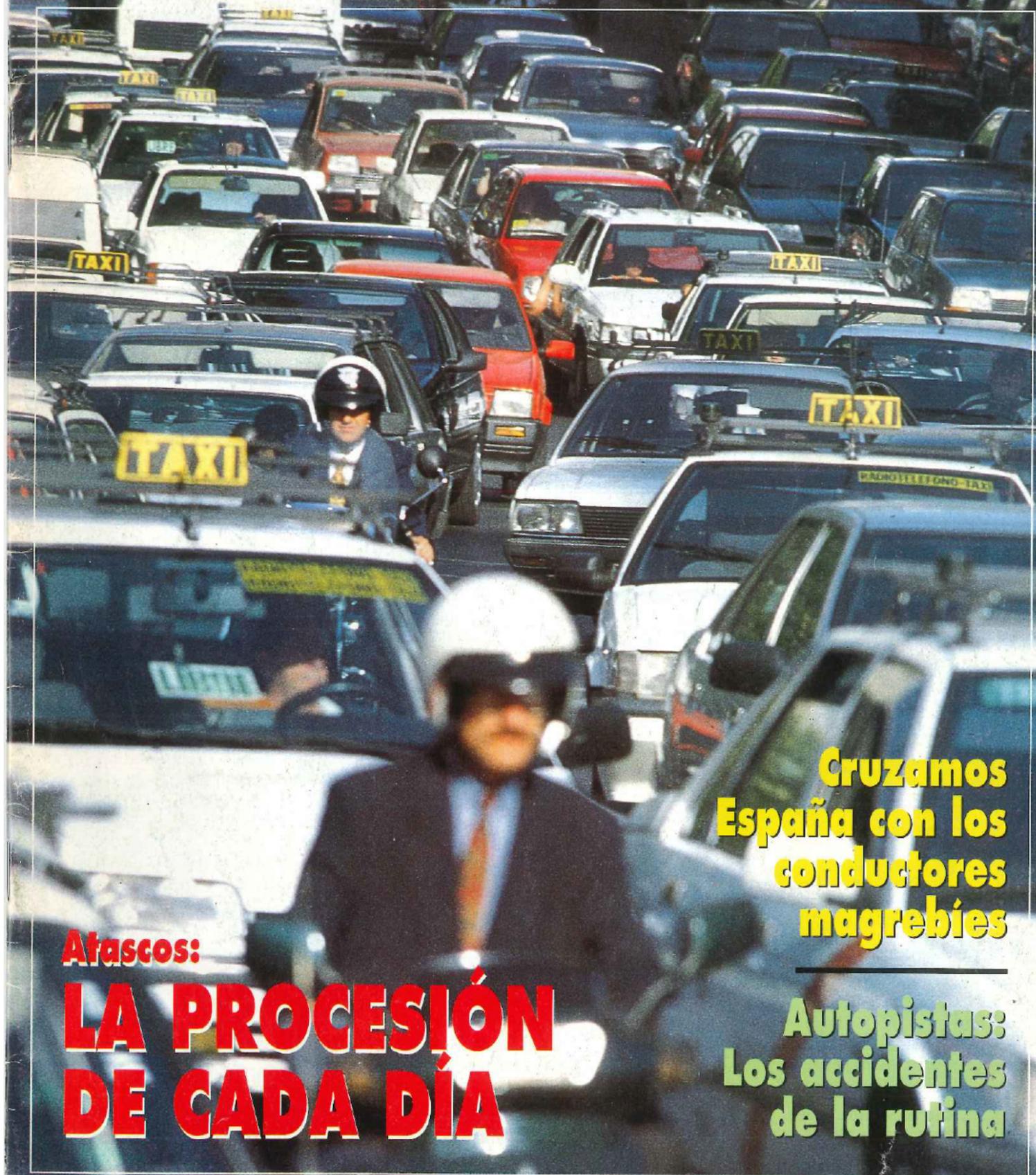


AÑO X
Nº 102
OCTUBRE-
NOVIEMBRE
1994.

Tráfico



**Cruzamos
España con los
conductores
magrebies**

Atascos:

**LA PROCESIÓN
DE CADA DÍA**

**Autopistas:
Los accidentes
de la rutina**

8 EN BUSCA DEL TIEMPO PERDIDO

En las grandes ciudades, los atascos producen enormes pérdidas económicas y de tiempo, así como mayores gastos de gasolina y de mantenimiento del automóvil, e, incluso, un incremento de la contaminación. Por ejemplo, en Madrid, los atascos cuestan 215.000 millones anuales; y cada incremento de 1 km./h. de la velocidad media ahorraría 24.000 millones de pesetas.



SECCIONES

La locura del mes	3
Disco verde	4
Editorial	5
Aunque usted no se lo crea	6
Mi carril	7
Tráfico del Motor	27
Taller de Opinión	30
TRÁFICO CHICO (suplemento central)	
El parque automovilístico, al día	34
El cuentakilómetros	36
Medicina del tráfico	48
La letra de la ley	49
El maletero	52
La pluma en el asfalto	53
Famosos en marcha	54
Cartas	56
Pasatiempos	58

18 BAJARSE AL MORO

Como cada año, más de millón y medio de magrebíes ha cruzado España para pasar sus vacaciones en sus países de origen. Sus coches ya no marchan tan sobrecargados como hace años y tampoco les importa pasar una noche en nuestras áreas de descanso. Pero, pese a todo, siguen produciendo un peligro en las carreteras. Dos redactores de "Tráfico" les han acompañado en su particular odisea.



42 EL PELIGRO DE SER MEJOR

Las autopistas son las vías que mayores niveles de seguridad ofrecen. Precisamente esa seguridad es, paradójicamente, su talón de Aquiles, ya que produce una cierta monotonía en el conductor que provoca distracciones, sueños, etcétera y, en consecuencia, es responsable de algunos accidentes. Pero ya se están poniendo en práctica medidas para evitarlos.



46 SOLUCIÓN PARA LOS MOTORISTAS

Los postes que sujetan los "quitamiedos" son, como puso de manifiesto el accidente de Pérez Rubio, un gravísimo peligro para los motoristas en caso de choque. Unos nuevos postes de sujeción, denominados "C" y de invención española, pueden ser una solución para estos casos.



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



Que los atascos ponen "de los nervios" a la inmensa mayoría es una verdad incuestionable. Lo que si que es cuestionable es que esto otorgue patente de corso al automovilista para saltarse "a la torera" normas, señales, respeto, Código, etcétera y para poner en peligro su seguridad y la de los demás. En esta autopista catalana se producía una retención, lo que suele ser el pistoletazo de salida para los "listillos" y otros infractores...

En cuanto se han dado cuenta de la retención, los vehículos que viajan por los carriles centrales tratan de alcanzar la primera salida de la derecha, aunque para ello deben saltarse la señalización horizontal, cruzar los dos carriles del ramal de la derecha, detener el tráfico que circula por ellos, dando lugar a los peligrosos frenazos y dudas. Pese a ello, observen la fila de vehículos que se va a cruzar y que ya pisa la línea continua...



Conforme avanza la retención, ya no sólo son los vehículos que circulan por la derecha del ramal central, sino que ya intenta cambiarse incluso los que viajan por la izquierda. Frenazos, sustos, pitadas, ráfagas con las luces, algún que otro impropio y, sobre todo, peligro, mucho peligro..., porque ¿quién espera que circulando por el carril izquierdo te salga un coche desde tu izquierda...? Contra las retenciones, paciencia; nunca saltarse las normas.



Que la carretera nos haga personas, no homicidas

No todo termina con pagar la multa

Aver si nos entendemos. Porque "eso le pasa a los otros, no a mí"; y cuando nos pasa "yo no quería hacerlo", son muy bonitas excusas para sacudir responsabilidades. Pero ni ante Dios, ni ante el juez valen.

Y si no valen ante el juez es que uno ha sido responsable y se paga con una multa o con la cárcel el daño hecho. Y si no valen ante Dios porque va contra su mandamiento de amar al prójimo y respetar su vida, es que es pecado.

Está claro, me refiero al accidente de tráfico, a las muertes, daños a la integridad de las personas, a sus bienes, etcétera.

Cualquiera que se expone a un peligro próximo, sin una causa grave o motivo suficiente, es responsable de esa acción de la que se ha podido seguir un daño grave, aunque no se haya seguido, pero no porque él lo haya impedido, que, por su parte se hubiera dado, sino porque falló la otra circunstancia ajena a él.

Un conductor comete una infracción grave en la carretera, adelanta en curva sin visibilidad, no hace "stop", adelanta sin cerciorarse de que otro viene de frente... y se queda tan tranquilo, aunque ha puesto los medios para matar o matarse. Y no ocurrió porque Dios es tan bueno que no permitió que se encontrara con otro vehículo, ya que él ya puso los medios para colisionar... Y se queda tan tranquilo pensando al leer las estadísticas semanales de muertos y heridos, "porque esto le pasa a los otros, pero... a mí, con este coche, con estos reflejos, al hijo de mi madre... ¡que no!".

Y otro día ocurrió lo que tenía que ocurrir, que hizo lo mismo y... ¡claro! Dios no puso la mano, San Cristóbal se bajó del vehículo y dijo "allá tú, que no me haces caso" y... el accidente, la tragedia: mata, hace daños físicos a las personas, al coche. A él no le pasa o poco y dice: "yo no quería hacer ese daño". Y acude al seguro, se indemnizan los daños ocasionados y... aquí no ha pasado más. Pero en su conciencia no brota la culpa moral: he cometido un homicidio, he hecho daños. De pecado, nada; como "no quería hacerlo..."

¿Cómo que no? Siempre que haces una maniobra temeraria eres un homicida y has cometido un pecado.

Como un ladrón que se encuentra la caja sin dinero es un ladrón, aunque frustrado. Ya se que en estos tiempos hablar de responsabilidades y de pecado suena a música celestial. Y así nos luce el pelo. Y si no, a la Prensa diaria me remito.

Dices: "es que no me día cuenta". Mira, eres responsable porque cualquier conductor al hacer una maniobra incorrecta, arriesgada, temeraria, al menos confusamente sabe las consecuencias que puede tener y no hace nada por evitarlo, sino que la realiza. Y si no lo sabe, peca al conducir un coche, como un médico si usa el bisturí y no conoce el organismo humano, porque desconoce sus obligaciones.

Ahí van unos testimonios.

Dice el episcopado belga: "En relación con el tráfico de la carretera, la Iglesia condena la temeridad en la conducción de vehículos. Recuerda que una violación consciente de las prescripciones del Código de la carretera puede ser gravemente culpable. La continua temeridad en la carretera es pecado grave".

Y el episcopado español, a través de la Comisión Episcopal de Migraciones, de la que depende el Apostolado de la Carretera, decía en una exhortación: "El grado de culpabilidad de las infracciones que ocasionan o pueden ocasionar daños no directamente voluntarios, depende de la gravedad del peligro que implican y de la proximidad del mismo... El riesgo y la responsabilidad de las infracciones nos autorizan a apuntar, como de singular gravedad, las siguientes: adelantar antirreglamentariamente, circular por mano contraria o por dirección prohibida, no respetar las señales o la prioridad, girar incorrectamente y no mantener el intervalo de seguridad entre los vehículos. Como causas personales se indican: la falta de atención o de pericia, la negligencia en el cuidado del vehículo y el conducir en condiciones físicas o psíquicas desfavorables, debidas al uso de bebidas, sueño, cansancio o estados de excitación".

Quedamos en que no todo termina con pagar una multa.

¡Por favor, que la carretera nos haga personas, no homicidas!

(*) Doctor en Teología Moral.
Delegado del Apostolado de la Carretera



Miguel GARROTE

AÑO X
NÚMERO 102. OCTUBRE-NOVIEMBRE
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).
Secretaría de Redacción: Ana Álvarez.
Colaboran en este número: F. Javier Álvarez, Antonio Aragüez, Antonio Arias, Simón J. Bernal, Juan C. González, Vicente Hernández García, Elena Markínez y Miguel Ángel Yáñez

Colaboración especial:
Javier Rioyo
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: **einsa** EDICIONES INFORMATIZADAS, S.A.
Francisco Gervás, 7.
28110 Alcobendas (Madrid).
Depósito legal: M-25.988-1985
N.I.P.O.: 126-94-001-3
Distribución: IBERMAIL.
López de Hoyos, 159. 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.

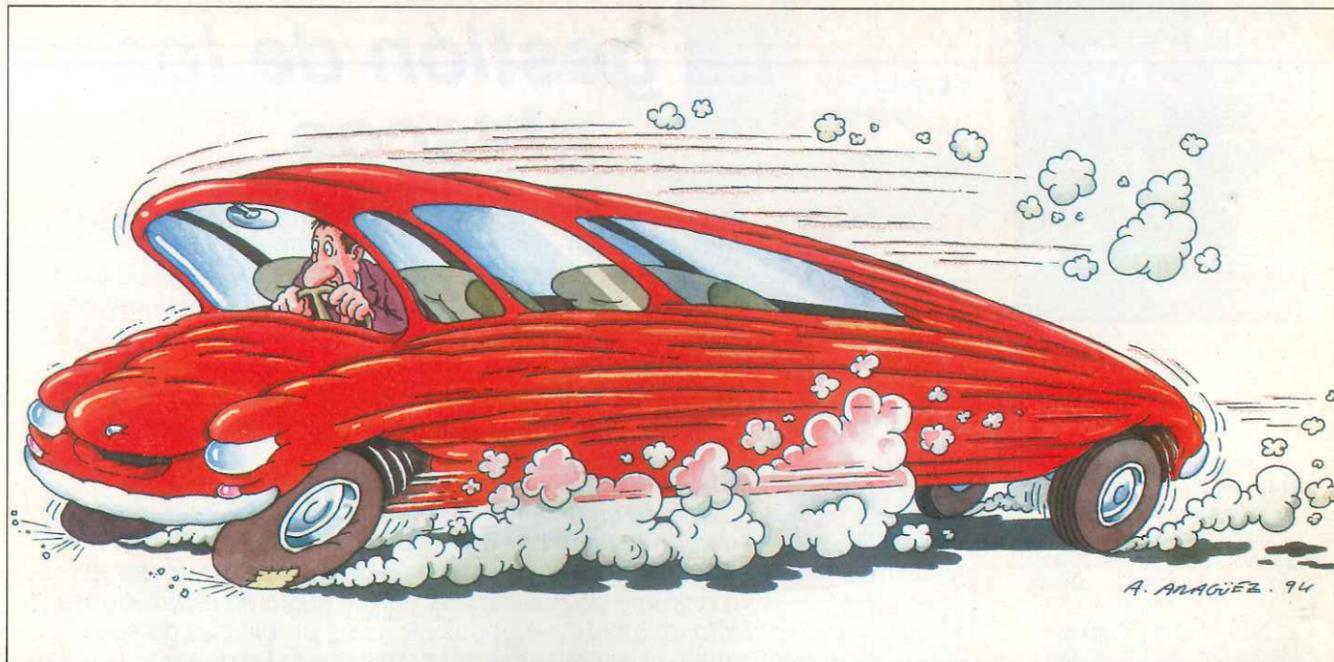
Edita: **Dirección General de Tráfico (Ministerio de Justicia e Interior).**
Tirada de este número:
350.000 ejemplares.

La gestión de los atascos

La vuelta a la normalidad tras las vacaciones estivales nos devuelve a la realidad, entre la que muchos ciudadanos encontramos los atascos nuestros de cada día. Muchas ciudades no fueron concebidas pensando en un parque de vehículos tan grande, muchos accesos no dan más de sí abrumados por los presupuestos, el aumento del nivel de vida ocasiona una mayor utilización del vehículo... En fin, un montón de causas que sería prolijo mencionar.

Lo que si es obvio son los graves problemas que originan estos atascos, más o menos importantes según las zonas, según las ciudades. Desde la pérdida de tiempo, a los humos o los ruidos, pasando por el consumo de gasolina, el mayor gasto en reparaciones del vehículo, el estrés... Algunos de estos problemas no son cuantificables económicamente, pero sí se sabe de la importancia y los efectos que en el conductor y en sus comportamientos ante el volante puede tener un nerviosismo mal controlado. Algo que puede llegar a afectar muy negativamente a la seguridad en la carretera. También están aquellos aspectos más cuantificables, como lo que cuestan estas aglomeraciones, y sobre los que comienzan a darse a conocer los primeros estudios. Se sabe, por ejemplo, que el simple incremento de 1 kilómetro/hora en la velocidad media de esas grandes aglomeraciones supondría un ahorro de 24.000 millones anuales en una ciudad como Madrid y que estos atascos implican en la capital un gasto de cerca de 700 millones cada día; o sea, un gasto anual de la nada desdeñable cifra de 200.000 millones.

Unas cifras preocupantes por el gasto que suponen y por los efectos perniciosos para la accidentalidad, motivos por los que también desde la DGT, como desde el mismo Ministerio de Transportes y Obras Públicas o los propios municipios, se están haciendo importantes esfuerzos económicos y de ingenio para mitigar este problema. Mejora y mayor uso en el transporte público, menor utilización del transporte privado (el público es un 30 por 100 más barato), sistemas integrados de control y gestión del tráfico, mejoras en las redes de acceso, investigación... Toda una serie de iniciativas, muchas de las cuales ya están en marcha, y que, poco a poco, mejorarán muchos de los "tapones" de cada día. Con un poco de paciencia, comprensión y colaboración de todos, más un montón de ideas y no poco dinero para mejorar las infraestructuras, los atascos serán otra historia, aunque ahí estarán siempre...



EL INCREÍBLE COCHE DE GOMA

Don Gomo Estirado, el famoso inventor del coche elástico, se llevó la sorpresa más grande de su vida cuando, nada más cambiar los neumáticos traseros por unos nuevos y mantener los antiguos delante, tuvo que realizar una frenada importante. La parte delantera del coche necesitó 118 metros para frenar, mientras que la parte trasera sólo utilizó 70. Una diferencia de 48 metros entre los neumáticos nuevos y los viejos. La única diferencia: la profundidad del perfil de los mismos, que en los nuevos era de 8 milímetros y en los traseros viejos, de 1,6.

La profundidad de la huella de la banda de rodadura de un neumático tiene una importante influencia en la conducción. Y no sólo en la evacuación del agua cuando llueve, como a primera vista podríamos suponer, sino en aspectos más habituales, como la frenada, en todas las superficies y no sólo sobre mojado.

Así, por ejemplo, un coche que circulara a 100 km./h. de velocidad con un neumático con 8 milímetros de profundidad de la banda de rodadura, en condiciones normales, frenaría en unos 70 metros. Sin embargo, si esa profundidad del perfil del neumático se hubiera reducido a la mitad, a 4 milímetros, la distancia de frenado habría aumentado hasta 82 metros; o lo que es lo mismo, la distancia habría aumentado un 17 por 100 y en

definitiva es como si hubiera circulado a 115 km./h. en vez de a 100.

Si, por efecto del desgaste, la profundidad del dibujo estuviera en torno a 3 milímetros,

NEUMÁTICO NUEVO, NEUMÁTICO VIEJO						
Profundidad del perfil (en mm.)		8	4	3	2	1
Distancia de frenado	en mts.	70	82	87	97	118
	en %	100	117	124	139	169

la distancia de frenado habría aumentado un 24 por 100 y alcanzado los 87 metros. Si dejamos llegar los neumáticos hasta una profundidad de 2 milímetros -que algunos expertos consideran el límite aceptable-, la distancia

llegaría hasta 97 metros (casi un 40 por 100 más). Y si tomamos el límite legal mínimo (1,6 milímetros) esta distancia se incrementaría hasta los 118 metros, o, lo que es lo mismo, un 69 por 100 más.

Es decir, que, simplemente por el paso del tiempo, desde el momento en que el neumático se coloca nuevo -con 8 mm. de profundidad, más o menos- hasta cuando debemos retirarlo -1,6 mm.- hemos perdido 48 metros de capacidad de frenado. Por pintarlo de forma gráfica, el mismo coche, con el mismo conductor a idéntica velocidad y circulando por la misma vía, sólo por llevar neumáticos nuevos (con la profundidad de 8 mm.) se detendría el equivalente a cuatro autobuses aparcados uno tras otro (más o menos 48 metros) antes.

J.M.M.

Dibujo: Antonio Aragüez

No arreglen los manómetros

Perdonen nuestra insistencia, pero José Ignacio Rodríguez y un servidor se propusieron hacer mucho acabar con los manómetros -o infladores- "cutres" de las gasolineras. La batalla la iniciamos en el año 1988. Esta revista denunció, tras una ardua inspección de cientos de artilugios, que tres de cada cuatro fallaban. ¿Se imaginan las bofetadas, heridos y muertos que pueden haber tenido su origen en un deficiente inflado? Pues bien, aquello organizó un gran revuelo y Campsa (entonces monopolio) y la Confederación de Estaciones de Servicio, a las que la Dirección General de Tráfico se dirigió para hacerles ver la gravedad de la situación, dijeron que tomarían cartas en el asunto. Por si acaso, cuatro años después comprobamos otra vez los manómetros. Sorpresa: seguían igual de "cutres", igual de peligrosos. Una asociación de consumidores pidió entonces explicaciones al Gobierno, basándose en nuestra denuncia y poco después se contestaba que se pondría en marcha una normativa para que estos artilugios tan importantes para la seguridad vial se inspeccionasen. Hace un año, se dijo -como publicamos aquí- que a primeros de 1994 entraría en vigor. Es obvio que no ha



sido así. Se volvió a decir que para después del verano, pero resulta que, fuera de plazo, la Comisión Europea pone algunos peros.

Se hace caso a la observación y ello conlleva un nuevo retraso y, lo que es peor, que ahora se quieren eliminar los aspectos de vigilancia e inspección, terreno este para el que serán las propias comunidades autónomas las que deberán promulgar sus respectivas disposiciones. Es decir, nuevos retrasos. O lo que es lo mismo, que al paso que

llevamos es más que probable que cuando los dichos manómetros estén controlados por alguien, es decir, cuando metan en el neumático los kilos que realmente se necesitan, cuando el automovilista pueda fiarse plenamente de ellos, seguramente se habrá inventado una rueda que avisa de las pérdidas anómalas de aire y hasta los coches tendrán instalado algún sistema para poner los neumáticos en su sitio. Para colmo, se acaba la obligatoriedad de dar aire de forma gratuita en las gasolineras. Dicho sea no con ánimo de fastidiar, sino para que nadie monte una bronca en cualquier surtidor. El nuevo Reglamento de Gasolineras no contempla que sea obligatorio ofrecer aire gratis. Claro que para lo que nos ofrecían la mayoría de los abandonados manómetros que hay por ahí... Lo peor será si se descubre que tampoco los de pago son fiables...



Nuestra enhorabuena a la Generalitat Valenciana y a los taxistas de Valencia por abaratar los precios de los taxis los fines de semana y facilitar, así, el regreso de los jóvenes a sus casas cuando no estén en condiciones. El precio máximo del viaje de ida y vuelta nunca excederá de las 500 pesetas por cabeza para grupos de cuatro. Qué cunda.



Y nuestro rechazo a ese nuevo anuncio de un coche en el que se ve a un mosquito estrellado y chorreando sangre por un impacto terrible con el parabrisas del vehículo que sólo vende velocidad. No se dice cómo quedan los ocupantes en caso de accidente.

AMOR AL VOLANTE

Conducir es un ejercicio que requiere mucha práctica, poca habilidad, reflejos, máxima atención y, por mucho que algunos se empeñen, se aprende y hasta se mejora con el tiempo. No lo ha debido entender así la pareja de Palma de Mallorca, que decidió hacer el amor en el mismo coche. Pero no al uso tradicional, parados; lo hicieron en plena marcha. Evidentemente, debieron pensar que eran tan diestros en la conducción como en las artes amatorias incluso en las circunstancias más difíciles y adversas. Y, naturalmente, ocurrió lo que tenía que ocurrir: que se pegaron una bofetada de padre y muy señor mío. Lo que viene a demostrar que no es ni mucho menos aconsejable dedicarse a ciertos menesteres con un volante de por medio ni a conducir con una señora encima. Lo lógico es que ambas cosas salgan mal, que se haga el ridículo espectacularmente, que se sufra un accidente o, cuanto menos, que uno se deje los dientes. En el asfalto, claro...

MI
CARRIL



Jesús SORIA
Director

Las baterías de los coches son una de los muchos quebraderos de cabeza de los automovilistas. Un estudio revela que, además de enormes diferencias de precio, algunas no ofrecen prácticamente garantía al usuario y se consumen antes de lo que se asegura. Ya sabe: exija más garantías y, visto lo visto, busque, compare y si encuentra alguna mejor...

Pérdida de tiempo, contaminación, más gasolina, más visitas al taller y más estrés son alguna de las consecuencias de la congestión



ATASCOS.
ATASCOS.
ATASCOS.
ATASCOS.
ATASCOS:

¡MENUDA CRUZ!

Saber cuánto cuestan los atascos nuestros de cada día no es tarea fácil. Se pierden innumerables horas de trabajo y ocio, se gasta más combustible, se contamina mucho y se pierde calidad de vida. Medidas como el fomento del Transporte Público, la ayuda mediante sistemas inteligentes de autoguiado o programas informáticos palián el coste económico. No obstante, sólo en una ciudad como Madrid, los atascos cuestan 215.500 millones de pesetas anuales. Cada incremento de 1 km/h. en la velocidad de circulación supondría un ahorro anual de 24.000 millones de pesetas.

Mercedes LÓPEZ
Fotos: Miguel GARROTE

U n crecimiento rápido, sin planificación, y una importante necesidad de movilidad son características de las ciudades actuales. Ciudades que presentan exigencias muy complejas y estructuras y funcionamiento del sistema de transporte sólo parcialmente adecuados a la demanda. Esta situación hace que las condiciones del tráfico estén cada vez más frecuentemente cercanas a la congestión.

Un trabajo de Javier Villanueva, doctor en Transportes de la Universidad Politécnica de Madrid, cuantifica en 677 millones de pesetas diarios los que pierde esa ciudad por los atascos. Esto significa que anualmente se "derrochan" 215.500 millones de pesetas por culpa de las retenciones. Aunque la solución es difícil, el "premio" es grande: según las conclusiones de este estudio, cada incremento de 1 km/h. en la velocidad de circulación supone un ahorro de 24.000 millones de pesetas/año (11 por 100). Al contrario, un descenso de la misma clase

en la velocidad incrementa el coste del atasco en 27.000 millones de pesetas anuales.

Los efectos de la congestión están claros. En primer lugar, económicos, referidos a sus consecuencias sobre recursos no renovables, como pérdida de tiempo y gasto de combustible. A resaltar la incidencia sobre la contaminación ambiental, acústica y atmosférica. Y, por último, no debemos olvidar su efecto sobre los individuos: el desequilibrio nervioso que origina en un conductor sometido a la dura prueba de agotadores desplazamientos en auto a través de una ciudad "ocupada" por ejércitos de coches, sin zonas de aparcamiento suficientes.

Todo ello tiene una traducción bastante ingrata para nuestro bolsillo: la congestión tiene un coste económico muy elevado para cuya evaluación hay muchas teorías. El profesor Villanueva, calcula el coste de la congestión como la "diferencia entre los costes de operación de los vehículos a la velocidad real de circulación y a la velocidad de referencia (a la cual comienza la congestión) multiplicada por la intensidad de vehículos y la longitud del tramo estudiado". Sebastián de la Rica, Director de los Servicios de Circulación del Ayuntamiento de Madrid afirma que "es muy complicado calcular sus efectos, porque primero hay que conocer cuál es la situación ideal".

LOS AFECTADOS

El punto de partida siempre es el conocimiento de los distintos parámetros afectados. El principal efecto de la congestión es la pérdida de horas laborables y de descanso. Algunos autores afirman que representa entre el 67 y 94 por 100 del coste total de la congestión. El Director de los Servicios de Circulación del Ayuntamiento de Madrid afirma que en un día medio laborable, "en todo el término municipal de Madrid, la circulación lenta hace que se pierdan unas 263.000 horas de trabajo". En este sentido, Javier Villanueva calcula en su trabajo que el coste de la hora se sitúa en torno a 1.200 pesetas. Una reciente encuesta realizada en Barcelona -ciudad que, a juicio de los responsables municipales, no sufre excesivos problemas de congestión- pone de manifiesto que el tiempo que un barcelonés destina a sus desplazamientos laborales (ir y volver al trabajo) es de 151 minutos semanales.

Otro factor implicado es el coste de funcionamiento de los vehículos, que se incrementa considerablemente al circular a velocidad inferior a la óptima para



El transporte público es, al tiempo, la solución de los atascos y una de sus principales víctimas.

Un aumento de 1 km./h. de la velocidad real reduce el coste del atasco en 24.000 millones de pesetas anuales

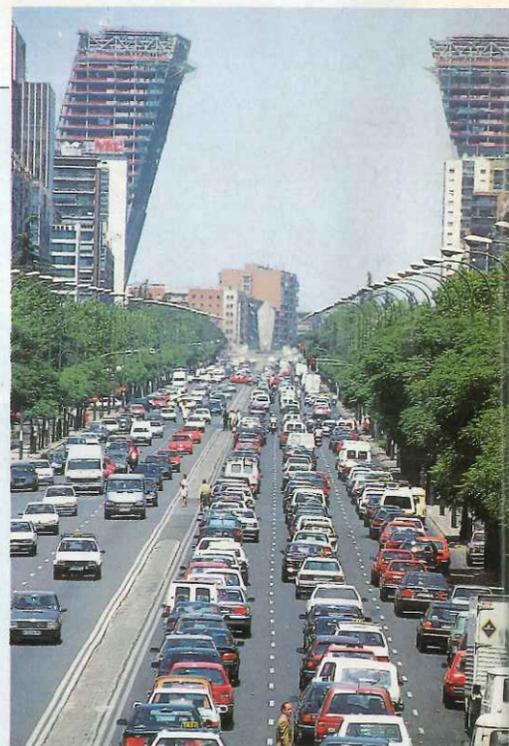
Caros, no. Carísimos

Unos 677 millones cuesta diariamente la congestión a una ciudad como Madrid, lo que supone un total anual de 215.500 millones de pesetas, según un estudio realizado por Javier Villanueva Gredilla, doctor en Transportes por la Universidad Politécnica de Madrid, con datos de 1992. El incremento de 1 km./h. en la velocidad de circulación reduce un 11 por 100 el coste (24.000 millones de pesetas/año); si la velocidad desciende en 1 km./h., el coste crece más del 12 por 100 (27.000 millones de pesetas/año).

La investigación del profesor Villanueva se centró en la "almendra central" de la ciudad de Madrid, que concentra más del 40 por 100 del

tráfico total de la ciudad, para, después, extrapolar los resultados al resto del municipio. Si el trabajo se circunscribe a las vías comprendidas en la denominada "almendra central", es decir, al área comprendida en el interior del cinturón M-30, incluida éste, la cifra se eleva a 291 millones de pesetas/día, lo que representa al año 93.000 millones de pesetas. Para llegar a esas

conclusiones se midieron diferentes parámetros. En primer lugar, se asignó un valor al tiempo perdido en los viajes, considerando que la ganancia media por hora fue en 1992 de 1.220 pesetas. A continuación se evaluó el coste de la contaminación, teniendo en cuenta la renta per cápita, la emisión de CO (Anhídrido Carbónico) por kilómetro cuadrado y la densidad de la población. Asimismo, se



la que se diseñan: aumenta el gasto de combustible y de lubricante. Además, las repetidas paradas y arrancadas producen un elevado desgaste en los neumáticos y que los coches tengan que pasar más por el taller para su mantenimiento. Igualmente, aumentan los "golpes de chapa", en ese intentar ganar centímetros al conductor vecino.

Manuel Villalante, Director de los Servicios de Transporte y Circulación

del Ayuntamiento de Barcelona, divide los costes del transporte privado en fijos y variables. En los primeros destaca "los gastos de amortización, mantenimiento, seguro y fiscalidad. Y los de reparaciones y combustible entre los gastos no fijos", dejando muy claro que "algunos de estos gastos, se generan también aunque el coche esté parado".

En el incremento del coste del transporte público debido al atasco, citar también la incidencia sobre el transporte y la pér-

dida de eficacia que la congestión le genera. El autobús es un vehículo que también contamina, gasta más combustible, necesita más mantenimiento, etcétera cuando se sumerge en un atasco circulatorio. La media de 60 personas que, igualmente, viajan en él también está perdiendo tiempo. Conviene recordar que el uso del transporte público es una medida muy eficaz para resolver los atascos y que genera pocos gastos. Para Manuel Villalante, "el transporte público es un 30 por 100 más barato que el privado".

POCA ECOLOGÍA

Capítulo importante es la contaminación atmosférica. El tráfico es responsable del 65 por 100 de la emisión de monóxido de carbono (CO), del 14 por 100 de la de gas carbónico y del 50 por 100 de los óxidos de nitrógeno (NO_x).

Javier Villanueva ha valorado el coste total de la contaminación en España teniendo en cuenta las pérdidas causadas por incapacidad laboral debido a enfermedades respiratorias y costes de rehabilitación de las personas afectadas, la pérdida de recursos por muerte, costes de enfermedades

cardiovasculares y de reparación de estructuras y edificios dañados por la contaminación, teniendo en cuenta la renta per cápita, las emisiones de monóxido carbónico por km² y la densidad de población. "El coste debido al tráfico en España es de 99.500 millones de pesetas al año", concluye. El aumento de la contaminación acústica también está causado esencialmente por el tráfico. Según Villanueva, "es responsable del 80 por 100 de la energía sonora emitida a la atmósfera".

Además de estos efectos, los atascos generan otros muchos tan negativos o más que los anteriores sobre la ciudad y sus habitantes difícilmente valorables, ya que son más subjetivos. El deterioro de la calidad de vida en la ciudad debido al incremento del tráfico es especialmente importante en las zonas céntricas y alrededor de las vías con más intensidad del



El tráfico es el responsable del 80 por 100 de la contaminación acústica. Las pantallas antirruido se están convirtiendo en elementos habituales del paisaje urbano.

valoraron los consumos de combustible, lubricantes, neumáticos y gastos de manutención.

El factor de coste más importante es el incremento del tiempo de viaje, que llega a representar el 90 por 100 del total. Otras variables decisivas son el consumo de combustible (supone el 3 por 100 del coste) y el incremento de los gastos de manutención (un 5 por 100 del total). El resto de los gastos, como lubricante y neumáticos, son poco significativos. El coste de la contaminación constituye un 0,4 por 100 del total.

COSTES UNITARIOS

Muy representativos son también los resultados referidos a los costes promedio por vehículo y kilómetro recorrido. El estudio destaca que los costes promedio unitarios mantienen la misma proporcionalidad, "pero

permiten una visualización clara del coste real que significa mover un automóvil, tanto en condiciones de circulación fluida (velocidad de referencia) como en condiciones de circulación congestionada (velocidad real)".

El coste de la congestión está fuertemente ligado a la velocidad real de circulación. Las cifras al respecto son muy significativas: una disminución del 10 por 100 de la velocidad real provoca un incremento superior al 27 por 100

en los costes derivados del atasco; si la aumenta un 10 por 100, descienden más del 22 por 100.

O lo que es lo mismo, el incremento de 1 km./h. en la velocidad real supone un descenso del 11 por 100 del coste, unos 24.000 millones de pesetas anuales en el conjunto del municipio. Si desciende en 1 km./h., el coste aumenta más del 12 por 100, lo que significa unos gastos de 27.000 millones de pesetas al año.

COSTES UNITARIOS DE LOS ATASCOS (Pesetas/veh./Km.)

Factor de coste	Velocidad referencia	Velocidad real	Diferencia	Incremento(%)
TIEMPO	26,5	44,7	18,2	69
COMBUSTIBLE	3,7	4,3	0,7	20
LUBRICANTE	0,5	0,6	0,1	20
NEUMÁTICOS	1,0	1,2	0,2	17
MANUTENCIÓN	4,2	5,3	1,1	26
CONTAMINACIÓN	0,4	0,5	0,1	25
TOTAL	36,4	56,5	20,3	56

La Universidad de Alcalá de Henares (Madrid) ha diseñado un programa para evitar atascos

La distancia más corta

Conocer la ruta óptima entre dos puntos es el objetivo del proyecto desarrollado por un grupo de alumnos y profesores del Departamento de Automática de la Escuela Politécnica de la Universidad de Alcalá de Henares. Un proyecto denominado Madre y que en la actualidad es sólo un prototipo con mucho futuro.

El coordinador del proyecto, el profesor Juan José Delgado Hellín, indica que "su manejo es muy sencillo -parecido a un juego de ordenador- y su utilización puede estar al alcance de cualquiera que tenga un sencillo PC". El proceso de búsqueda es bastante rápido. Por orden alfabético se indica al programa el punto de origen y el destino. La pantalla mostrará el recorrido -una sucesión de flechas- más corto entre ambos, teniendo en cuenta las direcciones prohibidas y las de sentido único, y, en la parte inferior de la pantalla, la



distancia a recorrer en metros.

Además de estos datos, el programa podrá contar y trabajar con información del estado de la circulación, según los datos históricos (no del mismo momento en que sucede, sino sobre medias mensuales, por tramos, ya conocidas) suministrados por el ayuntamiento. En un futuro, será factible acceder a los datos en el mismo momento en que sucedan, según el profesor Delgado.

Guardia Civil, Policía, empresas de transportes, suministradores de mercancías percederas y cualquier conductor son los usuarios potenciales de este proyecto, que, en palabras de su coordinador, "puede salir al mercado a un precio muy bajo y ayudar a paliar los efectos de los atascos".



Para este grupo de investigadores, su proyecto puede ayudar a salir del atasco.



En España gastamos 99.500 millones de pesetas al año para paliar los efectos de la contaminación atmosférica producida por los coches.

tráfico. La pérdida de paseos, el efecto barrera de las grandes arterias, el impacto visual... son innegables.

MEDIDAS

En las Jornadas "Movilidad y Entorno Urbano", que Fiat organizó en 1992, se presentaron tres tipos de soluciones de acuerdo al plazo de tiempo necesario para su puesta en marcha y la necesidad de inversión que requerían. Se destacó la necesidad de controlar el estacionamiento, el cierre de los centros históricos, conseguir un buen funcionamiento del transporte público, adopción de sistemas integrados de control y gestión de la circulación -capaces de reducir entre un 10 y 20 por 100 el tiempo de recorrido-, mejora de la red vial y, un punto que se consideró primordial, la estimulación de la investigación.

El capítulo de mejora de la infraestructura

viaria es una de las máximas preocupaciones de todos los gobiernos, conocedores de la importancia que tienen los accesos a las grandes ciudades y otras obras en el tejido vial, tales como travesías, variantes o túneles. Por ejemplo, la Unión Europea tiene como objetivo, según el denominado Libro Blanco, invertir hasta 1999 casi 35 billones de pesetas en una red transeuropea. Por su parte, en España, el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente asegura que va a actuar en 70 ciudades mediante grandes obras y trabajará también en 460 travesías y variantes en distintos puntos del país.

Otro aspecto en el que se están realizando avances importantes es en la aplicación de sistemas electrónicos inteligentes para gestionar el tráfico. Así, no sólo diversas universidades están realizando programas informáticos para tratar de mejorar la circulación, sino que cabría englobar los sistemas de autoguiado que se ensayan en ciudades como Berlín, París o Londres. Se trata de sistemas integrados en el automóvil y que, gracias a la información enviada constantemente por un ordenador, son capaces de, en una pantalla, indicar el camino más corto y menos congestionado, actualizando la información en cada instante.

Manuel Villalante explica que hay que actuar en tres frentes: "intentando que el transporte público tenga la mayor cuota de mercado posible, mejorando las condiciones de tráfi-

co en general y jerarquizando la red viaria". Por su parte, Sebastián de la Rica hace hincapié en unas medidas "para mí esenciales: las encaminadas a mejorar la disciplina en el tráfico. Sobre todo en lo referente a aparcamiento. Los vehículos en doble fila reducen la capacidad de la vía y aumentan considerablemente la congestión". Además, "una mayor disciplina contribuiría a incrementar el uso del transporte público y conseguiría reducir el gasto de combustible y las emisiones contaminantes".

Ejemplos de lo que ciertas medidas pueden conseguir son apuntados desde el Ayuntamiento de Barcelona. Al evaluar la prueba de control de accesos en el casco antiguo que, el Proyecto GAUDÍ realizó en Barcelona durante los Juegos Olímpicos en el Poble Sec, el Director de Servicios de Transportes y Circulación manifiesta que la variación experimentada en los diferentes parámetros evaluados (tiempo de viaje, contaminación y gasto de combustible) se acercó a un 20 por 100 de mejora, lo que "da idea de la importancia de la política de tráfico".

Como el problema es muy cercano a cualquier ciudadano, también los conductores intentan encontrar soluciones dentro de sus posibilidades. A nadie extraña encontrar un anuncio en el periódico, con un teléfono -generalmente 906-, anunciando un nuevo servicio: compartir coche entre varias personas que rea-



EL COCHE TAMBIÉN LO PAGA



Otro de los niveles que más se reduce a consecuencia de la circulación lenta es el del lubricante. Compruebe con regularidad sus niveles.



Las constantes arrancadas y paradas, características de la circulación con retenciones, producen un mayor desgaste de los neumáticos.

En los atascos, el coche pide más "comida". El gasto de combustible se incrementa considerablemente. Es uno de los costes que más "sufrir" la congestión.



Los pequeños golpes de chapa, los arañazos y las abolladuras son más habituales cuando se circula por zonas con mucho tráfico.



Las visitas al taller de los coches que circulan normalmente por zonas congestionadas se incrementa, al circular a velocidades inferiores a las óptimas para las que fueron diseñados. Necesitan un mantenimiento más frecuente.

COSTE DE LOS ATASCOS EN LA "ALMENDRA" CENTRAL DE MADRID

Zona de estudio	Long. (Km.)	Tráfico (Veh./km.)	Coste diario de congestión (miles de pesetas/día)						TOTAL
			Tiempo	Combustible	Lubricante	Neumático	Manutención	Contaminación	
Tráfico interior	227	9,4	231.526	8.453	1.209	2.404	12.238	984	256.815
Tráfico M-30	34	5,0	29.999	1.095	156	311	2.851	128	34.542
TOTAL	261	14,4	261.526	9.548	1.366	2.715	15.089	1.112	291.357

El estrés y la agresividad se incrementan durante el atasco Así son los conductores "atrapados"

La influencia del atasco en el comportamiento y en las actitudes físicas y psíquicas del conductor ha sido estudiada por el catedrático de Psicología y Seguridad Vial de la Universidad de Valencia, Luis Montoro. Para él, las retenciones pueden dar lugar a situaciones críticas y peligrosas.

En primer lugar, el atasco produce estrés al conductor o lo incrementa si ya lo padece, con toda su carga de efectos negativos. Aumenta la fatiga y el cansancio, por la tensión que durante la espera se acumula. Se altera la atención: en las paradas, los mecanismos atencionales bajan y tardan en recuperarse. Además, se produce un entumecimiento muscular que puede influir en la actividad del conductor. Tampoco podemos olvidar los efectos con las desadaptaciones fisiológicas.

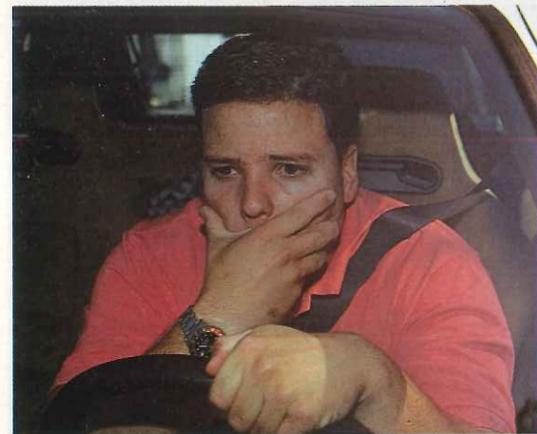
Otro capítulo importante es el incremento de la agresividad. Un espacio cerrado, tensión, ruidos... El

conductor busca un culpable, se acuerda del Ayuntamiento, del Gobierno, del vecino, etcétera; es terreno de cultivo perfecto para que aparezca la violencia.

Si a estos factores, en palabras de Luis Montoro, "unimos una actitud muy común que aparece cuando finaliza la congestión -intentar recuperar el tiempo perdido-, conseguimos incrementar las situaciones de riesgo -sobre todo adelantamientos incorrectos-".

Para paliar todos esos efectos negativos, Luis Montoro realiza unas sugerencias. Primero, evitar los signos externos estresantes, como tocar el claxon, dar acelerones, mirar constantemente el reloj, hacer comprobaciones reiteradas de los controles del coche (temperatura, nivel de gasolina...) que, si bien son aconsejables, no lo son si se hacen de forma neurótica. Después, procurar llevar ropa ancha -la estrecha desasosiega-; charlar de temas no relacionados con la congestión, poner música, evitar todo lo que, interior o exteriormente, incremente el enfado; no desarrollar conductas violentas y provocativas con los demás conductores. Y siempre que se pueda, llevar refrigeración o una buena ventilación. En este sentido, Luis Montoro se atreve a indicar que "el aire acondicionado es un elemento de seguridad".

Si se trata de un viaje, pensar que lo importante es el viaje, no sólo el final. No hay que imponerse una hora rígida de llegada, sino orientativa.



lizan un mismo itinerario a la misma hora, con el único objetivo de ahorrar tiempo y dinero.

Una propuesta novedosa de la que se habla estos días es el "teletrabajo"-trabajar desde casa con ordenador-. Su principal promotor, Jack Nilles, asegura que el objetivo de este "tipo de trabajo es descongestionar el tráfico urbano, reducir la contaminación, ahorrar energía y mejorar la productividad y competitividad de la empresa y la calidad de vida de los trabajadores". En Madrid, "Teleurba", experiencia piloto financiada por la Comunidad Europea, abrirá un centro de teletrabajo en la zona norte de la capital. Allí, nuevas empresas, profesionales -especialmente relacionados con la informática- y trabajadores de otras empresas pueden desarrollar su trabajo sin desplazarse hasta el lugar de trabajo. Según estudios realizados, no sólo se produce un ahorro de dinero y de la calidad de vida, sino, incluso, de la cali-



Los atascos cuestan a los madrileños 677 millones de pesetas diarios.

Hasta diez... O más

Retrato-robot del individuo/individua atrapado en el atasco: ceño estrujado, ojos achinados, dientes apretados y pies saltarines.

Mírese en el espejo retrovisor cuando viva su próximo embotellamiento. Si responde a estas señas de identidad, añada una más: cara de susto. Y acto seguido planee el atraco a un banco (se sugiere suizo y rebosante de dólares). ¿Por qué? Porque es usted víctima del atasco. A estas alturas, con el concienzudo informe leído, ya sabe que el evento le cuesta una pasta. Pero faltaba la postdata. ¿A saber... A cómo está el "lifting", hilo de oro y similares?



Elena MARKÍNEZ

¿Cuánto cobra el psiquiatra por ahuyentar su ansiedad? ¿Y el sexólogo, cuál es su tarifa por sesión? Más un plus para manicura, que ésto de morderse las uñas no es nada estético, y otro de lejía para limpiar la boca.

Y es que el estrés desguaza su vida erótica, desata sus nervios y deja el cutis fatal. Y atasco es igual a estrés. ¿O no?

Cuenta hasta diez. Hasta cien si lo necesita. Pero no suelte los demonios que lleva dentro. Es verdad que estas cosas tienen fácil arreglo. Nada como un martillazo en los dientes y otro en el capó a los culpables de su ataque de nervios. Pero mientras la DGT no incluya tan brioso gesto en el Código de la Circulación, no parece viable.

Una de dos, o se resigna y se lo toma con filosofía o practica el transporte público y se evita coger el coche hasta para ir al baño. Siga ocupándose de su salud física, pero vigile con ahínco su salud mental. No deje que el atasco le pueda. Ya sabe, cuente hasta diez, cien, mil... y siga "ad infinitum". Gracias.

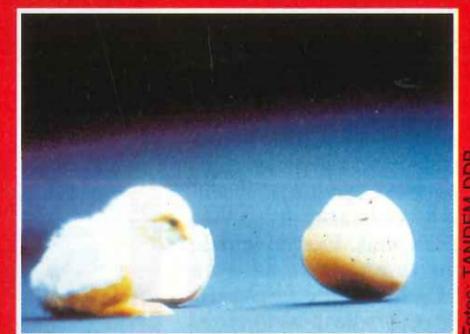
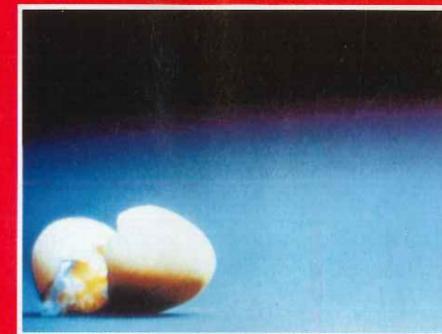
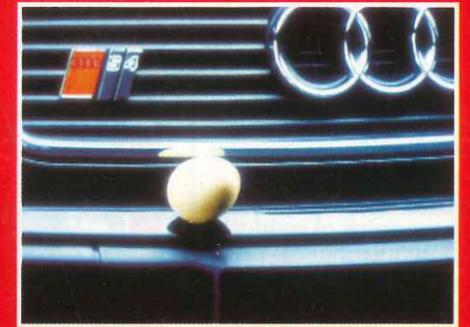
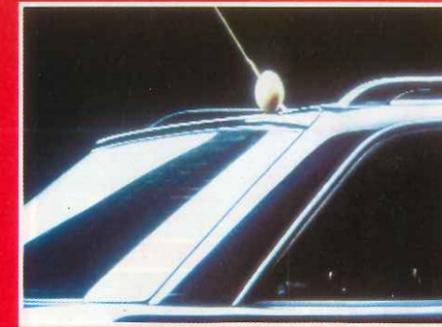
P.D.- Por cierto, tengo una amiga que dice que en semejante tesitura se liga mucho. Ahora, usted misma/misma...

La nueva publicidad de los coches vende fundamentalmente el equipamiento de protección

LA SEGURIDAD, COMO GANCHO

Una nueva publicidad del automóvil que destaca su equipamiento en materia de seguridad viene a sustituir aquellos anuncios en los que lo más notable eran la velocidad y la potencia. La posibilidad de sancionar las campañas publicitarias que incitan a la conducción agresiva que la Ley otorga a la Dirección General de Tráfico (DGT) ha sido responsable, en gran parte, del cambio establecido.

La publicidad del automóvil ha sufrido un cambio "de imagen" en los últimos tiempos. Donde hace un par de años se invitaba al conductor a "galopar a cielo abierto" en un vehículo que alcanzaba los 240 km./h., se le ofrecía un "turbo-diesel que va a hacer carrera" o se le llamaba a "cambiar el sentido de las distancias" con 140 caballos de potencia y 210 km./h. de velocidad punta, se detalla ahora que el equipamiento de seguridad del automóvil determinado incluye "air-bag" de serie, barras de protección lateral o ABS. Este cambio se ha producido tras la entrada en vigor de la Ley de Seguridad Vial, que prohíbe, expresamente, que la publicidad en relación con vehículos a motor "ofrezca en su argumentación verbal, en sus ele-



Fotos: TANDEM DDB

"Todos los elementos de seguridad no valen de nada si su automóvil no es capaz de salvarle la vida". No sólo las imágenes, también la voz "vende" seguridad.



Elementos de seguridad como el "air-bag" han pasado a ser de serie.

mentos sonoros o en sus imágenes, incitación a la velocidad excesiva, a la conducción temeraria, a situaciones de peligro o cualquier otra circunstancia

contraria a los principios de esta Ley". También recoge que esta publicidad estará sometida a autorización administrativa previa y otorga al Director General de Tráfico

competencia para abrir expediente sancionador a las campañas que transgredan esas normas. Recientemente se ha incorporado a nuestra legislación una Directiva europea que regula la publicidad televisiva y que afecta a las campañas sobre alcohol que puedan fomentar conductas agresivas o negligentes al volante.

CONSUMIDOR Y FABRICANTE

Además de por esta normativa, el cambio de tendencia surge desde el consumidor y el fabricante, según las fuentes consultadas. La conciencia social que se ha creado en torno al alto número de víctimas en accidente de tráfico se traduce en una mayor demanda de seguridad por el usuario. Según Mariano Muñoz, Director de Servicios al

Hospitales sin heridos

La campaña televisiva del Toledo ha supuesto un cambio significativo en la publicidad de coches, tanto en el mensaje como en la estética. Las salas vacías de un hospital y la imagen ociosa de médicos, enfermeras y personal de asistencia sirve de apoyo a la voz "en off" que enumera el equipamiento de seguridad del vehículo. La frase final, "sólo una conducción responsable es más importante", pretende hacer recapacitar al conductor de su insustituible papel al volante. El "story-board", esbozo en dibujos de lo que serán las imágenes, fue sometido a la consideración de Tráfico antes de su realización.



El "story board" cuenta en dibujos como serán luego las imágenes del anuncio rodado. En este caso, el del Toledo con los hospitales vacíos.

Ciente de EURO/RSCG, responsable de las actuales campañas de Peugeot y Citroën, "el usuario sabe de coches cada día más. Exige técnica, confort y ahora se decanta abiertamente por la seguridad", pero sólo relaciona seguridad con marcas como Volvo, Audi o Mercedes y modelos de alto estatus. Para Miriam Klingenberg, Directora de Cuentas de TAPSA/NWayer, que lleva la campaña del Seat Toledo, la seguridad es un elemento básico en la demanda del cliente y en su tecnología el fabricante invierte esfuerzo y dinero. "En el Toledo buscamos la identificación del coche con la seguridad, algo que, a los ojos del consumidor español, no es inherente a la marca. Pero llamamos su atención sobre su responsabilidad como conductor".

Carlos Rubio, Director de la Asociación Española de Agencias Publicitarias, opina que la norma limita las posibilidades de las agencias exigiéndolas un importante ejercicio de creatividad, pero no cree que los anteriores anuncios fueran negativos: "No creo que incitaran a ninguna conducta peligrosa: cuando uno compra un ve-

Copas para el ajuar

Uno de los primeros expedientes sancionadores abiertos por la DGT fue a la organización de un "rallye copero" que, en 1991, pretendía premiar a los participantes en una carrera automovilista con una "degustación" alcohólica al final de cada etapa de la carrera. El resultado fue la apertura de un expediente sancionador por una falta grave y una multa de un millón de pesetas a los organizadores.

En otra ocasión, mucho más reciente, la denuncia de un particular alertó sobre la campaña publicitaria de una red de gasolineras que ofrecía de regalo una "copa de cerveza, de vino o de fino" tras el consumo de una determinada cantidad de combustible. Aun cuando las copas, que estaban vacías, no servían para "refrescar" el camino sino para "completar el ajuar", una llamada de atención de la DGT a la empresa anunciadora ante la posibilidad de "inducir a los conductores a pensar que puedan contener vino, cerveza o cualquier otra bebida ya que en la publicidad no se especifica claramente el contenido de dichas copas" le hizo modificar dicha publicidad.

hículo determinado no es por la publicidad. Además, es curioso que no se pueda resaltar la velocidad cuando es un dato objetivo". Los consumidores no lo ven así. Para Juan del Real, de la Organización de Consumidores y Usuarios (OCU), la legislación que prohíbe la publicidad agresiva es muy positiva y las sanciones impuestas, la mejor forma de cambiarla porque "lo que afecta al bolsillo es lo que más cala".

NO TAN SEGUROS

La nueva publicidad que vende coches seguros y que, por tanto, podría calificarse de positiva frente a la anterior puede caer, sin embargo, en el error de despertar en el conductor un excesivo sentimiento de seguridad, que no le permita valorar convenientemente su conducta. La DGT -que hasta la fecha ha abierto una veintena de expedientes- ha hecho rectificar algún "spot" que mostraba situaciones peligrosas sin decir que eran ficticias o en las que la solución radicaba únicamente en el equipamiento del auto. "Llegaron a presentar un anuncio -cuenta Francisco García Caro, Jefe de Control de Publicidad de la DGT- en el que un vehículo, tras encontrar numerosos obstáculos, impactaba contra un árbol y el conductor salía indemne y tan tranquilo, limpiándose el traje. Está claro que por muchos elementos de seguridad que posea un vehículo, nunca podrán sustituir la labor del conductor, que siempre es la más importante".

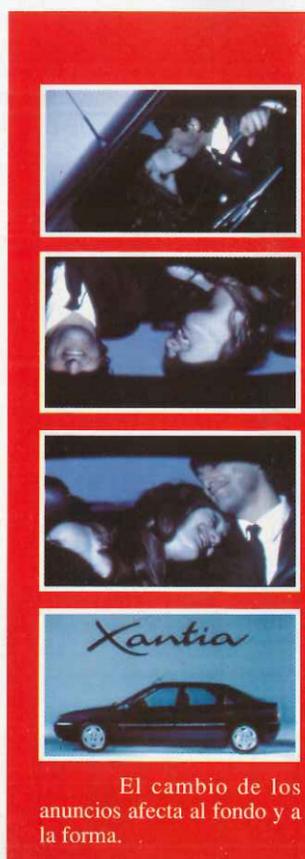
En 1989, una resolución de la Conferencia Europea de Ministros de Transportes recogía la necesidad de que la publicidad no despertara un falso sentimiento de seguridad en el conductor que le llevara a pensar que su vehículo sería capaz de salir airoso de cualquier situación. Luis Montoro, catedrático de Psicología y Seguridad Vial de la Universidad de Valencia, incide en esto y se muestra preocupado por la poca información que tiene el usuario acerca de esos sistemas, relativamente nuevos, que incorpora el vehículo. "Existe poca crítica del usuario. Además, desconoce bastante el uso de dispositivos como el "air-bag", por



ejemplo, con el que algunos creen que no hace falta el cinturón de seguridad, o el ABS, que les hacen asumir conductas más arriesgadas".

FALSA SENSACIÓN

Crear una falsa sensación de seguridad es lo que más preocupa a los consumidores. Adolfo Varela, Responsable de Servicios Públicos de la Unión de Consumidores de España (UCE), no confía en el autocontrol de los publicitarios y denuncia que el cambio en la publicidad es más de forma que de fondo: en los anuncios, el conductor no era antes, ni ahora, el "cerebro" del coche. "En el relato publicitario -analiza- la perfección siempre está en el coche. Antes, en la mecánica; ahora, en la seguridad. El conductor es sólo la parte imperfecta que nunca ejerce el control de la situación. Además, la carretera es perfecta, lisa, amplia y vacía; incluso es perfecta la clima-



El cambio de los anuncios afecta al fondo y a la forma.

Fotos: EURO/RSCG

tología. Sólo algún caso, como el Volkswagen Vento o el Seat Toledo introducen notas de corresponsabilidad".

Aunque aún no es obligatoria la autorización previa de la DGT a las campañas -lo será próximamente- casi todas las agencias las someten a consideración. Además, algún medio de comunicación, como Televisión Española, cuenta desde 1990 con una Comisión Asesora de Publicidad que analiza las campañas presentadas para emisión. Fidel Berlinghieri, Secretario de la Comisión, certifica el cambio de tendencia y lo justifica fundamentalmente por la nueva normativa: "Se han puesto objeciones a muchas campañas, aunque, en este área, cada vez menos. Se puede ofertar lo mismo sin incitar a conductas arriesgadas. Por ejemplo, la potencia no tiene que ser, necesariamente, una exaltación de la velocidad."

Juana SÁNCHEZ

Coches que no venden coches

La limitación a la publicidad de automóviles no afecta sólo a campañas que realizan sus fabricantes, sino a cualquiera que se haga "en relación con vehículos a motor". Esto incluye los anuncios publicitarios de cualquier producto que utilice coches, motos u otro vehículo a motor como soporte de sus imágenes, tanto fijas como televisivas o cinematográficas.

Se da la paradoja de que mientras hoy las agencias de las más importantes firmas automovilísticas cuidan especialmente en sus campañas la "no incitación a la velocidad excesiva, a la conducción temeraria, a situaciones de peligro o a cualquier circunstancia que suponga una conducta contraria a los principios" que recoge la Ley de Seguridad Vial, algún anunciante de bebidas alcohólicas, refrescos, ropa interior, perfume o prendas de vestir transgrede esos parámetros, mostrando a sus modelos, sin ninguna protección, bajando escaleras sobre una motocicleta para vender pantys, circulando a gran velocidad en paralelo para ofrecer bebidas de cola, de pie sobre una moto para anunciar perfume o conduciendo en sentido contrario para mostrar ropa de moda. Incluso se llamó la atención a una marca de whisky cuyo anuncio mostraba una botella sobre una escena urbana donde claramente se veían los faros de los vehículos que iban por la calle. Sin embargo, la DGT no puede controlar toda conducta peligrosa a bordo de un vehículo. Una bebida para deportistas puso en marcha una campaña que mostraba a un grupo de ciclistas que asumían actitudes muy arriesgadas. Sin embargo, al tratarse de bicis y no de vehículos a motor, no pudo aplicar sanción alguna.



Más de un millón de magrebíes cruzó España durante el verano



Cada verano llega el momento de regresar una vez más a su tierra..., del reencuentro. Sus vehículos sobrecargados con muebles, bicicletas y los más extraños objetos les distinguen de los demás conductores. Es el gran viaje: un camino de ida y vuelta de miles de kilómetros, gran parte de los cuales trascurren por España. Son los emigrantes magrebíes en tránsito por España, causa de no pocos accidentes. Dos redactores de "Tráfico" convivieron con ellos durante su viaje desde Irún hasta Algeciras.

grebíes realizaban su particular hégira, la edad de los automóviles, las largas jornadas en carretera con descansos mínimos y el intenso calor eran factores determinantes que hacían de este trasiego campo abonado de incomodidades y accidentes. Es cierto que todo esto sigue existiendo, pero las cosas han cambiado mucho en apenas un par de años. Las viejas furgonetas y turismos están dejando paso a vehículos más modernos y algunos comienzan a utilizar remolques para su abultado equipaje.

A escasos metros de la frontera, una pequeña explanada, junto a unos servicios, hace las veces de zona de descanso. Es un buen lugar para revisar el coche, conseguir pesetas en las cercanas oficinas de cambio o, simplemente, estirar las piernas. Un joven marroquí pasa junto a nosotros con una pequeña cámara de vídeo, se acerca al río Bidasoa y graba las maniobras de un pequeño barco de pesca. A simple vista parece un turista más de los muchos que a esta hora cruzan la frontera. Un signo más de que algo está cambiando.

Abdul también ha aparcado aquí su moderna furgoneta monovolumen. Mientras comprueba el nivel de aceite, reiniciamos la conversación: "Poco a poco hemos conseguido aumentar nuestro nivel de vida y comprar mejores coches. Ahora vamos más seguros y podemos descansar más. Yo voy sin prisas, paro cada 3 ó 4 horas; llegaré cuando Alah quiera". Quizás sea por intervención de Alah, quién sabe, pero lo cierto es que las imprudencias cometidas por los magrebíes han descendido un poco en los últimos tiempos. Este año, han sido 132 los accidentes que les tuvieron como protagonistas. En ellos, 25 personas perdió la vida, un 14 por 100 menos que el pasado 1993.

Eso sí, raro es el vehículo que no lleva adosada una enorme baca donde se amontonan los objetos más insospechados. Bajo la lona de plástico, fuertemente sujetas con cuerdas, se adivinan mesas, sillas, juguetes, bicicletas e infinidad de cajas de cartón de todos los tamaños... Parecen llevar la casa a cuestas: es la estrategia del caracol. "Regalos para la familia", asegura Abdul con una sonrisa. Sin embargo, el motivo es más bien "comercial". Los emigrantes compran productos en Europa de segunda mano y los revenden en su país de origen. Es una forma de aprovechar la travesía y, de paso, amortizar el dinero que cuesta el viaje. Un matrimonio con tres hijos, por ejemplo, debe desembolsar más de 40.000 pesetas tan sólo en el ferry que les llevará de Algeciras a Marruecos.

La inmensa mayoría de los magrebíes han optado en los últimos años por hacer el trayecto desde el País Vasco hasta Burgos por autopista, para coger desde allí las autovías del Norte y de Andalucía. Así, desde Irún, enfilamos la A-1, siguiendo a una larga fila de vehículos

"Si tuviéramos dinero y medios para vivir, para qué íbamos a abandonar Marruecos. Nuestra marcha es una huida, una búsqueda del pan y de la dignidad". Abdul Kabal cuenta distraídamente las razones por las que, hace 10 años, dejó su pueblo natal, cerca de Tetuán, y se fue a París. Son las 8 de la mañana del jueves 29 de julio en el puesto fronterizo Viriato, en la autopista que une Francia con el País Vasco. Abdul se dispone, como cada año, a recorrer los más de 1.200 kilómetros que separan Irún (Guipúzcoa) de Algeciras (Cádiz). Como él, 1.200.000 emigrantes magrebíes surcaron, entre junio y septiembre, las carreteras españolas con destino a sus países de origen.

El puesto fronterizo es, durante estos días, un continuo goteo de magrebíes. Durante la madrugada, más de 3.000 vehículos llegaron desde Francia. Las caras de cansancio son comunes entre los con-

ductores. Mientras ellos siguen al volante, el resto de la familia duerme. Un ovillo de piernas se adivina en los asientos traseros de los vehículos. Para los españoles, la Operación Estrecho, nombre oficial del tránsito de magrebíes por nuestro país, comienza aquí, aunque para ellos ésta no es sino la penúltima etapa de su travesía. Procedentes de Francia, Bélgica, Alemania u Holanda, llevan ya muchas horas de carretera a sus espaldas cuando llegan a España. Este es el punto de partida de nuestra historia.

En los alrededores de la frontera, personal contratado especialmente para la ocasión reparte folletos informativos a los automovilistas. Se nota quien hace el viaje por primera vez. La desorientación les delata. Otros, cruzan la frontera con seguridad. Han olvidado ya cuantas veces han realizado esta travesía anual de ida y vuelta.

Hasta hace poco, la sobrecarga de los coches y camionetas en los que los ma-

LA ESTRATEGIA DEL CARACOL

extranjeros, entre ellos -inconfundibles por sus abultadas bacas- no pocos magrebíes.

La Dirección General de Tráfico (DGT) ha multiplicado en los últimos años el número de áreas de descanso. Briviesca, en Burgos, es una de las mejores y, normalmente, el primer punto de parada de los magrebíes. Cuando llegamos a este área, al filo del mediodía del viernes día 30, el calor comienza a ser sofocante. Junto a nosotros, un nutrido grupo de magrebíes ha optado también por hacer un alto en el camino. Es el momento del descanso. Nada más parar, los niños salen disparados de los coches, haciendo caso omiso de las advertencias de sus familiares. El valor de la familia está fuertemente arraigado en las culturas magrebíes y eso se nota hasta en sus desplazamientos. Coches y las furgonetas se convierten, por unos días, en una extensión del domicilio familiar; abuelos, tíos, hijos y sobrinos se preparan para el almuerzo.

Junto a los vehículos aparcados, se come, se toma té con hierbabuena y se duerme la siesta. Una alfombra en el suelo sirve, a la vez, de silla y mesa. Sobre ella se despliegan tomates, huevos duros, latas de sardinas... alimentos fríos que transportan, en su mayor parte, con ellos. Las compras en España son mínimas, tan sólo agua -que consumen en cantidades impresionantes-, leche y frutas.

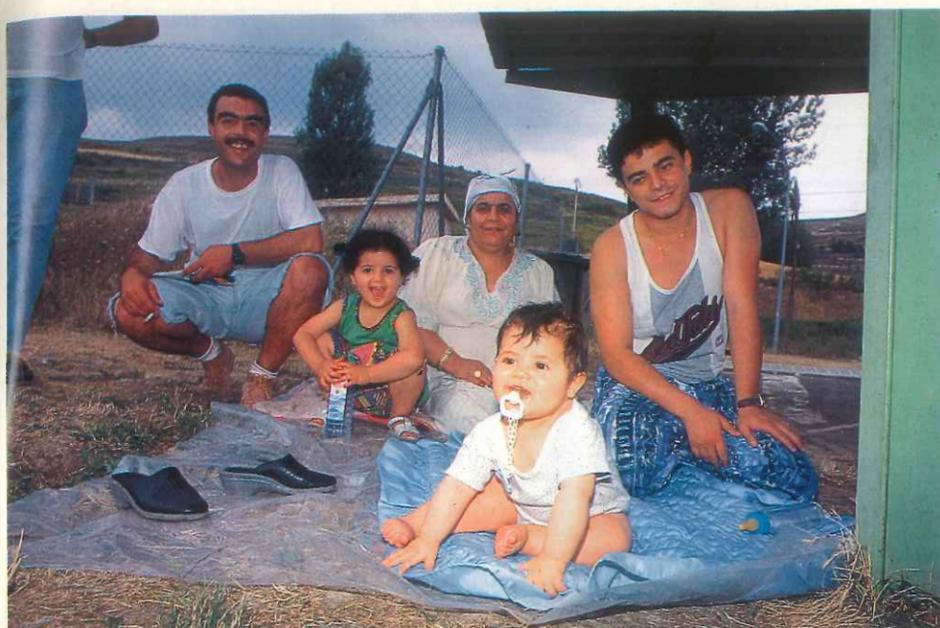
El tránsito está marcado por una fría "convivencia pacífica". Entre moros y cristianos se producen pocos roces; simplemente se dan mutuamente la espalda. El desconocimiento del idioma y de la moneda acrecienta la desconfianza de los magrebíes. En la mayoría de las ocasiones, nuestros intentos por entablar una conversación terminaba con una seca negativa. Los casos de engaños, estafas e incluso de robos existen y el



Coches sobrecargados de peligro y de «regalos» para la familia.



Por los engaños sufridos y el desconocimiento del idioma, durante el viaje sólo compran agua; la comida la traen desde Europa.



En las áreas de descanso, cualquier plástico improvisa una mesa o una cama.



Millón y medio de magrebíes atraviesan España cada año con el peligro a cuestas.

emigrante magrebí, a menudo, no se fía. Este verano varios marroquíes fueron atracados mientras dormían al lado de la carretera. Los robos se produjeron entre la localidad madrileña de Getafe y el área de descanso de Montoro, en Córdoba. Los precios abusivos son, también, moneda corriente.

En el área de Briviesca, Mohamed Ridouan, un orondo tangerino de unos cuarenta años, asegura que los talleres de reparación de vehículos estafan a muchos compatriotas: "Hace un par de años llegaron a cobrarme seis mil pesetas por arreglar un pinchazo. Sabía que me estaban engañando, pero no podía elegir. Era el único sitio que estaba abierto". Hasta hace poco, eran también habituales los puestos de venta piratas donde los billetes del ferry multiplicaban sorprendentemente su precio. Ante los abusos, los magrebíes terminaron comprando sus boletos directamente en el puerto de Algeciras, con la consiguiente aglomeración. Este verano, sin embargo, las empresas responsables de la travesía han instalado puestos oficiales de venta en la frontera y en las principales áreas de descanso.

Muchos españoles no ven con buenos ojos a estos nómadas del siglo XX. El desconocimiento y la mala fama que tradicionalmente tienen los magrebíes en España provoca, a veces, actitudes más cercanas al racismo que a la desconfianza. José María, camarero de un bar cercano a un área de descanso, afirma: "Todos los veranos es la misma historia: no se gastan nada y lo dejan todo hecho una pena. Encima el establecimiento se queda con el sambenito de ser el bar de los moros".

A pesar de todo, Mohamed Ridouan asegura que las cosas han mejorado mucho: "Todo ha cambiado. Las carreteras son mejores, cada vez hay más áreas de descanso, algunas de ellas muy buenas,

PROTAGONISTAS DE UNA HISTORIA



El Emigrante:

Habmoob Nouridine, marroquí de Casablanca. Tiene 36 años y desde los 21 vive en Lille, una pequeña ciudad francesa muy cerca de la frontera con

Bélgica. Trabaja como técnico en una empresa de conservas y asegura que las cosas le van muy bien allí. Desde que reunió dinero para comprar su primer coche, hace diez años, todos los veranos recorre los más de 2.500 kilómetros que separan su ciudad de nacimiento de su puesto de trabajo. Recorrer ese trayecto le cuesta tres días. Asegura que, de su tránsito por España, lo mejor son las áreas de descanso y lo peor, las horas que hay que esperar antes de poder embarcar en el puerto de Algeciras.

El intérprete: Yussef Abderramán, español de origen árabe, nació en Ceuta hace 22 años. Es uno de los intérpretes contratados por las navieras Isnasa y Transmediterránea para sus puntos de



información en las áreas de descanso. Yussef informa a los magrebíes del precio de los billetes y les echa una mano en cualquier problema que se les pueda plantear. Aprovecha sus veranos para ganar algo de dinero en la Península y poder costearse sus estudios de Administración el resto del año. Yussef asegura haber sido testigo de engaños y abusos a algunos emigrantes, pero, en general, cree que las autoridades españolas están haciendo una importante labor para facilitar su tránsito.



El coordinador:

Alfonso García Montañés es el coordinador de una de las áreas de descanso con más afluencia de

magrebíes, la de Valdepeñas. Desde hace 14 años trabaja para intentar mejorar las condiciones de los emigrantes en su paso por España. Aún recuerda los "viejos tiempos", cuando el área no tenía agua potable ni corriente eléctrica. Desde entonces, la mejora ha sido evidente, tanto que, este verano, el 30 por 100 de los vehículos magrebíes en tránsito pararon en Valdepeñas. "Todo el esfuerzo económico que se ha hecho para montar estas áreas no es nada comparado con el

ahorro de vidas humanas que se ha conseguido", afirma Alfonso.



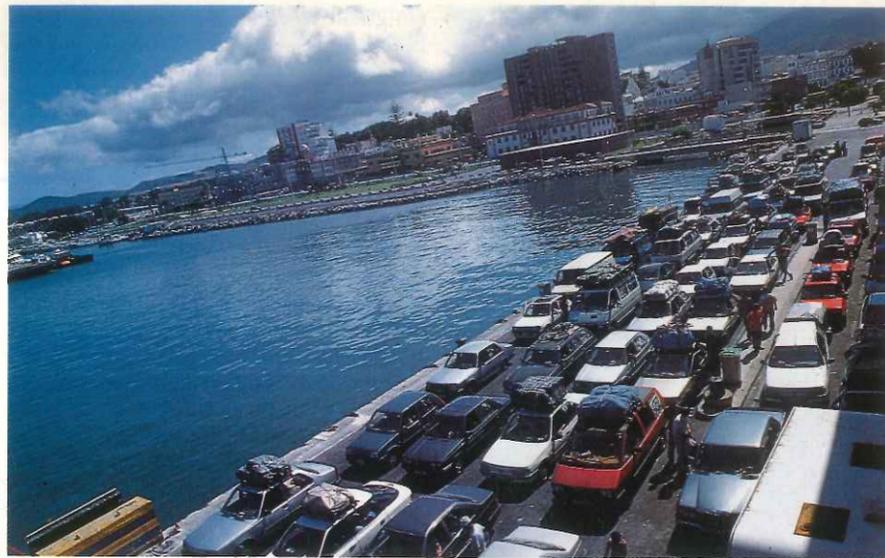
El médico: María Rubio Urquijo. En su primera experiencia

como médico de un área de descanso, es la principal responsable de la asistencia sanitaria a los emigrantes del norte de África. Según cuenta, las principales dolencias que se presentan son, con diferencia, las derivadas de pasar largas horas en el interior de los coches, principalmente problemas oculares, vómitos y diarreas. "Para ellos es fundamental tener un lugar para descansar y donde saben que se les va a atender en todos sus problemas. De aquí salen como nuevos", afirma María.



El director: Salvador Merelo es el director general de Protección Civil en Algeciras y sabe que todos los veranos le toca hacer bastantes horas extras durante las

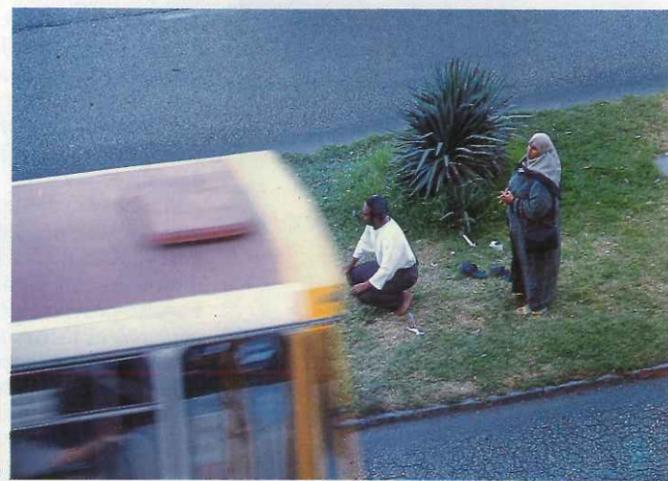
fechas más conflictivas del tránsito de magrebíes. En esos días es el principal responsable de coordinar gran parte de los resortes de la Operación Paso del Estrecho. Todavía recuerda con aprensión el verano del 92, cuando miles de emigrantes colapsaron Algeciras al estar en huelga las navieras que hacen la travesía del Estrecho. Aquella fecha, según Salvador, supuso un antes y un después. "Todos hemos aprendido de los errores cometidos en el pasado", señala.



Hasta doce horas esperan el barco bajo el sol en Algeciras.

y se nota más organización. Es difícil que vuelva a pasar lo del 92". Se refiere a los hechos acaecidos durante el verano de 1992, cuando una huelga en Transmediterránea -empresa responsable de los ferrys que cubren el trayecto entre Algeciras, Ceuta y Tánger- unida a una criticada coordinación entre las autoridades de España y Marruecos, provocó el atasco de 17.000 automóviles en el puerto de Algeciras durante dos días.

Después de la siesta llega, de nuevo, la hora de partir. Aún quedan muchas horas de luz y muchos kilómetros por delante hasta Algeciras. Ya son pocos los magrebíes que cubren todo el trayecto de un ti-



rón: la mayoría prefiere hacer noche en España. El área de descanso de Valdepeñas (Ciudad Real) es una de las preferidas para ello: su relativa proximidad a Algeciras y sus instalaciones le han hecho punto de parada casi obligado, hasta el extremo de que cada vez son más los turistas europeos que la frecuentan. El pasado verano, cerca de medio millón de magrebíes hizo uso de las diferentes áreas

de descanso, un 34 por 100 más que en 1993.

Aun así, las prisas siguen provocando imprudencias y peligros. Abdelhak Mrabet, acompañado de uno de sus hijos, busca por todo el área de Valdepeñas a un mecánico. La preocupación se dibuja en su cara cuando explica al intérprete del puesto de información que a su vehículo le fallan los frenos. Tras probar el automóvil, un viejo R-11 tan sobrecargado que el tubo de escape apenas se eleva unos centímetros del suelo, el mecánico le asegura que, con tanto peso, es lógico que los frenos no respondan. Pero Abdelhak sólo piensa en llegar a Algeciras ese mismo día. "Salimos esta mañana a las seis de París y mañana quiero estar en Tánger. Desde allí aún nos quedarán 700 kilómetros hasta nuestro pueblo", explica mientras se dispone a reiniciar su marcha.

A la caída de la tarde, cuando llegamos a Valdepeñas, el área es como una pequeña ciudad en miniatura, animada y bulliciosa. La música de Om Kolsum -una de las cantantes más emblemáticas de la música árabe- se mezcla con las sevillanas que suenan en el chiringuito de bebidas. Una hilera de magrebíes hace cola, con sus toallas en la mano, para entrar en las duchas; mientras, un grupo de niños patea un balón en un improvisado campo de fútbol. Por tener, el área tiene hasta una pequeña mezquita en la que varios magrebíes se postran de rodillas en dirección a La Meca, su ciudad santa.

Después de atravesar miles de kilómetros, la llegada a Algeciras supone un descanso forzoso. El sol cae a plomo cuando llegamos a la zona de preembarque, conocida como el llano amarillo. Han pasado dos días desde que salimos de Irún. Muchos magrebíes esperan ya dentro de sus vehículos: son los afortunados que están a punto de embarcar. Pero a la mayoría aún le queda una larga espera que puede oscilar de 20 a 30 horas. Unos se amontonan bajo las escasas sombras de la explanada; otros montan con mantas y cuerdas improvisadas jaimas.

Una voz gangosa avisa por megafonía la inminente salida del ferry Ibn Battuta; destino, Tánger. Por estricto orden de llegada, los vehículos comienzan el embarque. Aún habrá que esperar unos minutos, quizás media hora. Nada en comparación con lo que tienen ya a sus espaldas, pero la cercanía del momento de embarque dispara los nervios: el ruido de los claxons se mezcla con la sirena del barco. Al otro lado del Estrecho, comenzará otra aventura: papeleos burocráticos, más kilómetros por recorrer y la no siempre buena acogida de sus compatriotas. Pero esa es otra historia. Aquí, en Algeciras, lo peor del viaje ya ha pasado y África se adivina con la mirada.

Simón J. BERNAL
Fotos: Marcos GONZÁLEZ

CONTINÚA DESCENDIENDO EL NÚMERO DE ACCIDENTES Y DE VÍCTIMAS MORTALES

VERANO TRANQUILO

Menos accidentes, menos fallecidos en carretera y casi ausencia total de retenciones han sido las características esperanzadoras de los desplazamientos realizados durante los pasados meses estivales.

Descenso del número de accidentes mortales y de personas fallecidas ha sido el esperanzador balance de la siniestralidad de nuestras carreteras durante los meses de verano más conflictivos: julio y agosto.

Por cifras, los accidentes mortales han disminuido por encima del 8 por 100 respecto al mismo período del año pasado. Así, mientras 1993 registró 827 accidentes mortales, este año se han producido 760 siniestros, un total de 67 accidentes menos. También hay que destacar el descenso registrado en el número de personas fallecidas en estos accidentes. Durante los dos meses estivales de 1994 murieron 904 personas en accidente de tráfico, frente a los 989 fallecidos el pasado verano.

Por comunidades, fue en Andalucía y Valencia donde se produjo el mayor número de fallecidos (135 y 112 personas muertas, respectivamente). Andalucía, igualmente, fue la comunidad que más accidentes mortales registró (111) seguida de Cataluña (91).

Otra de las características positivas de los desplazamientos veraniegos de este año ha sido la casi ausencia de atascos o retenciones en la mayoría de las carreteras, salvo en tramos puntuales, debido, generalmente, a obras; o en días y horas muy señaladas, al tratarse de zonas de enlace o cruce de direcciones muy concurridas, fiestas locales...

M. LÓPEZ



El número de accidentes mortales ha descendido más de un 8 por 100 este verano.

La DGT modifica la definición de fallecido en accidente de tráfico.

Muertos a 30 días

La estadística de accidentes de circulación considera "muerto" a toda persona que, como consecuencia del accidente de tráfico, fallezca en el acto o en los 30 días siguientes, según una Orden Ministerial de 18 de febrero de 1993 que ya ha puesto en práctica el Anuario Estadístico de Accidentes 1993, que la Dirección General de Tráfico (DGT) acaba de presentar. Así, España sigue las directrices de la Organización de Naciones Unidas (ONU) para agilizar y facilitar la comparación de datos estadísticos entre los países.

Conocer y estudiar las estadísticas de accidentes de otros países es muy importante para la comprensión y adopción de posibles soluciones. Sin embargo, las diferencias en cuanto a la definición están a la orden del día. Así, en España, se consideraba muerto, hasta ahora, a la persona fallecida dentro de las 24 horas siguientes al accidente. Francia lo definía como aquel que muere dentro de los seis días siguientes; y en Italia siguen el criterio de los siete días.

La ONU aplica un factor de corrección en función de la definición de cada país, obteniendo así cifras homogéneas, fáciles de ser comparadas.

Teniendo en cuenta los resultados obtenidos por un riguroso estudio, la DGT aplica factores de corrección al número de heridos graves, según sean pasajeros, conductores y peatones, y teniendo, también, en cuenta si se trata de accidente urbanos o interurbanos. A estos datos se les suman los fallecidos dentro de las 24 horas y así se obtienen los muertos oficiales a 30 días.

COMPARATIVA ACCIDENTALIDAD VERANO 93-94

Mes	Nº Accidentes		Muertos		Heridos graves		Heridos leves	
	93	94	93	94	93	94	93	94
Julio	414	372	486	434	272	233	275	195
Agosto	413	388	503	470	332	329	228	189
TOTAL	827	760	989	904	604	562	503	384
DIFERENCIA		-67		-85		-42		-119
%		-8,1		-8,6		-7		-23,7

(Datos a 24 horas).

COMPARATIVA ACCIDENTALIDAD POR COMUNIDADES. Julio-agosto 93-94

Comunidad	Nº Accidentes		Muertos		Heridos graves		Heridos leves	
	93	94	93	94	93	94	93	94
ANDALUCÍA	118	111	138	135	75	59	56	74
ASTURIAS	11	17	12	25	8	12	2	8
ARAGÓN	30	30	32	37	24	30	20	10
BALEARES	15	22	17	26	6	22	3	11
CANARIAS	25	28	29	22	19	5	3	
CASTILLA Y LEÓN	117	90	143	106	82	83	60	32
CASTILLA-LA MANCHA	88	75	115	95	84	53	97	65
CATALUÑA	121	91	147	108	87	82	52	38
EXTREMADURA	31	21	34	22	26	15	15	10
GALICIA	73	69	82	81	24	46	35	26
LA RIOJA	9	8	11	8	9	6	9	3
MADRID	51	47	64	42	41	25	22	29
MURCIA	16	15	19	17	7	5	4	5
NAVARRA	21	8	24	9	16	5	7	1
PAÍS VASCO	21	32	23	38	12	19	23	13
VALENCIA	72	84	91	112	78	70	83	46
TOTALES	827	760	989	904	604	562	503	384

(Datos a 24 horas).

TRÁNSITO DE MAGREBÍES Y PORTUGUESES EN 1994

ÁREAS DE DESCANSO DE LA DGT

Briviesca (BU), Montoro (CO), Torquemada (P), Santa Cristina (ZA), Tordesillas (VA), Valdepeñas (CR), y Horcajo (M)

Vehículos que las utilizaron: 187.834 magrebíes; 180.601 portugueses; 127.134 otros (incremento de uso: 9,3 por 100 respecto al año anterior).

Personas: 939.170 magrebíes y 722.404 portugueses

ACCIDENTES CON IMPLICACIÓN DE PORTUGUESES Y MAGREBÍES

Magrebíes: 132 accidentes, con 25 muertos, 74 heridos graves y 199 heridos leves (disminuyen un 14 por 100 las víctimas mortales y los heridos se incrementan en el 21 y 109 por 100, respectivamente, frente a 1993).

Portugueses: 51 accidentes, 14 muertos, 20 heridos graves y 39 leves (disminuyen tanto las víctimas mortales (52 por 100), como los heridos graves (20 por 100) y leves (57 por 100) respecto a 1993).

Los ABS se vuelven "locos" al frenar

La influencia de unos amortiguadores desgastados sobre una frenada brusca es fatal, puesto que las ruedas pierden el contacto con el suelo; y más si el vehículo va dotado con ABS o cualquier otro sistema electrónico de antibloqueo. Y no sólo se alarga la distancia de detención, sino que aumenta el riesgo de derrape en las curvas, crece el peligro de "aquaplaning" y, en conducción nocturna, el deslumbramiento a los demás es seguro.



PERDER EL

La suspensión de un vehículo está configurada por tres elementos esenciales: los neumáticos -que mantienen el coche en contacto directo con el suelo-, los muelles -que evitan que el impacto de la amortiguación se transmita directamente al chasis-, y los amortiguadores -encargados de absorber las reacciones excesivas de los dos elementos anteriores producidas por las irregularidades de la carretera-.

El desgaste excesivo de los amortiguadores irá convirtiendo al coche en un auténtico barco que se mece al socaire del oleaje -en este caso, de las irregularidades del asfalto y de las propias inercias- y las ruedas, poco a poco, perderán agarre. Este proceso puede pasar inadvertido para el propio conductor, quien se va adaptando inconscientemente a esas "minusvalías" de su coche.

Y, sin embargo, puede llegar un momento de peligro (necesidad de frenar ante un obstáculo o por haber entrado a velocidad excesiva en una curva) que exija de toda la efectividad de los elementos de seguridad activa del vehículo. Entonces, tal vez demasiado tarde, se pondrá de manifiesto la importancia de que un elemento como la amortiguación conserve la máxima efectividad.

Sin llegar a esas situaciones críticas, sino simplemente simulando circunstancias reales, la revista "Tráfico" ha participado en unas pruebas

organizadas por Monroe, empresa puntera en amortiguadores. En las mismas, se han utilizado tres modelos diferentes de vehículo dotados con el sistema ABS de frenos, de tal manera que, por cada modelo, había un vehículo con los amortiguadores nuevos y el otro a medio uso.

ABS, ENGAÑADO

Hay que recordar que los sistemas antibloqueo no proporcionan una frenada más po-



Llevar buenos o malos amortiguador es algo más que superar, o no, los conos; la seguridad anda en juego.



un coche con malos amortiguadores



CONTACTO

tente, sino más inteligente, ya que evita que las ruedas se bloqueen y se recorran más metros antes de detenerse. Pero cuando una rueda rebota y no está en contacto con el pavimento consigue engañar al sistema encargado de mantener la frenada de las ruedas al límite del bloqueo, por lo que suprimirá momentáneamente la presión de la misma. Si este fenómeno se repite a intervalos cortos y regulares, en una calzada con un piso en mal estado y con un vehículo equipado con amortiguadores defectuosos, el sistema antibloqueo llegaría a anular totalmente la frenada.

Precisamente se trataba de verificar el comportamiento de los coches en situaciones forzadas, reproducidas en un circuito cerrado con firme muy deteriorado, con curvas de radio muy pequeño, efectuando un eslalom y, finalmente, frenando. El resultado contribuyó a confirmar los estudios realizados previamente por Monroe.

Así, según nuestra experiencia personal, los vehículos



A la hora de frenar es cuando más se nota una amortiguación deficiente.

Si las ruedas rebotan como consecuencia de una mala amortiguación, el ABS se sentirá "confundido".



con amortiguadores defectuosos presentaban un comportamiento absolutamente imprevisible en las curvas muy cerradas, tanto en trayectoria ascendente como en pronunciado descenso. El riesgo de caer a la cuneta -unas veces porque el coche "se iba" de morro y otras del tren trasero- aparecía a no demasiada velocidad, desde luego a una marcha mucho más baja que en el caso de los vehículos gemelos con buenos amortiguadores.

Sortear una hilera de conos situada sobre una carretera estrecha y bacheada tampoco fue tarea fácil con malos amortiguadores por el acusado balanceo de la carrocería y la tendencia del vehículo a salirse de la trayectoria marcada con el volante.

Pero donde se puso de manifiesto de forma más clara la diferencia de conducir con una amortiguación en buen o mal estado, y además haciendo una conducción normal, fue a la hora de frenar. Y esto resultó muy evidente en uno de los modelos -en el que los amortiguadores estaban prácticamente inutilizados-; si se nos permite el símil, era lo más parecido a un avión que, a veces, intenta despegar de la pista y otras, detenerse, sin que consiguiera lo uno ni lo otro durante metros y metros. El ABS, en estas condiciones, se volvió loco.

En definitiva, si usted ha descuidado el necesario mantenimiento preventivo del vehículo y comienza a notar ciertos síntomas como que su coche "pica" de morro, si se va en las curvas, si nota que las ruedas pierden momentáneamente el contacto con el suelo y la distancia de frenada se alarga, no dude en acudir prontamente a un taller especializado. Hay algo en los frenos, en los neumáticos o tal vez en los amortiguadores que falla y pone su propia seguridad en entredicho. Y no olvide que si su vehículo está equipado con un sistema antibloqueo de freno (ABS), necesita más que los demás contar con amortiguadores en buen estado.

J. Ignacio RODRÍGUEZ
Fotos: Marcos GONZÁLEZ

APRENDER PARA CAMBIAR

Las altas cifras de siniestralidad en accidentes de tráfico de los jóvenes de 18 a 25 años han creado alarma social. Muchas veces, la actitud del joven conductor es la causa o el agravante de

esos accidentes. Con el objetivo de modificar esa situación, se realizará en Madrid el primer curso de formación de monitores, capaces de iniciar el cambio entre los jóvenes de su entorno.

Ofrecer Información y formación a los jóvenes sobre aquellos aspectos de su vida cotidiana que les preocupan y en los que están especialmente implicados es uno de los objetivos prioritarios del Centro de Estudios Juveniles, una organización no gubernamental de ámbito nacional que lleva funcionando desde 1.988 y que hasta ahora había centrado fundamentalmente su esfuerzo en programas de salud, empleo y cooperación internacional. Sin embargo, el alto número de accidentes de tráfico que sufren los jóvenes de 18 a 25 años les ha llevado a desarrollar, junto a sus líneas anteriores de actuación, un programa sobre seguridad vial que tienda a superar esta situación, abordando los aspectos que afectan directa e indirectamente a la peligrosidad de la conducción de este colectivo -alcohol, despicio de las normas, crisis de valores, aceptación y exaltación del riesgo, etcétera-. Así, con el objetivo general de "conseguir una reducción progresiva de las conductas en la conducción asociadas a los accidentes, transformando dichos comportamientos mediante una formación adecuada", un



Los componentes del Centro de Estudios Juveniles han organizado el primer curso de seguridad vial para jóvenes.

grupo de profesionales -psicólogos, sociólogos y educadores, en colaboración con especialistas de la DGT- participará en un curso en Madrid, como respuesta a una necesidad claramente sentida por otros organismos de la Administración, como el Instituto de la Juventud.

FORMACIÓN GENERAL Y ESPECÍFICA

Este curso, que supone el primer paso del proyecto, está dirigido a jóvenes de la misma edad que el grupo al que se quiere llegar -18 a 25 años- y ofrece for-

mación a los asistentes, tanto en el aspecto psicológico y pedagógico como en el técnico, que les permitirá dirigirse a otros jóvenes en los lugares donde éstos se encuentran: centros escolares y de trabajo, universidades, asociaciones de barrios y pueblos e, incluso, lugares de ocio como pubs o discotecas. "En definitiva, se trata de llegar a los jóvenes desde los jóvenes para cambiar actitudes e inculcar en ellos el respeto y la solidaridad con los demás, algo imprescindible en el tráfico", explica María Jesús López, psicóloga y educadora del Centro de Estudios Juveniles. En su opinión, las personas

que acuden a un curso como éste tienen especial sensibilización por los problemas de carácter social y consideran la solidaridad como un valor fundamental, "lo que supone una excelente predisposición tanto para captar los mensajes como para transmitirlos".

El curso, gratuito, que en esta primera edición será para veinticinco personas y cuyo plazo de inscripción termina el 7 de octubre -cualquier interesado puede informarse en la sede del Centro de Estudios Juveniles (Plaza de Santa Bárbara, 8 -3ª derecha, teléfono 319.17.20)-, constará de 36 horas, martes y jueves en horario de tarde, desde el 25 de octubre al 12 de diciembre. Tratará aspectos de la prevención de accidentes, desglosando todo lo relativo a alcohol y drogas, seguridad activa y pasiva y los tres elementos que intervienen en el tráfico: hombre, vehículo y vía. El debate de campañas publicitarias, la psicología del tráfico y el diseño de proyectos de intervención en seguridad vial serán algunos de los contenidos específicos que se incluyen en el programa del curso. Además, abordará temas de estructura social, contrastando políticas urbanas; otros de organización social, ana-

lizando normas, valores y factores que facilitan la vida comunitaria; de psicología evolutiva, acercándose a los procesos de socialización de la adolescencia, sus comportamientos y actitudes. Por último, los futuros monitores aprenderán técnicas de comunicación y habilidades sociales que les permitirá perder el temor a hablar en público, aprender a comunicar de forma clara y autoevaluar los resultados obtenidos con sus propios proyectos.

Juana SÁNCHEZ
Foto: Miguel GARROTE

del MOTOR

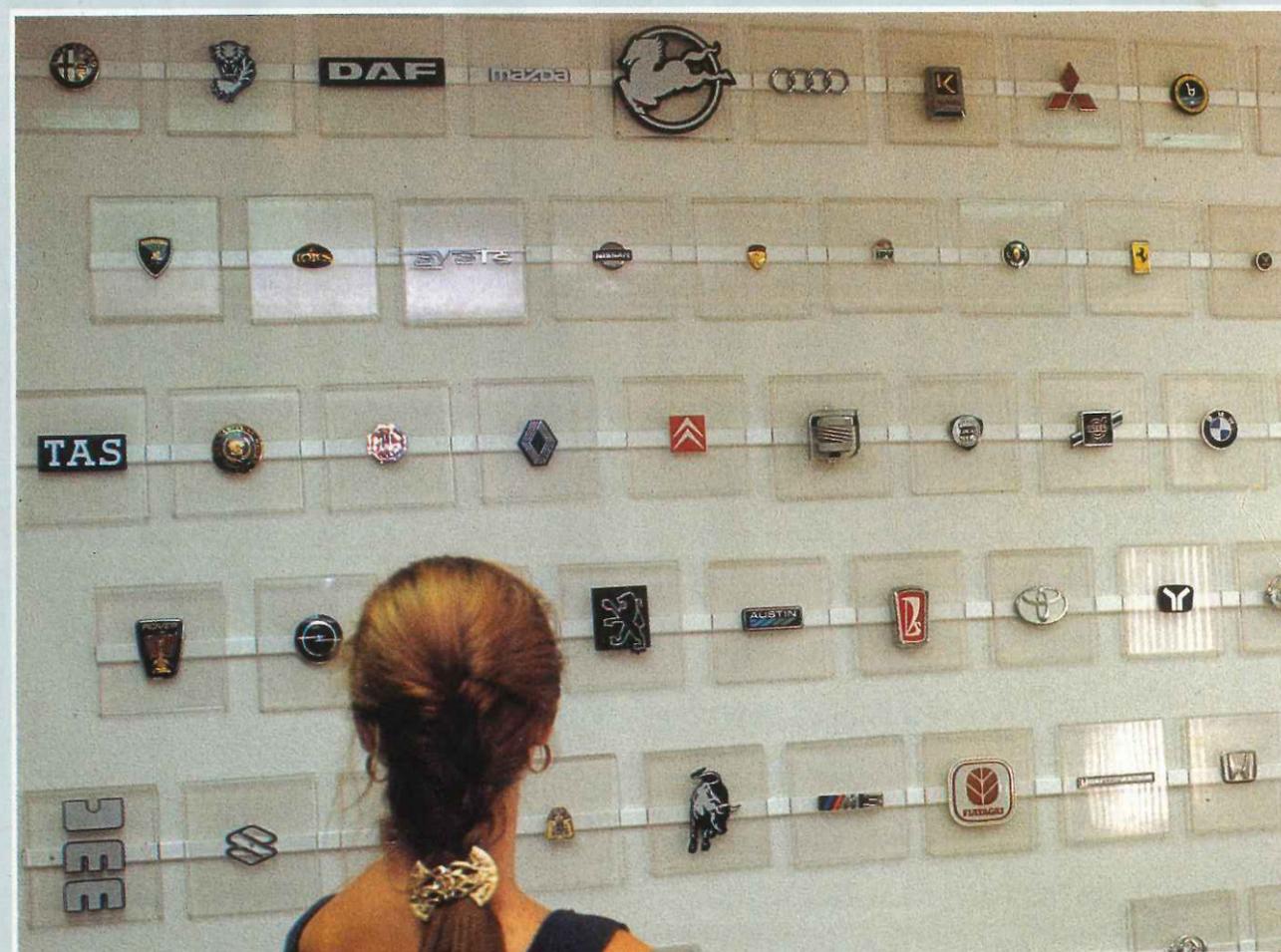
El logotipo es el símbolo que distingue, representa y diferencia a cada marca

SEÑAS DE IDENTIDAD

Expresar de forma visual la singular personalidad de cada marca y distinguirla del resto de las compañías automovilísticas es el objetivo de los logotipos, esos dispositivos formados por letras, abreviaturas, animales y símbolos peculiares de cada empresa.

Su tarea es importantísima: responden del producto, de las prestaciones de servicios y de la empresa misma. Además, sirven de primera orientación para los compradores y el público en general.

Mercedes LÓPEZ



Miguel GARROTE

AZUL FORD

La marca Ford se registró en la Oficina de Patentes de EE.UU. el 20 de julio de 1909.



En algunos coches del modelo C, de 1904, apareció el nombre de la empresa en una placa metálica que formaba parte del orificio para la manivela de arranque. A la palabra se le añadió un óvalo y se empleó primeramente como identificación de los concesionarios en 1912. El primer coche en llevar el rótulo dentro del óvalo con fondo azul oscuro sobre el radiador fue el modelo A, de 1928. La asociación de Ford con el color azul se remonta a 1904, cuando se editó un catálogo denominado "Ford, el Coche del Lazo Azul". Desde 1928, el logotipo sólo ha sufrido ligeras modificaciones.

EL SALTO DEL JAGUAR



A mediados de los años 30, William Lyons encargaba a una empresa de publicidad la confección de un nombre propio para su empresa. Se jugó con nombres de animales, pájaros o peces; la mayor parte fueron desechados por inadecuados y retuvieron un nombre ya utilizado por una compañía aeronáutica: "Jaguar". El permiso de cesión fue concedido. Ahora tenían que buscar la mascota. En 1938, y por un precio de 2 guineas, el escultor Bill Rankin creó el animal en posición de salto. En 1950 se le incorporó un modelo diferente de cabeza de jaguar sobre la rejilla del radiador, con un emblema alado. Las variaciones posteriores sólo han sido de tamaño.



MERCEDES ES NOMBRE DE MUJER

En 1890, Gottlieb Daimler creó su propia empresa de construcción de motores y vehículos motorizados. Uno de sus coches llamó la atención al cónsul general austriaco, Emil Jellinek, que lo paseó orgulloso por la Riviera francesa. En 1899, este enamorado de los coches presentó en el Tour de Niza un coche de carreras de Daimler, al que llamó "Mercedes", el nombre de su hija. Los éxitos de ventas de Daimler, que se debieron en gran parte a la ayuda del cónsul, hizo que Daimler accediera a la petición de otorgar a sus coches el nombre de la hija del cónsul. Nació "Mercedes"; sólo faltaba encontrar una marca industrial característica.

Los hijos de Daimler recordaron que una vez su padre había dibujado una estrella sobre su casa, diciendo que un día se elevaría triunfante sobre su fábrica. En 1909 se registró oficialmente una estrella de tres puntas (simbolizando la triple motorización del tráfico: tierra, mar y aire), que se colocó como una figura sobre el capó. En 1923, la estrella fue rodeada por un círculo.

La crisis originada por la Primera Guerra Mundial llevó a la fusión con Benz en 1924. En 1926 los logotipos se unieron. En el círculo aparecía en su parte superior la palabra Mercedes y en la inferior Benz, unidas por una corona de laurel. Los cambios, desde ese momento, han sido mínimos.

FERRARI: UN POTRO HERÓICO

Para Ferrari, la historia de su potro alzado es simple y fascinante: el "cavallino rampante" era la mascota que había pintado sobre su avión de caza Francesco Baracca, aviador caído en Montello durante la Primera Guerra Mundial.

Cuando Enzo Ferrari venció en 1923 en el Primer Circuito del Savio, que se corrió en Rávena (Italia), conoció a los Condes de Baracca, padres del heroico piloto. Un día la condesa le dijo: "Ferrari, ponga en sus coches el potro de mi hijo. Le traerá suerte", y le confiaron el emblema.

El caballo era, y continúa siendo, negro. Enzo Ferrari añadió el fondo amarillo canario, que es el color de Módena, su tierra natal.



LOS ALTOS VUELOS DE BMW

En 1913, Karl Rapp funda una fábrica de motores de aviación que llevó su nombre. Nada más estallar la Primera Guerra Mundial, la factoría de Rapp se convirtió en uno de los proveedores de motores de aviación para las fuerzas armadas austriacas. Al prohibir el Tratado de Versalles la fabricación de este tipo de motores a los alemanes, la empresa de Rapp cae en picado. A partir de los años veinte lanza al mercado las motocicletas más rápidas del momento. En los años treinta se potencia el relanzamiento, cuando BMW se dedica a fabricar automóviles deportivos. BMW desde entonces estará presente en las carreteras.

El distintivo de la marca BMW es el símbolo arcaico de la rueda y la cruz, de la locomoción y la meta. También simboliza a una hélice en plena rotación, que nos recuerda los orígenes de la fábrica. Es en 1920 -todavía no existía BMW- cuando se utiliza por primera vez este símbolo en una obra de la pintora Hannah Höch, en la que la artista quería plasmar el mundo moderno de la locomoción.



TRADICIÓN EN ALFA ROMEO

Cuando Alfa Romeo se constituyó en Milán (Italia), en julio de 1910, sus dirigentes escogieron como logotipo dos símbolos notables de la ciudad lombarda: la cruz roja del estandarte municipal y la serpiente del emblema de los Visconti. Hasta 1915 los dos símbolos milaneses están dentro de un pequeño círculo metálico sobre el que se leía la inscripción Alfa-Milán. Las dos palabras estaban separadas por dos nudos saboyanos. Al ser adquirida la fábrica en 1915 por el industrial napolitano Nicola Romeo, se añade su apellido a la leyenda. En 1925, después de que el Alfa Romeo P2 ganase el primer Campeonato del Mundo, el logotipo se rodeó con una corona de laurel.

Los cambios políticos también tuvieron su repercusión en la imagen de la marca: con la caída de la monarquía, en 1946, los nudos saboyanos se transforman en dos líneas onduladas. Al despuntar la década de los setenta desaparece del logotipo la palabra Milán.



LOS LEONES DE PEUGEOT

Los hermanos Peugeot encargaron en 1847 al orfebre y grabador Justin Blazer de Montbéliard el dibujo de un león que serviría como marca de fábrica para las sierras y otros artículos de acero que salían de sus talleres. Se apeló al "buen gusto del orfebre para dar al dibujo y a las letras la mejor disposición posible". Fue aprobada la figura de un león pisando orgullosamente una flecha y se deposita como marca en el Conservatorio Imperial de Artes y Oficios.

En 1899 el león aparece sobre las bicicletas que comienza a fabricar Peugeot. En 1906, sobre los automóviles Lion. En 1913 descansa sobre los automóviles Bébé y en 1948 se adopta el león de las armas del Franco Condado.

Para Peugeot, el león simboliza las cualidades de las sierras: resistencia de los dientes, flexibilidad de la hoja y velocidad de corte. Las características del "rey de los animales".



EL VIKINGO VIAJERO DE ROVER

Los orígenes de Rover descansan en una empresa que comenzó en 1861 fabricando máquinas de coser, la "Coventry Sewing Machine Company", que rápidamente se transformó en fábrica de bicicletas. En 1884 denominaron "Rover" a uno de sus triciclos. El impacto fue total y el escudo que llevaban las bicicletas, la base para el desarrollo del logotipo de Rover. En 1902 nace el primer vehículo a motor Rover. En 1922, la compañía presentó un guerrero vikingo, a modo de mascota, para que los usuarios la adaptaran a los tapones de llenado de los radiadores. En 1929, se comienza a utilizar el famoso logotipo del "drakkar" (barco vikingo), además de una cabeza vikinga en el radiador.

Según van apareciendo nuevos modelos la insignia va sufriendo pequeñas transformaciones. El Rover 2000 fue el modelo que ostentó la mayor insignia del barco vikingo.



NISSAN ALCANZA EL SOL Y EL CIELO

En 1930, el proceso de pruebas de un vehículo Datsun finalizó con tal éxito que los ingenieros lo consideraron como el mejor coche japonés. Por ello, adoptaron la bandera japonesa (círculo rojo sobre fondo blanco) como representación de la compañía. Sin embargo, las autoridades no permitieron que la bandera fuera una marca registrada, por lo que los directivos de lo que en el futuro se convertiría en Nissan decidieron colocar un rectángulo azul en medio de un círculo rojo, simbolizando el sol rojo y el azul del cielo. Había nacido el logotipo de Nissan.

En estos momentos se van a unificar el propio logo y el logotipo promocional, para dar mayor uniformidad: el nombre Nissan y el logo en tres dimensiones.



RENAULT ES UN ROMBO

Los automóviles Renault nacieron sin distintivo en la parte delantera. En 1923 Renault inscribe su nombre sobre el capó de sus coches en el interior de un motivo decorativo redondeado y con forma de parrilla. Entre 1925 y 1930, cuando el morro de los coches adopta la clásica forma de cocodrilo, la figura redondeada se convierte en rombo. En los años 60, se fijan normas estrictas de diseño y codificación. En 1970 se encarga a Vasarely el diseño del nuevo rombo que representaría a la marca durante 20 años.

En 1992 se afronta un cambio de imagen, que expresará la modernidad de la empresa. El nuevo rombo es más compacto, tiene volumen y es brillante. Además, se incorpora un tono amarillo más cálido y dos tonalidades de grises en toda la imagen corporativa.



LANCIA CAMPEA EN UN BANDERÍN

En 1906 se unen un piloto de Fiat, Vincenzo Lancia, y su amigo, Claudio Fogolin, para construir sus propios coches. En septiembre de 1907 el primer Lancia está listo. Había que encontrar un distintivo. El Conde Biscaretti di Ruffia, historiador y gran aficionado a los coches, diseña un escudo y se lo envía a Vincenzo. Se trata de un banderín como el de las legiones romanas, en el que campea la palabra Lancia, y tras él, como fondo, un volante de cuatro radios. La idea gustó y desde entonces pasó a ser el escudo de la marca turinesa.



EL ACRÓSTICO FIAT

Antes que logotipo gráfico, el nombre Fiat es un verdadero acróstico, puesto que la empresa se constituye bajo el nombre de "Sociedad Anónima Fábrica Italiana de Automóviles". Al logotipo se llega en 1901, tras abandonar la etiqueta en forma de tarjeta de estilo neorococó del modelo 4 HP de 1889. En ese momento, la inscripción Fiat aparece incluida en un rectángulo en el centro de una placa, cuya forma se redondea en la parte alta en forma de elipse.

Lo que se convertiría en un rasgo distintivo de la inscripción es el resultado de una solución técnica. La particularidad de la A asimétrica ha sido provocada por el ajuste perfectamente paralelo con la I, a la izquierda y por la entrada, a la derecha, del rasgo de la T. A lo largo de los años van apareciendo y desapareciendo diferentes señas de identidad. Una placa azul y oro en 1904. La corona de laurel en 1921.



MITSUBISHI: TRES DIAMANTES

En 1873, Yataro Iwasaki, fundador del grupo Mitsubishi, cambió el nombre de su empresa añadiendo la palabra Shokai. Lo mismo hizo con el logotipo. El escudo familiar de los Iwasakis (3 diamantes) y un triángulo compuesto por tres hojas de roble, escudo procedente de una familia amiga, los Yamanouchi, formaron el nuevo símbolo. El nombre comercial describe el emblema.

En español, "Mitsu" significa tres, y "bishi", diamante. Cada una de las tres piedras preciosas simboliza uno de los principios de la empresa: responsabilidad, lealtad y legalidad, y unión de los pueblos a través de los negocios.



CITROËN SACA LOS DIENTES

André Citroën, nacido en 1878 en París (Francia), fundó en 1913 la "Société des Engrenages Citroën". Los dientes de aquellos engranajes, que tenían forma de galón angular en "V" invertida y que funcionaban suave y silenciosamente, se convierten en el símbolo emblemático de la marca de automóviles, que se gestó, a partir de 1916, de este primer embrión. A finales de 1919, en la factoría Citroën son capaces de fabricar treinta automóviles diarios. El símbolo, más estilizado, sigue manteniéndose en la actualidad.



OPEL
OMEGA
TD.



NOTA MEDIA:
7,6

NOTA MEDIA
SEGURIDAD:
7,5

Motor 16

Estética.....	8
Acabado.....	8
Habitabilidad.....	8
Maletero.....	8
Confort.....	8
Instrumentación.....	8
Equipamiento.....	8
Potencia.....	7
Elasticidad.....	4
Cambio.....	6
Velocidad punta.....	7
Aceleración.....	7
Consumo.....	9
SEGURIDAD	
Estabilidad.....	8
Suspensión.....	8
Frenos.....	8
Dirección.....	7
Ruedas.....	7
Luces.....	7
NOTA MEDIA:	7,4
NOTA MEDIA	
DE SEGURIDAD:	7,5

Comentario.—En su afán por seguir compitiendo con rivales de la talla de BMW o Mercedes en el segmento de las berlinas de lujo, Opel comercializa un Omega puesto al día con muy poco que envidiar a cualquiera de estos vehículos. Hasta han logrado utilizar el propulsor turbodiesel de origen BMW que tan buen resultado está dando, aunque, eso sí, algo descafeinado por cuestiones diplomáticas y también por conseguir, teóricamente, una mayor elasticidad, aunque finalmente no se haya logrado. Pero el nuevo Omega TD no es ni mucho menos un diesel lento. Sus prestaciones se asemejan a las de un buen vehículo de gasolina y el consumo disminuye hasta límites sorprendentes. Es amplio, confortable, bien insonorizado y su equipamiento deja pocas cosas al azar. Es un vehículo ideal para quien realiza muchos kilómetros al año, más de 30.000, y necesita también un coche de representación en el que, en un momento dado, pueda cargar el equipaje de toda una familia en un viaje de vacaciones. Lástima que no se recurra a un desarrollo de quinta algo más cerrado. El tercer reposacabezas trasero no facilita la visibilidad desde el interior, aunque se puede quitar fácilmente.

LO BUENO

- Equipamiento y acabado.
- Gran habitabilidad.
- Relación confort-estabilidad.

LO MALO

- Recuperaciones lentas.
- Visibilidad trasera.
- Desarrollo del cambio largos.

COCHE
sencillo

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

Comentario.— Para dotar a su nuevo Omega de un buen motor turbodiesel, Opel ha recurrido a lo mejorcito del mercado instalando el 6 cilindros en línea de 2.498 cm³ que BMW monta en sus 325 y 525 TDS. Ligeramente rebajado en su rendimiento (BMW anuncia 143 CV y Opel, 130), este motor hace gala de un excelente comportamiento en todos los sentidos. Consigue que el Omega tenga unas prestaciones más que destacables, sus consumos se mantienen dentro de unos valores más que razonables y transmite muy poco ruido y vibraciones al interior del coche.

En el tema de suspensiones y frenos, Opel también ha realizado un buen trabajo consiguiendo un buen nivel de seguridad. El conjunto se sujeta francamente bien en cualquier tipo de carretera sin que ello suponga renunciar a un buen nivel de confort y los frenos, de discos ventilados delante y macizos detrás, equipados con ABS, cumplen perfectamente con su trabajo.

Gracias a su interior bien estudiado y su acabado general, que supera lo correcto, esta versión del Omega se presenta como una interesantísima opción para quienes quieran una buena máquina de viajar que se mueva con facilidad y que lo haga sin dañar mucho el bolsillo de su propietario.

LO BUENO

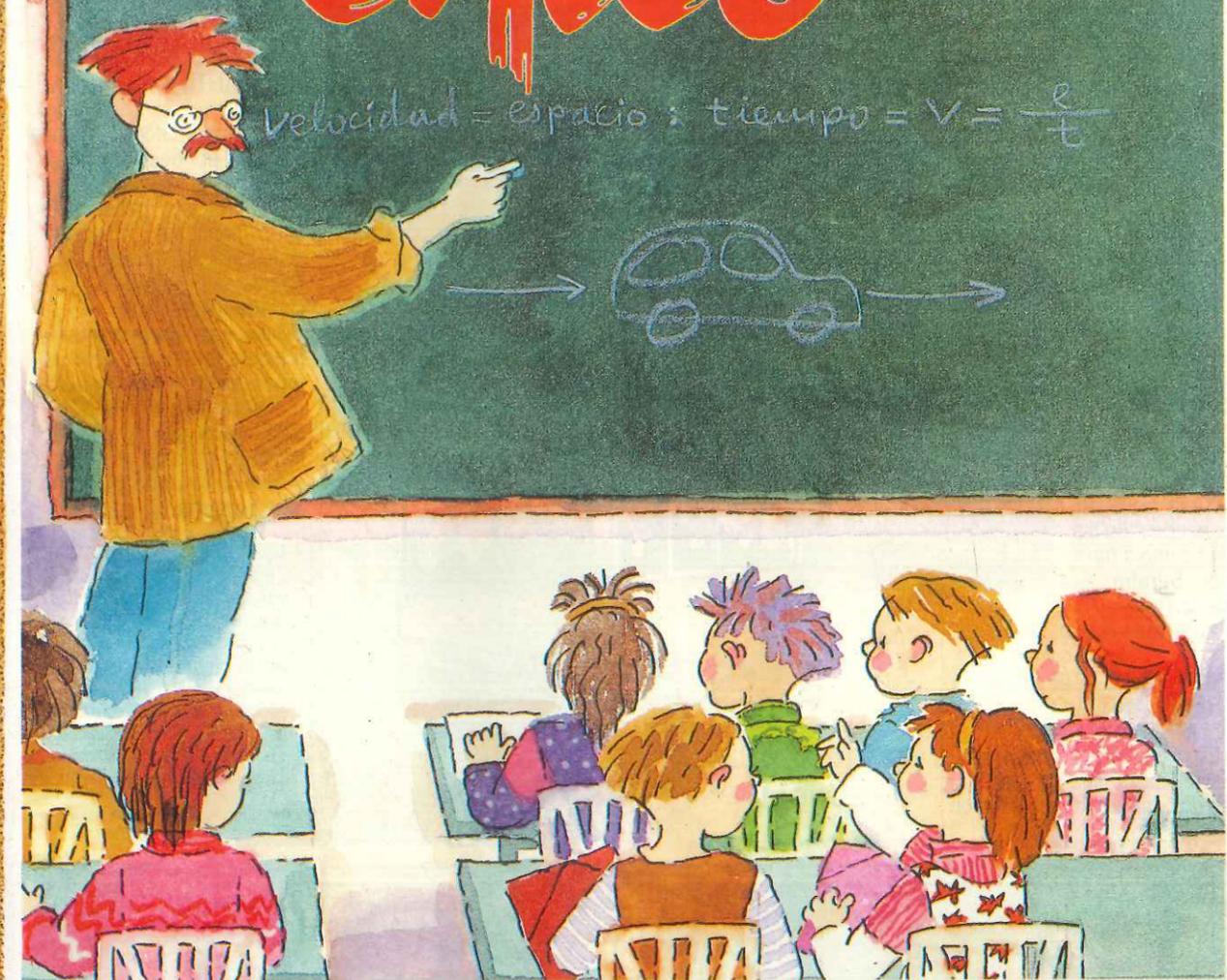
- Confort general.
- Motor potente y elástico.
- Equipamiento.

LO MALO

- Visibilidad posterior.
- Palanca de cambio.
- Instrumentación.

Tráfico
Chico

SUPLEMENTO PARA
ALUMNOS Y PROFESORES
Número 79
Este suplemento infantil corresponde
a la revista TRAFICO nº 102
de Octubre de 1994



La implantación de la educación vial en los colegios se afianza poco a poco

DESPACIO, PERO SEGURO

SUMARIO:

- La cometa Pág. III
- La educación vial, cada día más presente en los colegios Pág. VI
- Concurso de Dibujos de Seguridad Vial Pág. VII
- Max Chapas y Autolisto, de excursión Pág. VIII

La educación vial es una importante parcela de la LOGSE, la Ley de Ordenación General del Sistema Educativo, actualmente en vigor. Una ley que, con la novedosa introducción de los "ejes transversales", empezó a andar en el curso 92/93 -en la Primaria- y que, a decir de algunos de los estamentos implicados, va sustituyendo las reticencias iniciales del comienzo por un trabajo continuado y lento, pero seguro.



SEMÁFOROS ENGAÑOSOS

Soy padre de un hijo de seis años que aprovecha cualquier ocasión para enseñarle, en la medida de lo posible, un poco de educación vial. Así, por ejemplo, ya es capaz de distinguir la mayoría de las señales de tráfico. Me gustaría que dentro de un par de años mi hijo fuera solo al colegio, aunque presiento que no va a ser posible por lo siguiente: en los aproximadamente 300 metros que separan la casa del colegio hay que atravesar dos cruces regulados por semáforos y en ambos coincide la fase verde para peatones con la intermitente para vehículos -y ya sabemos que sólo la respetan los coches de auto-escuela y muy pocos más-; además, está en curva y si vienen "lanzados" no les da tiempo a frenar. -Serafín Mallo Rey, Ponferrada (León).

PARQUE DE TRÁFICO "REURBANIZADO"

En el barrio de Recimil, de Ferrol, existe una barriada y en ella una plaza, que lleva el

nombre de Sevilla, en la que está ubicada una pista infantil de tráfico para educación vial de los escolares. Pues bien, el excelentísimo ayuntamiento, por medio de un demencial proyecto de reurbanización, ha decidido arrasar esta hermosa plaza -llena de rosales, camelios, cedros, sau-

ces...- incluyendo el citado circuito de tráfico, alegando que "no se utiliza". Es verdad que no se usa en el sentido de educación vial para los niños, pero sí lo utilizan éstos para sus juegos con bicicletas y patines; en todo caso, de la no utilización de la pista sólo hay un culpable verda-

Mantener el orden dentro del autobús escolar es muy importante para la seguridad de todos.



Nuestro buzón
Revista TRAFICO
Josefa Valcárcel, 28
28071 MADRID (España)

dero: precisamente la corporación municipal, más atenta a otro tipo de cuestiones que a la educación de nuestros niños. - Amadeo Varela Rodríguez, Presidente de la Asociación de Vecinos "El Pilar". Ferrol. (La Coruña).

RESPONSABILIDAD COMPARTIDA

En un ciclomotor que circula ocupado por dos personas, ¿quién es el responsable de dicha infracción: el conductor, el acompañante o ambos indistintamente? -José González Fernández. Oviedo. (Asturias)
Respuesta: La responsabilidad es indistinta, pero estimamos preferible sancionar al conductor, ya que debe saber que no puede llevar a nadie en un ciclomotor construido para una sola persona.

Esta página servirá para dar respuesta a todas las preguntas que, en materia de educación vial, se les puedan plantear a padres, profesores, educadores extraescolares o a los propios escolares, siempre que se trate de aspectos relacionados con este suplemento. Esperamos vuestras cartas

Parla (Madrid): Multan a un joven por cruzar una calle botando un balón

Agentes de la policía municipal multaron a un monitor de baloncesto por "circular como peatón por la calzada cuando hay aceras para tal efecto", además de por "jugar con el balón". La multa, de 5.000 pesetas, se produjo cuando el monitor cruzó la calzada botando el balón mientras marchaba con un equipo de alevines. Según declaraciones del concejal de Policía a los medios de comunicación, "es la primera vez que se multa a un peatón; es una denuncia anecdótica y hay que retirarla".

FUE NOTICIA

los derechos y deberes de los peatones y analízalos en clase.

■ ¿Por qué crees que no suelen ponerse multas a los peatones?

■ Observa la actuación de los peatones en los alrededores de tu casa y tu colegio. Apunta qué hacen bien y mal.

■ ¿Tu actuación cuando vas por la calle es la correcta?

ACTIVIDADES

■ Comenta con tus compañeros y profesores su opinión sobre esta noticia.

■ Localiza los artículos legales donde se recogen

NOTICIAS DE ALTOS VUELOS

ALICANTE: Campañas municipales

Algunas localidades de Alicante están volcadas con la seguridad vial de niños y jóvenes. En distintos puntos de la provincia, campañas municipales recuerdan a peatones, ciclistas y ciclomotoristas los riesgos que entraña el tráfico. El ayuntamiento de Novelda tiene en marcha una campaña contra el alcohol, dirigida a jóvenes, apoyada por asociaciones ciudadanas. La policía local de Algorfa ha editado un tríptico sobre el casco para el ciclomotor, recordando su obligatoriedad y las normas que afectan a ese vehículo. En Elda, dos mil escolares de ciclo superior han pasado por el parque infantil de tráfico municipal y un taller de normativa y seguridad vial. Mientras, en Torrevieja, escolares y adultos protagonizan sendos programas de educación vial dirigidos por la policía municipal.



Los chicos de Elda pasaron por el taller de seguridad vial.

Aprovechando las canciones sobre tráfico de Teresa Rabal, los alumnos del C.P. "Cristo Rey" de Murcia, realizaron una representación teatral.



CALVIÁ (Mallorca): Cambiar actitudes

Más de dos mil escolares de primaria de Calviá (Mallorca) han participado en el programa de educación vial de la policía local en todos los colegios de la localidad. Una combinación de teoría y práctica, apoyada con el material didáctico facilitado por la Jefatura Provincial de Tráfico, fue la base del trabajo. El objetivo era que éstos "adquiriesen aptitudes y actitudes positivas y seguras frente a la realidad del tráfico como peatones, viajeros y conductores". Por otra parte, el Instituto de Educación Secundaria "Santa Ponsa" llevó a cabo una campaña de prevención de accidentes.

ALCORISA (Teruel): Un trimestre de educación vial

El Centro Rural de Innovación Educativa (CRIET) de Alcorisa (Teruel) dedicó el último trimestre del curso pasado a la educación vial. Desde el principio del año escolar, los profesores fueron recopilando y analizando material para confeccionar una Guía de Recursos Didácticos y una Guía de Actividades para aplicar directamente en el aula. Tras este trabajo, la puesta en práctica vino con la convivencia en el centro de 350 alumnos de 6º, 7º y 8º de EGB provenientes de 50 escuelas de otros tantos pequeños pueblos de la provincia. Divididos en turnos de una semana, el objetivo a conseguir con los chavales era "descubrir la importancia que tiene para el bien de la comunidad el conocimiento y respeto a las normas de circulación como garantía de seguridad". Despertar el deseo de colaboración activa y responsable de todos los participantes era otra de las metas buscadas.



BARCELONA. El Teléfono de la Bici

Desde el 19 de junio, los aficionados a la bicicleta de Barcelona disponen de un teléfono de información específico para este vehículo y desde el que también podrán presentar reclamaciones. El Teléfono de la Bici estará integrado en el Servicio de Atención e Información al Ciudadano e informará de los recorridos adaptados para bicicletas, aparcamientos especializados, actos que se celebren relacionados con ese vehículo y elementos de seguridad, tanto en la capital como en algunos puntos de su periferia. El 93-402.35.00 reunirá también todos los datos que puedan ofrecer las entidades implicadas.

ARCOS DE LA FRONTERA (Cádiz): Normas y juegos

Los escolares de Arcos de la Frontera (Cádiz) han sido destinatarios de un curso de educación vial organizado por la policía local, que ha pasado por todas las aulas de 3º, 4º y 5º de EGB de los colegios. Quiénes componen el tráfico, las normas básicas de peatón y ciclista, los tipos de vehículos, la seguridad en el coche y autobús y el papel del policía han sido algunos temas tratados. Como material de apoyo, se ha editado un cuadernillo con normas y un juego de mesa que repasa las señales.



Los escolares de Arcos de la Frontera recibieron educación vial.

BREVES

■ Desde el pasado mes de junio funciona el Parque Infantil de Tráfico de Zafra (Badajoz), por donde pasarán escolares de educación primaria y secundaria. Por otra parte, los 1.300 alumnos que asistirán a campamentos de verano en Extremadura recibirán este año educación vial gracias a la colaboración de la Jefatura Provincial de Tráfico.

■ Por segundo año consecutivo se han desarrollado los cursos de verano de educación vial en la localidad madrileña de Galapagar. Con la colaboración de diversas entidades -entre ellas, SAMUR (Servicio de Asistencia Municipal y de Urgencias)-, los destinatarios han sido escolares de 8 a 14 años y sus padres, que participaron el último día.

■ El ayuntamiento de Caldes de Montbui (Barcelona) organizó la "V Jornada sobre Educación y Seguridad Vial" en la que se trató esta materia en todas las etapas educativas, así como para adultos, asociaciones de padres y tercera edad.

■ En este curso escolar empezará a funcionar la Escuela de Educación Vial de Madrid, ubicada en el distrito de Fuencarral y dirigida a niños de 8 a 12 años. Los objetivos son dar a conocer a los escolares las normas de circulación e iniciarles en la conducción de vehículos adaptados a su tamaño, en un circuito cerrado.

■ La policía local de Almería ha editado la memoria de educación vial correspondiente al curso 93/94, que recoge las actividades realizadas entre sus escolares. Cuatro mil alumnos de veintiocho colegios han participado en los programas organizados.

■ Dos mil escolares gallegos participaron en el Concurso de Dibujo de la DGT. Los trabajos premiados fueron expuestos en La Coruña donde se proyectaron vídeos didácticos y se realizaron actividades de educación vial. El Parque Infantil de Tráfico instalado fue utilizado por los visitantes más pequeños.

La educación vial se incluye, cada vez más, en los programas de los colegios

CON PASO FIRME



Uno de los objetivos a conseguir es que los niños conozcan su entorno

Como respuesta a una demanda social que pedía la colaboración de la escuela para formar ciudadanos seguros y responsables, la LOGSE (Ley de Ordenación General de I Sistema Educativo) incluyó la educación vial en los programas escolares. Aunque los profesores aún se quejan de falta de apoyo y los padres de tratamiento con poco rigor, algunos colegios han empezado a convertirse en "laboratorios" donde aprende a moverse en el tráfico.

Tras cumplirse dos cursos académicos desde que la actual ley de educación, la LOGSE, entró en vigor, el panorama educativo español va cambiando poco a poco, pero con paso firme, según algunos estamentos implicados. La inclusión en los programas de los llamados "ejes transversales" -materias que pretenden hacer del alumno un ciudadano concien-

ciado del mundo en el que vive- supuso un importante cambio, tanto en el fondo como en la forma, del propio concepto de educación que debe impartir la escuela.

La educación vial, contemplada dentro de esos ejes, es una de las materias de más tradición: la necesidad de enseñar las normas de tráfico a los escolares se recogía ya en nuestro

Código de la Circulación de 1934. Sin embargo, no por eso la novedad ha sido menor, ya que la educación vial ha pasado de ocupar unas cuantas páginas en el texto de Ciencias Sociales a querer impregnar todas y cada una de las materias para los escolares de 6 a 12 años. Es la respuesta a una demanda social que, según las autoridades educativas, ha sido bien recogida

por la escuela, aun cuando a ojos de las asociaciones de padres "todavía no se está aplicando con el suficiente rigor".

OBJETIVOS AMBICIOSOS

Los objetivos que recoge el documento base editado por el Ministerio de Educación y Ciencia son múltiples y ambiciosos. Que el alumno conozca su entorno físico próximo en relación al tráfico, que sea capaz de identificar los elementos principales de ese entorno -accidentes geográficos, climatología, etcétera- y estimar su influencia en el trazado de las vías de comunicación, que conozca las normas elementales de circulación y descubra su importancia, que analice críticamente los mensajes publicitarios o que utilice con responsabilidad los transportes particulares y colectivos serían sólo alguna de las metas incluidas en la Primaria. A partir de ahí, un vehículo tan cercano al niño como la bicicleta le permitirá conocer sus principios físicos y mecánicos, desarrollar su sentido de la responsabilidad y del peligro como conductor o resolver problemas que exijan el dominio de patrones motrices básicos, valorando previamente sus posibilidades para seleccionar después los movimientos adecuados.

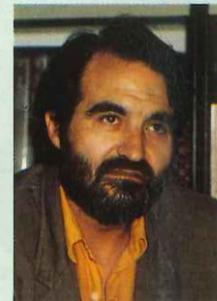


La educación vial está presente cada día en más colegios

Francisco Delgado, de la Confederación de Asociaciones de Padres

"Los ejes transversales no se están aplicando con rigor"

La educación vial es, para Francisco Delgado, Presidente de la Confederación Nacional de Asociaciones de Padres de Alumnos, una cuestión de solidaridad y respeto a los derechos de los demás. "Por eso nos parece muy importante que se trate en la escuela. Sin embargo, los ejes transversales no se están aplicando todavía con el rigor que nos gustaría". El esfuerzo que requiere toda innovación y las reticencias ante cualquier cambio son, en su opinión, las causas de que la LOGSE, la actual ley de educación, no haya empezado con buen pie. No obstante, la valoración de esos cambios es positiva para Delgado. "El grado de autonomía que la ley permite a los centros es importante y, en ese sentido, la implicación de los padres como parte de la comunidad escolar va en aumento". El papel de los padres en la educación vial de sus hijos es incuestionable, en opinión del presidente de las APAs, "porque el niño pasa más horas con su familia que en el colegio. Eso no significa que la escuela no deba incorporar las necesidades que la sociedad le demanda, pero, en este caso, los padres educamos en mayor medida y el papel del profesor es el de reforzar esa educación". En cuanto a los adolescentes, el ciclomotor representa, según Delgado, una respuesta a la sociedad de consumo y califica como nefasta la dependencia que de él tienen algunas familias. "Es verdad que para los jóvenes de 17 ó 18 años puede ser un medio de transporte, pero antes de esa edad no debería comprarse como premio".



Pilar Pérez Esteve, del M.E.C. "La eficacia de la LOGSE no plantea duda"

Para Pilar Pérez Esteve, Jefa del Servicio de Educación Infantil y Primaria del Ministerio de Educación y Ciencia, la introducción de los temas transversales es uno de los aspectos más novedosos de la LOGSE. Por eso, porque falta "tradicional" de trabajo en estas materias, su implantación se está llevando a cabo de forma desigual. En el caso de la educación vial, "hay profesores que llevan tiempo trabajándola, pero aún no puede decirse que esté generalizada". La novedad de estas materias no radica sólo en el fondo, sino también en la forma: no se trata tanto de enseñar el significado de las señales como de conseguir que el alumno sepa situarse en el espacio o tenga una actitud positiva. "Está costando -asegura- porque educación vial se relacionaba exclusivamente con automóvil, sonaba a circuitos de conducción. Pero hoy los alumnos salen a menudo de la escuela. Conocer el entorno y saber desenvolverse también es educación vial. Y valores como la solidaridad o el respeto tienen que incluirse aquí". Se pretende, además, que la conciencia que se crea en los niños revierta en sus familias. Para Pérez Esteve, los padres, en general, son receptivos y saben que su conducta no puede contradecir los mensajes que el niño recibe en la escuela. "No es tan complicado: la novedad siempre trae consigo cierta confusión, pero sólo hay que cambiar la clave y releer las cosas desde otro punto de vista. La eficacia de un sistema educativo que introduce reflexión y cooperación no plantea duda y quienes han empezado a aplicar la LOGSE no dan marcha atrás".



Luis Beamonte, de UGT

"Falta material, formación y evaluación del trabajo anterior"



En opinión de Luis Beamonte, Secretario de Administración y Servicios de la Federación Estatal de Trabajadores de la Enseñanza de UGT, el desarrollo inicial de la LOGSE está bien planteado, pero los docentes encuentran dos problemas: falta de material didáctico -"el que edita la DGT es bueno, aunque hay que adaptarlo a cada necesidad"- y de formación específica -"en este momento existen grupos de trabajo y seminarios en algunos sitios, pero creo que hay una menor sensibilidad que en otros temas"- . En educación vial hay que añadir, según Beamonte, la falta de evaluación sobre lo realizado con anterioridad a la LOGSE, con lo que muchos centros han continuado con el sistema clásico, de tratamiento estanco, en vez de incluirlo en el programa académico. En todo caso, la etapa de Secundaria es la que presenta mayor confusión, porque es donde más difícil resulta encajarla. "El trabajo anterior no estaba sistematizado, lo que dificulta enormemente su evaluación. En cierto modo, se ha hecho borrón y cuenta nueva", asegura Beamonte. Otro aspecto que preocupa al profesorado es el papel de los padres en la educación vial de sus hijos. "La mayoría de los maestros están sensibilizados con que esto forma parte del "currículum". Pero si la actuación de los padres no coincide con la de la escuela, el mensaje que llega al niño es contradictorio. En muchos casos, habría que reeducar al padre".



La bicicleta puede servir para que el niño tome conciencia de su responsabilidad en el tráfico



La educación vial tiene como objetivo hacer ciudadanos más seguros y responsables

CON PASO FIRME

El abanico de actividades que permiten al profesor conseguir estos objetivos también es suficientemente variado. Dentro del Conocimiento del Medio, será de utilidad la elaboración de planos del centro escolar donde se sitúen y localicen lugares significativos para los alumnos y sobre los que puedan establecerse rutas para situaciones de emergencia o para realizar las actividades cotidianas como salir al recreo o ir al comedor. También en este área, los niños pueden analizar los medios de transporte utilizados para desplazarse al colegio, planificar itinerarios de viajes simulados o analizar carteles publicitarios recogidos en los medios de comunicación, valorando sus mensajes y formas.

En Lenguaje, usar palabras relacionadas con el tráfico para describir una zona o un recorrido trazado permitirá conocer y ampliar un vocabulario concreto.

En el área de Educación Física, serán muy útiles los juegos encaminados a la discriminación de nociones espaciales y temporales como derecha e izquierda, delante y detrás, antes y después. También se pueden preparar directrices con las que manejar al grupo en función de colores y formas e introducir el concepto de velocidad.

Por último, en Matemáticas, la educación vial puede pasar por describir la situación de objetos en el espacio con relación a diferentes puntos de referencia o por localizar o recortar diferentes formas geométricas para elaborar señales de tráfico.

Juana SÁNCHEZ

Luis Rodero, de la Junta de Andalucía "Las actitudes y los valores hay que construirlos muy temprano"

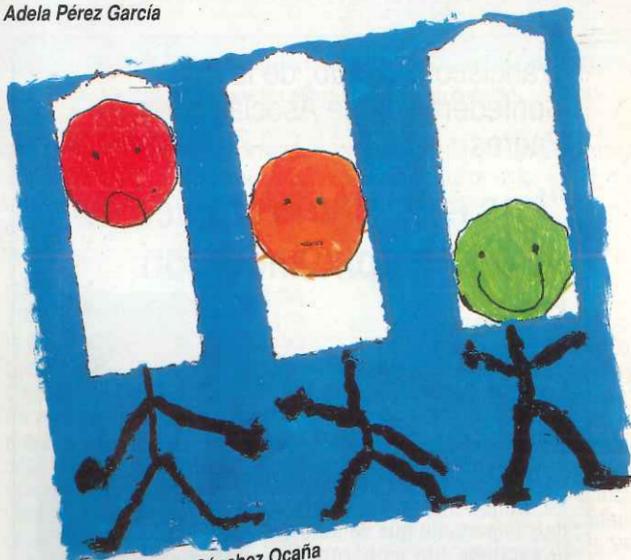


Luis Rodero, Coordinador Regional de Educación Vial del Instituto de Evaluación Educativa y Formación del Profesorado de la Junta de Andalucía, cree que el interés por esta materia es creciente entre los docentes andaluces, aunque, en algunos centros, la presencia de este eje transversal es aún muy pequeña. Sin embargo, la demanda de formación que llega del profesorado y los proyectos que ya empiezan a funcionar auguran un horizonte optimista. "La educación vial está ya muy cuajada en la Infantil y la Primaria, porque hay un único profesor. En los cursos superiores, los programas son más rígidos, las materias más estancas y los profesores tienen menos claro cómo incluir estos temas". En su opinión, esta situación no es tan negativa como pudiera pensarse, ya que lo que se introduce en la etapa infantil es lo que repercute en las etapas posteriores. "Lo que tiene que ver con actitudes, hábitos, valores e, incluso, habilidades hay que construirlo muy temprano para que sea eficaz. A los 18 años es difícil inculcar 'ética vial' en los chicos. Lo otro, aprender conocimientos, es cuestión de muy poco tiempo". Según Rodero, cuando más calan estas materias es cuando se pueden trabajar sin nombrar los contenidos: "Es entonces cuando las actitudes tienen mayor peso".

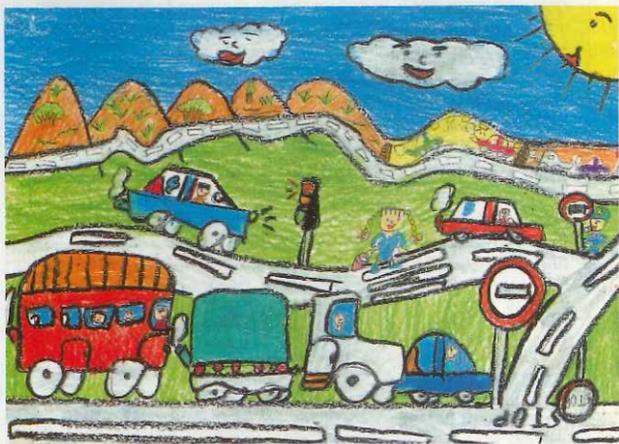
COLORES CON MENSAJE



Adela Pérez García



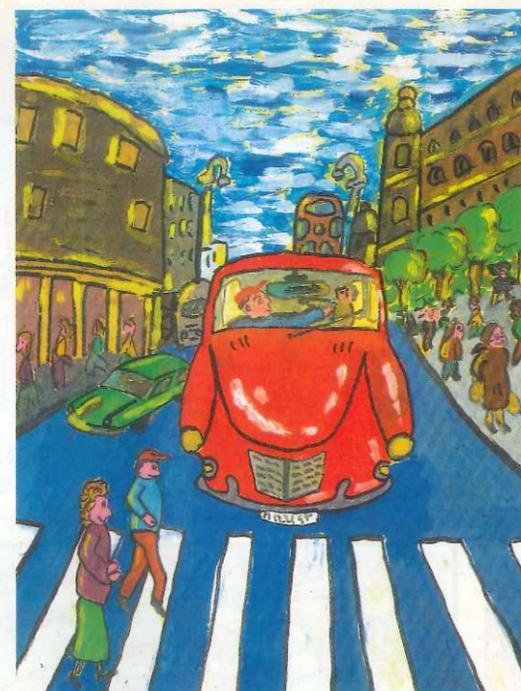
Antonio Jesús Sánchez Ocaña



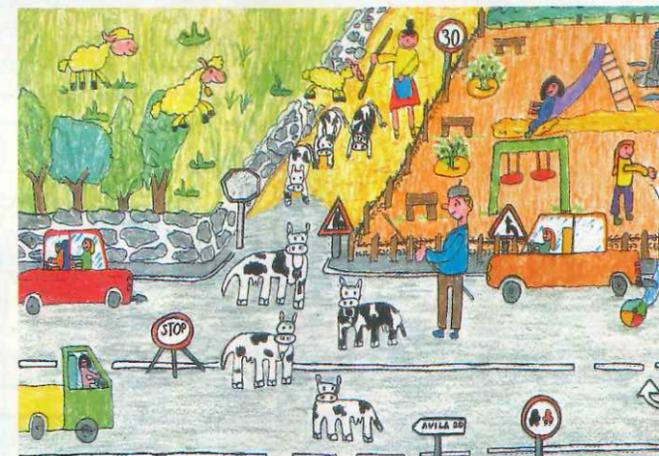
Rocío Jiménez Martín

Ganadores en el Concurso de Dibujos de Seguridad Vial

Los problemas medioambientales, los accidentes de tráfico y su personal visión del mundo del automóvil son los aspectos recogidos por los escolares participantes en la XXVIII edición del Concurso de Dibujo Infantil y Juvenil sobre Circulación Vial. Divididos en seis categorías -que abarcan educación Infantil, Primaria y EGB e incluyen la educación Especial-, dieciocho pequeños artistas han sido galardonados con los tres premios que se concedían en cada categoría. Un colorido intenso de verdes, azules y rojos es lo primero que llama la atención en los dibujos ganadores, especialmente los de las primeras categorías (educación especial y preescolar). A medida que la edad del niño es mayor, se incorporan simpáticos detalles que dan vida a los animales y objetos allí representados. La belleza plástica y los mensajes escritos determinan las obras de los mayores. En todo caso, tras alguno de los dibujos premiados, ya se adivina la mano de un gran artista.



Alfredo Virtus Rodríguez-Borlado



Blanca Luján García



Paula Teruel Soria

LOS GANADORES

1ª CATEGORÍA (EDUCACIÓN ESPECIAL)

- 1^{er} premio: Adela Pérez Gutiez.- C. Esclavas de la Virgen Dolorosa.- Gontarrendura (Ávila).
- 2^o premio: Marco Antonio Álvarez Prieto.- C. Ed. Especial Santullano.- Mieres (Asturias).
- 3^{er} premio: Avelino Marcos Soler.- C. Ed. Especial PROA.- Cáceres.

2ª CATEGORÍA (EDUCACIÓN INFANTIL)

- 1^{er} premio: Antonio Jesús Sánchez Ocaña.- C. Ángel Suquía.- Almería.
- 2^o premio: Alvaro Barriomirón Martínez.- C. Generalísimo Franco.- Burgos.
- 3^{er} premio: Lucas Alonso Mateos.- C. Puerta del Rey.- Astorga (León).

3ª CATEGORÍA (1º Y 2º PRIMARIA)

- 1^{er} premio: Rocío Jiménez Martín.- C. Senara.- Madrid.
- 2^o premio: Angélica Benayas Fernández.- C.P. La Inmaculada.- Villalpando (Zamora).
- 3^{er} premio: Raquel López Lolo.- C. Francés.- Derio (Vizcaya).

4ª CATEGORÍA (3º Y 4º PRIMARIA)

- 1^{er} premio: Blanca Luján García.- C. San Esteban.- Muñana (Ávila).
- 2^o premio: Zulay María Almeida Sánchez.- C. Sagrada Familia Nazaret (Sta. Cruz de Tenerife).
- 3^{er} premio: Carolina Serrano Hidalgo.- C.P. Virgen del Sol.- Tarifa (Cádiz).

5ª CATEGORÍA (5º Y 6º EGB)

- 1^{er} premio: Alfredo Virtus Rodríguez-Borlado.- C.P. Ntra. Sra. del Valle.- Viso del Marqués (Ciudad Real).
- 2^o premio: Juan David Jiménez Esbos.- C. Samer Calasanz.- Valdemoro (Madrid).
- 3^{er} premio: Rosario Ruiz Blay.- C. Miravalles.- Huarte (Navarra).

6ª CATEGORÍA (7º Y 8º EGB)

- 1^{er} premio: Paula Teruel Soria.- C. Antares.- Reinosa (Cantabria).
- 2^o premio: Pedro Ángel Leganés Pastor.- C. Ntra. Sra. de la Consolación.- Quintanar de la Orden (Toledo).
- 3^{er} premio: Alfonso Zapico Fernández.- C. San José.- Blimea (Asturias).

Las Aventuras de MAX CHAPAS

Autolista y Cia.



Coordinación: Juana SÁNCHEZ. Asesoras pedagógicas: Carmen BAJO y M^a CRUZ GARCÍA EGIDO Dibujos: GERARDO AMECHAZURRA (Comics), 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: Longitudinal.
Cilindros: Cuatro, en línea.
Cilindrada: 2.497 c.c.
Alimentación: Inyección diesel.
Carburante: Diesel
Depósito: 75 litros.
Potencia máxima: 130 CV a 4.500 r.p.m.

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

FRENOS
 Delanteros, de discos ventilados; traseros, de disco. ABS.

SUSPENSIÓN
 Delantera tipo Mac Pherson.
 Trasera, independiente de articulación múltiple.
DIRECCIÓN
Tipo: Asistida
Diámetro giro: 10,20 metros.

RUEDAS
Llantas: De acero 6 1/2 Jx15
Neumáticos: 205/65 R15.

Peso: 2.095 Kgs.
Longitud: 4,78 mts.
Anchura: 1,78 mts.
Altura: 1,45 mts.
Maletero: 530 litros
Precio final: 4.148.000 ptas.

auto

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

Comentario.— Para el nuevo Opel Omega, la marca alemana no ha escatimado recursos a la hora de dotarle de un propulsor diésel turboalimentado, pues sencillamente ha dispuesto del mejor motor de estas características en este segmento: el del BMW 525 TDS, aunque con algunas modificaciones que rebajan la potencia hasta 130 CV, pero que dejan prácticamente intactas sus cualidades dinámicas.

Estéticamente, y aún tratándose de un valor relativo, podemos aventurarnos a decir que el resultado ofrece un grado de personalidad que, seguramente, está por encima de la anterior carrocería y donde la marca ha vuelto a jugar con una aerodinámica favorable que ayuda positivamente al movimiento del coche con el frontal afilado y bien rematado.

La sensación de solidez transmitida por el buen empaque exterior se acredita también en el interior, que en esta versión cuenta con unos interiores tristes por los abundantes tonos oscuros de sus componentes principales: asientos, salpicadero, etcétera. Todo funciona con robustez y suavidad y transmite, desde el primer momento, una sensación agradable.

LO BUENO

- Motor.
- Comportamiento.
- Línea y habitabilidad.

LO MALO

- Visibilidad trasera con reposacabezas central.
- Volante no regulable.

autopista

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

Comentario.—Aún cuando conserva el mismo nombre del modelo precedente, el nuevo Opel Omega es un coche totalmente distinto en prácticamente todos los apartados. Nada más abrir la puerta y acomodarnos en sus asientos nos invade una sensación de coche robusto y bien acabado, ya que en su interior se respira calidad en todos los mandos, guarnecidos y plásticos empleados. El Omega es un coche amplio, con un buen maletero, pero, sobre todo, destaca su confort interior.

La versión turbodiesel añade uno de los mejores motores con este tipo de combustible: el del BMW 525. En Opel se han encargado de "desinflar" un poco este motor, dejando una potencia máxima de 130 CV, pero manteniendo unas cifras de par suficientemente buenas como para que esta pérdida de potencia apenas se note, a no ser que nos pongamos con el cronómetro en la mano. El resultado es más que satisfactorio: el Omega acelera, recupera y tiene una agradable respuesta al acelerador a cualquier régimen, consiguiendo que los viajes largos se realicen sin ninguna complicación, y todo ello sin que los consumos sean elevados, lo que dice mucho en su favor.

LO BUENO

- Prestaciones y consumos.
- Relación valor/precio.
- Confort y habitabilidad.

LO MALO

- Visibilidad posterior.
- Túnel de transmisión abultado.



EL CLIO MÁS WILLIAMS

Para los amantes del deporte del automóvil, Renault acaba de lanzar el nuevo Clio Williams serie limitada, que no numerada. Un vehículo de altas prestaciones, con numerosos elementos de seguridad y algunas novedades técnicas, como el motor de cuatro en línea de doble árbol de levas en cabeza, con una cilindrada de 1.998 c.c., derivado del motor tipo F7P. Ofrece una potencia máxima de 150 CV. Sólo se presenta en carrocería de 3 puertas pintada en azul sport metalizado.

NUEVO FORD SCORPIO

Un estilo espectacular combinado con un diseño interior totalmente nuevo son las características del nuevo Ford Scorpio. A primera vista llamarán la atención unos faros de forma única que incorporan la más avanzada tecnología en materia de alumbrado. Podrá elegirse entre dos estilos de carrocería: tres volúmenes de cuatro puertas y dos volúmenes con cinco puertas.



EUROTAX EN ESPAÑA

La compañía europea especializada en publicaciones y servicios para el sector de la automoción, Eurotax Internacional, A.G., que recientemente se implantó en España, acaba de elaborar los primeros boletines de compra

y venta de vehículos de ocasión en España, en los que aparecen los precios de unos 3.000 modelos diferentes. Su objetivo es ofrecer unos manuales que contengan una información veraz y actual sobre el mercado español de ocasión. Una técnica propia, independencia y datos recogidos a través de encuestas, son su método de trabajo.

EXPOSICIÓN ACTIVA DEL AUTOMÓVIL

Bajo el nombre de Tecnimóvil '94, entre los días 14 al 16 de octubre, abrirá sus puertas en Sevilla este III Salón Profesional de la Post-Venta, Mantenimiento y Equipamiento de Talleres. Además, abierto a todo el público, en los recintos feriales de la ciudad y en las mismas fechas se celebrará "Motoracción", una exposición activa del automóvil, integrada por una pista de pruebas para turismos, simuladores de accidentes, demostraciones de seguridad activa y pasiva...

LA SERIE 7 DE BMW

La tercera generación de la serie 7, de BMW, se presenta como la "berlina de lujo más silenciosa de la producción mundial".



Está dotado con el nuevo eje trasero multi-brazo "integral IV" y ABS con frenos de disco sobredimensionados. Además, ofrece una nueva transmisión de seis velocidades. Es reciclable en un 85 por 100 y próximamente podrá optarse por incorporarle un monitor de TV, que, si se desea, puede incluir el sistema cartográfico de navegación vía satélite (GPS).

NUEVOS OPEL... Y EL "TIGRA"

Poco antes de poner en el mercado su nuevo modelo, el "Tigra", cuya presentación oficial estaba anunciada para finales de septiembre, OPEL presentó las novedades de sus coches que serán la gama para 1995.

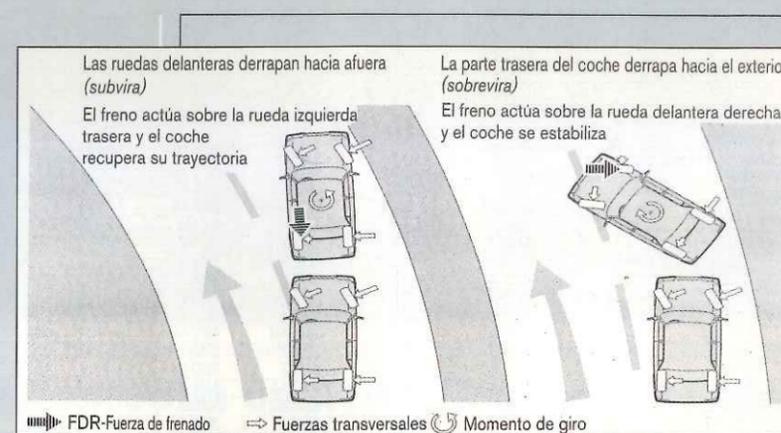


Los coches eran conocidos, pero con las últimas innovaciones tecnológicas y de seguridad, que afecta incluso a sus versiones más económicas. Las novedades más destacadas son retoques en la línea del "Astra", del que ya se han vendido más de un millón seiscientos mil unidades. También es novedad el equipamiento con un motor 1.7 turbodiesel y dos motores de gasolina de 1.6 y de 1.8, ambos de 16 válvulas. También existe una versión deportiva que se ofrece con grupo propulsor Ecotec de 1.8 litros de 16 V. Los Corsa vienen con la novedad de amortiguadores de gas en toda la gama, nuevos motores en algunas versiones, opción de "air-bag" y hasta inmovilizadores electrónicos del coche. Los "Vectra" también se equipan con diferentes motores, entre ellos el Ecotec V6 de 2.5 litros y 24 válvulas ("Vectra CDX"), y lo mismo puede decirse del "Omega". El "Calibra" ha sufrido ciertos retoques externos e internos, sobre todo un nuevo panel de instrumentos.

PEUGEOT Y SUS NOVEDADES



Con dos novedades encara Peugeot este otoño. Por una parte, presenta un 605 renovado, con una gama que abarca cuatro niveles de acabado y seis motorizaciones, tanto de gasolina como turbo-diesel. Exteriormente se aligera y su longitud total pasa de 4,72 a 4,765 metros. Por otra, lanza comercialmente el 806, un monovolumen de 5 a 8 plazas, según las versiones y opciones. Una de sus características principales es la luminosidad del habitáculo, conseguida gracias a una superficie acristalada de 4,27 m².



EVITAR DERRAPAJES

El sistema antibloqueo de frenos (ABS) y la regulación anti-deslizamiento de la tracción (ASR) tienen

un nuevo acompañante: la regulación de la dinámica de marcha (FDR) que impide que el vehículo pueda llegar a alcanzar una situación inestable durante la marcha. Esta nueva aportación a la seguridad activa del coche ha sido puesta en marcha por Bosch. El FDR actúa en función de cada situación de marcha, siendo capaz de frenar cada rueda de forma específica, en función de las fuerzas dinámicas a que se encuentre sometida la carrocería. A diferencia de los sistemas ABS y ASR que impiden el deslizamiento en sentido longitudinal, el FDR actúa para evitar el deslizamiento en sentido transversal provoque la pérdida de maniobrabilidad lateral.

EL PARQUE AUTOMOVILÍSTICO, AL DÍA

Provincia	Matrículas concedidas				Total vehículos matriculados	Total permisos expedidos	Licencias de conducción
	Últimas matrículas mayo-94	Últimas matrículas junio-94	Últimas matrículas julio-94	Últimas matrículas agosto-94			
Álava (VI)	9818-O	0848-P	2045-P	2587-P	2.789	1.174	208
Albacete (AB)	8134-N	8889-N	9618-N	0238-O	2.104	1.585	798
Alicante (A)	2040-CM	6540-CM	0987-CN	4102-CN	12.060	6.726	3.330
Almería (AL)	8097-V	9293-V	0549-W	1629-W	3.532	2.063	1.050
Asturias (O)	2539-BL	5223-BL	8191-BL	0397-BM	7.858	4.225	905
Ávila (AV)	4053-G	4372-G	4712-G	5017-G	964	629	254
Badajoz (BA)	3136-V	4140-V	5226-V	6074-V	2.938	2.325	812
Baleares (PM)	8723-BV	4017-BW	8038-BW	0960-BX	12.237	3.478	2.186
Barcelona (B)	9660-OV	5338-OX	2899-OZ	1364-PB	41.704	19.246	8.226
Burgos (BU)	8314-S	9212-S	0054-T	0846-T	2.532	1.397	219
Cáceres (CC)	1435-N	2179-N	2960-N	3585-N	2.150	1.415	474
Cádiz (CA)	3835-AV	5656-AV	7707-AV	9645-AV	5.810	4.354	3.280
Cantabria (S)	7350-AC	8528-AC	9597-AC	0763-AD	3.413	2.216	627
Castellón (CS)	1663-AF	3195-AF	4916-AF	6093-AF	4.430	2.291	1.442
Ciudad Real (CR)	6934-S	7685-S	8507-S	9174-S	2.240	2.329	682
Córdoba (CO)	5539-AH	7081-AH	8827-AH	0058-AJ	4.519	2.913	1.487
Coruña, La (C)	6320-BH	8895-BH	1653-BJ	3982-BJ	7.662	5.006	1.337
Cuenca (CU)	6776-H	7150-H	7552-H	7901-H	1.125	1.024	271
Girona (GI)	5321-AW	7526-AW	9107-AW	0667-AX	5.346	2.841	1.639
Granada (GR)	3705-AG	5353-AG	7244-AG	8791-AG	5.086	4.327	1.650
Guadalajara (GU)	2814-G	2987-G	3330-G	3617-G	803	601	294
Guipúzcoa (SS)	1395-AT	3093-AT	5047-AT	6163-AT	4.768	2.966	717
Huelva (H)	8262-S	9235-S	0145-T	0872-T	2.610	1.659	933
Huesca (HU)	2807-L	3307-L	3863-L	4277-L	1.470	826	294
Jaén (J)	1323-V	2440-V	3615-V	4574-V	3.251	2.165	1.033
León (LE)	1685-Y	2853-Y	4097-Y	5075-Y	3.390	1.856	446
Lleida (L)	7125-X	8104-X	9228-X	9972-X	2.847	1.495	618
Lugo (LU)	4428-P	5255-P	6054-P	6731-P	2.303	1.389	381
Madrid (M)	7526-PL	1130-PP	7148-PT	7710-PU	60.184	14.048	4.550
Málaga (MA)	6189-BM	9811-BM	3593-BN	6431-BN	8.204	5.531	2.870
Murcia (MU)	7376-BD	9772-BD	2458-BF	4393-BF	7.017	5.116	3.141
Navarra (NA)	9330-AK	1099-AL	2391-AL	3675-AL	4.345	1.796	521
Orense (OR)	7340-O	8243-O	9106-O	9891-O	2.551	1.437	354
Palencia (P)	9827-H	9989-H	0366-I	0731-I	1.104	691	139
Palmas, Las (GC)	7160-BD	0672-BF	4278-BF	7045-BF	9.885	3.371	838
Pontevedra (PO)	9184-AV	1186-AW	3106-AW	5114-AW	5.930	3.654	1.524
Rioja, La (LO)	1258-N	1894-N	2562-N	3070-N	1.542	1.175	384
Salamanca (SA)	4162-O	4920-O	5717-O	6384-O	2.222	1.398	260
Sta. Cruz Trnfe. (TF)	1662-AZ	4111-AZ	6971-AZ	9723-AZ	8.061	2.912	726
Segovia (SG)	8294-G	8642-G	8989-G	9299-G	1.005	734	185
Sevilla (SE)	6166-CG	9877-CG	3940-CH	6815-CH	10.649	6.487	3.360
Soria (SO)	6026-E	6219-E	6423-E	6624-E	598	359	102
Tarragona	4652-AL	6285-AL	8185-AL	9737-AL	5.135	2.494	1.270
Teruel (TE)	2649-G	2925-G	3198-G	3440-G	791	472	190
Toledo (TO)	558-V	7418-V	8598-V	9550-V	3.194	1.928	756
Valencia (V)	81-EU	6557-EU	3124-EV	7358-EV	16.904	10.220	4.680
Valladolid (VA)	2672-Z	3945-Z	5282-Z	6161-Z	3.489	1.881	469
Vizcaya (BI)	9022-BU	2238-BV	5333-BV	7285-BV	8.263	4.033	840
Zamora (ZA)	0724-I	1115-I	1744-I	2217-I	1.493	686	205
Zaragoza (Z)	1648-AW	3631-AV	5941-AW	7211-AW	5.563	3.267	810
Ceuta (CE)	1589-E	1791-F	2025-F	2216-F	627	285	85
Melilla (ML)	5032-D	5218-D	5422-D	5589-D	557	265	102
TOTALES					321.234	168.783	65.254

EN NOVIEMBRE, REVISION				
Provincia	de	hasta	de	hasta
Alava (VI)	0511-L	1307-L	9617-L	0224-M
Albacete (AB)	6891-J	7819-J	7474-K	8336-K
Alicante (A)	0799-BN	5344-BN	3346-BV	6717-BV
Almería (AL)	6045-N	7333-N	1511-P	2516-P
Asturias (O)	1141-AV	3679-AV	2472-AY	4583-AY
Ávila (AV)	6136-E	6512-E	0588-F	0931-F
Badajoz (BA)	3199-N	4427-N	8139-O	9264-O
Baleares (PM)	5067-BB	8327-BB	3100-BG	5403-BG
Barcelona (B)	4395-KV	3760-KW	8919-LV	3062-LX
Burgos (BU)	3059-M	3954-M	3969-N	4598-N
Cáceres (CC)	9476-I	0252-J	9355-J	0130-K
Cádiz (CA)	5681-AF	8545-AF	8425-AJ	0651-AK
Cantabria (S)	8984-U	0553-V	6788-W	8168-W
Castellón (CS)	6578-V	8195-V	6215-X	7514-X
Ciudad Real (CR)	7672-L	8756-L	0380-N	1289-N
Córdoba (CO)	6520-W	8480-W	9273-Y	0837-Z
Coruña (La C)	9636-AP	2273-AS	2296-AV	4631-AV
Cuenca (CU)	4057-F	4626-F	0147-G	0608-G
Girona (GE)	3942-AJ	6327-AJ	1456-AM	3340-AM
Granada (GR)	6142-U	8208-U	0334-X	2137-X
Guadalajara (GU)	3539-E	3956-E	8390-E	8758-E
Guipúzcoa (SS)	3731-AG	5685-AG	6512-AJ	8046-AJ
Huelva (H)	9629-L	0785-M	3407-N	4282-N
Huesca (HU)	4574-I	5212-I	1760-J	2266-J
Jaén (J)	9025-M	0316-N	3997-O	5190-O
León (LE)	1848-S	3010-S	6501-T	7544-T
Lleida (L)	1335-S	2568-S	6022-T	7030-T
Lugo (LU)	2733-L	3569-L	2771-M	3521-M
Madrid (M)	0170-KL	8547-KM	7634-LP	4393-LT
Málaga (MA)	4842-AU	7959-AU	8340-AY	0852-AZ
Murcia (MU)	9196-AL	2490-AM	6479-AS	9049-AS
Navarra (NA)	7378-Y	9234-Y	9111-AB	0639-AC
Orense (OR)	6385-K	7219-K	5920-L	6581-L
Palencia (P)	8506-F	8941-F	3736-G	4109-G
Palmas, Las (GC)	6106-AN	9082-AN	4744-AT	7024-AT
Pontevedra (PO)	1204-AH	3307-AH	6765-AK	8630-AK
Rioja (La LO)	7185-J	7904-J	5935-K	6523-K
Salamanca (SA)	6569-K	7272-K	5460-L	6088-L
S. Cruz Tenerife (T)	5578-AK	8303-AK	4910-AN	7469-AN
Segovia (SG)	9026-E	9445-E	3892-F	4241-F
Sevilla (SE)	6563-BD	1571-BF	5313-BL	9461-BL
Soria (SO)	4344-D	4581-D	7141-D	7346-D
Tarragona (T)	5738-Z	7777-Z	0112-AD	1760-AD
Teruel (TE)	6324-E	6654-E	0183-F	0486-F
Toledo (TO)	4128-N	5399-N	9497-O	0620-P
Valencia (V)	6234-DD	3744-DF	9785-DN	5256-DP
Valladolid (VA)	1555-T	2808-T	7365-U	8423-U
Vizcaya (BI)	5541-BB	8359-BB	0457-BG	2876-BG
Zamora (ZA)	8599-F	8975-F	3861-G	4231-G
Zaragoza (Z)	0733-AH	3196-AH	8171-AK	9958-AK
Ceuta (CE)	4835-D	5051-D	7905-D	8130-D
Melilla (ML)	4650-C	4822-C	7003-C	7156-C

EN DICIEMBRE, REVISION				
de	hasta	de	hasta	
1308-L	2098-L	0225-M	0888-M	
7820-J	8712-J	8337-K	9036-K	
5345-BN	9716-BN	6718-BV	9458-BV	
7334-N	8605-N	2517-P	3432-P	
3680-AV	6257-AV	4584-AY	6442-AY	
6513-E	6873-E	0932-F	1199-F	
4428-N	5647-N	9265-O	0222-P	
8328-BB	1070-BB	5404-BG	7161-BG	
1371-KW	1343-KY	3063-LX	5394-LY	
3955-M	4770-M	4599-N	5170-N	
0253-J	1072-J	0131-K	0859-K	
8546-AF	1442-AG	0652-AK	2530-AK	
0554-V	2073-V	8169-W	9335-W	
8196-V	9793-V	7515-X	8621-X	
8757-L	9784-L	1290-N	2111-N	
8481-W	0346-X	0838-Z	2258-Z	
2274-AS	5183-AS	4632-AV	7028-AV	
4627-F	5159-F	0609-G	0954-G	
6328-AJ	8827-AJ	3341-AM	4902-AM	
8209-U	0077-V	2138-X	3768-X	
3957-E	4290-E	8759-E	9069-E	
5686-AG	7506-AG	8047-AJ	9486-AJ	
0786-M	1927-M	4283-N	5152-N	
5213-I	5844-I	2267-J	2690-J	
0317-N	5148-N	5191-O	6168-O	
3011-S	4182-S	7545-T	8494-T	
2569-S	3821-S	7031-T	7138-T	
3570-L	4396-L	3522-M	4177-M	
8548-KM	6978-KP	4394-LT	9453-LU	
7960-AU	1572-AV	0853-AZ	3749-AZ	
2491-AM	5821-AM	9050-AS	1430-AT	
9235-V	1282-Z	0640-AC	2003-AC	
7220-K	7904-K	6582-L	7238-L	
8942-F	9382-F	4110-G	4419-G	
9083-AN	1611-AP	7025-AT	9268-AT	
3308-AH	5571-AH	8631-AK	030-AN	
7905-J	8613-J	6524-K	7038-K	
7273-K	8042-K	6089-L	6655-L	
8304-AK	1122-AL	7470-AN	9446-AN	
9446-E	9862-E	4242-F	4566-F	
1572-BL	6655-BF	9462-BL	3213-BM	
4582-D	4796-D	7347-D	7504-D	
7778-Z	9738-Z	1761-AD	3188-AD	
6655-E	6921-E	0487-F	0735-F	
5400-N	6609-N	0621-P	1631-P	
3745-DF	6233-DG	5257-DP	0192-DS	
2809-T	4169-T	8424-U	9299-U	
8360-BB	1399-BC	2877-BG	5259-BG	
8978-F	9379-F	4232-G	4579-G	
3197-AH	5678-AH	9959-AK	1798-AL	
5062-D	5288-D	8131-D	8353-D	
4823-C	5030-C	7157-C	7341-C	

EN ENERO, REVISION				
de	hasta	de	hasta	
2099-L	1569-M			
8713-J	9856-K			
9717-BN	2637-BW			
8606-N	4561-P			
6258-AV	4859-AY			
6974-E	1546-F			
5648-N	1327-P			
1071-BB	8960-BG			
1344-KY	8909-LZ			
4771-M	5943-N			
1073-J	1676-K			
1443-AG	4675-AK			
2074-V	0679-X			
9794-V	9855-X			
9785-L	3072-N			
0347-X	3986-Z			
5184-AS	9431-AV			
5160-F	1446-G			
8828-AJ	6675-AM			
0078-V	5335-X			
4290-E	9416-E			
7507-AG	1098-AK			
1928-M	6033-N			
5845-I	3199-J			
5149-N	7290-O			
4183-S	9485-T			
3822-S	8817-T			
4397-L	5003-M			
6979-KP	4649-LW			
1573-AV	5549-AZ			
5922-AM	3970-AT			
1283-Z	3727-AC			
7985-K	7982-L			
9383-F	4826-G			
1612-AP	1448-AU			
5572-AH	2278-AL			
8614-J	7718-J			
8043-K	7296-L			
1123-AL	1640-AP			
9863-E	4942-F			
6656-BF	7260-BM			
4797-D	7730-D			
9739-Z	4632-AD			
6922-E	1044-F			
6610-N	2788-P			
0234-DG	6134-DS			
4170-T	0258-V			
1400-BC	7793-BG			
9390-F	5029-G			
5679-AH	3772-AL			
5289-D	8599-D			
5031-C	7527-C			



Más de un millón de vehículos industriales podrá beneficiarse de estas ayudas.

El Gobierno aprueba un RENOVE para vehículos industriales

LES LLEGÓ LA HORA

Los resultados favorables para los turismos y las peticiones del sector de vehículos industriales han llevado al Gobierno a aprobar un programa de fomento de la renovación del parque de estos vehículos. Las subvenciones van de noventa mil al millón de pesetas.

Un millón de vehículos industriales con más de 10 años de antigüedad se beneficiará de las ayudas que el Gobierno pone en marcha al aprobar el "Plan Renove Industrial" -que finalizará en diciembre de 1995-. Su objetivo principal es estimular la recuperación del mercado de estos vehículos, con subvenciones que irán de noventa mil al millón de pesetas, y cuyo monto total oscilará entre 10.000 y 14.000 millones de pesetas. Según el Ministerio de Industria, en los últimos años, la caída en la demanda de los vehículos industriales ha sido más intensa y duradera que en los turismos. Mientras la matriculación de turismos nuevos descendió entre 1989 y 1993 un 33 por 100, en los vehículos industriales la bajada fue del 51 por 100. Con este plan, el Gobierno espera un incremento de la demanda entre 7.500 y 10.000 vehículos al año.

CRÉDITOS BLANDOS

El programa Renove Industrial establece una línea blanda de crédito, a través del Instituto de Crédito Oficial (ICO), que se concederá por las entidades financieras que, a tal efecto, firmen el correspondiente acuerdo. Pueden acogerse a ella todos los vehículos industriales, desde deri-

tener consideración de pequeña o mediana empresa, salvo que el demandante sea una entidad local, a quien no se exigirá ese requisito. El crédito podrá alcanzar hasta el 70 por 100 del valor de adquisición del vehículo industrial y su tipo de interés será cinco puntos inferior al del mercado. El plazo de amortización será de 4 años.

Desde todos los frentes se ha acogido favorablemente esta decisión; sin embargo, se hacen matizaciones. José Ruiz Mata, presidente de la Asociación Nacional de Vendedores de Vehículos a Motor, Reparación y Recambios (GANVAM), teniendo en cuenta que en estos momentos sólo

conoce referencias del programa, afirma que "será eficaz, especialmente, para los vehículos ligeros, pero tendrá poca incidencia en los pesados porque las bonificaciones no tendrán repercusión en los flotistas, que cambian sus vehículos cada 3 ó 4 años. Los más beneficiados serán los autopatrónes, aunque una cabeza de esa antigüedad puede ser vendida por un precio superior a la subvención gubernamental". Además, sigue Ruiz Mata, "otra laguna es la imposibilidad que tienen de acogerse al Plan las operativas de "leasing", mayoritarias en el sector".

M. LÓPEZ

Los fabricantes piden que el RENOVE continúe.

Este plan funciona

El Plan Renove para turismos supondrá, según estimaciones realizadas por la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (ANFAC), un incremento de ventas del orden de 120.000 unidades, suma de los resultados obtenidos hasta finales de agosto, 85.000 automóviles y las previsiones hasta la finalización del Plan. Estas cifras fueron presentadas por su presidente, Carlos Espinosa de los Monteros, días antes de que expirara el plazo de vigencia del Renove con la finalidad de pedir al Gobierno una prórroga del mismo hasta el 30 de junio de 1995.

Las razones para ANFAC son muy claras. Sin el Renove, las ventas de automóviles hubieran disminuido un 1,8 por 100 en el periodo abril-agosto, en el que de esta forma se ha registrado un incremento superior al 23 por 100. Además, estiman que la producción de automóviles no destinada a la exportación

(es decir, los afectados por el Renove turismos) puede llegar a experimentar un aumento de 72.000 unidades entre abril y octubre (período de vigencia del Renove)

Al mismo tiempo, aseguran que por el efecto positivo del Renove, Hacienda va a tener un saldo positivo de más de 25.000 millones de pesetas (resultado de comparar el coste -las 100.000 pesetas de descuento- que ha tenido para el Gobierno, con los ingresos que Hacienda ha obtenido por la subida de las ventas).

Por su parte, el ministro de Industria y Energía, Juan Manuel Eguigaray, en las últimas declaraciones, al cierre de esta información, aseguró que el plan expirará en su versión actual, pero que se están contemplando medidas alternativas que pudieran sustituirle. Otras fuentes afirman que el Renove II disminuirá el importe de las subvenciones y bajará la antigüedad exigida.

Estas matrículas corresponden a los turismos y motocicletas que tienen que pasar la ITV por primera vez en 1994 y enero de 1995.

Guía de I.T.V. de España

ANDALUCÍA		CATALUÑA		CASTILLA Y LEÓN		MURCIA		NAVARRA		LA RIOJA		COMUNIDAD VALENCIANA		PAIS VASCO	
Municipio	Provincia	Provincia	Provincia	Provincia	Provincia	Provincia	Provincia	Provincia	Provincia	Provincia	Provincia	Provincia	Provincia	Provincia	Provincia
Almería	Almería	Barcelona	Barcelona	Burgos	Burgos	Alcantarilla	Murcia	Navarra	Navarra	Logroño	Logroño	Castellón	Castellón	La Coruña	La Coruña
Almería	Almería	Barcelona	Barcelona	Miranda de Ebro	Burgos	Cartagena	Murcia	Navarra	Navarra	Logroño	Logroño	Villares	Castellón	La Coruña	La Coruña
Puerto de Santa María	Cádiz	Barcelona	Barcelona	Aranda de Duero	Burgos	Lorca	Murcia	Navarra	Navarra	Logroño	Logroño	Villares	Castellón	La Coruña	La Coruña
San Fernando	Cádiz	Barcelona	Barcelona	Burgos	Burgos	Cartagena	Murcia	Navarra	Navarra	Logroño	Logroño	Villares	Castellón	La Coruña	La Coruña
Puerto Real	Cádiz	Barcelona	Barcelona	Burgos	Burgos	Lorca	Murcia	Navarra	Navarra	Logroño	Logroño	Villares	Castellón	La Coruña	La Coruña
Algeciras	Cádiz	Barcelona	Barcelona	Burgos	Burgos	Lorca	Murcia	Navarra	Navarra	Logroño	Logroño	Villares	Castellón	La Coruña	La Coruña
Córdoba	Córdoba	Barcelona	Barcelona	Burgos	Burgos	Lorca	Murcia	Navarra	Navarra	Logroño	Logroño	Villares	Castellón	La Coruña	La Coruña
Córdoba	Córdoba	Barcelona	Barcelona	Burgos	Burgos	Lorca	Murcia	Navarra	Navarra	Logroño	Logroño	Villares	Castellón	La Coruña	La Coruña
Lucena	Córdoba	Barcelona	Barcelona	Burgos	Burgos	Lorca	Murcia	Navarra	Navarra	Logroño	Logroño	Villares	Castellón	La Coruña	La Coruña
Pozoblanco	Córdoba	Barcelona	Barcelona	Burgos	Burgos	Lorca	Murcia	Navarra	Navarra	Logroño	Logroño	Villares	Castellón	La Coruña	La Coruña
Granada	Granada	Barcelona	Barcelona	Burgos	Burgos	Lorca	Murcia	Navarra	Navarra	Logroño	Logroño	Villares	Castellón	La Coruña	La Coruña
Albortil	Granada	Barcelona	Barcelona	Burgos	Burgos	Lorca	Murcia	Navarra	Navarra	Logroño	Logroño	Villares	Castellón	La Coruña	La Coruña
Motril	Granada	Barcelona	Barcelona	Burgos	Burgos	Lorca	Murcia	Navarra	Navarra	Logroño	Logroño	Villares	Castellón	La Coruña	La Coruña
Baza	Granada	Barcelona	Barcelona	Burgos	Burgos	Lorca	Murcia	Navarra	Navarra	Logroño	Logroño	Villares	Castellón	La Coruña	La Coruña
Huelva	Huelva	Barcelona	Barcelona	Burgos	Burgos	Lorca	Murcia	Navarra	Navarra	Logroño	Logroño	Villares	Castellón	La Coruña	La Coruña
San Juan del Puerto	Huelva	Barcelona	Barcelona	Burgos	Burgos	Lorca	Murcia	Navarra	Navarra	Logroño	Logroño	Villares	Castellón	La Coruña	La Coruña
Thariss	Huelva	Barcelona	Barcelona	Burgos	Burgos	Lorca	Murcia	Navarra	Navarra	Logroño	Logroño	Villares	Castellón	La Coruña	La Coruña
Jaén	Jaén	Barcelona	Barcelona	Burgos	Burgos	Lorca	Murcia	Navarra	Navarra	Logroño	Logroño	Villares	Castellón	La Coruña	La Coruña
Guaromán	Jaén	Barcelona	Barcelona	Burgos	Burgos	Lorca	Murcia	Navarra	Navarra	Logroño	Logroño	Villares	Castellón	La Coruña	La Coruña
Ubeda	Jaén	Barcelona	Barcelona	Burgos	Burgos	Lorca	Murcia	Navarra	Navarra	Logroño	Logroño	Villares	Castellón	La Coruña	La Coruña



El cuenta kilómetros

N-340: Vera-Elche

Cruzando la Huerta

Poco más de treinta kilómetros por tierras de Almería, a partir de Vera, nos hacen adentrarnos en Murcia. La carretera, núcleo importante de comunicaciones, representa en eje entre la Andalucía Oriental y Murcia, Valencia y Cataluña.

La población de Puerto Lumbreras es el punto neurálgico, centro importante de tráfico a lo largo de todo el año, pero de forma especial en Navidad, Semana Santa y verano, cuando los desplazamientos son masivos y soporta una alta intensidad.

Salimos de Vera, donde tomamos la autovía que nos lleva rápidamente hasta Huerca-Overa. Aquí decimos adiós a la provincia de Almería, tras sólo treinta y siete kilómetros. Casi coincidiendo con el final de esta provincia, también finaliza la autovía: las obras para la circunvalación de Puerto Lumbreras aún no están terminadas, por lo que hay que atravesar la población, lo que se convierte en un punto conflictivo, especialmente en los períodos de mayor intensidad de tráfico. Puerto Lumbreras es, además, punto neurálgico de las grandes comunicaciones entre Andalucía, Murcia, Valencia y Cataluña, y las comunicaciones interiores entre poblaciones como Lorca, Totana, Alhama... Así, el servicio de esta carretera no es sólo nacional, sino regional o local, con connotaciones agrícolas, industriales y turísticas. Como ejemplo, la intensidad media es cercana a los 13.000 vehículos.

En Puerto Lumbreras encontramos el desvío hacia Granada por la N-342, que también nos acerca a pueblos

como Vélez Rubio o Vélez Blanco. Nada más cruzar esta población, comienza de nuevo la autovía.

Seguimos por ella y en el punto kilométrico 592 se encuentra el desvío hacia Lorca, que está circunvalada, y poblaciones como Caravaca de la Cruz y Águilas, ya en plena costa. Como quiera que continúa la autovía, no atravesamos poblaciones, sino que, simplemente, encontramos la salida hacia ellas. Así, en el p.k. 618 está Totana, con industria alfarera; en el 628, Alhama de Murcia, famosa por sus cultivos de limón, y la carretera que lleva hasta Mula, con su huerta.

Al llegar al p.k. 653 dejamos la autovía, que continúa más o menos paralela a nuestra N-340. Primero entramos en Alcantarilla, famosa también por su huerta y donde podemos admirar su Rueda que eleva el agua para aumentar la superficie regable. Allí encontramos también el desvío hacia la N-344, que nos llevará a Alzuagas y a la N-301, que enlaza con Albacete.

Pocos kilómetros más allá,

Puntos conflictivos

Carretera	P.k.	Año	Observaciones
N-340	574 a 582	1992	Travesía Puerto Lumbreras
N-340	698,8	1992	Travesía Albaterra
N-340	708	1992	Travesía Crevillente
N-340	717	1992	Acceso a Elche

Puntos negros 1993

Carretera	P.K.	Nº Accidentes	Muertos	Heridos	Año	Observaciones
N-340	708,2	3	-	1	1992	Crevillente
N-340	709,9	3	-	6	1992	Crevillente

Accidentes con víctimas (1992)

Carretera	Nº accidentes	Nº muertos	Nº heridos
N-340	253	15	360

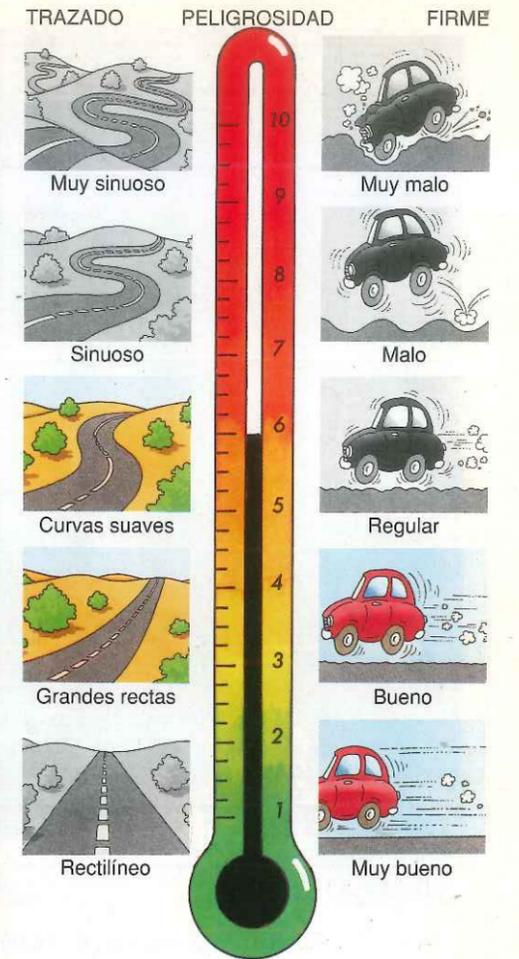
en el 653, la capital de la provincia, Murcia, en plena huerta y atravesada por el río Segura. En esta ciudad podemos encontrar también la carretera N-301 hacia Cartagena y La Manga del Mar Menor, convertida en autovía, o, en el sentido contrario, hacia Albacete y las nacionales III y IV. Seguimos por la carretera y cruzamos la población de Santomera, en el p.k. 676, apenas dos kilómetros antes de abandonar la provincia de Murcia y entrar en Alicante.

Aunque se puede marchar por la autovía, que, como queda dicho, circula más o menos en paralelo a la N-340, nosotros seguimos el trazado de ésta. Aquí el trazado es bueno y las rectas se suceden con sólo alguna curva suave en el recorrido. En el kilómetro 688 encontramos el desvío hacia Orihuela, también de

huerta famosa; y en el 698, la travesía de Albaterra, un punto conflictivo.

Ya acercándonos a Elche, en el kilómetro 708, en el término de Crevillente, un punto negro. Las altas intensidades de tráfico, debido no sólo al servicio agrícola de la vía, sino a su conexión con Murcia y Andalucía lo justifican. Algo más allá, enmarcado por la belleza de la huerta, en el kilómetro 717, Elche, con su hermoso palmeral, fin de esta etapa del nuestro viaje.

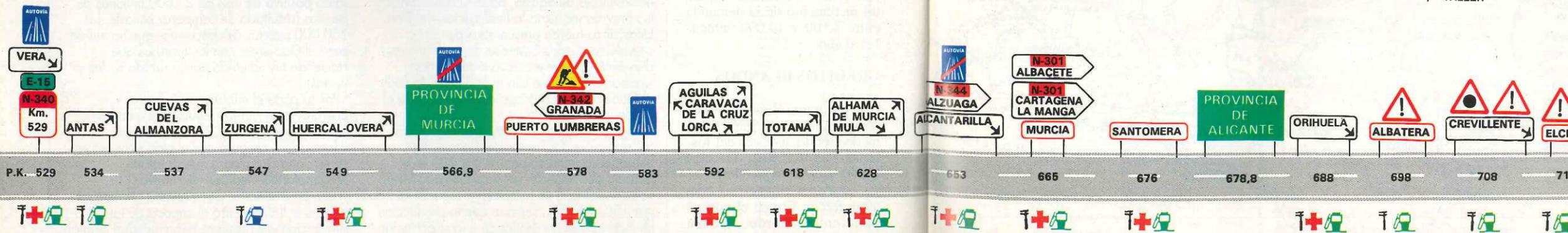
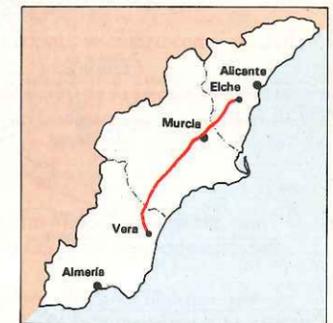
Nono HIDALGO



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 24,2 en 1993. 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: 6.

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





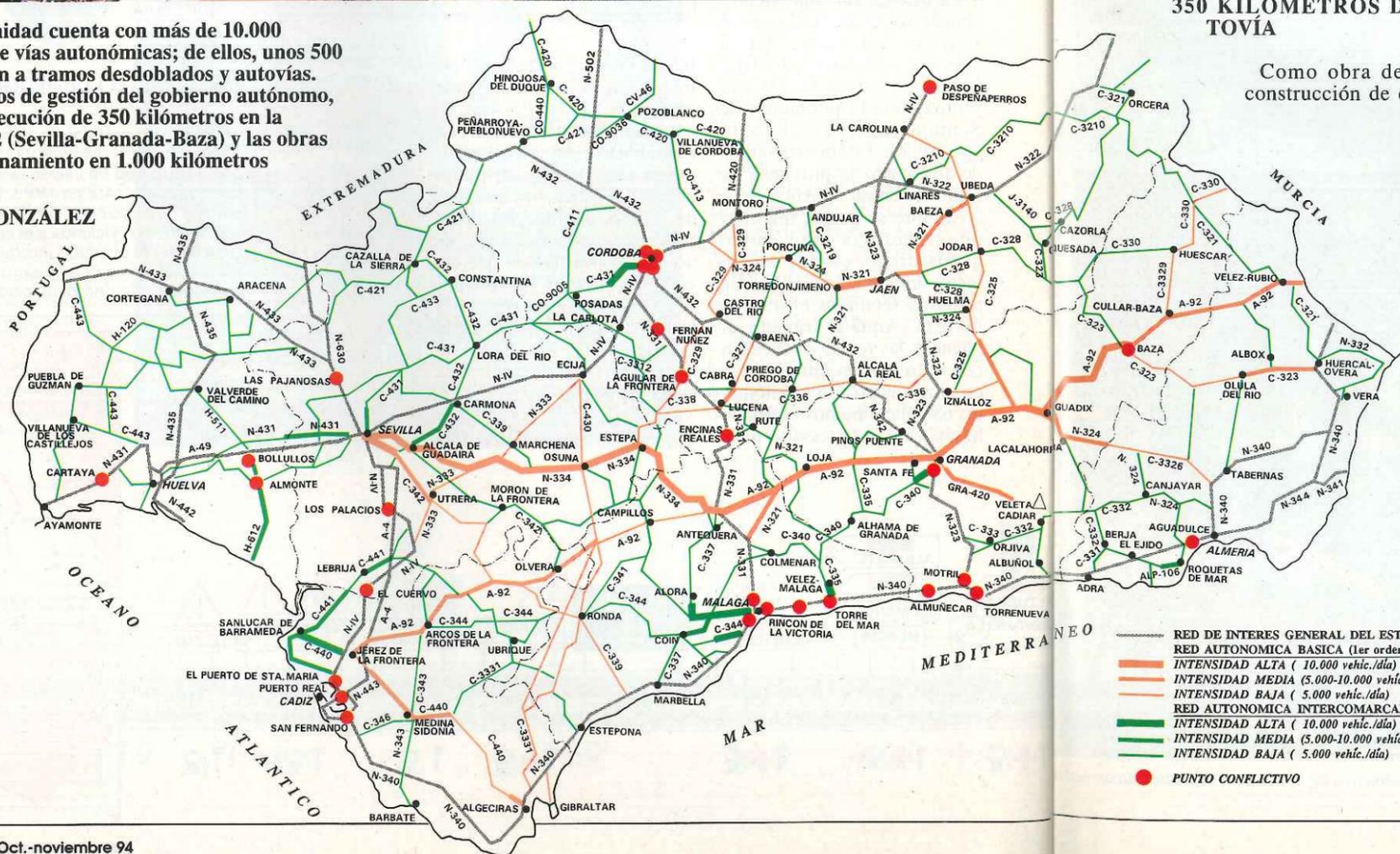
CARRETERAS AUTONÓMICAS

Autovía A-92 (Sevilla-Granada-Baza), principal realización

**ANDALUCÍA:
CAMINOS
DEL SUR**

Esta comunidad cuenta con más de 10.000 kilómetros de vías autonómicas; de ellos, unos 500 corresponden a tramos desdoblados y autovías. En los 10 años de gestión del gobierno autónomo, destaca la ejecución de 350 kilómetros en la autovía A-92 (Sevilla-Granada-Baza) y las obras de acondicionamiento en 1.000 kilómetros de esta red.

Teresa G. GONZÁLEZ



350 KILÓMETROS DE AUTOVÍA

Como obra de nueva construcción de especial

La Comunidad Autónoma andaluza, con una extensión de 87.268 kilómetros cuadrados, es la segunda comunidad más grande de España; su territorio está traido por una red que se acerca a los 26.000 kilómetros, repartidos entre las diferentes administraciones en la siguiente proporción: de la Red de Interés General del Estado (RIGE) dependen 2.828 kilómetros; bajo titularidad de la Junta están 10.103; las diputaciones gestionan 10.888; y en dependencia de la administración local, confederaciones y otros organismos están 2.084 kilómetros.

La Junta de Andalucía asumió el 20 de marzo de 1984 las competencias en materia de carreteras. Dos años más tarde, en 1986, aprobó su I Plan de Carreteras, para un plazo de vigencia de 20 años, aunque la enumeración de las actuaciones sólo se especificó para los dos primeros cuatrienios 87-90 y 91-94.

Los casi 300.000 millones de pesetas invertidos en las vías de titularidad autonómica desde 1984 se han traducido en la habilitación de varios itinerarios, que suponen, según fuentes de la Consejería de Obras Públicas y Transportes de Andalucía, el acondicionamiento del 70 por 100 de la red básica y el 20 por 100 de la intercomarcal.



Más de 10.000 kilómetros de carreteras son gestionados por el gobierno autónomo

PANORÁMICA DE LA RED AUTONÓMICA

Provincia	Superficie	Kilómetros red	Siniestralidad 1993		
			Accidentes	Muertos	Heridos
Almería	8.774	805	96	16	166
Cádiz	7.385	1.044	71	16	148
Córdoba	13.718	1.542	141	7	219
Granada	12.531	1.594	189	42	338
Huelva	10.085	750	156	15	272
Jaén	13.498	1.308	200	18	336
Málaga	7.276	1.252	287	23	502
Sevilla	14.001	1.808	297	23	502
TOTAL	87.268	10.103	1.437	168	2.466

ITINERARIOS ALTERNATIVOS

Cádiz: Para el trayecto Sevilla-Campo de Gibraltar: autopista A-4, abandonándola en la salida 5 para tomar la carretera C-440 (Jerez-Los Barrios)
 - Para el trayecto Sevilla-Costa del Sol Occidental: C-339 (San Pedro de Alcántara-Morón), si bien al llegar a la N-342 se debe tomar la CA-441 hacia Sevilla.
 - Para el trayecto Sevilla-Cádiz: autopista A-4 para evitar El Puerto de Santa María.

Córdoba: Para la N-IV en el tramo Córdoba-límite de la provincia con Sevilla, la C431.

Granada: Al trayecto N-323, desde Bailén al entronque con la N-340, carretera GR-SO-02 (Suspiro del Moro-Almuñécar).

Jaén: Trayecto N-323 (Jaén-Bailén) hasta N-IV, sentido entrada a Madrid: En el pk 41 de la N-323 se toma la N-321 hasta Baeza y Úbeda, donde se coge la C-326 hasta su

entronque con N-322 para acceder a Linares, y por la carretera JV-6030, de Baños de la Encina, se enlaza con el pk 288 de la N-IV.
 - Desde el pk 8,300 de la N-323 se toma la JV-3001 hasta Linares y por la carretera JV-6030 (Baños de la Encina) se enlaza con la N-IV en el pk 288.

Málaga: Tramo Málaga-Fuengirola, por autovía de la Costa del Sol y por la N-340 antigua.
 - Tramos Málaga-Cruce de Chilches, por variante Rincón de la Victoria y por N-340 antigua.
 - Tramo Málaga-Fuengirola por Autovía Costa del Sol y por N-340 antigua.
 - Tramo Málaga-Cruce de Chilches por variante Rincón de la Victoria y por N-340 antigua.

Sevilla: Utilización de la A-4 para evitar las retenciones en la travesía de Los Palacios.

PRINCIPALES TRAMOS EN OBRAS Y FECHA PREVISTA DE FINALIZACIÓN

Carretera	Tramo	Finalización
	Variante de Los Lobos (5 kms.)	Dic 95
C-332	Cabjayar-Gador y variantes Alhama y Ragol (28 kms.)	Dic 94
C-344	Arcos-El Bosque (p.k. 5,7 al 32,2)	Dic 95
CA-524	Viaducto sobre el río Tavizna	Dic 94
C-440	Variante de Los Barrios (5 kms.)	Dic 95
C-327	Doña Mencía a Cabra y variante Oeste de Cabra (15 kms.)	Dic 94
CO-413	Villanueva de Córdoba-Adamuz (p.k.24,5 al 38,6)	Dic 95
C-420	Hinojosa del Duque-Alcaracejos (19,3 kms.)	Dic 95
C-336	Priego-Carcabuey y Almedinilla-intersec. N-324	Dic 94
GR-420	Nuevo vial acceso intermedio a Sierra Nevada (pk.30 al 39)	Dic 94
N-342	Autovía Mediterráneo: Baza-Puerto Lumbreras	Dic 96
H-142	Calañas-Cabeza Rubias (22 kms.)	Dic 95
H-511	Valverde-La Palma (p.k. 7,8 al 28,7)	Dic 94
H-501	Aracena-Puente sobre el río Odiel (p.k. 23 al 38,5)	Dic 95
H-631	A-49- Hinojos (8,7 kms.)	Dic 95
C-443	Santa Bárbara-Rosal de la Frontera (24,5 kms.)	Dic 94
H-612	Almonte-Matalascañas	Dic 94
HV-5012	Çampofría-Granada de Río Tinto y N-630 enlace N-433	Dic 95
N-321	Úbeda-Baeza (p.k. 0 al 9,5)	Dic 94
J-314	Torreperogil-Peal del Becerro (25 kms.)	Dic 95
C-3217	Giribaile-Úbeda (p.k. 19 al 31)	Dic 94
N-321 y N-324	Variante Torredonjimeno (30 kms.)	Dic 95
C-3210	Linares-Navas de San Juan (36 kms.)	Dic 95
N-321	Variante Norte de Jaén (p.k.56,2 al 60,5)	Dic 94
C-337	Monda-Coín (8,5 kms.)	Dic 94
C-341 y MA-442	Puerto de Ardales a Campillos (23 kms.)	Dic 95
N-321	Desdoblamiento Puerto de Las Pedrizas-Salinas	Dic 96
	Camino Conf. Hidr. Guadalquivir-intersec. C-441 (14 kms.)	Dic 95
C-441	N-IV-Cabezas S. Juan (pk 0 a 15) y variante Lebrija (p.k. 24 a 32)	Dic 95
SE-690	Las Cabezas-intersección N-IV (6,6 kms.)	Dic 94
C-441	Las Cabezas de San Juan-Lebrija	Dic 94



Obras como la que aparece en la foto han sido el destino de los casi 300.000 millones invertidos



Los 350 kilómetros de la autovía A-92 comunican horizontalmente Andalucía

envergadura, hay que destacar la autovía A-92 (Sevilla-Baza-Granada). José Luis Romero, Jefe de Servicio de Planificación de Infraestructuras de la Consejería de Obras Públicas, explica que la labor es estos años de gestión destacando, "los 350 kilómetros de la autovía autonómica como una vía de alta capacidad que estructura horizontalmente la comunidad, comunicando la zona oeste con la este; al mismo tiempo, han sido acondicionados más de 1.000 kilómetros del resto de la red. Para los próximos años, los esfuerzos y las actuaciones estarán dirigidos a mejorar firme, rectificar de curvas, ensanche y señalización, más que de tramos en construcción, labor que se hizo en los pasados años".

Además de la autovía A-92, se han acondicionado varios itinerarios estratégicos para las comunicaciones interiores: el denominado eje intermedio, que transcurre por Estepa-Puerto Genil-Lucena-Priego-Alcalá la Real-Iznalloz-Guadix; el eje Córdoba-Jaén por la N-324; la conexión Sevilla-Costa del Sol por Utrera-Montellano-Algodonales-Ronda-San Pedro de Alcántara; y el eje Guadix-Almería por la N-324.

De cara al futuro próximo y como principales actuaciones, están previstas la conexión Campillos-Málaga por el Valle de Guadalhorce, y las autovías de Baza-Puerto Lumbreras y Jerez-Al-

geciras.

Paralelamente a la ejecución de las obras, se ha estructurado la red en dos grandes tipos: principal y secundaria. Cada una de ellas subdividida en función de su importancia. Así, la red principal está conformada a su vez por la básica y la intercomarcal; y la secundaria la in momento se han mantenido las mismas denominaciones vigentes hasta la transferencia de competencias, siendo así que algunas vías a pesar de denominarse nacionales son de titularidad autonómica, aunque ésta previsto que, en un futuro próximo, se estructure la red por itinerarios que se denominarán con la letra A más un número.

ATASCOS DE VERANO

La evolución de los niveles de intensidad circulatoria ha aumentado en la zona rural (la inmensa mayoría del territorio andaluz), a razón del 6 ó 7 por 100; en la red básica e intercomarcal la media actual se sitúa entre 2.000 y 5.000 vehículos/día. Más de un 80 por 100 del tráfico discurre por la RIGE y la red de titularidad autonómica; un 5 por 100, por la comarcal; y el resto por las carreteras locales y provinciales.

Las zonas de máxima conflictividad, debido a la idiosincrasia de esta comunidad, se concentran en la época estival y Semana Santa y sobre todo en la zona del litoral. Durante el resto del

ERROR EN LAS CIFRAS DE ACCIDENTES

En el pasado número, en el reportaje "Por las rutas autonómicas" se deslizaron varios errores en los datos de accidentalidad. La disparidad entre el dato total de accidentes de la entrada (13.089) y el que aparece en el mapa (12.124) se debe a que el primero comprende la totalidad de accidentes -carretera y zona urbana- excepto el País Vasco, mientras el segundo sólo los ocurridos en carretera, incluido el País Vasco. Por tanto, el válido es 14.364.

A continuación se reproduce el cuadro sobre accidentalidad en carretera con los datos correctos:

Comunidad Autónoma	Accidentes	Extensión Red (Kms.)	Siniestralidad (accidentes/km.)
Andalucía	1.425	10.103	0,14
Aragón	244	5.390	0,04
Asturias	591	4.158	0,14
Baleares	662	1.409	0,46
Canarias	670	1.908	0,35
Cantabria	232	2.030	0,11
Castilla-La Mancha	489	8.206	0,05
Castilla y León	840	11.542	0,07
Cataluña	1.857	5.123	0,36
Extremadura	193	3.316	0,05
Galicia	1.247	4.902	0,25
La Rioja	85	1.376	0,06
Madrid	1.097	2.761	0,39
Murcia	408	2.950	0,13
Navarra	46	3.660	0,01
País Vasco	1.275	4.164	0,30
Valencia	763	2.998	0,25
TOTAL	12.124	75.996	0,15

MARCOS GONZÁLEZ

año, en las capitales de provincia, con especial mención a Sevilla por ser la capital de la comunidad autónoma, y, durante la temporada de ski, en la zona de Sierra Nevada (Granada). En la provincia de Almería destaca un elevado tráfico de vehículos pesados, casi un 20 por 100 del total, provocado por el transporte de los cultivos de invernadero y el mármol. A lo anterior, añadir que durante el mes de julio, al propio tráfico que generan las distintas zonas, se une el de magrebíes que, desde Europa Central, se dirigen hacia Cádiz para embarcar rumbo a las costas norteafricanas.

Tales movimientos pueden llegar a representar, como en el caso de la provincia de Granada, un incremento circulatorio del 300 por 100. En Huelva, durante Semana Santa, la frontera con Portugal aumenta su circulación hasta el 70 por 100, mientras que en verano algunas rutas hacia las playas oscilan entre el 58 y un 262 por 100 de incremento circulatorio. En Málaga, la mayor intensidad se concentra durante las vacaciones de verano, suponiendo incrementos circulatorios que llegan al 50 por 100.

En lo que a accidentalidad se refiere, la evolución también ha sido positiva en este decenio, registrándose en 1985 un total de 4.382 vehículos accidentados frente a los 2.250 contabilizados en 1992; es decir, una disminución del 51 por 100. Los últimos da-

tos relativos a 1993 arrojan un balance de 1.560 siniestros en las vías autonómicas, de los que 143 fueron mortales; tal dato se corresponde con cerca de 3.000 víctimas, 176 de ellas fallecidas.

En el documento de estudio previo al II Plan de Carreteras, se lleva a cabo un análisis sobre el estado de la red principal de carreteras, que supone un 61 por 100 de la red autonómica. En él destaca un porcentaje de vías desdobladas del 5,2 por 100. Clasificadas por provincias, Granada es la que ostenta un mayor número de estos kilómetros -9,7 por 100-, seguida de Sevilla -9,1 por 100-; en el lado opuesto se sitúan Jaén y Cádiz, con el 0,1 y 0,3 por 100 respectivamente.

La situación respecto al firme presenta los siguientes niveles: un 64,7 por 100 en estado bueno; el 25,3 por 100 se califica de regular; y el restante 10 por 100 se enmarca dentro del calificativo de malo. Córdoba y Huelva destacan por encima de la media, y Jaén y Málaga son la que tienen sus arterias peor conservadas.

El examen de la señalización vial, tanto la horizontal como la vertical, se califica como "en buenas condiciones", aunque más del 50 por 100 de las carreteras no presentan una señalización completa.

Teresa GONZÁLEZ

PRÓXIMO CAPÍTULO: ARAGÓN

EL PELIGROSO INFLUJO DE LA TRANQUILIDAD

Los índices de peligrosidad de las autopistas de peaje son la mitad que en el resto de la Red de Interés General del Estado. Sin embargo, a tenor de diversos estudios de las direcciones generales de Tráfico y de Carreteras, así como otro exclusivamente referido a la A-7, se detectan puntos negros achacables al factor humano, como la velocidad excesiva, la distracción, el sueño y cansancio propiciados por el efecto de tranquilidad que proporciona la propia autopista.



Aspectos como la separación de calzadas, varios carriles y mejores trazados hacen de la autopista una vía segura.

Con una extensión de 2.746 kilómetros, de los que 1.991 son de peaje, la autopista es una vía con condiciones de seguridad superior al resto de las carreteras. Los accidentes con víctimas han seguido una línea desigual, fundamentalmente ascendente, hasta 1988 a medida que se ponían en servicio más kilómetros de autopistas y se incrementaba su uso. A partir de ese año, se inicia un claro descenso, tanto en el número de accidentes y víctimas como en los índices de peligrosidad.

Así, en 1993 se produjo en las autopistas españolas (de peaje y libres, tanto de la red estatal como autonómica) un total de 2.413 accidentes con víctimas, con el resultado de 386 muertos, 1.528 heridos graves y 2.943 leves. Esto representa el 7 por 100 de los accidentes totales en ca-

rrera y el 8 por 100 de las víctimas mortales

Sin embargo, el 13 por 100 de los accidentes en autopista fue mortal, mientras que en el resto de la red de carreteras tuvo un desenlace mortal el 10,7 por 100. Incluso, en las autopistas el número de muertos por accidente es de 0,16, mientras que en el resto de la red es de 0,14.

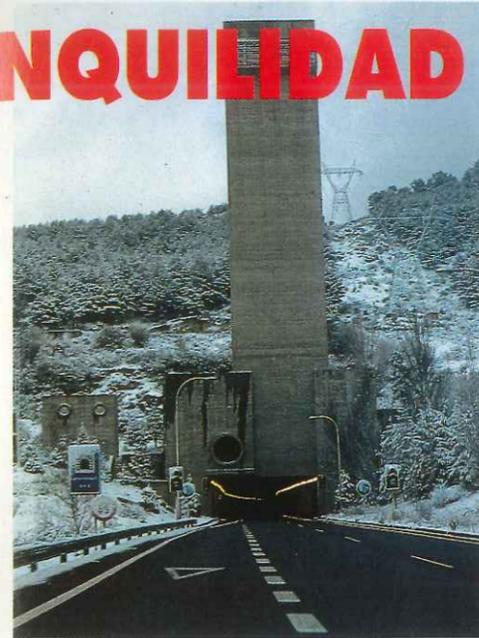
DOBLE SEGURIDAD

¿Significa esto que son más peligrosas las autopistas? Según un estudio de la Dirección General de Carreteras, el índice de peligrosidad es casi el doble en la Red de Interés General del Estado - RIGE- (carreteras convencionales, autovías y autopistas sin peaje) que en los 1.764 kilómetros de autopista de peaje de

titularidad estatal.

Podría pensarse que los enlaces de las autopistas son los puntos más vulnerables. Sin embargo, no es así; sobre todo en cuanto al índice de mortalidad, que es prácticamente la mitad que en el tronco de la autopista, probablemente como consecuencia de la disminución de velocidad.

En cuanto a la forma de producirse el accidente en las autopistas, prácticamente se reduce a las colisiones, salidas de la vía y atropellos. La mitad de los accidentes son salidas de la vía y en ellas se produce el 52 por 100 de los muertos. Curiosamente, se salen más por la derecha (28 por 100), que por la izquierda (22 por 100). Y, una vez fuera, lo más habitual es el vuelco, seguido del choque contra la cuneta o el bordillo.



Según la orografía por donde discurre, cada autopista tiene sus propias peculiaridades.

LAS CAUSAS MÁS GRAVES

GRAVEDAD	CAUSA
🚗🚗🚗🚗🚗	Sueño/desvanecimiento
🚗🚗🚗🚗	Distracción
🚗🚗🚗	Reventón
🚗🚗	Exceso de velocidad en ramal
🚗🚗	Embriaguez
🚗🚗	Adelantamiento inadecuado
🚗🚗	Incumplir normas
🚗	Zona de obras
🚗	Viento lateral
🚗	Hielo/Nieve
🚗	Maniobra inadecuada
🚗	Objeto en la calzada
🚗	Animales sueltos
🚗	Deslumbramientos

Aparte las propias características intrínsecas de seguridad con que cuentan estas vías, los propios concesionarios de las autopistas adoptan, día a día, y en función de las circunstancias que concurren en los accidentes, las medidas correctoras necesarias. Puesto que el cansancio, el sueño y la distracción dan lugar a casi a la mitad de los accidentes, los responsables de las concesiones vienen aplicando tratamientos especiales -asfaltos sonoros, pinturas rugosas...- que avisan al conductor dormido de que está a punto de salirse de la calzada e, incluso, como en el caso de Autopistas Vasco Aragonesas, carteles que llaman la atención de la posible aparición del sueño y del riesgo de alcance a vehículos lentos.

En otros casos, como el de Iberpistas, se aportan solucio-



Carteles para advertir del peligro de los alcances en la A-68.



Gran parte de los conductores implicados en accidentes en la A-7 son extranjeros.

Las colisiones pueden ser contra un obstáculo en la calzada (7 por 100) o, de forma más habitual, con otros vehículos en marcha (35 por 100). Dentro de este último grupo, destacan los alcances y los choques laterales, sin olvidar que casi un cinco por 100 del total de accidentes fueron choques en cadena. Aunque en términos relativos no tiene mucha incidencia - 3 por 100- también se registran atropellos de personas, y hay otro porcentaje igual de vuelcos en la propia calzada.

LAS CAUSAS

Entre los 2.413 accidentes ocurridos en 1993 en la totalidad de las autopistas, la distracción aparece en casi uno de cada dos casos (45,3 por 100). Le sigue

la velocidad inadecuada, en uno de cada cinco accidentes (19,5 por 100), y la infracción a alguna de las normas de circulación (13,4 por 100). El cansancio, sueño o enfermedad se detectó en el 13 por 100 de los accidentes, mientras que aparecen otras circunstancias, como las anteriores también relacionadas con el factor humano, como la presencia de alcohol o drogas (2,5 por 100) y la inexperiencia del conductor (1,5 por 100).

El estado de la calzada, la señalización o las obras confluyen de forma negativa en dos de cada 100 accidentes, mientras que la meteorología adversa hace acto de presencia en tres de cada 100. También el mal estado del vehículo o la avería mecánica (como el temido reventón) parece decisiva en el 5,5 por 100.

nes específicas a las condiciones singulares de sus túneles de Guadarrama y a otras de tipo invernal. Algo que se complementa con patrullas permanentes en todo el itinerario y unidades de asistencia mecánica, sanitaria y de extinción de incendios.

En Galicia, los responsables de Autopistas del Atlántico están luchando contra el peligro que representa la abundancia de lluvias, mediante asfaltos drenantes que impiden la formación de cortinas de agua o la aparición del "acquaplaning". También han detectado como puntos conflictivos los próximos a los peajes. Y coinciden con la mayoría en otro peligro, el de la distracción: "el efecto tranquilidad que proporciona la autopista relaja en exceso y da sueño".

La gestora de las autopistas catalanas, Acesa, ha añadido otros sistemas de seguridad como señalización anti-niebla, paneles con mensajes variables y un sistema de transmisión de información al usuario a través del receptor de radio del coche.

LOS 10.000 CASOS DE LA A-7

Por su parte, Aumar ha encargado a la Unidad de Investigación en Psicología y Seguridad Vial de la Universidad de Valencia un análisis sin precedentes en España de los factores de seguridad en autopista basado en más de 5.000 accidentes y otros tantos incidentes registrados en la A-7 en el período 1981-1990, así como una evaluación del propio usuario (más de 600 entrevistas) sobre los peligros que percibe al conducir por esa autopista.

En la distribución horaria, hay dos franjas (de 7 a 8 y de 16 a 17 horas) en las que existe más riesgo y la mayoría de los vehículos que se vieron implicados en un accidente entraron por lo que podríamos denominar los cuatro puntos extremos de acceso, lo que se explica por la aparición del cansancio y la fatiga en los largos recorridos.

Circular por la A-7 en dirección Sur (56,5 por 100 de los accidentes) parece más arriesgado que hacerlo hacia el Norte, lo mismo que se da un mayor nivel de riesgo objetivo en la salida que en la entrada de la autopista.

Como es lógico, la mayor parte de los accidentes se producen en tiempo despejado. Pero, si cruzamos la variable estado atmosférico con la de luz, la noche parece más peligrosa en presencia de viento, mientras que con lluvia lo es menos.

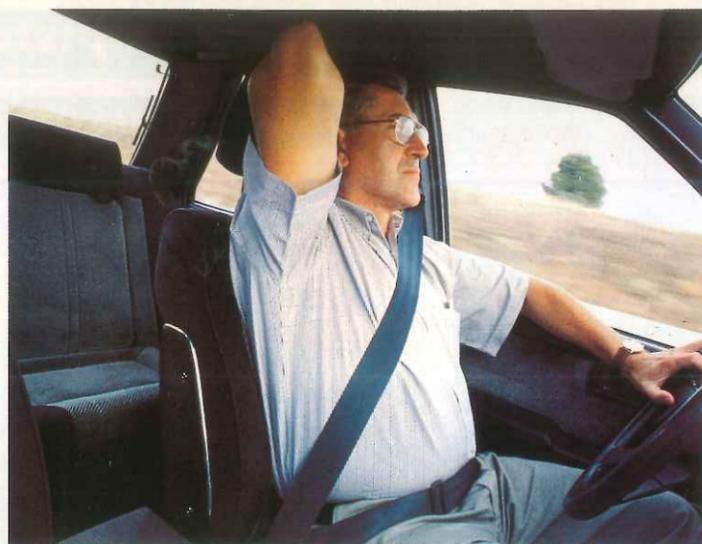
CARA AL SOL

Y si la luz la relacionamos con el tipo de pavimento, se percibe una ligera tendencia a la accidentalidad en los suelos de hormigón, al amanecer y con el sol de cara; por el contrario, de día hay mayor tendencia al accidente en el pavimento de aglomerado. Asimismo, este tipo de firme resulta más peligroso en condiciones de lluvia.

Aunque sólo un 14,3 por 100 de los vehículos implicados sobrepasan los 5 años, se aprecia que los más viejos y aquellos que calzan neumáticos en peor estado son más proclives al reventón.

Es de destacar un alto porcentaje de vehículos extranjeros implicados en accidentes (31,4 por 100); extranjeros que, por otra parte, se ven afectados en mayor medida por el sueño o desvanecimiento.

El cruce de variables muestra una mayor tendencia de incremento de los accidentes múltiples por la noche y con lluvia fuerte, y una participación frecuente de camiones y autobuses, sobre todo si hay viento fuerte. Hay que señalar que sus conductores acusan una tendencia a distraerse superior a la del resto.



Entre las causas más graves de los accidentes de la A-7 se encuentran el sueño, la distracción y el reventón.



El índice de peligrosidad de la autopista de peaje es la mitad que en el resto de la red principal.

En cuanto al tipo de accidente, en primer lugar destaca la salida de la calzada por la derecha (20,9 por 100), seguido por la salida a la mediana y el choque con la bionda; en tercer lugar, la colisión con algún objeto de la calzada, vuelco y alcances.

Entre las causas, la distracción destaca con mucho respecto a las demás; le sigue el sueño/desvanecimiento (27,5 por 100); en tercer lugar aparece el reventón (14,1 por 100); y en cuarto, la velocidad inadecuada en los ramales (5,3 por 100).

EL RELOJ MARCA EL PELIGRO

Parece que, en función de la hora del día, existe cierta tendencia a que el accidente se produzca de una determinada manera. Así, por la noche se incrementan proporcionalmente los alcances, colisiones con objetos en la calzada y con señales; por la tarde (19-20 horas) tienden a aumentar las colisiones con la bionda del peaje, con los objetos en la

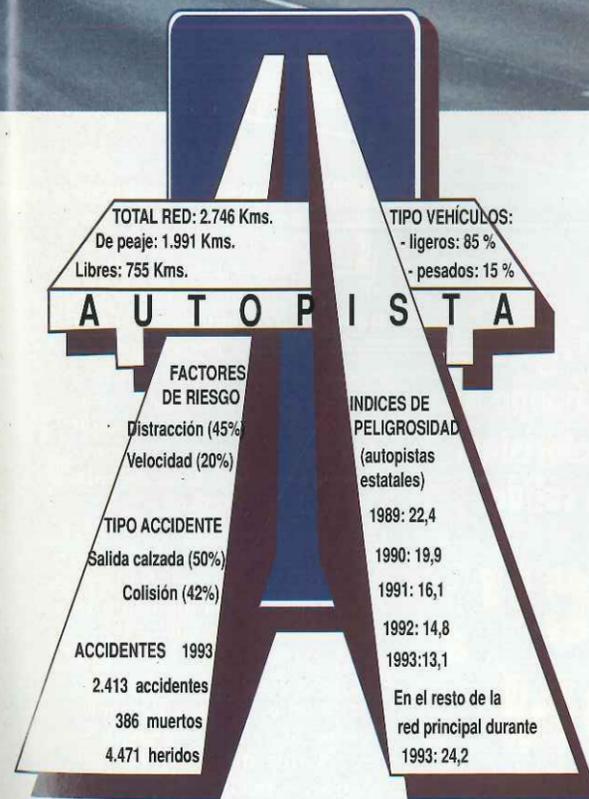
calzada y señales de obra; en cambio, durante la mañana-mediodía (9-15 horas), lo que se incrementa es el choque con la bionda del área de servicio, los cruces de la mediana, la ocupación de la calzada contraria y la salida por el borde derecho. A primeras horas de la mañana hay una mayor tendencia a la salida por la mediana.

Si nos fijamos en qué causas de los accidentes se ajustan más a las manecillas del reloj, nos damos cuenta de que el sueño o desvanecimiento se da más por la noche, especialmente en torno a las cuatro de la mañana y de 6 a 8 horas; la distracción tiene su hora de mayor riesgo entre las 16 y 17 horas; los reventones disminuyen en las horas frías del día y la colisión con animales se producen en ausencia de luz natural.

Del estudio se desprende que el 68,4 por 100 de los usuarios implicados no sufrió lesiones apreciables, pero hay una circunstancia de gran impacto en la gravedad del accidente como es el tener el



El efecto tranquilidad que produce la autopista es, sin embargo, uno de sus principales peligros.



sol de cara: más de la mitad de los ocupantes resultan con algún tipo de herida. Además, según la categoría del vehículo, se aprecia una gravedad diferente: mayor en los turismos, más uniforme en los camiones y con tendencia a disminuir en

estiman poco o muy probables. El 40,5 por 100 manifiesta que, con mucha o bastante frecuencia, le resulta monótona la autopista, lo que para el 41 por 100 es una situación grave o muy grave. Asimismo, la mitad de los entre-

EL USUARIO DIAGNOSTICA EL PELIGRO

Así percibe el usuario la gravedad de las situaciones de peligro y su alta o baja frecuencia:

Alta Frecuencia y Alta Gravedad

COMPORTAMIENTO	SITUACIÓN
- Conducir muchos kilómetros	- Vehículo detrás, muy cerca
- Exceso de velocidad	- Deslumbramiento
- Que la autopista resulte monótona	- Vehículos lentos
	- Vehículos con velocidad excesiva

Baja Frecuencia y Alta Gravedad

COMPORTAMIENTO	SITUACIÓN
- Distracción	- Vehículos en dirección contraria
- Sueño	- Vehículos colisionando por detrás
- Muchas horas seguidas	- Vehículos parados
- Conducir cansado	- Obstáculos en calzada
- Conducir más lento	- Reventón
- No parar en áreas con fatiga y sueño	- Niebla o humo denso
	- Lluvia intensa
	- Mala señalización

Alta Frecuencia y Baja Gravedad

COMPORTAMIENTO	SITUACIÓN
- Conducir de noche	- Ser adelantado por otros
	- Vehículos que se incorporan
	- Obras

Baja Frecuencia y Baja Gravedad

COMPORTAMIENTO	SITUACIÓN
	- Desperfectos en separación central
	- Desperfectos en vallas laterales

los autobuses.

Cuando se produce un accidente con pavimento seco, su gravedad en términos relativos es mayor que si está mojado, al parecer porque, en ese caso, el conductor adopta un menor nivel de riesgo. Y si bien la mayor parte de los usuarios de autopista utiliza el cinturón de seguridad, en aquellos accidentados que no lo llevaban abrochado, las consecuencias han sido francamente graves.

PERCIBIR EL RIESGO

El estudio sobre los accidentes de la A-7 se ha complementado con un análisis de los usuarios, mediante una muestra de 623 entrevistas, para evaluar, no sólo lo grave que consideran determinados acontecimientos, sino si los

vistados cree poco probable que le entre sueño, pero cerca del 90 por 100 de la muestra lo considera grave o muy grave. La fatiga también entra en la categoría de poco frecuente pero muy grave en la percepción de los usuarios, por lo que cabe suponer poco probable que se les ocurra detenerse en un área de servicio para descansar. En definitiva, estos datos contrastan con el análisis objetivo de los accidentes reales en los que la distracción, el sueño y la fatiga suponen las principales causas.

Hay otros factores de riesgo, como el reventón, que tampoco coinciden con la percepción del usuario. Calificado como poco frecuente, pero muy grave, la realidad es que supone una de las principales causas de accidente en el tramo estudiado de la A-7.

Por último, los conductores en la autopista perciben menos la sensación de velocidad y asumen mayores riesgos. La velocidad, sobre todo la excesiva, no es sino un amplificador del fallo humano, según el estudio, porque disminuye las posibilidades de reacción y reduce en la potenciación de la fatiga y en la aparición de respuestas emocionales de estrés y agresividad.

José Ignacio RODRÍGUEZ



Los quitamiedos de las carreteras son un grave problema para los motoristas. En caso de accidente, pasan por debajo o se golpean contra las aristas de los postes sufriendo graves heridas o incluso amputaciones, como Andrés Pérez Rubio. En Alemania se han comenzado a instalar postes "sigma" con perfil menos agresivo. España, sin embargo, adoptará otra solución: postes "C", también sin aristas vivas, mientras el MOPTMA busca una solución que evite que los motoristas se "cuelen" por debajo del quitamiedos.

Mientras Alemania instala postes "sigma" de perfil redondeado o una segunda banda de protección para proteger a los motoristas, nuestro país ensaya una nueva salida

POSTES "C", SOLUCIÓN A LA ESPAÑOLA

El gravísimo accidente de Andrés Pérez Rubio y las importantes consecuencias que de él se derivaron (amputación traumática de ambos brazos al chocar con los postes que sujetan la banda de protección o quitamiedos) han puesto sobre la mesa la difícil situación en que se encuentra la seguridad de los motoristas ante este tipo de barreras.

José Franqueira, presidente de SERMOTO, escribía hace poco un artículo en "Tráfico" reivindicando la sustitución de los actuales postes "IPN", con varias aristas vivas que cortan en caso de impacto contra ellas, por los llamados postes "sigma", sin esas aristas. "Estos dispositivos -señalaba-, concebidos para evitar que los vehículos se salgan de la carretera, en caso de fallo mecánico o humano, deben instalarse teniendo en cuenta las características de todos los vehículos y no sólo de los turismos".



La instalación de una segunda bionda es una solución posible, aunque el MOPTMA está buscando otra opción que mejore sus resultados.

En este sentido, las principales quejas de los motoristas son que, en caso de caída, estas barreras de protección o no les detienen -pasan por debajo al estar instaladas a 70 centímetros de altura- o bien se golpean contra los postes de sujeción de estas bandas de protección. "Para las motocicletas y sus conductores, la instalación de estas bandas de protección es perjudicial, ya que los postes verticales de fijación, constituidos por perfiles en I, actúan como verdaderos cuchillos al ser impactados por el motorista accidentado", escribía José Franqueira.

En Alemania, 7 de los 44 motoristas muertos en accidente de tráfico en 1984 -el 15 por 100- murieron como consecuencia del golpe contra los postes de sujeción de la banda de protección, que eran de los llamados "IPN". En total, en aquel país se calcula que mueren anualmente 150 motoristas por choques contra este tipo de postes.

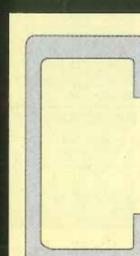
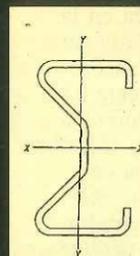
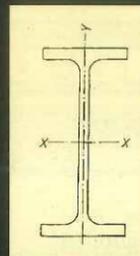
Una ponencia presentada por el instituto de seguridad alemán destacaba la bondad de estos postes "sigma" frente a los tradicionales postes "IPN" en los casos de accidente. Tras un profundo estudio, el Instituto de Seguridad alemán aportó tres soluciones al problema: postes "sigma", añadir una banda de protección adi-

cional (doble bionda) y postes con atenuadores de impacto especiales.

Según la investigación alemana, los atenuadores de impacto reduce mucho el nivel de MAIS (Maximun Abbreviated Injury Scale Value) -de 3 a 1- en el caso del brazo. Los postes "sigma" obtuvieron un resultado intermedio: mejor que los postes "IPE 100" descubiertos, pero peores que estos mismos con atenuadores de impacto.

Aunque los resultados reales de los postes "sigma" no están disponibles, los test biomecánicos determinan una mejora como medida de protección. Sin embargo, añadir una banda de protección adicional sí produjo en Alemania un resultado práctico mensurable: se redujo el número de accidentes y la gravedad de los mismos. La citada ponencia señala: "La fuerte impresión óptica que el quitamiedos con banda adicional tienen en el motociclista obviamente un efecto de señal de aviso que influye positivamente sus comportamientos en la carretera".

Pese a la mejora en la seguridad, el Instituto Federal de Investigación Alemán consideró "antieconómico instalar estos sistemas de protección en todas las carreteras" ya instalados. "En las carreteras -señala el infor-



sobre barreras que entrará en vigor próximamente, pero que ya está teniéndose en cuenta para los próximos proyectos de obra. Una de las novedades más importantes es que los postes "IPN" quedan absolutamente "desterrados". En su lugar se instalarán los nuevos postes "C", equivalentes a los de perfil "sigma" alemán, sin aristas vivas. También una nueva pieza intermedia sin aristas vivas.

Naturalmente, los postes "C" se instalarán en todas las nuevas obras y se irán colocando en aquellas bandas de protección ya existentes, sustituyendo las actuales, en función de las necesidades de conservación y mantenimiento de las mismas.

Un problema importante para resolver la cuestión de los motoristas es, a juicio de Carlos Azparren, de la Dirección General de Carreteras del MOPTMA, que, "mientras los turismos son vehículos rígidos y los ocupantes llevan cinturón de seguridad -por lo que su trayectoria es previsible-, en las motos, el conductor, tras una caída, va suelto y ni su trayectoria, ni la de la moto es previsible. Es un problema muy serio, pero no se puede atajar al 100 por 100".

Además de la instalación de los postes "C", el MOPTMA está estudiando una solución para el problema de los motoristas. Hoy por hoy, sin desechar la instalación de una segunda barrera de protección (bionda) en la parte inferior de la actual, está trabajando en otro tipo de protección en base a trabajos médicos, biomecánicos, etcétera. "No se ha desechado la segunda bionda por una cuestión económica, sino porque el sistema no funciona tan bien, por una cuestión de seguridad", señala Carlos Azparren. En este sentido, destacar que al instalarse la segunda banda de protección, el sistema detiene menos suavemente al vehículo que se golpea contra él y la deformación, dentro del límite legal, es mayor. En cualquier caso, hasta que no se hagan las pruebas con autos y motos, el MOPTMA no dará el paso de instalar su nueva solución.

Juan M. MENÉNDEZ
Fotos: Miguel GARROTE

Dr. Juan Carlos GONZÁLEZ LUQUE
Dirección General de Tráfico

Dr. F. Javier ÁLVAREZ
Universidad de Valladolid



Para algunos conductores, utilizar los elementos de seguridad es sólo cuestión de obligatoriedad; es decir, se justifica en la evitación de ser multados por no llevar el cinturón o el casco. Desde estas revistas se han expuesto repetidamente las razones que justifican la obligatoriedad de la utilización de dispositivos de seguridad. Afortunadamente, ya hay muchos conductores y usuarios españoles que conocen que la utilización del cinturón de seguridad o del casco reduce la probabilidad de fallecer en caso de accidente a la mitad; que el uso de los dispositivos de seguridad para niños (sillas, cojines específicos, etcétera) son, además del modo más cómodo de llevar a los niños en el coche, un acto de responsabilidad de los padres; que el apoyacabezas no está para echarse una siesta o dar apariencia deportiva al vehículo.

Sin embargo, no es infrecuente observar una incorrecta utilización de los elementos de seguridad. En estos casos, en vez de prevenir lesiones, puede suceder que se favorezca la aparición de las mismas.

El cinturón de seguridad debe atravesar el hombro (la clavícula) y no debe apoyarse sobre el cuello. En este último caso será preciso regular los anclajes del cinturón o modificar, si es posible, la altura del asiento. El cinturón de seguridad mal colocado puede convertir este elemento de seguridad en perjudicial. A menudo las víctimas de su inapropiada utilización son niños, al no tenerse en cuenta sus características de edad y peso en la elección del elemento de seguridad utilizado.

Tal vez convendría recordar aquí que un número importante de conductores, tras adquirir un vehículo

equipado con bolsas de aire ("air bag"), dejan de hacer uso del cinturón de seguridad, creyendo, puede que de modo inconsciente, que dicho elemento de seguridad les protegerá absolutamente.

¿Utiliza correctamente los elementos de seguridad?



No es así. La eficacia del "air bag" se consigue sólo con la utilización simultánea del cinturón de seguridad.

El apoyacabezas es un elemento diseñado para evitar la denominada "lesión

en latigazo". Cuando se produce una colisión frontal o posterior, el conjunto cuello-cabeza se desplaza violentamente hacia delante y hacia detrás (flexión y extensión brusca del cuello), pudiéndose producir lesiones vertebrales y, en ocasiones, también de la médula espinal extraordinariamente graves. No olvide adaptar, en caso necesario, la altura del reposacabezas de su vehículo: al apoyar la cabeza sobre el mismo no deberá producirse una gran extensión del cuello hacia atrás.

El casco protector debe llevarse debidamente colocado y ser del tamaño apropiado. Un casco excesivamente grande o mal ajustado puede perder parte de su capacidad de prevención de lesiones. Y no olvide que es peligroso retirar el casco de un accidentado; evite siempre que sea posible quitar el casco de un motorista que haya sufrido un accidente de tráfico.

Los cinturones de las sillas infantiles deben permanecer bien ajustados. Es muy importante que el niño permanezca en la silla con su cuerpo perfectamente acoplado al respaldo. Asimismo,

conviene revisar el estado de los cinturones de la silla y asegurarse de que no se han deteriorado con el uso. Cualquier elemento de seguridad infantil debe estar correctamente fijado al vehículo; tanto la silla como el cojín elevador, como los arneses específicos para niños, deben colocarse de acuerdo a las normas del fabricante, y nunca "invente" procedimientos para tal fin inapropiados, como las cadenas, los "pulpos" de goma u otros no homologados. Por cierto, busque la correspondiente etiqueta de homologación de los elementos de seguridad infantiles: es una garantía de seguridad para su hijo.

No olvide que llevar en el vehículo a su hijo de modo seguro es, además de protegerlo, educarlo en la prevención de los accidentes de tráfico; es decir, en la primera causa de mortalidad infantil.

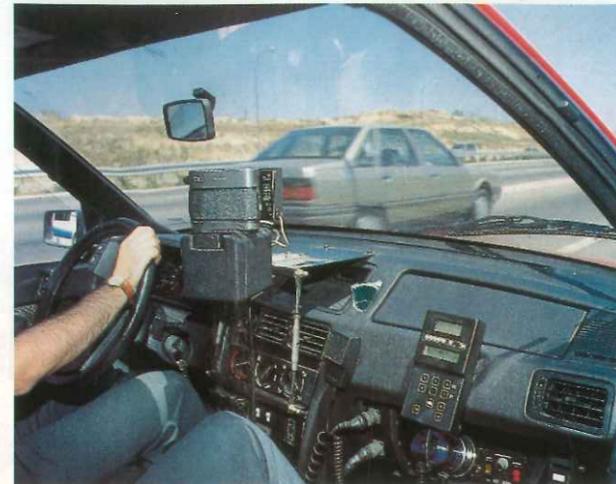
La sentencia del Tribunal Constitucional da la razón a la Administración y resuelve un recurso de amparo interpuesto por el propietario de un vehículo sancionado en 1988, con 8.000 pesetas, por exceso de velocidad. Durante la tramitación del expediente sancionador, el propietario, requerido por la Administración para que identificase la personalidad del conductor en aquel momento, no precisó si había sido "uno de sus 3 hijos con los que no convive o un albáñil que trabajaba en una obra que está realizando, si bien ninguno de ellos recuerda haberlo utilizado".

Ante tal respuesta se tramita el expediente aplicando el artículo 278.2 del Código de la Circulación, que dice: "Si el conductor responsable de la infracción no fuese conocido, las primeras medidas del procedimiento se dirigirán a su identificación, a cuyo efecto se notificará la denuncia al titular del vehículo (...) interesando los datos de dicho conductor, con la advertencia de que podrá verse obligado al pago de la sanción pecuniaria."

Ante tal resolución, el propietario recurre en sucesivas instancias, hasta llegar, mediante un recurso de amparo, al máximo tribunal: el Constitucional. En su recurso alega que se ha conculcado el derecho a la presunción de inocencia, a no declarar contra sí mismo y a no confesarse culpable, así como haberse invertido la carga de la prueba y que la Administración no realizó actividad probatoria alguna.

En su fallo, la Sala Segunda del Tribunal Constitucional rechaza las pretensiones del inculcado dando la razón a la Administración, motivando su decisión en que el propietario de un vehículo debe conocer, en todo momento, quien lo conduce, "debido al riesgo potencial que la utilización de un automóvil entraña para la vida, salud e integridad de las personas"; en caso contrario califica esa falta de control sobre bienes propios como "un supuesto claro de culpa por

LA LETRA DE LA LEY



Dos sentencias puntualizan aspectos de infracciones circulatorias

EL CONSTITUCIONAL DECLARA: O COLABORACIÓN O MULTA

"El propietario de un vehículo debe conocer en todo momento la identidad de quien lo conduce, debido al riesgo potencial que la utilización de un automóvil entraña para la vida, salud e integridad de las personas". Así lo manifiesta el Tribunal Constitucional en una reciente sentencia. Por otro lado, el Tribunal Superior de Justicia de Castilla y León ratifica la posibilidad de suspender provisionalmente el Permiso de Conducción por infracción grave sin requerir que concurren otras circunstancias de peligro.

falta de cuidado o de vigilancia" con el correspondiente traslado de la responsabilidad al propietario.

En otro punto, la sentencia alude a la destrucción de la presunción de inocencia, por "la conducta evasiva y reticente al ser preguntado por la Administración acerca de la identidad del conductor del vehículo, de un

modo vago y genérico cita a los posibles infractores, no ofreciendo las señas de identidad que permitieran la localización de estas personas. Para rubricar esa conducta evasiva, afirma que, tras hablar con ellos, ninguna de las personas genéricamente aludidas recuerda haber conducido el vehículo el día concreto al que se refie-

re la denuncia".

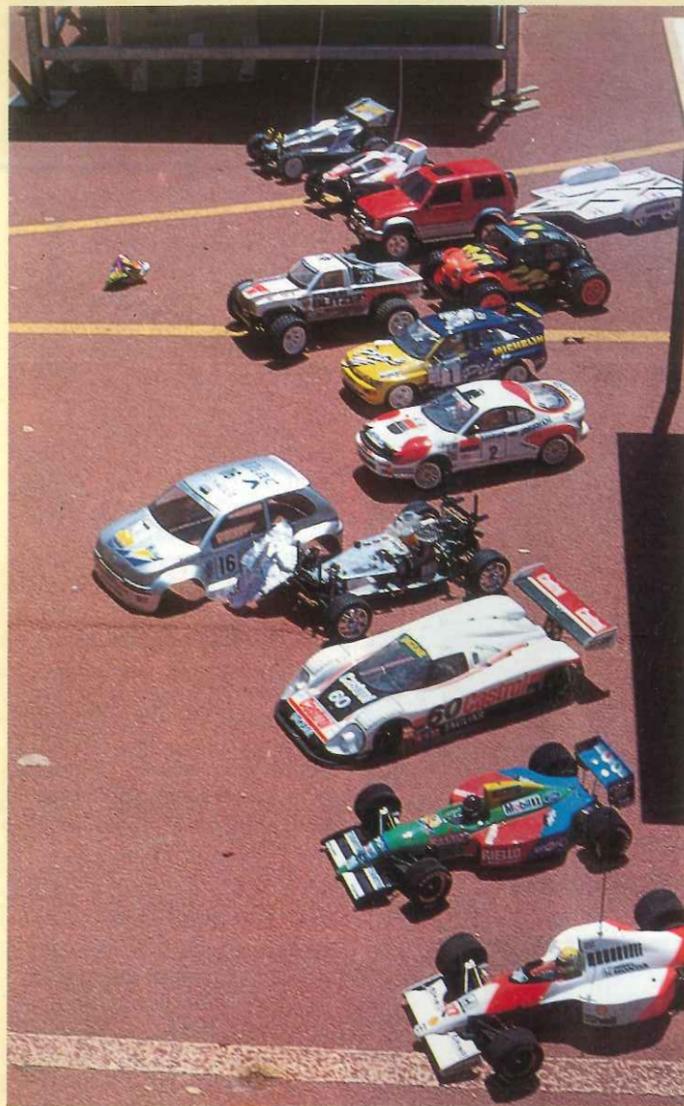
También desvirtúa la alegación de no existir actividad probatoria, aduciendo que "el recurrente ha tenido la posibilidad de solicitar la práctica de prueba de descargo y de identificar plenamente al posible infractor, y, sin embargo, no lo ha hecho, por lo que, ante esa actitud pasiva y falta de colaboración, la Administración correctamente trasladó la responsabilidad al propietario".

Actualmente, con la entrada en vigor de la Ley de Tráfico y Seguridad Vial, este artículo ha quedado derogado; tramitándose una denuncia independiente para el titular del vehículo que no identifique al conductor, por una cuantía de 50.000 pesetas. No obstante, la importancia de tal sentencia radica en que procede del Tribunal Constitucional, que es el supremo intérprete de las normas, y, por tanto, su valoración y planteamiento tiene una vigencia total.

La otra sentencia procede del Tribunal Superior de Justicia de Castilla y León y resuelve un recurso contencioso-administrativo, interpuesto contra una denuncia de marzo de 1991. La infracción también fue por un exceso de velocidad 39 km/h. superior a la limitación de 60 km/h. La sanción impuesta, 35.000 pesetas más suspensión durante un mes del Permiso de Conducción.

En este caso, la pretensión del recurrente era que no le retiraran durante un mes el Permiso de Conducción, alegando "la ausencia en el boletín de denuncia de circunstancias de peligro específico". Tal pretensión se desestima en base al artículo 67.1 de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, que permite imponer, discrecionalmente, en todos los casos de infracciones graves, tal suspensión del permiso. El quebrantamiento de las limitaciones de velocidad se enmarca dentro de las infracciones calificadas de graves a tenor del artículo 65.4 de la norma.

Teresa G. GONZÁLEZ

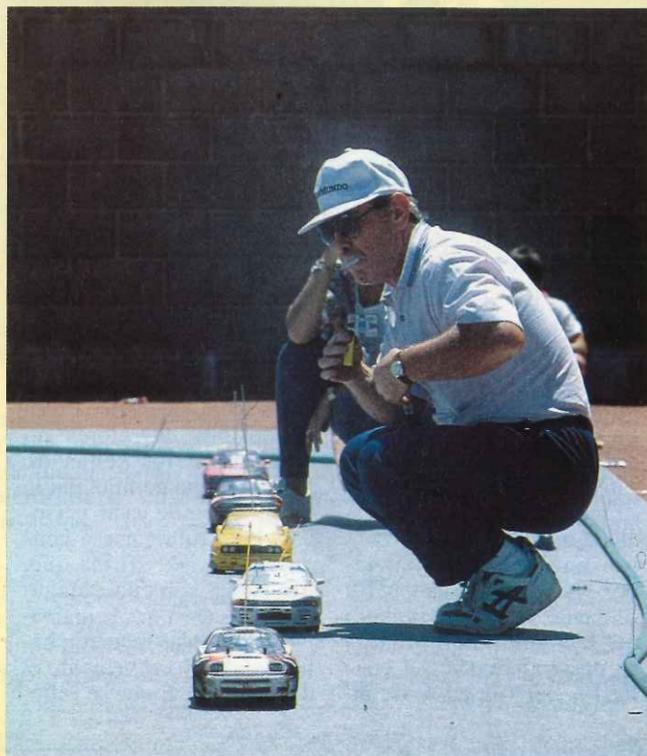


Automodelismo, la conducción más "segura"



Bajo un intenso sol, los coches se encuentran preparados en la línea de salida. Una voz anuncia por megafonía que el momento se acerca: "Pilotos, atención a la salida; mecánicos a sus puestos". Comienza la cuenta atrás: 3,2,1... Los bólidos salen disparados enfilando la primera curva. El coche que va en cabeza pierde el control, se sale del trazado y, después de dar dos vueltas de campana, se estrella violentamente contra un muro. Una de las ruedas, tras saltar por los aires, va dando botecitos mansamente hacia el público.

El accidente ha sido tremendo, pero no hay que temer por la vida del piloto. Estamos en el III Campeonato de España Tamiya de Automodelismo; aquí los pilotos se pueden permitir el lujo de apurar al máximo en las curvas o de intentar adelantamientos suici-

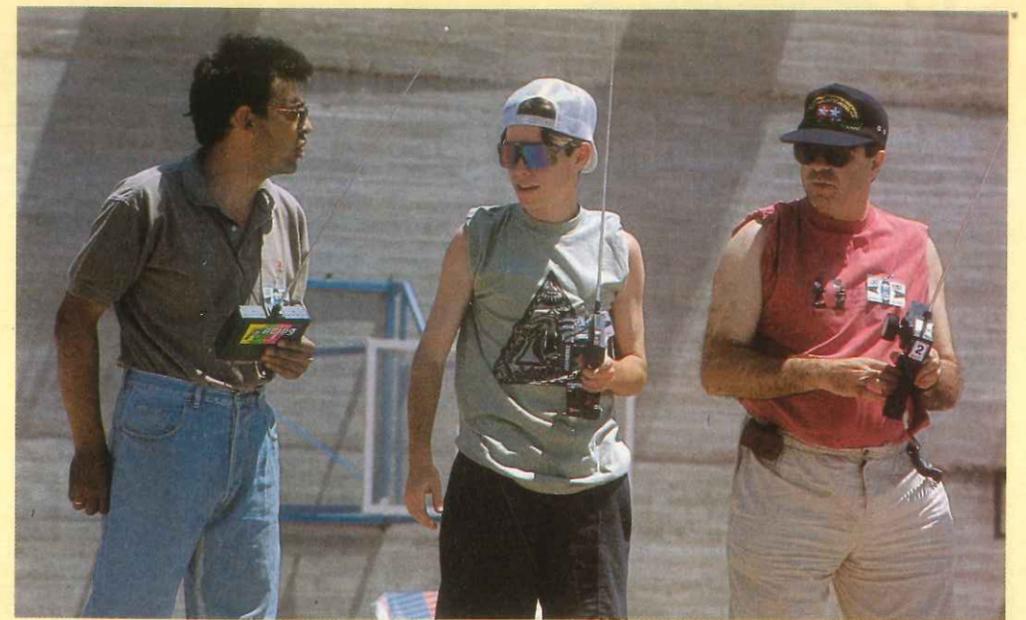


das. Como cuenta Pascal, uno de los participantes en el Campeonato, "estas carreras son una forma de liberar adrenalina, de sentir un poco lo que es el pilotaje de un coche". Aunque lógicamente reducido, siempre se busca que la conducción sea lo más real posible. Eso sí, después de cada accidente el coche, al igual que sus hermanos mayores, debe pasar por "boxes", hasta en eso las competiciones de coches en miniatura se parecen a las de verdad. Existe un paralelismo realmente impresionante entre el Automodelismo a Radio Control y el automovilismo.

Los coches teledirigidos han tenido un avance técnico meteórico, hasta el punto de que muchos de los aficionados utilizan en sus modelos tornillería de titanio o chasis de carbono para aligerar el peso y hacerlos más resistentes. Y la cosa no acaba aquí, hay ac-

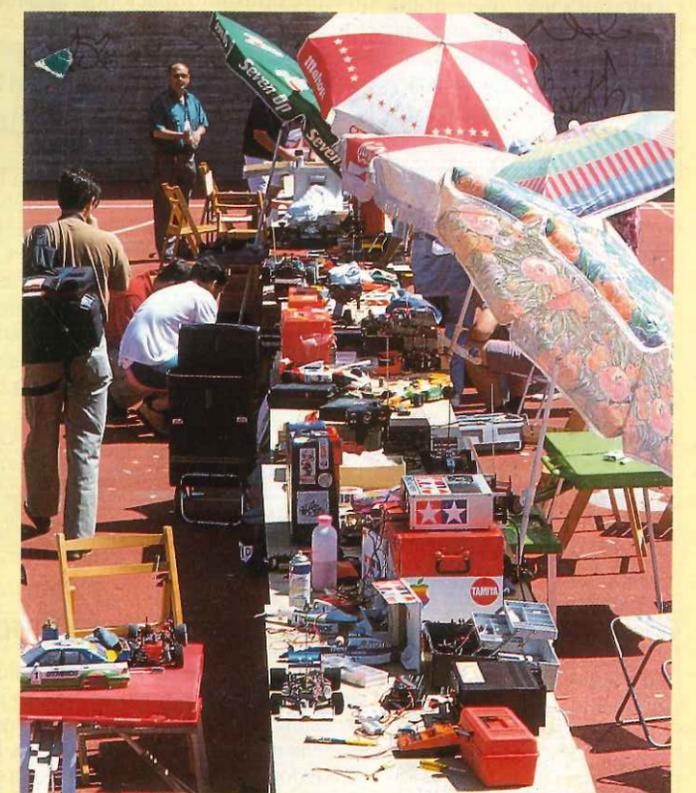
cesorios tan sofisticados como suspensiones hidráulicas reguladas, diferenciales ajustables, diferentes tipos de rueda dependiendo del trazado, dirección asistida... "Tienen tantos ajustes como un Fórmula 1", bromea Pascal mientras elige las ruedas más apropiadas para la próxima manga del Campeonato; y la verdad es que su broma no es tan exagerada como puede parecer. Los precios de estos pequeños bólidos oscilan entre 50.000 y 60.000 pesetas, pero prepararlos para una competición de las características del Campeonato de España encarece notablemente el precio, que puede llegar hasta las 120.000 pesetas. Con ese dinero se puede conseguir un coche teledirigido que llega a alcanzar los 60 km./h. El récord mundial de velocidad, con un coche de pista de chasis plano, está en 110 km./h. De todas formas, todo esto es muy relativo, ya que la fuerza que desarrollan los coches es superior a la realidad. No hay que olvidar que se trata de vehículos que no superan los 20 ó 25 centímetros de longitud.

Comparado con otros países de Europa, en España el automodelismo aún no ha calado mucho entre la gente. Los aficionados creen que la causa quizá sea económica. Conseguir un equipo de competición es caro y mucho más hacerse con las últimas novedades que aparecen a ritmo vertiginoso. "Llevo dedicándo-



me a esto desde el año 87. Muchas veces me he puesto a pensar cómo comencé a aficionarme y no me acuerdo. Nunca había visto una carrera. Empiezas el "hobby" como un juego, te vas montando tus propios circuitos con algún amiguete y así vas metiéndote en las competiciones", cuenta Nani, otro participante en el Campeonato, antes de dirigirse hacia la pista. La manga definitiva está a punto de comenzar y el título de mejor piloto de España está en juego. Eso sí, de coches en miniatura.

Simón J. BERNAL
Fotos: Marcos GONZÁLEZ



Un meteorito en carretera

Es de imaginar el susto que se llevaría el conductor del vehículo contra el que chocó un meteorito, de 1,4 kilos de peso, cuando circulaba por la carretera Nacional IV, cerca de Madrid, y tal "chinita" se estrelló contra su parabrisas.

Afortunadamente el conductor del automóvil sólo sufrió la rotura del dedo meñique; sin embargo, los desperfectos en el coche que causó este regalo "llovido del cielo" tienen una connotación un tanto especiales y espaciales, según juzgaron en el taller de reparación: el cristal del parabrisas está fundido en la zona donde contactó el meteorito, pero no se ha agrietado, y el volante quedó doblado, cosa difícil de conseguir pues está fabricado con una barra acorada.

Ingeniería vial al servicio de la natalidad

Es una noticia casi de ciencia-ficción: un matrimonio británico ha logrado tener una hija concebida con ayuda de una técnica informática, ideada en principio para controlar la velocidad y dirección del tráfico rodado británico. El invento está dotado de microscopio de alta precisión y cámara de vídeo, además del ordenador. Un programa informático selecciona y colorea en la pantalla los espermatozoides más aptos para la fecundación, para, a continuación, extraerlos e implantarlos en la futura madre por el método de inseminación tradicional.

Mapa por ordenador

La edición para 1994 del Mapa Oficial de Carreteras del MOPTMA incluye este año una importante novedad: junto con el tradicional mapa en papel, adjunta un "disquete" de regalo para ordenador tipo PC con un mapa sectorializado por zonas iguales al mapa impreso, ofreciendo, además, la posibilidad de buscar itinerarios y tiempos de recorrido, distancias entre ciudades, tramos en construcción y previsiones de obras viarias, así como planos urbanos de distintas ciudades, entre otras informaciones. Su precio, 1.850 pesetas.



Dónde es necesaria la Carta Verde

En los países miembros de la Comunidad Europea, así como en Austria, repúblicas Checa y Eslovaca, Finlandia, Hungría, Islandia, Noruega, Suecia y Suiza ya no es exigible el Certificado Internacional de Seguro (Carta Verde), salvo a título de sondeo. Esto ha originado que algunas compañías españolas hayan dejado de expedirlo, lo que está creando dificultades a algunos asegurados que viajan a otros países distintos de los citados. En cualquier caso, según la Oficina Española de Aseguradores de Automóviles (OFESAUTO), los asegurados tienen el derecho de exigir a su compañía la Carta Verde y pueden denunciar su negativa, si se produce, ante la Dirección General de Seguros.

Nueva Jefatura Local en Cartagena

La nueva Jefatura Local de Tráfico de Cartagena (Murcia), empezó a funcionar el pasado mes de junio. Su creación obedece a la necesidad de descentralizar la atención al administrado y de ella se beneficiarán principalmente los habitantes de Cartagena y sus alrededores, que no deberán desplazarse a la capital murciana para realizar cualquier trámite: exámenes de conducción, revisión de permisos, matriculación de vehículos o cualquier gestión relacionada con sanciones. La sede de la Jefatura está en la calle Gisbert, 15; primera planta, y el teléfono es el 50 08 73.

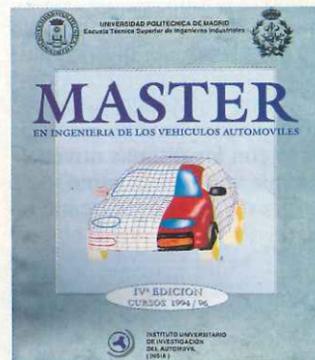
Los camiones se mantienen a 90 km/h.

En el número 100 de "Tráfico", correspondiente a junio, dentro del reportaje que abordaba los cambios normativos (pág 53), y al hablar de las velocidades máximas permitidas, cometiémos un exceso de 10 kilómetros/hora en lo que a camiones y vehículos articulados se refiere cuando estos circulan por auto-vías; es decir, para este tipo de vehículo la velocidad se ha mantenido invariable -90 km/h.- con la entrada en vigor del Reglamento de Circulación, tal como estipula el artículo 48 de dicha norma.

Permisos de conducción extranjeros

Una reciente resolución de la Dirección General de Tráfico acaba con el monopolio que hasta el momento ostentaba el Real Automóvil Club de España (RACE) en la traducción de los permisos de conducción extranjeros. Tal trámite es necesario para canjear tales permisos por el español.

A partir de ahora, cabe la posibilidad de que tal traducción sea llevada a cabo, además de por tal organismo, por la Oficina de Interpretación de Lenguas del Ministerio de Asuntos Exteriores, por los intérpretes jurados, por los Cónsules españoles en el extranjero o por los Cónsules en España del país que haya expedido el permiso.



Máster en Ingeniería de Vehículos

El Instituto de Investigación del Automóvil (INSIA) de la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Industriales de Madrid convoca la IV edición del Máster sobre Ingeniería de Vehículos Automóviles para los cursos 1994/96. Dirigido a titulados universitarios superiores y de grado medio, hace especial énfasis en las áreas fundamentales de la actividad de la industria automovilística, sin olvidar los aspectos de seguridad.



Javier RIOYO

Elogio y refutación de la velocidad

Eran los convulsos primeros años del siglo. El mundo estaba inaugurando una nueva mirada; una mirada inédita, arriesgada, llena de energía y de temeridad. La mirada de la velocidad desde la propia altura, desde la dimensión del hombre, esa especie de hombre nuevo, de centauro moderno: el hombre agarrado a un volante. El hombre moderno en su automóvil. Ya habían conocido la navegación y la aventura marina; habían brincado dentro de ese caballo de acero llamado ferrocarril y habían comenzado los primeros despegues de la tierra a lomos de aeroplanos. Pero el automóvil era otra cosa, era una belleza arriesgada, cercana, abierta al futuro y al vértigo. El hombre se convertía en un animal veloz de los animales.

En el manifiesto del Futurismo, el elegante, rico y excéntrico poeta italiano Marinetti da un puñetazo en las conciencias lentas de la época y declara la suprema belleza de aquel artefacto llamado automóvil, cantaba la belleza suprema de la velocidad: *"Un automóvil de carreras con su maletero guarnecido de gruesos tubos como serpientes de aliento explosivo... un rugiente automóvil que parece que corra sobre metralla, es más bello*

que la Victoria de Samotracia". Está naciendo el culto a la velocidad al tiempo que el culto al objeto más utilizado por el hombre en nuestro siglo. A partir de la provocación de Marinetti nos damos cuenta que somos, antes que otras muchas cosas, hombres que sujetan el volante. Todavía no lo hemos soltado.

Había comenzado una carrera de la que nadie conoce los límites, la velocidad es un imaginario sin fin, *"una alegría delirante que aventaja el infinito de los sueños"* como decía Marinetti. Y el sueño se hace universal. El coche es tan deseado como la más hermosa de las mujeres. Desde el modelo "T" de Ford que llenó las carreteras americanas en los años de la primera guerra hasta nuestros días esa máquina cotidiana ha sido capaz de reemplazar muchos de nuestros deseos. El hombre ha pasado de ser el pasajero de la mujer, para ser el pasajero de sí mismo dentro de un automóvil. Somos pasajeros de un viaje sexual que un gozo en sí mismo, el imparable gozo de la velocidad, una aceleración que nadie sabe cuándo se parará. No tenemos velocidad, somos velocidad. Para los griegos, los

dioses eran acontecimientos en marcha, nosotros nos creemos pequeños dioses en nuestras máquinas de velocidad. No soportamos los atascos, no queremos ver el mundo a ritmo humano, estamos presos de una pasión tan vieja como el siglo.

Ya no importa la aventura del viaje, importa el ritmo; no importa el azar del viaje, sino la sorpresa del accidente. Un desafío del hombre contra la lentitud, contra el paso natural del tiempo. Hemos cambiado aquella inquietante Nave de los Locos por millones de naves que niegan las dimensiones y el ritmo de los terrestres. Ahora los excéntricos son los que no conducen, los que no corren, los que no creen que el fin es la velocidad. Es nuestro reto a los dioses; nuestra arma más mortífera. Estamos orgullosos porque somos sus creadores.

Con la pasión por la velocidad hemos encontrado el placer de violar los límites. Cuando no somos vigilados, burlamos la prohibición, nos colocamos al borde de un abismo en forma de velocidad, sentimos el placer de reinventar el paisaje. Ya nada es como cuando estamos parados, el mundo es distinto, el paisaje tiene las formas de nuestra velocidad.

Al final de esta carrera nos espera el fin. Yo paro.

JUANITO VALDERRAMA

"No hemos venido al mundo para matarnos en la carretera"

Juanito Valderrama es uno de los más grandes cantaores que ha dado nuestro país en este siglo. Su prodigiosa voz, sus amplios y profundos conocimientos sobre todos los "palos" del cante flamenco y sus famosísimas coplas -que han dado la vuelta al mundo- así como toda una vida de artista han hecho que este gran hombre de Torre del Campo (Jaén) haya entrado en el Olimpo de los escogidos. Toda la "profesión" y España entera le tributó un multitudinario homenaje en la Monumental de Las Ventas (Madrid) el pasado 24 de junio con motivo de sus sesenta años cantando.

- Tengo que dar las gracias, ya jamás se ha hecho en España a nadie, ni vivo ni muerto, un homenaje de la categoría del que me dieron a mí.

- Y en el que se dio cita gente de toda índole.

- Estuvo España entera volcada. Veinticinco mil personas estuvieron ese día, de las que unas siete mil habían venido de provincias; también estuvieron autoridades y, sobre todo, estuve acompañado por todos mis compañeros. Fue una noche en la que se reunió todo el arte de España y el espectáculo duró cuatro horas haciendo e interpretando cada uno una sola cosa. Un homenaje inenarrable que no podré olvidar nunca y mi agradecimiento a mis compañeros y a ese público que me sigue siendo fiel después de sesenta años de artista.

- Ahora comienza Juanito Valderrama otra faceta dentro del arte: enseñar y transmitir sus conocimientos del cante y como artista a las nuevas generaciones.

- Mi trabajo va a consistir en seleccionar a aquellos que yo crea que pueden valer, a los que trataré de ayudar y enseñar correctamente la profesión, con objeto de que lo que a mí me costó

aprender muchos años, ellos lo hagan más rápido. Y al que no sepa o no tenga cualidades y quiera aprender como cultura, les enseñaré a distinguir lo que es una soleá de una siguriya o de una taranta, una malagueña de una debbla o de la toná. Que aprendan esas cosas y que aprendan el compás, que sí que se puede llegar a aprender. Hay muchas y muy bonitas cosas, culturalmente hablando, que se pueden enseñar.

- ¿Dónde y en qué lugares va a impartir sus clases?

- Yo lo he pedido para toda España, pero lo mismo me da hacerlo en Andalucía, en La Mancha, Extremadura o en cualquier otra región de nuestro país. La más indicada, en teoría, es Andalucía, pero a mí me gustaría que fuese general, para toda España.

- También quiere dar a conocer a los grandes creadores e intérpretes que ha tenido el cante a lo largo de su historia.

- Eso es algo muy bonito y que nunca se ha hecho: hablar y dar a conocer a esos monstruos sagrados y creadores que ha tenido el cante, que están muertos y olvidados totalmente. Por eso quiero remover y contar la historia, reivindicar sus vidas y sus obras, de gente como Silverio, Chacón,

Manuel Torres, la Niña de los Peines, Manuel Vallejo, etcétera. Remontarme ciento treinta o ciento cuarenta años atrás y narrar desde entonces hasta nuestros días cuáles han sido sus creaciones y aportaciones al flamenco; y cantarlas, que aún puedo.

- Autoridad en la materia y voz prodigiosa, como la que aún tiene en la actualidad, es algo de lo que no ha carecido jamás Juanito Valderrama.

- Todavía me queda voz. No toda la que tenía, pero sí suficiente. Artísticamente estoy muy bien, ya que lo que he perdido de fuerza, lo he ganado en experiencia y sabiduría. Si estuviera de todo físicamente como cantando, estaría fenómeno; pero no me puedo quejar, ya que tengo buena salud y cantando estoy también muy bien.

- Siempre es importante estar bien de salud. Y, en su caso, también mantener esa gran voz.

- Y todavía tengo ilusiones, que también es muy importante; porque hay a quienes les faltan y a los 60 años son viejos por dentro y por fuera; sin embargo, a otros nunca nos faltan. Por eso acabo de hacer una antología de fandangos en la que he recogido 70 clases de estilos de fandangos que se han hecho desde hace 70 años. Todos los fandangos que se han creado los diferentes artistas, y yo, que los sabía de memoria, los he grabado en tres Compact-Disc, cuyo título genérico es "Recuerdo-homenaje a los creadores del cante por fandangos". Algo que creo que es muy interesante y que puede ser como un libro de texto para quien quiera saber cómo cantaba "El Niño de la Rosa Fina", "El Comía", "Rebollo", etcétera; cantaores que muchos ni han oído nombrar y que crearon un estilo.

- Salud, ilusiones, gran voz... Pero en una ocasión estubo a punto de perderlo todo en un gravísimo accidente de carretera que sufrieron usted y su mujer, Dolores Abril.

- Fue el 31 de octubre de 1981, una fecha que jamás se me podrá olvidar. El accidente le tuvimos a 14 kilómetros de Madrid, poco antes de llegar a Arganda del Rey.

- ¿Cómo ocurrió?

- Nos dirigíamos a Villarejo de Salvanés, donde íbamos a trabajar ese día. Acabábamos de repostar gasolina y circulábamos muy despacio por nuestra calzada, en cuya dirección apenas si iba nadie; sin embargo, de entrada a Madrid si venían bastantes coches, ya que era sábado. De repente, un loco que venía en dirección contraria a nosotros alcanzó a otro coche y le lanzó de frente contra mi vehículo. Fueron terribles aquellos momentos. Y lo que pasamos después...

- Sufrieron graves lesiones a consecuencia de este accidente...

- Yo no estubo muy mal; la que estubo muerta fue Dolores. Tuvo un problema de cervicales y la tuvieron que intervenir quirúrgica-

"Ahora voy a enseñar lo que a mí me costó muchos años de profesión aprender"

"A los que viven de la carretera les pediría que tuviesen mucho cuidado"



mente en seis u ocho ocasiones. Con todo y con eso, le ha quedado una pierna más corta que la otra y, como se suele decir, aún nos quedan las "reliquias" de aquel accidente. Además, el causante del mismo no tenía seguro y se declaró insolvente, por lo que no recibimos ningún tipo de indemnización e incluso me costaron unos 8 ó 10 millones de pesetas los gastos de sanatorios, operaciones, etcétera. Así que, encima de las penas, fatigas y malos momentos que pasamos, al final, ni un duro.

- ¿Qué les diría a todos aquellos que conducen y especialmente a los que, en algún momento, pierden la sensatez al volante y ponen en peligro sus vidas y las de los demás?

- Que si desprecian su vida hasta ese extremo, que, por lo menos, miren por la de los demás, que no tenemos culpa de sus sentimientos y desprecios. Que no beban y que, si lo hacen, que no co-

jan el coche; y que tengan un poquito de fe en Dios, porque no hemos venido al mundo para matarnos en la carretera.

- Y de una amarga experiencia como la que acabamos de relatar, a alguna anécdota simpática que haya vivido en sus muchas giras artísticas.

- Recuerdo que una vez íbamos en tren de Orán a Argel. Yo iba ensayando y una francesa, a quien no le debió gustar mi canción o que no me entendía, me pidió silencio; y yo le dije que ella era la única persona que me había mandado callar cuando yo cantaba. Otra anécdota muy simpática fue en la Guerra Civil, que a mí me cogió en la zona de la República: yo me alisté voluntario en un batallón de fortificaciones, en el que la misión era hacer trincheras con pico y pala; la verdad es que yo no estaba mucho por la labor de hacer trincheras, porque es un trabajo muy duro, así que empecé a cantar, se reunieron los jefes y oficiales y me tuvieron cantando a palo seco -sin guitarra ni nada- tres horas; y yo seguía con tal de no ir a hacer trincheras al día siguiente. Pero cuando terminé, me dijo el capitán: "de pico anda muy bien; veremos a ver mañana como anda con la pala". Al día siguiente sólo estuve tres horas haciendo trincheras, ya que por la tarde, el capitán me colocó en la cocina del cuartel.

- Juan Valderrama, amigo de todos y de una forma muy especial de camioneros, conductores, guardias civiles... a los que ha cantado en infinidad de veces y con los que se ha cruzado por esas carreteras cuando iba de gira.

- A todos los que viven, como nosotros los artistas, en mayor o menor medida en y de la carretera les pediría que tuviesen mucho cuidado. Ya se que no depende sólo de ellos, por eso a todos les pido que no beban cuando vayan a conducir, que no se jueguen su vida; y que, si lo hacen, que procuren no poner en peligro la de los demás.

Miguel Ángel YAÑEZ
Fotos: Marcos GONZÁLEZ



NI TANTO NI TAN CALVO

Es usual en los mensajes de la DGT señalar, como una de las principales causas de accidente, al exceso de velocidad. ¡Cómo si los vehículos lentos fueran los buenos conductores y los rápidos, los peligrosos! Es un gran error creer que circular lento es circular seguro, pues, debido a esto, un gran número de conductores cree ser mejor y actúa de juez, plantándose en el carril izquierdo y no dejando adelantar a nadie o acelerando cuando se le va a adelantar; y como estas un sinfín de maniobras de alto riesgo.

Si la DGT investigara a fondo los accidentes comprobaría que gran parte son consecuencia de todas esas maniobras antirreglamentarias producidas por conductores lentos que, posiblemente, van a esa velocidad porque no tienen destreza para ir más rápido -excluyendo noveles-. Es muy sencillo echar la culpa al exceso de velocidad y llenar las carreteras de radares que sólo detectan coches rápidos y no los que van obstruyendo la circulación. Los buenos profesionales trabajan bien y rápido. ¿La conducción debe ser una excepción? ¿Seguridad o dinero fácil? - **Jesús Bartolomé Pérez, Santander (Cantabria).**

Respuesta: Le recordamos que también está considerado como infracción la circulación anormalmente lenta por las vías públicas. No obstante, los estudios del Departamento de Investigación de Accidentes de la DGT siguen recogiendo como principal causa de accidente la velocidad inadecuada, generalmente por encima de lo permitido.

SEÑALES DE SEGUNDA MANO

Estas señales que están inservibles por no quitarlas antes de ponerse a arreglar la carretera, si las hubiesen retirado antes de arreglarla, se podían usar otra vez y desti-

**CRITIQUE,
SUGIERA,
PREGUNTE...**

nar el dinero de las nuevas a otra cosa, como hacer más carreteras o arreglar las que tenemos, ya que en algunos casos están en un estado lamentable. Las fotos que envió están hechas a la salida de Megeces (Valladolid) y Villaverde de Iscar (Segovia). - **José María Velasco Jiménez, Iscar (Valladolid).**

NO TIENE OBLIGACIÓN

A final de mayo me vi involucrado con mi vehículo en un pequeño accidente de tráfico en una céntrica calle de Salamanca. Afortunadamente, sólo produjo daños materiales. Ante algunas dudas que surgieron con el conductor del otro vehículo, decidimos, de común acuerdo, solicitar la presencia de la Policía Local para que nos aclarase ciertos aspectos, levantase atestado y, si fuera necesario, realizase algunas pruebas que considerásemos

necesarias. Tras varias llamadas a ese Cuerpo, en todas se nos comunicó que únicamente se personarían si existiesen heridos.

¿Tiene la Policía Local obligación de acudir al lugar de un accidente cuando lo solicite alguna de las personas implicadas en el mismo? ¿Qué obligación tiene la Policía Local ante un hecho como el relatado anteriormente sin heridos? - **José Antonio De Miguel, Ávila.**

Respuesta: La Policía Local no tiene obligación estricta y explícita de acudir al lugar de la colisión a requerimiento de los interesados. Entre otras cuestiones, porque los daños materiales en accidentes de circulación han sido despenalizados y, por lo tanto, no hay que levantar atestado.

UNA ACLARACIÓN

Con la sola intención de aclarar el tema tratado en la carta del señor Ferreiro (núm. 97) y, posteriormente, por el señor Cortés (núm. 99) sobre el idioma de las señales, el artículo 56 del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobada por R.D. Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, creo que es suficientemente claro y explícito: "Las indicaciones escritas de las señales se expresarán al menos en el idioma español del Estado".

Así que, con la ley en la

mano, toda señal que no contenga, al menos, las indicaciones en castellano -idioma oficial del Estado español- no es reglamentaria. Además, el artículo 58 de la antes citada ley dice, en su párrafo segundo: "El titular de la vía o, en su caso, la Autoridad encargada de la regulación del Tráfico ordenará la inmediata retirada y, en su caso, la sustitución por las que sean adecuadas de las señales antirreglamentarias instaladas, de las que hayan perdido su objeto y de las que no cumplan por causa de deterioro".

La ley hay que acatarla y cumplirla, nos guste o no, y, en su caso, asumir responsabilidades por acción y/u omisión. - **Jesús Fernández Morales, Santa Cruz de Tenerife.**

NO NECESITA CINTURÓN

Mido 1,48 metros de altura. ¿Es obligatorio que lleve puesto el cinturón de seguridad? - **Pilar Pérez González, Córdoba.**

Respuesta: Según el artículo 119 del Reglamento, podrán circular sin cinturón u otros sistemas de retención homologados los conductores y pasajeros de más de 12 años cuya estatura sea inferior a 1,5 metros.

LAS GRÚAS INOCENTES

Una larga carta de la Federación Castellano-

Leonesa de Automoción se queja del trato dado a las grúas en el reportaje titulado "Piratas del asfalto". La extractamos para que, al menos parte, pudiera publicarse y quedara espacio para otros lectores. Suprimimos el final, en el que el autor se extiende en lo que, a su juicio, son los males del sector de las grúas, ya que sólo en parte afecta al reportaje: "A la Guardia Civil no se la puede identificar con la incalificable actuación de su anterior director general. Tampoco por la actuación de un grupo de empresas de servicio de grúa de mermada ética comercial podemos permitir que se meta a todos los servicios en el mismo saco.

En "Tráfico" (mayo-94), pudimos leer con desagrado y sorpresa un cúmulo de descalificaciones para la generalidad de empresarios y profesionales de esta actividad, absolutamente exagerado e injustificado. Simón Bernal se basa en el anecdotario de casos desafortunados, en ocasiones rechazables por lo irregular y poco ético de su contenido, para cebar el morbo del lector y alimentar una más de las leyendas negras que giran en torno al automóvil.

Pensar que todos los talleres son unos golfos y los servicios de grúa ladrones y "carroñeros" equivale a entrar en estereotipos incultamente maniqueos del estilo de que los catalanes son tacaños; los gitanos, ladrones; y los españoles, toreros.

El artículo se empecina en aspectos negativos, pero anecdóticos, que no definen el talante y formas de la generalidad de empresas de servicio de grúa. Si evidenciar problemas que encuentran los conductores y usuarios en caso de emergencia se trataba, el profesional peca de poco riguroso y escasamente intuitivo.

El servicio de grúa y asistencia en carretera es absolutamente libre en cuanto al establecimiento de tarifas. Como en todo negocio, hay tarifas más altas que otras -en

Buzón especial

Irresponsables

Primavera de 1994. De madrugada regresaba a Murcia desde Granada, después de presenciar el recital de Loreena McKennitt, por la autovía (N-342). A la altura de Alhama de Murcia. De pronto, un bulto oscuro en medio de la carretera. Un fuerte golpe y paso por encima. Medio parachoques de mi coche arrancado de cuajo. Más adelante hay dos camiones parados. Uno, con matrícula de Huelva, está cambiando una rueda reventada. Sin pensar en los demás ha dejado la casi totalidad de la cubierta dañada en medio del asfalto. Seguidamente, otros dos vehículos colisionan con ella. La suerte quiso que sólo hubiera daños materiales.

El colmo de la cara dura y de irresponsabilidad lo puso el camionero en cuestión, que hasta el momento no ha parte a su compañía de seguros, cuando intentó sobornarme ofreciéndome 5.000 pesetas -la reparación de mi vehículo ha costado más de 100.000, que he tenido que abonar yo a la espera de resolver el asunto por vía judicial-. ¿Y si hubiera chocado una moto con la rueda? ¿Y si yo mismo, en vez de pasarla por el centro, hubiera colisionado con una de mis ruedas? Tal vez ahora no estaría escribiendo estas líneas. - **Peter Luis Rodríguez, Molina de Segura (Murcia).**



eso consiste la libre competencia y liberalización del mercado; y, en un mercado libre, calificar de abusivo algo de más alto precio porque no nos conviene es tan ridículo como calificar de abusivo el precio de un "Rolex". Sencillamente es un problema de opción y de decir si o no. (...) - **Gabriel Martínez (Secretario Técnico de FECLA).**

Nota de la Redacción: Suele ser frecuente "matar al mensajero" y acusar al periodista de males que no le atañen. En este caso, y para no entrar a discutir, cualquiera ha podido leer en dos

lugares tan destacados como el antetítulo y la entradilla del mismo se especifica clara y explícitamente que son "al-

gunas grúas" quienes ejercen la actividad "pirata" denunciada. Por tanto, las afirmaciones del reportaje se entienden que se refieren a esas grúas "piratas" y no a la generalidad ni a los profesionales inocentes que cumplen con la legislación. Igual que elegir entre una grúa u otra es cuestión de decir si o no, esta es una cuestión de leer lo que está escrito.

PARTE FAMILIAR

¿Por qué no se puede dar un parte familiar? Estoy en una compañía de seguros; tengo contratado un seguro a terceros y mi marido y mi padre lo tienen también en la misma compañía. Si alguno de ellos me da un golpe, lo cual puede ocurrir perfectamente, ¿por qué no se puede dar el "parte" contando la verdad? ¿es que no se lo creen? ¿Tengo que inventarme que alguien me ha dado el golpe? - **María del Carmen Olmos, Madrid.**

SEÑAL "INTERIOR"

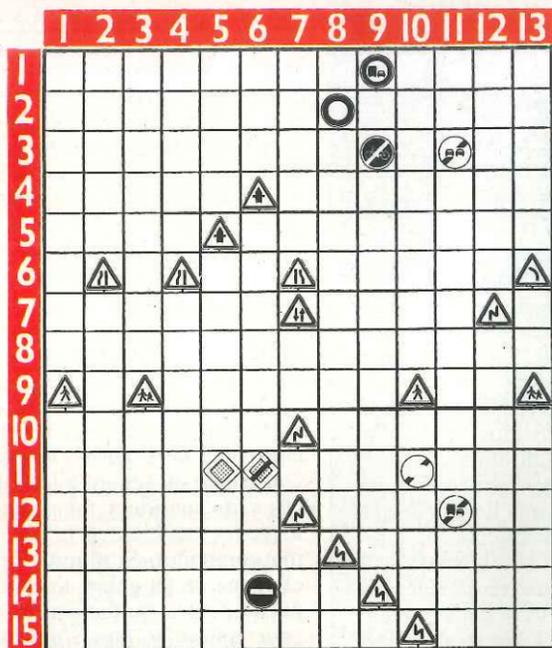
La ubicación de esta señal de tráfico es, cuando menos, muy chocante y particular. Se trata de la oficina de correos de Villalegre, en Avilés. - **Carlos Darío Valdés García, Avilés (Asturias).**

N. R.: En la fotografía que nos remite este lector se puede observar la señal en el interior del propio local de Correos y, desde luego, a una altura tan baja que ni a los niños les pilla a una altura razonable...

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 extraerlas cuando lo considere necesario. No se mantendrá correspondencia con los autores de las cartas.

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

GRAN CRUCIGRAMA



HORIZONTALES.- 1: En química, dícese del producto combinado con el ácido bórico. Familiarmente, hombre ignorante y rudo. 2: Instrumento músico ovoide con ocho agujeros. Labrara la tierra. 3: Producto medicinal extraído del líquen de Islandia. Vocal. Símbolo químico del actinio. 4: Condimento, sazono una ensalada. A semeja, compara. 5: Tumor que se forma sobre los huesos. Atacar, embestir. 6: Vocal. Letra numeral romana. Interjección que denota sorpresa. En plural, diez centenas. 7: Nombre propio de varón. Unir con cuerdas. Letra numeral romana. 8: Emponzoñárasela con veneno. 9: Abreviatura de punto cardinal. Loar, elogiar. Símbolo químico del litio. 10: Guaridas de ciertos animales plantígrados. Lodo. 11: Corta las ramas superfluas de los árboles. Planta crucifera hortense. Tratamiento inglés. 12: Nos dirigiremos a un lugar. Religiosa. Símbolo químico del tántalo. 13: Diosa griega de la venganza. Mujeres deshonestas y desvergonzadas. 14: Municipio de la provincia de Soria. Terminación verbal. Capital de una diócesis. 15: Igualáseles los áridos con cierto instrumento. Llamada internacional de auxilio.

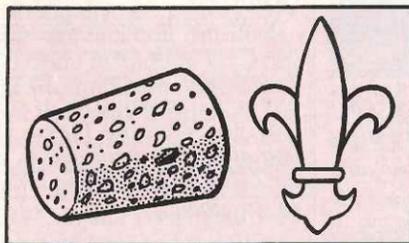
VERTICALES.- 1: Teja primera de cada canal, en el alero. Formar dictamen de algo. 2: Ojo simple de los insectos. Acópiela, guárdela cosas de valor. 3: Confirmando una cosa. Ciertos tumores blandos que se forman en la piel. 4: Hierro ligeramente la piel con las uñas. Atraviémela a hacer algo arriesgado. 5: Disparo de arma de fuego. Antiguo nombre de Ceuta. Animales plantígrados. 6: Asteroide número 791 de la serie. Impides la respiración hasta causar la muerte. Afirmación. Vocal. 7: Municipio de Filipinas, en la provincia de Abra. Matricula española. Letra numeral romana. Cloruro sódico. 8: Vocal. Mostráralos por encima de algo. Repetido, voz que sirve para arrullar a los niños. 9: Preposición. Remédarelos, copíarelos. Consonante. 10: Aromaticelas, perfumelas. Consonante. Antiguo gorro militar. 11: Símbolo químico del tántalo. Repítalas, vuélvalas a hacer. En plural, nombre de letra. 12: Gran cordillera de la Europa Oriental. Acotado, señalado con límites. 13: Sustancia existente en algunas conchas marinas. Símbolo químico del calcio. Rezases.

JUEGO DE LOS NUEVE ERRORES

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



JEROGLIFICO



¿Cuál fue su exclamación?

AL GRAN CRUCIGRAMA: Sólo horizontales.- 1: Nemesis. Sotas. 14: Alalo. Ar. Sede. 15: Rasáseles. Sos. Oeras. Legamo. 11: Foda. Col. Sir. 12: Iremos. Sor. Ta. 13: Jacobo. Ater. C. 8: Atoisigárasela. 9: E. Alabar. Li. 10: Alino. Asimila. 5: Tofo. Acometer. 6: E. I. Ah. Miles. 7: Boratado. Alun. 2: Ocarina. Arara. 3: Cetarina. O. Ac. 4: AL JUEGO DE LOS NUEVE ERRORES: 1: La "r" de "laboratorio". 2: Los zapatos del hombre alto. 3: Su bolígrafo en el bolsillo. 4: Su bigote. 5: El pomo de la puerta. 6: Líquido en una probeta. 7: Sombra del hombre bajito. 8: Rayas en el cristal de la puerta. 9: Rayitas en la pared. A LA SOPA DE LETRAS: Acaera, arden, calzada, coche, moto, multa, peaton, semáforo, señal, travesía y velocidad. FRASE: "El exceso de velocidad puede ser sancionado ahora con gran severidad".



SOPA DE LETRAS

En este recuadro de letras figuran ONCE palabras relacionadas de algún modo con el Tráfico. Se leen de arriba abajo, de abajo arriba, de izquierda a derecha, de derecha a izquierda y en diagonal, teniendo en cuenta que una misma letra puede formar parte de dos o más nombres. Con las letras sobrantes podrás leer una frase relacionada con este mismo tema.

PRÓXIMOS CURSOS DE EDUCACIÓN VIAL EN LA UNED



Dirección Genl. de Tráfico

Surgen como fruto de la colaboración entre la Dirección General de Tráfico, la UNED y la Fundación Universidad-Empresa ante la necesidad de formación demandada por diversos colectivos de profesionales: profesores de EGB, animadores de tiempo libre, policías municipales, padres, periodistas, etcétera.

Se ofertan dos cursos:

- **Curso de Educación Vial para profesores** (dirigido a los profesores en ejercicio de los distintos niveles educativos).
- **Curso de Educación Vial para educadores extraescolares** (dirigido a educadores extraescolares, supervisores de parques infantiles y diferentes responsables de tráfico en las Administraciones Públicas).

La duración será de siete meses, de noviembre a junio, según el sistema de enseñanza a distancia. Este tipo de enseñanza permite al alumno seguir el curso cualquiera que sea su lugar de residencia, compatibilizándolo con sus responsabilidades laborales y familiares. A los alumnos que superen satisfactoriamente el curso, se les expedirá un diploma por la UNED, en el que constará el número de horas de duración del curso, que se estima en 180. El

número de créditos asignado es de 18.

El plazo de matrícula es del 20 de septiembre al 20 de octubre de 1994, ambos inclusive.

Se admitirá un máximo de 250 alumnos por curso. Y se realizará la selección por riguroso orden de entrada, dentro del plazo establecido.

La UNED concederá 50 ayudas, 25 para cada curso, consistentes en exención del pago de las tasas de matrícula. El alumno que desee aspirar a una de ellas se matriculará y abonará las tasas, y sólo en el caso de que supere satisfactoriamente el curso, pasará a ser candidato a una de dichas ayudas. A los que resulten seleccionados se les reembolsará el importe de las tasas de matrícula.

TASAS DE MATRÍCULA

- 36.500 pesetas para el Curso de Educación Vial para profesores.
- 38.500 pesetas para el Curso de Educación Vial para educadores extraescolares.

FICHA DE PREINSCRIPCIÓN

Nombre y apellidos.....
 DNI..... Tel:.....
 Domicilio..... Localidad.....
 Provincia..... C P..... Centro Trabajo.....
 Profesión: Dirección:
 Localidad: Provincia: Código Postal:
 Teléf.:
 Fax:
 Solicita ser admitido al curso

- EDUCACIÓN VIAL PARA EDUCADORES EXTRAESCOLARES
- EDUCACIÓN PARA PROFESORES (EN ESTE CASO, ADJUNTAR A LA SOLICITUD DE PREINSCRIPCIÓN FOTOCOPIA DEL TÍTULO DE LA CARRERA CURSADA).

INFORMACIÓN GENERAL: Para cualquier información que se precise, Secretaría del III CURSO DE EDUCACIÓN VIAL, Fundación Universidad-Empresa. c/ Serrano Jover, 5-7ª planta. 28015 MADRID. Tels.: 541 96 00 -542 91 28- FAX: 547 06 52.



POR SU TRANQUILIDAD

En cualquier desplazamiento, en vacaciones, durante el fin de semana, puede surgirle algún problema mecánico o sanitario; también es posible que la carretera puede presentar alguna dificultad, atascos, retenciones...

Si quiere estar bien informado, llámenos al **900-123 505**.

Un teléfono gratuito donde se le atenderá personalmente durante las 24 horas al día.

No lo olvide.

Por su seguridad, por su tranquilidad.



Ministerio de Justicia e Interior