancias jabonosas y espumógenos.

NEUMÁTICOS MAL INFLADOS

Los vehículos de los participantes fueron protagonistas en otra de las clases prácticas. El día anterior se había dado detallada explicación sobre las posibles anomalías en la mecánica del automóvil, el correcto mantenimiento de sus piezas y las consecuencias de un fallo en estos elementos. A continuación, los alumnos autoevaluaron la situación en que se encontraban sus automóviles. Los resultados fueron esclarecedores: más del 97 por 100 de los coches revisados tenía los neumáticos incorrectamente inflados, muchos de los conductores no habían cambiado nunca una rueda y la mayoría ignoraba cómo sustituir una lámpara. Frenos, suspensión, dirección, transmisión y equipo eléctrico fueron otros elementos revisados.

La seguridad activa y pasiva de los vehículos, sus revisiones periódicas, la posición óptima para conducir, el tráfico en ciudad y carretera y la conducción nocturna e invernal son algunos de los aspectos tratados en el bloque de seguridad vial. El segundo día de los cursos se dedicó a la prevención y el comportamiento correcto ante el accidente de tráfico. La ingestión de alcohol, la alimentación antes de emprender viaje, la ropa y el calzado adecuado, qué hacer en caso accidente y cómo colocar a los heridos mientras se espera ayuda especializada fueron algunos de los aspectos tratados. Con todo, las clases prácticas, tanto de mecánica como de maniobras de emergencia y circulación, fueron las que más interés despertaron entre los asistentes.

La evaluación final ha sido muy positiva -el 81 por 100 de los alumnos calificó el curso de "muy interesante"-. Algunas compañías aseguradoras han ofrecido, incluso, descuentos para quien acredite haberlo realizado. Para Antonio Femenías, investigador de seguridad vial de la Jefatura de Tráfico de Baleares, **"ha sido una llamada de atención que han recogido tanto profesionales del volante como conductores en general y estamos muy satisfechos de los resultados. Es una buena forma para despertar la conciencia de los conductores. Ya hay peticiones de algunas empresas y entidades para ofrecer estos cursos a sus empleados y esperamos poder organizarlos de forma regular, en un futuro próximo".**

Juana SÁNCHEZ

"¡No te pases de rosca!"



Es de sobra conocida la alta tasa de mortalidad en carretera de los jóvenes menores de 25 años. Para atajar esta lacra han surgido numerosas iniciativas desde todos los ámbitos sociales. En este caso, la campaña que lleva a cabo el Consejo de la Juventud de Alicante, además de poner al alcance de los jóvenes toda la información necesaria para prevenir estas conductas y colaborar en campañas de concienciación y charlas-coloquio sobre el tema, ha distribuido comics, posters, pegatinas y posavasos. Un joven llamado Rosky es el protagonista, con el lema "¡No te pases de rosca!", que advierte de los efectos negativos del consumo de alcohol.

Inversión en seguridad

Recientemente se ha inaugurado un nuevo centro de seguridad en las instalaciones que el Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial (INTA) tiene en Madrid y que estará destinado a realizar pruebas de seguridad y homologaciones de automóviles. Las instalaciones se han dividido en tres secciones destinadas a analizar y evaluar, la primera, la seguridad pasiva de los vehículos; la segunda sección esta diseñada para realizar pruebas de seguridad en pistas donde se evalúan frenada, estabilidad y dirección del automóvil; y la última de ellas tiene por objeto de estudio exclusivo los cinturones de seguridad de los mismos.

Alta tecnología para el Mundial de Esquí-95

El año que viene, Sierra Nevada será escenario del Mundial de Esquí Alpino. Para facilitar la fluidez en los accesos a las pistas, la Dirección General de Tráfico ha diseñado un plan que, aplicando la más avanzada tecnología en control de tráfico, permitirá evitar complicaciones en los 18 kilómetros que dista la ciudad de Granada de las instalaciones, por la afluencia de los 15.000 vehículos que, cada fin de semana, circulan por ellos, según informa **Nono Hidalgo.**

Junto a la vigilancia mediante pantallas de televisión y paneles electrónicos, se informará al conductor del grado de congestión de la carretera, nivel de ocupación de los aparcamientos, estado de la vía e información de las condiciones meteorológicas.



Se pagan, pero no tan caros

En el reportaje titulado "Los accidentes se pagan" se deslizaron una serie de errores, que, aunque fácilmente detectables, pueden confundir. En la entradilla se dice que **"la cifra podría elevarse aún más, llegando hasta casi los 6,4 billones"**, cuando debería decir 1,6 billones, como en la página 15 se afirma.

En un recuadro titulado "Costes europeos", a Francia se le atribuyen las cifras de España. Un error fácilmente comprobable, ya que, debajo de la información, se encuentra un cuadro que si tiene las cifras bien.

Por último, en otro recuadro -"¿Merece la pena?"- se dice que al ahorro por los 356 muertos menos habidos es de 2.500 millones de pesetas. Esta cifra correspondería a un descenso de 356 víctimas (muertos y heridos, sin distinción). Si fueran 356 muertos, la cifra ahorrada sería de 4.272 millones de pesetas.



¡Por favor, lléveme el coche al taller!

Acaba de aparecer un nuevo servicio a domicilio relacionado con el automóvil. Se llama Fast-Car o mecánicos a domicilio: recogen el vehículo, lo llevan al taller o a la inspección técnica y, una vez realizada la reparación, lo devuelven a su propietario.

Su demandantes, según los creadores, son personas con falta de tiempo, prisas o rigidez de horario laboral que les dificulta el poder llevar su auto al taller. El precio por realizar la recogida y entrega es de 3.000 pesetas. Las previsiones son poder atender a 6.000 clientes por año. El proyecto se ha visto con buenos ojos en la Unión Europea, dotándole con una subvención que supera las 750.000 pesetas.

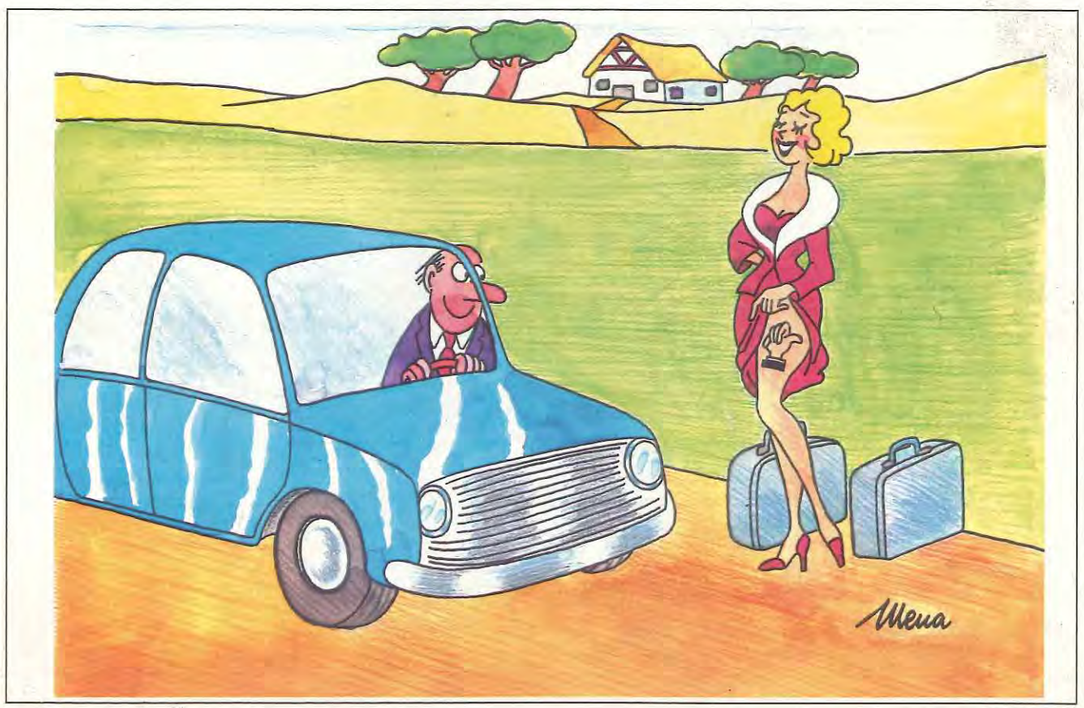
Sistema de ahorro

Cal-Magnum S.L., firma dedicada a aplicaciones magnéticas, ha puesto a la venta un nuevo dispositivo para vehículos denominado Demac Motor. El invento, según describen sus creadores, impide el depósito de aditivos -como detergentes, resinas, carbonilla y productos hiperinflamables- que suelen quedar depositados en bujías, manguitos, inductores y en la cámara de combustión.

La principal ventaja es el ahorro, no sólo en el mantenimiento del vehículo sino también de combustible, que, en algún caso, puede llegar al 20 por 100 y cuyos efectos se empiezan a notar desde los 1.000 kms. Junto a ello, reduce la emisión de monóxido de carbono, con lo que contribuye a una menor contaminación. El sistema, que cuesta 21.000 pesetas, se instala entre la bomba de la gasolina y el carburador o los inyectores, dependiendo del vehículo. Más información en el teléfono 91/331 34 09.

Por RAMON y MENA







Beatriz POTTECHER

Suave y seguido

Antes de nada, quisiera contestar a los lectores de "Tráfico" que fui, lo que se dice, una pésima conductora, temible y despistada, e hice bien en retirarme hace catorce años del duro automovilismo urbano. Claro que ando demasiado y le doy a los buses, metros, bicicletas, taxis, trenes, aviones y hasta helicópteros, pero el mundo sería otro, pienso, si hubiera más gente que hiciera lo mismo... y se apiadara del contrario. Pasé a la primera mi examen teórico y también el práctico; no me lo explico, porque tiré un palo, pero el examinador estaba mirando a otro lado. En fin, que salgo con mi bólido a la carretera y ¡Dios, toda aquella gente incumplía las normas de tráfico más elementales! Por más que retorciera el volante nunca aprendí a aparcar (para un lado, para el otro y para mi desesperación, allí seguía estando), no controlaba el volumen lateral de los otros coches, raspándome, ni sabía mirar por los retrovisores, me hacía un barullo con los ángulos, me entraba un canguelo fino cuando adelantaba un camión con mi coche hojalata, raspaba las marchas al tuntún, tomaba las curvas precipitadamente, por donde podía... Uy, qué peligro. Tres veces estuve a punto de chocar gravemente; no quería morir de una manera tan estúpida (mi incompetencia me resultaba anormal) o, peor aún, atropellar a alguien, nunca me lo podría perdonar. Para colmo, soñaba unas carreras desenfrenadas, a toda pastilla, con el conductor extrañamente situado en el asiento trasero, conduciendo -me temo- con loca temeridad. Así que me apeé, a la espera de que en el futuro los coches cambiasen. Porque a mí me gustaban; recuerdo los botes gozosos que pegábamos mis hermanos y yo en la parte trasera del viejo Packard, los "tiburones" suspendidos de mi abuelo y más tarde, cuando empecé a aprender lo que valí un peine, mi admiración felina por el Jaguar. Ya de niña contaba y desviaba insectos entretenida, mientras me entregaba a elucubraciones futuristas sobre el coche del mañana; la ficción metálica y mecánica me tenía por completo fascinada. Podían ser coches eléctricos, mixtos, con agua, que no contaminasen, eso era muy importante. A lo mejor volarían a dos alturas y tendrían el superchasis de aluminio, las partes reciclables, sistemas de autoguiado informático, "airbags", sofisticados sistemas de navegación, sensores, bombillos y más ordenadores en el salpicadero, un diseño bajo y redondeado como navecillas espaciales o platillos volantes... No debía andar muy desencaminada, porque los minicoches urbanos del 2000 ya están a nuestro alcance. Bueno, será al suyo, que es un Fitipaldi y se merece una buena máquina, porque yo le seguiré dando con ahínco a la bicicleta, incluso a la estática. Soy una forofa de los pedales, el piñón y la cadena de transmisión, el peatonaje y la educación vial, la construcción en la ciudad y en las afueras de un carril especial para ciclistas, los viejos y los jóvenes en bici, hacer la compra en bici, llevar a los niños en la cesta de la bici, etcétera, etcétera. Al no conducir, tengo tiempo y otras motivaciones para pararme a pensar en los bólidos alcoholizados, el "bakalao" mequetrefe, las estupendas autopistas asesinas, el punto de vista del conductor tan mediatizado por el poder que le confiere su potente máquina que cuando ve el obstáculo de un peatón no lo respeta y quiere que se aparte como un insecto molesto, los impactos del motorista o el ciclista contra los guardarraíles de la carretera, la contaminación de monóxido de carbono asfixiante, las caravanas histéricas, la cantidad de agujeros que abren y cierran en el asfalto, así como las obras abusivas del verano en las grandes capitales, por poner algunos ejemplos tan insoportables como cotidianos. Sin ir más lejos, en Madrid, el peatón va saltando como un conejo en los semáforos desarticulados y pienso que están locos estos romanos.

Yo ansío un pedaleo suave y seguido, cicletear los montes (por supuesto, con el sillín forrado y los pantalones acolchados para que no sufran tanto los isquiones), para poder acceder rápida y segura a los intersticios urbanos; y reconozco que me gusta la bicicleta porque es un gran invento inofensivo y decadente, elegante, barato y sano. Vamos, que da pantorrilla y carácter, que se le coge con facilidad gusto o vicio a este pequeño caballito forjado. A mí la bici me salvó la vida, pero temo que algún día pueda perderla al manillar debido a cualquier imprudencia o banalidad, tal y como están las cosas entre los conductores. La culpa puede ser mía, bien por adelantar por la izquierda a los coches o por no llevar casco ni ropas fosforescentes que me destaquen entre los automovilistas, pero es más fácil que me atropellen ellos y me machaquen, la caída es irremediable y esta inconsciencia es una simple cuestión de probabilidades. Siento ser tan drástica, pero matar ciclistas en España se ha convertido en una posibilidad real y abrumadora, capaz de quitarnos a todos las ganas de salir a dar un paseo alado. Queremos ya soluciones, circuitos, carriles, excursiones organizadas por el ayuntamiento y protegidas por la Guardia Civil y Tráfico, penas a los infractores, multas de espanto, pagar un impuesto específico, el domingo sólo para bicicletas; qué se yo, quizá deberíamos manifestarnos. Lo queremos todo porque lo necesitamos; nadie se percata que somos el grupo de población rodante más vulnerable.

FAMOSOS EN MARCHA

"El vértigo hay que buscarlo en un ballenero, no en la velocidad"

Tímido y prudente, su actitud es la del antidivo y su modestia no cuadra con los tiempos que corren. Tranquilo exteriormente, una inquietud palpitante recorre todo su interior. Cuando se percata de la complicidad de su interlocutor -sea el público, este entrevistador o el papel en el que plasma sus composiciones-, es un torrente de sensaciones, inquietudes, experiencias, amores, alegrías y tristezas.

Nacido en Granada, ha paseado sus sentimientos en forma de verso por los rincones de España. En estos momentos graba un disco, cuyos temas nada tienen que ver, en esta ocasión, con "la copla" y su mundo.
Así es. La copla, felizmente, ha tenido mucha resonancia, que es lo que pretendía cuando recuperé canciones clásicas, tradicionales, hace siete años,cuando el mundo "oficial" rechazaba ese género, lo que a mí me parecía una auténtica barbaridad.

- Carlos Cano no olvida la copla, pero tampoco se ciñe única y exclusivamente a ella.

- Quien me siga un poco, sabe que soy de mirada diversa y amplia y con curiosidades musicalmente muy distintas. Mi mundo, en ese sentido, cambia mucho: depende de lo que sienta. Es verdad que me suelo mover, en general, por el mundo que usa la lengua española para expresar la música. Afortunadamente, es tan variada que me siento muy cercano a todo eso. Pero también estoy abierto a otros tipos de música y cultura, como la francesa, italiana o griega; y si hay algo en ellas que me llegue a seducir, no tengo inconveniente en componer con ese aire o estilo.

- ¿Cómo se encuentras mejor: componiendo o cantando?

- Cuando estoy mal, me siento mejor en el otro campo. Cuando me encuentro agobiado escribiendo, siempre digo: "qué a gusto estaría cantando", y cuando estoy de cantante pienso "qué bien estaría escribiendo canciones, solito en mi casa". Está claro que soy las dos cosas; no sólo porque las practique, sino porque siento las soy. Son dos maneras de vivir: una, absolutamente extrovertida, rápida, vertiginosa, casi inconsciente; y la otra, solitaria, serena, madura, angustiada. Pero se complementan.

- Pese a las idas y venidas de su ciudad, en alguna ocasión dijo: "Granada parece una isla rodeada de tierra en lugar de agua; su línea es ascendente, porque sólo tiene salida por el cielo, por las estrellas". Queda patente que ejerce de granadino y, por ende, de andaluz.

- Ser andaluz es para mí inevitable, no tiene mérito. Tiene más mérito serlo como Gerald Brenan, que era inglés y decidió ser andaluz. Pero tampoco hago ejercicio de ello en el sentido de profesión. Me molestan los andaluces profesionales, como los catalanes profesionales, etcétera. Vamos, esas cosas que dio la Sección Femenina y que se llamaban Coros y Danzas. El folklorismo me molesta mucho, pero, evidentemente, me marca la cultura popular en la que nací, la manera de hablar de la gente, la luz, el aire, los colores, vivir en una ciudad en la que se blanquean las casas, el recuerdo de haber escuchado los cuartos, las medias y las horas en punto de la campana de la Torre de la Vela, ver llegar las primeras golondrinas por el Darro o escuchar a las mujeres cantar por las ventanas mientras hacen las faenas de la casa. Pero también te marcan las cosas que encuentras en tus viajes y que haces, y al final son lenguajes que te tienen que servir para encontrar lo esencial. Nosotros utilizamos un lenguaje, pero hay que contar algo; ese es el concepto que tengo de cultura: un lenguaje que cuenta, que narra algo esencial.



- Se has referido a los viajes; y en tu profesión son imprescindibles. ¿Cómo lleva deambular por las carreteras?

- Tengo la suerte de que, salvo en contadas ocasiones en que me "jarta" pensar que me voy de viaje -en ese momento me imagino descargando las maletas y quedándome tan a gusto en casa-, me gusta marcharme de viaje. Pero lo que más me agrada es la vuelta a casa. Me gustan las dos cosas: irme y volver.

- Supongo que habrá vivido alguna anécdota en sus viajes que nos puede relatar.

- He tenido mucha suerte y nunca me ha pasado nada, pero he visto muchos porrazos en la carretera y de algunos me he librado de verdadero milagro. Al mes de agosto le tengo especial reserva, ya que es cuando los emigrantes magrebíes van y vienen por las carreteras de la Península. Es horroroso y peligrosísimo lo que he visto ese mes por diferentes rutas. Hay que ir con mucha prudencia, ya que es gente que viene con coches muy cargados, agotada y desesperada por llegar a su tierra; haciendo el viaje casi de un tirón.

- Y a los jóvenes que hacen mezclas explosivas con drogas, alcohol y velocidad, ¿qué les diría?

- Les diría que todo es consecuencia de la organización social y económica que tenemos, de las prioridades económicas, de la política, y que la gente no se asuste de la palabra. Y, sobre todo, que los políticos no se escuden en la frase "es que la Sociedad es así". Ciertamente es así, pero unos tenemos más responsabilidad que otros; por eso la política es tan importante y los políticos son el último eslabón con capacidad de poder cambiar cosas, aunque sean pocas. Quienes no podemos cambiar cosas somos los demás, aunque debamos hacerlo en nuestro ámbito. ¿Qué se puede esperar de las consecuencias del paro o de la llamada cínicamente Cultura del Ocio? Una cultura de medios de comunicación en función del ocio es lo más lejano que pueda haber al desarrollo del ser humano, y está destinada vertiginosamente al consumo y a la dispersión de uno mismo. ¿Qué va a dar, en consecuencia? ¿Un santo? Evidentemente, sale una situación de agresividad fortísima, campo de cultivo para la droga. Y ésta está más cerca de la miseria y del paro que de otros sitios. Todo es consecuencia de un sistema que hay que cambiar. Y no hablo de partidos políticos, sino del sistema. Culturalmente hay que cambiarlo. Y si no lo cambiamos, nos van a comer las ratas y violentamente; porque los cambios, cuando no son culturales y paulatinos, son violentos, como está demostrando la actualidad y la historia más reciente.

- ¿Nos ha hecho perder los valores esa sociedad que, de alguna manera, nos ha sido impuesta?

- Por supuesto. Por eso digo que la responsabilidad última y más grande es de los políticos, que son quienes deben influir en una educación y en un sistema en los colegios que, a su vez, debe estar acompañado desde los medios de comunicación. Es muy difícil hablar a los profesores de Manrique, García Lorca o Rilke y descubrirles que hay un universo interior en el ser humano y saber que, a continuación, los medios de comunicación -y, en especial, la televisión- les cuentan la dispersión más grande y que son objetos de consumo.

"Al mes de agosto le tengo especial prevención por la circulación de emigrantes magrebíes

"En muchos accidentes por las noches, los jóvenes están buscando una salida a sus problemas. Y no la van a encontrar en el coche"

- Por esto insistimos en que, a través de un medio de comunicación como la revista "Tráfico" hables a los jóvenes.

- Comprendo que viven una época de vértigo. No olvido mis 18 años y, de hecho, sigo teniendo el mismo vértigo, pero lo manifiesto de otra manera. Entiendo ese vértigo neurótico y que te crees inmortal, que no pasa nada, porque es lógico. Y va con la edad el ir a divertirse, a por todas. Pero les diría que, cuando tengan vértigo, procuren que salga de ellos, no del alcohol; sobre todo porque puede causar un daño irreparable a su conciencia si dañan a otros, a aquellos que pueden ser víctimas de un accidente que puedan causar, lo que les puede marcar y hacerles desgraciados para toda la vida. Si quieren auténtico vértigo, que hagan como yo, que me apunté con 18 años a un ballenero. Eso sí que produce más vértigo y emoción que conducir a diez mil por hora.

- ¿Cómo fue lo de enrolarse como marino?

- Con un amigo, en Suiza, nos jugamos a cara o cruz el irnos a Canadá de leñadores, a pelearnos los sábados vestidos con camisas a cuadros, como en las películas, o embarcarnos en Rotterdam. Me fui para estar tres meses en Suiza y acabé dando vueltas dos años por el mundo. Fue una etapa fascinante y aventurera, pero, al tiempo, trabajé duro; pero la recuerdo como algo que me ayudó muchísimo: me puso de pie, con los pies en la tierra y me dio una lección que es muy importante para un joven: me otorgó la fuerza de sentirme libre y autónomo. Me sentí libre cuando, al volver a casa, no tuve que pedir dinero a mi abuela; fue magnífico. Por eso me da pena que no haya trabajo para los jóvenes, ya que lo necesitan, para sentir que son útiles y no tener que depender económicamente de los padres. De todas maneras, que sigan luchando para encontrar soluciones y salidas.

- ¿Y eso les lleva a conducir de manera alocada?

- Muchas veces, los golpes que se ven en carretera por la noche o en las rutas de los jóvenes buscan puertas de salida; puertas que no encontrarán nunca con el coche. Están buscando ser libres, resolver problemas laborales o encontrarse a sí mismos en la vida, por lo que es preferible que, en vez de coger un automóvil y lanzarse a gran velocidad, cojan una maleta y se vayan al desierto o se enrolen en un barco.

Miguel ÁNGEL YÁÑEZ
Fotos: **Miguel GARROTE**



ESQUIVAR BANDAS SONORAS

Me gustaría lanzar un mensaje que sirviera para hacer comprender a los conductores el riesgo de invadir el sentido contrario ¡para esquivar unas bandas sonoras! Es una costumbre muy extendida y no quiero ni pensar en lo que diariamente sufrirán estos conductores debido a los innumerables baches, adoquines, socavones y zanjas que, debido a las obras, llenan nuestra vía pública. Por evitar unas pequeñas molestias, no se puede uno jugar tanto, pues las bandas sonoras siempre están próximas a cruces peligrosos o curvas de alguna dificultad.- **Cristóbal Martí Belda. Alboraya (Valencia).**

SE PUEDE ADELANTAR

Un vehículo adelanta por el carril normal a uno que circula por el carril de tráfico lento. Si la calzada está delimitada por una línea longitudinal discontinua, ¿podría un tercer automóvil adelantar a ambos por el carril del sentido contrario? Se que el Reglamento prohíbe adelantar a un vehículo que, a su vez, esté adelantando a otro y para ello se invada el sentido contrario. ¿Se considera doble adelantamiento? ¿Está permitido? ¿Contamos el carril de tráfico lento como un carril?- **Gemma Cotanda. Lliria (Valencia).**

Respuesta: En principio, la maniobra es correcta, siempre que, como usted dice, exista una línea longitudinal discontinua. Además, debe tener en cuenta lo dispuesto en los artículos 34 y 84 del Reglamento.

CLASES "TEMPRANERAS"

Soy profesor de autoescuela y mi hijo tiene 17 años recién cumplidos. Quiero enseñarle a conducir para que, cuando tenga 18, presentarlo a los correspondientes exámenes para obtener el permiso de conducción. Lo he inscrito en la academia en el Libro de Registro, pero ¿puedo empezar ya a darle clases prácticas con el vehículo de la academia?- Santiago Collazos Corzán. Zaragoza.Respuesta: Aunque normalmente no se emplea tanto tiempo para aprender a conducir, en principio no existe inconveniente, ya que su hijo próximamente tendrá la edad requerida para obtener el permiso de conducción.

EL COLOR DEL PASO DE PEATONES

Quiero criticar la actitud del ayuntamiento de Riveira (La Coruña) por el color que está empleando para pintar los pasos de peatones: rojos y blancos. El artículo 93.2 dice que en ningún caso podrán las ordenanzas municipales oponerse, alterar, desvirtuar o inducir a confusión con los preceptos de este reglamento



y por otra parte tampoco aparece el color rojo en el Catálogo Oficial de Señales, por lo que entiendo que estos pasos son ilegales. Además, quiero dejar constancia de lo peligroso que resulta pintar una franja tan deslizante en la calzada.- **Miguel Bretal Santos. Riveira (La Coruña).**

Respuesta: De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 168 del Reglamento General de Circulación, las marcas de paso para peatones han de ser de color blanco. Las marcas de color rojo y blanco no se pueden utilizar ni para señalizar los pasos para peatones ni para prohibir el aparcamiento. Las primeras, como antes se ha dicho, han de ser blancas; y las segundas, de color amarillo.

TRÁFICO PARA TODOS

Soy un asiduo lector suyo cuando tengo la oportunidad de leer su revista. Me gustaría que me explicasen el motivo por el que la revista no es enviada a todos los conductores del país. Francamente, no es comprensible que esto no suceda así, puesto que la información, junto con sus reportajes y demás detalles contenidos en ella, atañen a todos los que poseen un vehículo y circulan por las vías españolas y no a unos pocos privilegiados como sucede en la actualidad.- **Luis Alberto Sierra Marqués. Zaragoza.**

Respuesta: La revista "Tráfico" edita 350.000 ejemplares que son enviados a sus aproximadamente 350.000 suscriptores. Con la actual dotación presupuestaria, no podemos hacer más ejemplares, por lo que no podemos aumentar el listado de suscriptores. Por otra parte, si, como usted propone, tuvieran que recibirla todos los conductores españoles, habría que imprimir 14 millones de ejemplares, aproximadamente, con el monto económico que eso supondría. Nos encantaría, pero, hoy por hoy, es económicamente inviable.

POR QUÉ NO ANTES

La carretera que va desde Fuenlabrada (Madrid) a la N-401 (Madrid-Toledo) no está iluminada y tiene muchos cruces y curvas. Como es zona industrial, hay mucho tráfico y es muy peligrosa, sobre todo de noche, con niebla y lluvia. Hasta que no ocurren accidentes graves, no se solucionará. ¿Por qué no hacerlo antes?- **Antonio Castillo Viñolo. Madrid.**

PINZAS PROHIBIDAS

¿Qué norma del Código se incumple por llevar pinzas en el cinturón de seguridad? En el reportaje "¡Cuánto vicio!" se dice, refiriéndose a ello, que, además, puede ser causa de denuncia.- **Carlos Manteca Cerezo. Madrid.**

Respuesta: La norma incumplida es, obviamente, la que obliga a "utilizar correctamente abrochados" los cinturones de seguridad; esto es, el artículo 117 del Reglamento General de Circulación.

SANCIONES "HOSPITALARIAS"

No estoy en contra de las sanciones pecuniarias, aunque cuando nos hablan de rascar el bolsillo... Pero reconozco que no sirven para todos los conductores por igual y esto es un simple razonamiento económico. Sería más educativo y aleccionador que las sanciones graves, tanto económicas como de retirada del permiso de conducción, fueran acompañadas y reglamentadas por prestaciones obligatorias en hospitales y lugares de auxilio en carretera, de forma que los infractores comprueben las consecuencias reales y dramáticas de los accidentes de circulación.- **Casimiro Hernández Hermosa. Salamanca.**

MOTOS ¿A 260 KM./H.?

He leído el artículo titulado "260 km./h.". Es increíble que publiquen eso en su revista: demuestra una grave desinformación de los hechos ocurridos por parte de quien lo ha escrito y una falta de respeto hacia Andrés Pérez Rubio.

Deberían haberse enterado mejor de lo ocurrido y no contar esa sarta de mentiras, porque lo único que hacen es difamar, ya no sólo a Pérez Rubio, sino a mucha gente que, como yo, se siente indignada con la publicación de dicho artículo. Si usted tuviera moto sabría que es muy difícil, por no decir imposible, creer esa historia que cuentan tanto ustedes como algún periódico sensacionalista de este país. Pero lo más grave es que, después de todo, dicen que él mismo ha reconocido a la velocidad a la que iba. ¡Por favor! Por si no se han enterado todavía, iba a una velocidad no superior a 100 km./h., y hablando por lo alto. Y eso no lo digo yo, sino que está totalmente verificado; además, el comportamiento de Pérez Rubio es todo un ejemplo para una sociedad en la que la moto está tan mal vista. Sin más. Un motero.- **Juan Diego González Noriego. Madrid.**

Respuesta: Decir que ese artículo es una sarta de mentiras nos parece, como mínimo, estar mal informado, por no decir, como usted, mentir. Nadie ha desmentido tal información y sólo Andrés Pérez Rubio, días después, ha rectificado sus primeras declaraciones, diciendo -qué iba a decir- que no iba a 260, sino a 90. En cualquier caso, no entendemos por qué censurar a un señor que hace una locura -cuando declara que iba a 260 km./h., tiene por qué afectar al colectivo entero de motoristas. Si usted hace las cosas bien, no tiene por qué sentirse aludido cuando se critica a quien lo hace mal, sea usted motorista, ciclista, periodista, tendero o, incluso, "motero".

LA CUANTÍA DE LA SANCIÓN

Quiero hacer una protesta a quien sea el responsable de imponer las cuantías de las multas en Burgos. Hace apenas 3 meses fui parado por la Guardia Civil de Tráfico en la población de Aranda de Duero. La parada era para comprobar el tacógrafo del camión. Mi sorpresa fue que ese día se me había olvidado poner el disco -la primera vez en 5 años-. En la denuncia alegué que se me había olvidado, pero a los agentes les dio igual. A los 20 días me viene la multa con una cuantía de 80.000 pesetas. Como ven, una burrada. Mandé una carta de alegaciones, en la que se podía comprobar que dicho camión, en 5 años, hacía 40 kilómetros diarios, como demostraban los discos. Mientras me vino otra vez la multa, pero esta vez con una cuantía de 120.000 pesetas y diciendo que si no se pagaba, la próxima vendría por Hacienda, ante lo cual tuvo que pagarla.- **Manuel Jimeno Viejo. Roa de Duero. Burgos.**

A CUENTA DEL CONDUCTOR

Recientemente he visto en un control de alcoholemia realizado por la Policía Local de Palencia que a un conductor que había dado positivo en dicho control le retiraban el vehículo por medio del Servicio Municipal de Grúa, teniendo posteriormente que abonar dicho "servicio". Tengo entendido que el vehículo debe ser inmovilizado. ¿Es legal que el vehículo pueda ser retirado por dicho "servicio"? ¿Hay que pagarlo?- **Celestino Reguera González. Palencia.**

Respuesta: El artículo 25 del Reglamento General de Circulación prevé la inmovilización del vehículo, tanto en el caso de que el conductor se niegue a realizar la prueba de detección alcohólica como cuando el resultado de la misma y el análisis fuesen positivos. Este artículo señala que todos los gastos de inmovilización, depósito y traslado serán a cuenta del conductor o de quien legalmente deba responder por él.

RESPETO A LAS BICIS

Soy conductor desde hace muchos años y también soy muy aficionado al deporte del pedal. Me siento muy orgulloso de practicarlo: no contamino, no despilfarro combustible, hago amistades, cuido mi salud y colaboro con la sanidad española, me relajo y me siento mejor. ¿Quién puede decir algo semejante del coche cuando se utiliza sin necesidad y por capricho?

Tengo 49 años y no me gusta poner mi vida en peligro. Por ello, cuando circulo en bicicleta, voy por el arcén, si lo hay, o muy pegado a la derecha, si no, y llevo siempre en mente que me juego el físico si no voy en línea recta -esto lo sabe cualquier aficionado-. El automovilista se acuerda de nosotros para pedir información si desconoce la ruta, para que le ayudemos con algún problema de su coche o para decir que circulamos mal. ¿Es que con el coche o el camión circulamos siempre bien? ¿Quién se acuerda de los ciclistas a la hora de arreglar las carreteras, para dotarlas de anchos arcenes?

Algunos automovilistas nos ignoran y nos desprecian, invaden los arcenes, adelantan a otros vehículos con ciclistas circulando en sentido contrario, pasan rozando sin pitar con antelación o pitando prolongadamente a la altura del ciclista, con lo que asustan, poniendo la vida de personas en peligro, vayan con casco o sin él. Con casco podríamos decir: murió con el casco puesto.

La única diferencia entre automovilista y ciclista es el valor económico, casi siempre superior, del vehículo; pero al volante, y al manillar, va una persona, y las personas merecemos un respeto, que es lo que está perdiendo el tráfico, el respeto.- **Luis Sánchez García. Alcázar de San Juan (Ciudad Real).**

Buzón especial

Aclarar un accidente

El día 28 de enero, viernes, a las 9 de la noche, en la A-16 (p.k. 11.100) dirección Garraf, el coche en el que viajaba mi cuñada Nuria, de 32 años, se topó con una bicicleta que estaba tirada en el suelo del carril izquierdo. La fatalidad quiso que, por circular detrás de una furgoneta, no se apercibiera hasta que fue demasiado tarde para esquivarla y que provocara el vuelco del vehículo y la muerte instantánea de Nuria.

Desde aquí quiero rogar al propietario de la bicicleta o a cualquier conductor solidario que sepa de su procedencia que lo comunique a la Guardia Civil de Martorell para poder aclarar los hechos. Al tiempo, hago un ruego a las autoridades de Tráfico para que extremen el control en el transporte de bicicletas u objetos en los coches, ya que, presumiblemente, debió desprenderse de algún vehículo en marcha.- **Juan Antonio Carreño Valeta. Barcelona.**



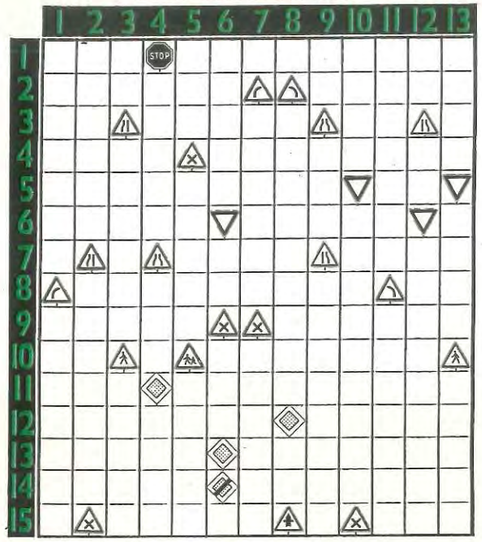
Las cartas destinadas a esta sección no deberán exceder de 20 líneas a doble espacio. Irán firmadas y constando el nombre, domicilio, teléfono a ser posible y número de DNI. TRÁFICO se reserva el derecho a extractarlas cuando lo considere necesario. No se mantendrá correspondencia con los autores de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

Los envíos deberán realizarse a:
TRÁFICO
Josefa Valcárcel, 28, 4º planta
Sección CARTAS
28027 MADRID

Pasatiempos

Por Antonio A. ARIAS

GRAN CRUCIGRAMA

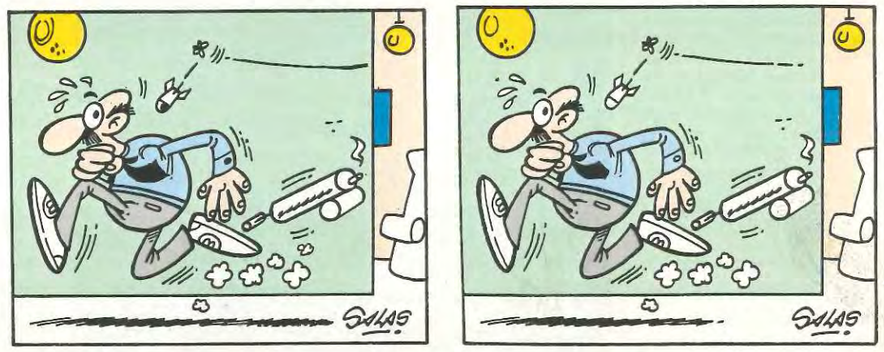


HORIZONTALES.– 1: Yunque pequeño de platero. Bizcochos grandes y delgados. **2:** Que tienen sabor parecido al del vinagre o del limón. Doctrina, enseña. **3:** Símbolo químico del bario. Alma que pena en el purgatorio. Al revés, en romanos, ciento uno. Consonante. **4:** Ligar con cuerdas. Averigüa donde se encuentra. **5:** Mujeres diestras en cierto deporte. Nota musical. **6:** Hablase en público. Obstáculo, impedimento. Vocal. **7:** Consonante. Letra numeral romana. Sajadura. Gran lago salado del Asia Central. **8:** Filósofo y matemático nacido en la isla de Samos. Voz del arriero. **9:** Ensenadas pequeñas. Se posen en el agua las aeronaves. **10:** Preposición. Consonante. Igualamos el nivel de los áridos. **11:** Contracción. No concedidos los favores. **12:** Escogido, preferido. En sentido figurado, impediré todo movimiento. **13:** Mueven los remos para impeler la embarcación en el agua. Defectuosas, estropeadas. **14:** Atraiga a sí, tome para sí. Formase o hiciese masa. **15:** Consonante. Extravagantes, extrañas. Consonante. Moneda japonesa de cobre.

VERTICALES.– 1: Ciertos insectos dípteros que atacan principalmente a las caballerías. Mujeres que arman las redes de pescar. **2:** Mostrar sumisión y respeto. Espacios en que, para su ornamentación, se dividen los lienzos de la pared. **3:** Nota musical. Caudillo de gente de guerra. Nombre de una especie de monos que viven en Madagascar. **4:** Entregarás. Semejante. Tabla o escala musical. **5:** Coloca. Resaltos o partes salientes que quedan entre dos muescas o cortaduras. Antigua moneda árae de oro. **6:** Establecimiento benéfico. Símbolo químico de la plata. Aparejo de mallas. Vocal. **7:** Consonante. Lento, tardío. Apuntas alguna cosa. **8:** Preposición. Terminárase. Símbolo químico del americio. **9:** Cierta infusión. De este modo. Hicieran ademán de amenaza. **10:** Concejal de un ayuntamiento. Bóvedas muy resistentes para instalar piezas de artillería. **11:** Principe de los ángeles rebeldes. Señales que dejan en la tierra las ruedas del carro. **12:** Símbolo químico del actinio. Matricula española. Aconsejase. **13:** Madre de Isaac y esposa de Abrahám. Ala desplumada del ave. Antigua moneda aragones.

JUEGO DE LOS NUEVE ERRORES

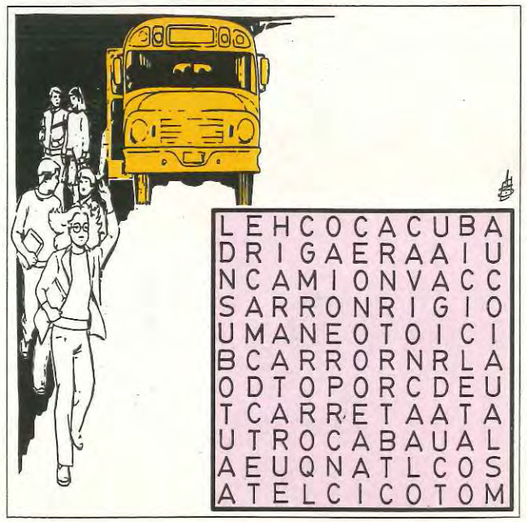
Trate de descubrir los nueve errores que diferencian a estos dos dibujos, aparentemente iguales.



JEROGLIFICO



¿Hay alguna conocida en el partido?



SOPA DE LETRAS

En el recuadro se encuentran los nombres de ONCE vehículos con ruedas.
Se leen de arriba a abajo, de abajo a 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.

L	E	H	C	O	C	A	C	U	B	A			
D	R	I	G	A	E	R	A	A	I	U			
N	C	A	M	I	O	N	V	A	C	C			
S	A	R	R	O	N	R	I	G	I	O			
U	M	A	N	E	O	T	O	I	C	I			
B	C	A	R	R	O	R	N	R	L	A			
O	D	T	O	P	O	R	C	D	E	U			
T	C	A	R	R	E	T	A	A	T	A			
U	T	R	O	C	A	B	A	U	A	L			
A	E	U	Q	N	A	T	L	C	O	S			
A	T	E	L	C	I	C	O	T	O	M			

SOLUCIONES

AL GRAN CRUCIGRAMA: Sólo horizontales.– **1:** Tas. Panaderías. **2:** Ácidos. Educa. **3:** Ba. Anima. ¡C. R. **4:** Atar. Localiza. **5:** Nadadoras. Fa. **6:** Orase. Obice. A. **7:** S. L. Jasa. Aral. **8:** Pitagoras. So. **9:** Radas. Amaraje. **10:** En. L. Rasamos. **11:** Del. Denegados. **12:** Elegido. Atare. **13:** Remen. Tiradas. **14:** Asuma. Amasaren. **15:** S. Raras. N. Sen.

AL JUEGO DE LOS NUEVE ERRORES: **1:** La bomba. **2:** Una nubecilla de polvo. **3:** La sombra en el suelo. **4:** El botón de la manga. **5:** La corbata. **6:** Gotas de sudor. **7:** Los zapatos. **8:** Trayectoria de la mosca. **9:** Brillo en la lámpara.

A LA GRAN SOPA: Autobus, avión, bicicleta, camión, carretilla, carro, coche, cuadriga, motocicleta, tanque y tren. FRASE: La cuadriga era un carro romano tirado por cuatro caballos.

AL JEROGLIFICO: Militia Rosa (militar; osa).

900-123 505



NO SE OLVIDE DE NOSOTROS

Antes de salir de viaje,
no se olvide la maleta ni el cepillo de dientes, pero tampoco llamar al teléfono gratuito 900-123 505.
Las 24 horas del día y durante todos los días del año se le informará del estado de las carreteras por la que circulará y los posibles problemas que se puede encontrar.
Llévelo también en la guantera por si durante el trayecto necesita ayuda mecánica o sanitaria.
Se sentirá más seguro.

Dirección Gral. de Tráfico

Ministerio del Interior

CONDUCIR DEMASIADO RÁPIDO, TE PUEDE COSTAR CARO



Multa de hasta 100.000 ptas.

Retirada del permiso hasta 3 meses.

O CARÍSIMO.



Lorenzo Pagán: Conducía demasiado rápido.

Dirección Gral. de Tráfico

Ministerio del Interior