

# Sumario

#### UNA COMPAÑERA MUY PELIGROSA

La velocidad excesiva, asociada a factores como curvas, visibilidad reducida v baja adherencia influve directamente en el número y en la gravedad de los accidentes, según un estudio realizado por el INSIA. Una de las principales conclusiones es la confirmación de que la señalización de nuestras carreteras es correcta en suelo seco y que habría que establecer limitaciones adicionales para Iluvia, nieve o hielo.



#### 18 ANUNCIOS DE COCHES EN TELEVISIÓN

A pesar de la evolución experimentada, primordialmente en los contenidos, los anuncios de coches emitidos por televisión están protagonizados mayoritariamente por varones triunfadores. Sigue siendo necesario incidir más en los elementos de seguridad, olvidarnos de los reclamos engañosos y ampliar el abanico de protagonistas.



Acaba de aprobarse la normativa que regula la verificación periódica de los infladores mecánicos de talleres y gasolineras (la de los electrónicos está pendiente). La puesta a punto de la inspección por parte de las Comunidades Autónomas acabará con el caos de un servicio del que depende la seguridad con que ruedan los vehículos.



# 54 JORGE VALDANO: "EL COCHE ES UN ARMA QUE DISPARA CONTRA LOS DEMÁS"

Jorge Valdano, entrenador del Real Madrid, es una persona reflexiva y serena, que se define como una esponja que de todas las experiencias recoge algo. El analiza porqué en el fútbol y en el tráfico las personas se

# 41 CONSUMIDORES CONTRA FALLOS

Coincidiendo con la llamada de algunas marcas de automóviles para revisar pequeños defectos en algunos modelos, la federación europea de asociaciones de consumidores ha pedido públicamente que se endurezcan las pruebas de homologación. Según ésta, los test actuales no garantizan la seguridad en algún tipo de choque.



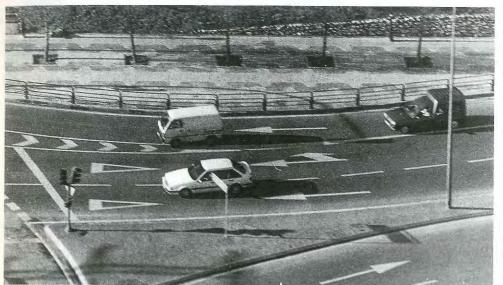
La locura del mes	3
	4
	5
no se lo crea	6
Mi carril	7
Humor	26
Tráfico del motor	27
Taller de opinión	30
Tráfico Chico	
(suplemento centra	al)
El parque automovilístic	0,
al día	34
Medicina del tráfico	35
El cuentakilómetros	36
El maletero	51
La pluma en el asfalto	53
Famosos en marcha	54
Cartas	56
Pasatiempos	58
	Mi carril Humor Tráfico del motor Taller de opinión Tráfico Chico (suplemento centra El parque automovilístical día Medicina del tráfico El cuentakilómetros El maletero La pluma en el asfalto Famosos en marcha Cartas

vuelven
energúmenos y
aconseja a los
jóvenes
prudencia al
volante. "Las
locuras siempre
se pagan en el
momento
previo", señala.



# LA LOCURA DEL MES

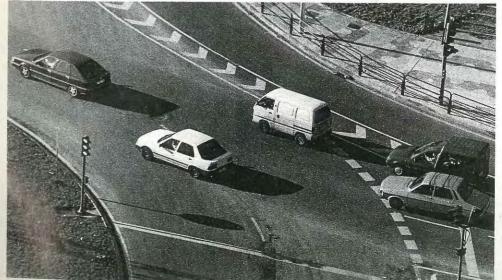
Fotografías captadas por los helicópteros de la Dirección General de Tráfico. Sirven de base para la tramitación del correspondiente procedimiento sancionador



a furgoneta de color blanco ya ha entrado en un carril reservado para una dirección, separado, claramente, de los demás por una "isla" pintada sobre el asfalto. Detrás, otro turismo sigue su mismo camino, mientras un tercer automóvil circula más o menos correctamente por una vía aproximándose a un "ceda el paso". En principio, todo casi normal...

in embargo, por una causa que desconocemos, la furgoneta blanca y el turismo de color oscuro no respetan el carril reservado, e invaden la "isla" para entrar en los carriles que dan paso a seguir de frente. La razón permanece oculta para todos en tanto en cuanto no se ve ni atasco, ni problemas de ocupación del carril. Quizás por eso, por su innecesariedad, es menos comprensible y más criticable.





culminan la
"maniobra" al
incorporarse a otra vía
principal -quizás una
rotonda-. La razón de esta
"locura" sigue oscura. Sólo
podemos conjeturar que sea
para tener más ángulo de
visión en la entrada a esta
vía y poder entrar más
deprisa, o por un despiste...
Sea como sea, si era
innecesario circular de esta
manera, ¿por qué esa
locura?



Vicente HERNÁNDEZ GARCÍA (\*)

# ¿Qué pasa con los jóvenes y... el tráfico?

Qué pasa con los jóvenes y el tráfico? Entre otras cosas, que son hijos de una sociedad consumista, violenta y concesionista. La sociedad del "todo vale" y "quién me va a impedir que ponga el cuentakilómetros a 180". La sociedad de "hago con mi cuerpo lo que quiero" y "por qué no puedo conducir aunque haya bebido alcohol". Como decía un conductor "bien puesto" al motorista después de haber "soplado". "¿Pero es que no tienen nada mejor que hacer que molestar a la gente?" Y me comentaba aquél: "De estos hay muchos; estás evitando que tengan un accidente y te insultan".

Una sociedad de consumo y del disfrute "a tope". ¿Y por qué no puedo estar toda la noche bailando y yendo de discoteca en discoteca disfrutando del "éxtasis" y del sexo y luego

ponerme al volante?

Una sociedad que... Quiero decir que no es sólo culpa de ellos ni hay razón para que metamos en el mismo saco a todos los jóvenes como si todos actuaran de una forma irresponsable y temeraria.

Esto es para explicar los accidentes de tráfico de los jóvenes, no para justificarlos. Pero vayamos a los hechos.

#### LOS HECHOS

Esto dicen las estadísticas. En 48 horas, la tercera semana de septiembre, 14 jóvenes menores de 25 años dejaban la vida en la carretera y casi dos decenas más sufrieron daños de diversa gravedad. Es decir, que de los 40 muertos en accidente de tráfico en los 32 accidentes de ese fin de semana, más de la tercera parte eran jóvenes que ni pensaban en la plenitud de su vida dejar de existir y menos de una forma tan trágica y violenta.

Pero hay todavía más. Esta tragedia no es fruto de la locura de un fin de semana. Es el goteo mortal persistente todo el

año.

Son datos de la Dirección General de Tráfico: "Uno de cada tres fallecidos en nuestras carreteras es menor de 25 años, pese a que el número de conductores entre 18 y 25 años representa tan sólo el 12 por 100, o sea, de 15.401.638 conductores, jóvenes, varones y mujeres, son 2.307.749".

¿Quién tiene la culpa de tantas muertes jóvenes? ¿La carretera? ¿La hora? ¿El coche? No. El hombre en toda su gama de responsabilidades. Pero muy específicamente el conductor que lleva un arma -el coche- cargada de velocidad, alcohol, euforia juvenil y se le dispara y mata. Pienso en los observantes conductores que se encuentran con estos irresponsables.

#### **REMEDIOS O SOLUCIONES**

Lo urgente es tomar medidas eficaces para que el mal, dentro de lo posible, se evite o aminore cuanto antes. Como posibles soluciones podían ser las siguientes:

Mentalizar a la población, sobre todo juvenil, en cuanto a las consecuencias trágicas y también y también penales

Qué pasa con los jóvenes y el tráfico? Entre otras cosas, que son hijos de una sociedad consumista, violenta y concesionista. La sociedad del "todo vale" y "quién me va a impedir que ponga el cuentakilómetros a 180". La sociedad to se hace?

Un endurecimiento de los controles en las carreteras y en las calles de la velocidad y el alcohol. A ningún ciudadano norteamericano y de países europeos se le ocurre ponerse al volante si ha ingerido una mínima dosis de alcohol. Ya lo saben: el que va a conducir, no bebe. Saben que quien da alcohol en un control es conducido a comisaría...

Campañas publicitarias sensibilizadoras, aunque sean un poco estridentes enseñando accidentes y sus consecuencias. Y dejémonos de sensiblerías; el mal existe y los reme-

dios para atajarle deben ser hasta extremos.

La educación vial infantil escolar es imprescindible. Hay una legislación por la que "el profesorado de todas las escuelas y colegios, tanto oficiales como privados, están obligados a enseñar a sus alumnos las reglas generales de la circulación y la convivencia..." Y hay un libro precioso: "Educación vial, documento de apoyo para la educación vial en preescolar y EGB" de la DGT. Yo mismo publiqué hace unos años el libro "El niño y el Tráfico". Y preguntaría: ¿en qué centros educativos se enseña circulación vial?

Me ratifico en lo que en esa publicación decía: "La legislación es buena, pero ni se urge ni se cumple". Porque formar sobre este tema del tráfico, no es sólo para defender a la infancia de los riesgos a los que se expone, que no son pocos, sino sobre el comportamiento posterior de la persona. Y habrán de preguntarse autoridades, docentes, etcétera, sí muchos de los miles de accidentes de tráfico que ocurren en la actualidad no son fruto del descuido sostenido por los res-

ponsables durante la etapa educacional.

En cuanto a la família, ahí van estos testimonios. "Se divierten así porque tienen mucha permisividad. Los padres hemos pasado de ser autoritarios a darles mucha manga ancha y a hacer de los hijos el centro. Si les damos el coche, les llenamos el bolsillo de dinero y el depósito de gasolina, nos tendremos que reconocer en gran parte culpables de tal situación". Y una hija decía: "Si durante toda la vida los padres han dado todo a sus hijos, a los 15 ó 18 años no les pueden negar que salgan de noche o tengan una moto o un coche".

Habrá que intentarlo todo antes de quedarse con los brazos cruzados o dar palos de ciego con lamentos ineficaces ante esta gran tragedia de vidas segadas en plena juventud sin enfermedad orgánica alguna y familias destrozadas para siempre.

El mal está hecho y hay que poner remedio. En el trienio 90-92, 6.473 jóvenes menores de 25 años dejaron la vida en el asfalto. El cóctel de este drama se acentúa durante la madrugada de cada fin de semana, está compuesto por unas dosis de alcohol, consumo de droga, mucho cansancio y un elevado nivel de riesgo que hace que "te piques" y le "pegues" fuerte al pedal.

(\*) Doctor en Teología Moral y delegado del Apostolado de la Carretera.

# Editorial



AÑO XI NÚMERO 106. MAYO 1995

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, y
Marcos González
y Rafael Martín (colaboradores).
Secretaria de Redacción:
Ana Álvarez.
Colaboran en este número:

Colaboran en este número: F. Javier Álvarez, Antonio Aragüez, Antonio Arias, Juan C. González, Vicente Hernández García, Charo Laiz y Miguel Ángel Yáñez

Colaboración especial:
Alberto Anaut
Redacción: C/ General Aranaz, 86
28027 Madrid.
Teléfs. directos: 742 83 53 y 741 40 11.

Centralita: 393 04 75 (exts. 272) Télex: 44510 DIREE

Telex: 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, Pedro Molina,
Carlos Muñoz Repiso, Fernando Ortega,
José Antonio Peñas, Estrella Rivera,
José I. Rodríguez y Jesús Soria

Fotomecánica: Reproducciones Iglesias Imprime:

ROTEDIC. C/. Ronda de Valdecarrizo, 13 (Tres Cantos) Depósito legal: M-25,988-1985. N.I.P.O.: 062-95-001-3. Distribución: JARPA Avda. Castilla, 32. Pol. Ind. 1, nave 15

28850 San Fernando de Henares (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.

# Piénsalo

as imprudencias se pagan, cada vez más"; "Al final, las imprudencias se pagan"; "Las imprudencias se pagan caras o carísimas". Estos han sido los eslogans de las últimas campañas de la DGT, que, seguramente, usted recuerda por el dramatismo de sus imágenes en televisión, y que suponían un giro radical en la línea mantenida hasta ese momento en el Organismo.

o obedecía a otra cosa que a una estrategia continuada de motivación social que, a nuestro juicio, ha dado resultado: la accidentalidad en los últimos años ha descendido. Desde 1990 hasta hoy, en un 40 por 100. Sin embargo, no nos conformamos con estas cifras y queremos seguir rebajando el número de siniestros y su gravedad. Sería absurdo. entendemos, dejar una línea que ha dado resultados y ensayar vías quizá ya suficientemente explotadas. Por eso. este año seguimos en la misma línea "dura" de reflexión sobre las consecuencias de los accidentes. Este año. ponemos especial énfasis en la reflexión sobre las consecuencias familiares y sociales más próximas en torno a las víctimas de un accidente de tráfico. ¿Quién no conoce alguna víctima inocente de un accidente, un familiar, un amigo? Parece lógico que las imprudencias que ocasionan muchos de estos siniestros, auténticos dramas en muchos hogares, produzcan un rechazo social. Y de ahí nuestro empeño en esta ocasión en remarcar este mensaje: "LAS IMPRUDENCIAS NO SÓLO LAS PAGAS TU... PIÉNSALO".

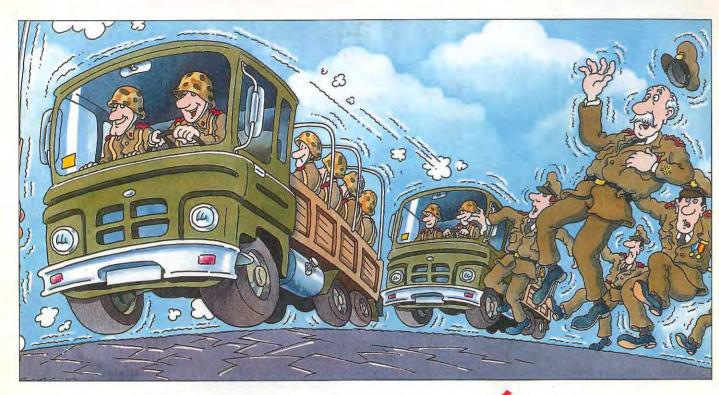
, lógicamente, queremos llamar la atención en esta nueva campaña sobre los factores de riesgo, comportamientos incorrectos, imprudencias e infracciones que inciden más directamente en la Seguridad Vial. Desde la velocidad inadecuada al alcohol y especialmente alcohol-joven-fin de semana, distracción y fatiga, el cinturón de seguridad, el casco y, por supuesto, el especial cuidado que debemos tener con los más débiles: peatones y ciclistas.

ense que las imprudencias no sólo las sufrirá usted.
Quizá también alguien que le
sobrecogerá aún más el corazón...
PIÉNSELO.

#### Nuevo domicilio y teléfono

Desde finales de abril, la redacción de la revista está ubicado en la calle General Aranaz, 86. 28027. MADRID. Nuestro nuevo teléfono es el (91) 393.04.75. En la próxima revista, concluido el traslado, les informaremos de otros posibles números, extensiones, etcétera. Las cartas, denuncias, cambios de domicilio y demás correspondencia, rogamos nos la hagan llegar a éste nuevo domicilio. Abstenerse de mandar nueva carta aquellos que ya las hayan enviado al antiguo domicilio pues serán atendidas igualmente.

# Aunque Vd. no se lo crea



# TERREMOTO MOVIL

costarle el cargo a su comandante. El paso de sus 176 unidades de 20 toneladas de peso -lanzadas a 120 km./h.- provocó comandante de la operación.

El desfile del Regimiento de Infantería un seísmo de magnitud 5 en la escala de Pesada Motorizada terminó en un Richter y un amago de infarto al general auténtico terremoto que estuvo a punto de Senecto Caduco, que presidía el mismo. El general, una vez recuperado, insistía en "meterle un paquete de no te menees" al

#### J. M. MENÉNDEZ

su paso, un camión de dos toneladas de peso, que marche a una velocidad de 120 km./h., libera una energía cercana a los 20 millones de ergios. Esta energía es más o menos la misma que libera un terromoto de magnitud 1 en la escala de Richter. Los terremotos más pequeños detectados normalmente por los seres humanos se sitúan en torno al nivel 2 en la escala de Richter, y los que suelen ocurrir en el sur de España -la zona sísmica en España donde últimamente se están produciendo estos movimientos-, apenas

#### CURIOSIDADES

- En 1904 se fundó la empresa Hispano-Suiza.
- El nombre del Biscuter procede de su motorización: un doble motor de scooter, bi-scooter.
- Entre 1951 y 1957 se construyeron 87 unidades del modelo Z102 de Pegaso, un modelo mítico.
- ✓ El Z102 es el único vehículo español que ha ostentado los records mundiales del kilómetro y de la milla lanzados. El récord se obtuvo en Ostende (Bélgica) en septiembre de 1953.
- En 1994, Renault era quien más concesionarios tenía en España, con 278, y 1.728 puntos de venta.
- V Quien más puntos de venta mantenía en España en 1994 era Citroën, que tenía 2.270.
- La empresa que mantenía menos concesionarios y puntos de venta era 1.

sobrepasan el tercer grado.

En nuestro hipotético ejemplo, una caravana de 176 camiones de 20 toneladas que circulara a 120 km./h. de velocidad -una caravana que no es tan. larga como pudiera parecer y que ocuparía algo más de 3,5 kilómetros en fila-, la energía que liberarían los camiones sería el equivalente a un terremoto de magnitud 5 en la ya mencionada escala de Richter, la más habitual para la medición de seismos.

Si esto fuera real, no sólo entenderíamos el susto del nuestro general, sino su insistencia en "empaquetar" al responsable... •

## Las "pinzas", ;por fin!, prohibidas

as famosas, polémicas y peligrosas 'pinzas" de los cinturones de seguridad están prohibidas y serán retiradas ipor fin!- del mercado. Se acaba así una situación que no tenía ningún sentido. Una auténtica incongruencia. Todas las instituciones convencidas de su ineficacia, de su peligrosidad, todos sabedores de que eran elementos "añadidos" al cinturón sin

ningún tipo de homologación, la DGT sancionando este "incorrecto" uso del cinturón, y ahí seguían, en el mercado, para quien quisiera convertir su cinturón de seguridad en un elemento de inseguridad.

Cuando los fabricantes de coches y de cinturones, preocupados por la seguridad de sus clientes, comienzan a poner de serie elementos de pretensado, que, mediante un sistema mecánico o pirotécnico, hacen que el usuario quede ajustado a su asiento antes de que empiece a desplazarse hacia adelante en caso de colisión. la moda de las "pinzas", elemento más digno de una tienda "Todo a 100" que de otra cosa. hacía estragos y tiraba por tierra serias investigaciones sobre la eficacia del cinturón, eso sí, correctamente abrochado y sin elementos ex-

El Instituto Nacional de Consumo y los responsables de Consumo de las distintas Comunidades Autónomas acordaron, hace algunas



semanas -más vale tarde que nunca-, impedir su comercialización, basándose en informes del Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial (INTA). que asegura -tal y como adelantó hace tiempo esta revista- que este mecanismo "elimina parcialmente la eficacia del cinturón de seguridad, o, lo que es lo mismo. aumenta la posibilidad de que el conductor u ocupante sufran accidentes o que estos tengan consecuencias más graves. En cambio, un

adecuado ajuste al cinturón contribuve a una mayor seguridad". Parece obvio que la tensión ideal en caso de choque es "primordial" y más obvio era todavía que estas "pinzas" contribuían a que esa tensión no fuera ni mucho menos la correcta.

Poca gente sabe que, en caso de colisión, cada centímetro de holgura que facilita la dichosa "pinza" suponen 8 centímetros de holgura real; lo que significa que chocaremos bruscamente contra nuestro propio cinturón -algo que no ocurre cuando ajusta perfectamente- y que, quién sabe, hasta posiblemente no consiga impedir que nuestro cuerpo choque bruscamente contra el volante, el salpicadero o el propio parabrisas. La función del cinturón ha podido quedar anulada casi totalmente. Es decir, una discutible comodidad puede resultar trágica.

Una solución tardía que, esperemos, tenga otra tónica en la retirada real de los productos del mercado.

La revista 'Coche Actual", dirigida por Alberto Mallo, ha

sido la ganadora del premio RACE de Periodismo. La labor de esta publicación, muy preocupada por los temas de seguridad vial, merece este galardón. Enhorabuena.

Tirón de orejas para algunos ayuntamientos por ubicar parte

de su moviliario urbano de forma que dificulta la visibilidad de los conductores y peatones. El caso de Madrid es el mejor ejemplo.

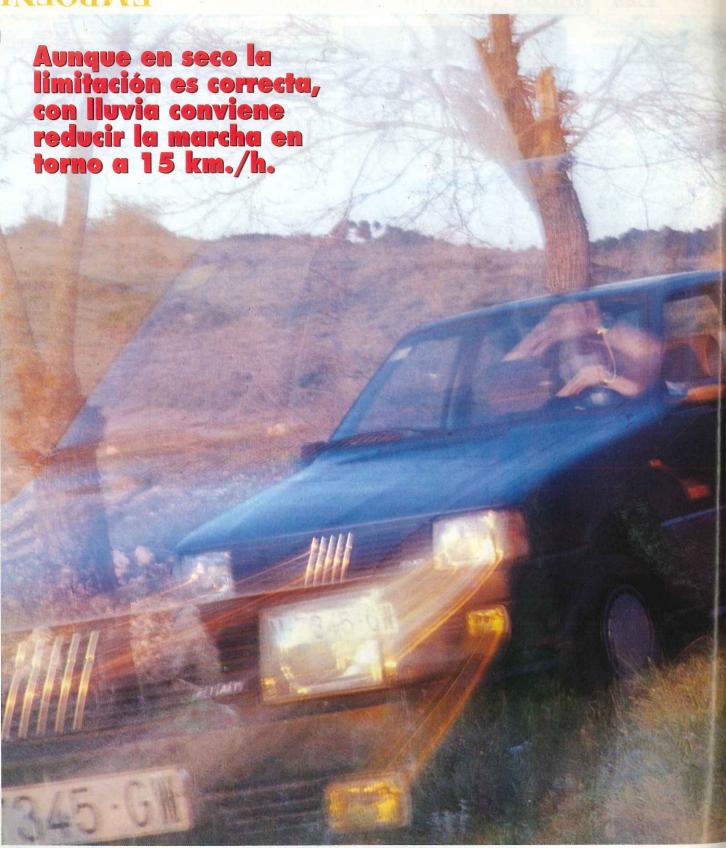
# ¿DOMADOR DE COCHES?

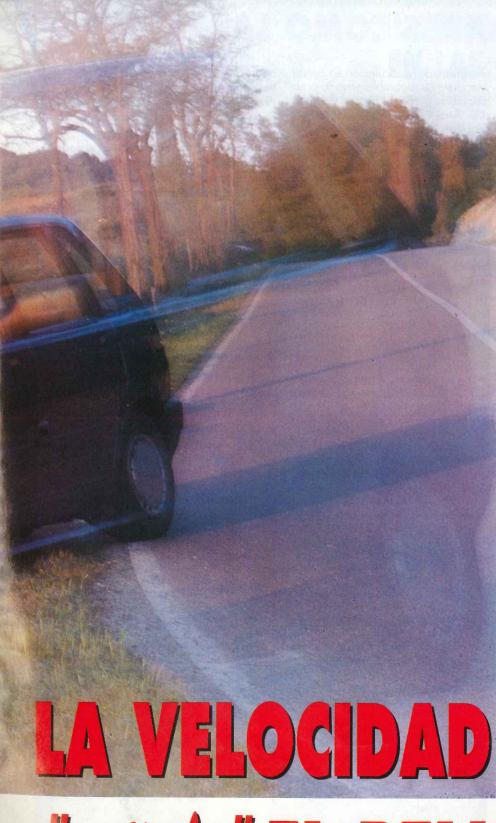
Ángel Cristo, el famoso domador de leones, ha sido una de las víctimas de la carretera durante la pasada Semana Santa. Las procesiones estuvieron plagadas de plegarias para el pronto restablecimiento de víctimas de la mala suerte, la desgrade victimas de la maia suerte, la desgra-cia, la imprudencia o la locura. Algunas fotos de accidentes delataban de todo un poco. Lo de Ángel Cristo no se sabe a que se debió. Eso sí, esta vez no fue capaz de domar su vehículo. Él, acostumbrado a tentar la suerte bajo la carpa, segura-tentar la suerte bajo la carpa, segura-mente sabrá ahora lo que es tentar la suerte -cualquiera de ellas- no en la are-suerte -cualquiera de ellas- no en la arena, sino sobre el astalto. Si duro y arriesgado es enfrentarse a un montón de leones -yo, desde luego, no lo haría-, mucho más puede serlo encontrarse involucrado en un siniestro en la carretera. Las dentelladas y zarpazos de los coches, esti-mado Ángel Cristo, tampoco son para olvidar... Además, no pocas veces te las dan sin comerlo ni beberlo. ¿Terrible, verdad?





Jesús SORIA Director





La velocidad excesiva, asociada a curvas, visibilidad reducida y baja adherencia, principalmente, influye directamente en el incremento de la accidentalidad y en la gravedad de las consecuencias, según un estudio del Instituto Universitario de Investigación del Automóvil (INSIA).

Éste afirma que la señalización de nuestras carreteras (con asfalto seco) es correcta y permite circular con un amplio margen de seguridad. Con lluvia recomienda reducir en torno a 15 km./h. la velocidad y que, de noche, la velocidad genérica deberia ser 90 km./h.

1 objeto del proyecto PRO-VE -dirigido por Francisco Aparicio- ha sido valorar la influencia de la velocidad en la seguridad del tráfico, su incidencia en la accidentalidad y en la severidad de los daños ocasionados en caso de siniestro. El equipo investigador, formado por José Luis San Román, Alberto López y Luis Martínez, partió de una premisa suficientemente probada -"la velocidad de circulación del vehículo es un factor directamente relacionado con la seguridad vial"- y de una metodología - "analizar la influencia de la velocidad en cada elemento del sistema hombre-vehículo y medio y las interacciones entre ellos"-.

Se tomó una muestra de 28.096 accidentes (no urbanos) ocurridos en 1993, con al menos un turismo implicado. En 9.627 de ellos se detectó velocidad inadecuada; en el resto -18.469- se circulaba a la debida.

Diferenciar los accidentes en los que existía velocidad inadecuada fue primordial para extraer conclusiones. En primer lugar, la gravedad de las consecuencias del accidente se incrementa, para las personas implicadas, en aquellos con velocidad inadecuada respecto a los que no existía tal circunstancia.

El resultado es alarmante. El número de muertos por accidente asciende un 50 por 100 y los heridos graves, más del 60 por 100. Los datos por vehículo son igualmente significativos: el número de fallecidos se eleva un 50 por 100 y el de heridos graves, el 30 por 100. Se deduce que la proporción de accidentes mortales cuando existe velocidad inadecuada es 1,6 veces superior a la correspondiente cuando no existe velocidad inadecuada.

#### INCREMENTAN EL PELIGRO

Por otro lado, el INSIA considera relevantes los factores que, unidos a la velocidad inadecuada, aumentan el número de accidentes. Varios son

"señala" EL PELIGRO

# Circular deprisa está directamente relacionado con la disminución de adherencia

# **AGARRARSE COMO LAPAS**

La adherencia entre neumáticos y calzada es clave en la seguridad. De ella dependen el correcto guiado, la aceleración y la capacidad de frenado del vehículo. El proyecto PROVE asegura que, tan importante como la adherencia en sí, es la percepción y el aprovechamiento que el conductor haga de ella.

Indican, igualmente, que los con-ductores saben que con la calzada moiada existe mayor riesgo, pero desconocen en qué medida la seguridad disminuye a igualdad de tra-zado y velocidad. En la práctica, y como norma general -indican los in-vestigadores-, el conductor usa me-nos adherencia de la disponible en seco y se sitúa al límite, e incluso la rebasa, sobre mojado, por no aco-modar la velocidad a esta circuns-

Todo ello, por que la velocidad de un vehículo es responsable (entre otros factores) del coeficiente de adherencia. A más velocidad, menos adherencia, lo que supone que este matrimonio es culpable -tomando las estadísticas del Prove como base- del incremento en un140 por 100 de la proporción de accidentes. Asimismo, las condiciones climáti-

cas adversas están estrechamente relacionadas con la baja adheren-cia. Con lluvia, niebla, hielo o nieve, el coeficiente de adherencia entre neumático y calzada baja drástica-mente, disminuye la transmisión de esfuerzos al suelo (fundamentalmen-

te en frenada y circulación en curva) y se eleva considerablemente la posibilidad de perder el control del vehículo. Ante estas colcusiones, el INSIA propone que se levante el pie del acelerador y que el límite de veloci-dad establecido por la señalización deje de ser una referencia para los

Por último, no hay que olvidar que la lluvia intensa puede producir embalsamientos de agua que hacen

aparecer el "acquaplanning". Los investigadores del PROVE han comprobado que, con una presión de inflado del neumático adecuada, velocidades del orden de 90 km./h. pueden provocar la pérdida total del control del vehículo. Presiones de inflado incorrectas, debidas a un mal mantenimiento, reducen drásticamente la velocidad a la que aparece el temido "acquaplannina".



Las condiciones climáticas adversas reducen drásticamente el coeficiente de adherencia de neumático y calzada. Aumenta la posibilidad de perder el control.

los binomios. El más peligroso, velocidad y curva. El estudio señala que más del 70 por 100 de los accidentes con velocidad inadecuada -en todos los que la aceleración lateral, por la fuerza centrí-fuga, juega un papel importante- se registran en curva.

Otro factor relacionado frecuentemente al accidente con velocidad inadecuada es la visibilidad restringida (debida a la configuración del terreno, nocturnidad, polvo, humo, vegetación, edificios, deslumbramiento...). Esta incrementa casi un 150 por 100 la proporción de accidentes. Igualmente, la baja adherencia (no sólo interviene el estado del suelo seco o mojado, sino el desgaste del neumático), unida a la velocidad excesiva, contribuye a elevar un 145 por 100 los accidentes. Otra circunstancia muy peligrosa ,las condiciones atmosféricas adversas (lluvia, nieve, granizo, hielo o niebla), aumentan más del 120 por 100 el número de accidentes.

También indeseables son la inexisten-

El número de muertos por accidente con exceso de velocidad se eleva en un 50 por 100 y el de heridos graves, un 60 por 100. cia de marcas viales en la calzada (54 por 100) e iluminación deficiente (22 por

#### SALIRSE DE LA VÍA

Se estudiaron los tipos de accidente cuya proporción subía al circular con velocidad elevada. Así, las salidas de la vía por el margen izquierdo, con colisión o sin ella, crecen un 50 por 100 en ambos casos. Si la salida es por la derecha, la proporción sube cerca del 30 por 100, cuando también se produce un choque, y en más del 24 por 100, cuando no hay colisión. Volcar es otro tipo de accidente afectado por la velocidad inadecuada (30 por 100). También, la colisión con obstáculos (20 por 100 superior) y los atropellos (4 por 100 más) están influidos por

Además, el estudio analizó diferentes puntos negros detectados en la Comunidad de Madrid. Para ello, trabajó con la tecnología del CANE (Caja Negra), un conjunto de instrumentos que analiza, evalúa y reconstruye situaciones de riesgo en carretera. El resultado pone de manifiesto la existencia de otros elementos cuva influencia incrementa significativamente el riesgo latente: cuando el radio de la curva es bastante inferior al de las que la preceden o cuando el tramo por el que acabamos de transitar es recto, curva suave o pendiente; incidencias, estas, que permiten elevar la velocidad.

#### SEÑALIZACIÓN ADECUADA

Con esos parámetros, el grupo comparó, teniendo en cuenta la geometría de la vía y las diferentes condiciones de visibilidad y adherencia, lo que se considera velocidad segura y la velocidad límite establecida por las señales de las carreteras. Aparicio afirma que el resultado fue claro: los límites de velocidad de nuestras carreteras son técnicamente correctos. Si se circula a la velocidad señalizada, se marcha con un amplio margen físico de seguridad, especialmente en suelo seco. Cuando llueve o existe hielo, se deben establecer normas complementarias de circulación.

El proyecto PROVE establece una señalización tipo para circular en estas circunstancias (experiencia ya en marcha en Francia, que redujo el límite de velocidad cuando la calzada está mojada). Bajo lluvia de intensidad media, la velocidad debe reducirse entre 20 y 10 Aparecen asociadas a la velocidad excesiva en el 70 por 100 de los accidentes

# **EL PELIGRO ESTA**

las curvas reside en su incidencia sobre el comportamiento direccional del vehículo, que puede llegar a ser ines-table a velocidades críticas. La explicación es sencilla: cuando un automóvil describe una trayectoría curvilínea, la fuerza centrífuga actúa sobre su centro de gravedad y origina un es-fuerzo lateral que debe ser compensado por la adherencia entre neumático y suelo. Al aumentar la velocidad crecen ambos efectos y el coche puede

perder su trayectoria y volcar.
Los resultados del proyecto PROVE corroboran esta teoría. Si circulamos por una curva a velocidad excesiva, el riesgo de sufrir un accidente se tripli-ca. Asimismo, el estudio estadístico in-dica que más del 20 por 100 de los accidentes, aunque no exista velocidad inadecuada, se producen en curva. Si además, la curva se asocia con exceso de velocidad la proporción asciende casi al 70 por 100.

También se demuestra la relación entre exceso de velocidad, circulación en curva y los distintos niveles de adherencia (suelo seco o mojado) para nuir el radio de la curva.

La importancia de la velocidad en comprobar como la posibilidad de derrape aumenta y la capacidad de frenado disminuye según nos distan-ciamos (por exceso) de la velocidad señalizada. Riesgos cuya probabilidad se dispara cuando el suelo está mojado o con hielo o los neumáticos desaastados.

Algún ejemplo significativo. Si se cir-cula a la velocidad límite señalizada en curva y con suelo seco y neumáti-cos en buen estado (la mejor situación posible), se trazará la curva dentro del margen de seguridad, incluso si el radio de la trayectoría disminuye un 63 por 100. Si la velocidad fuera un 50 por 100. Si la velocidad itera un 50 por 100 superior a la establecida (es decir, si indica 40 km./k. y vamos a 60 km./h.), cualquier imprevisto -esquivar un obstáculo- que suponga reducir el radio de la curva lleva al

En la misma situación, si se frena, en el primer caso, aún se dispone del 88 por 100 de la capacidad de frenada. Cuando la velocidad es un 50 por 100 superior, esta capacidad de frenada es prácticamente nula, al dismi-



En las curvas, el riesgo de sufrir un accidente se triplica circulamos

a velocidad inadecuada.

# Ocupantes: entre colisionar a 30 km./h. o hacerlo a 80 km./h.

# EL RIESGO DE MORIR SE **MULTIPLICA POR VEINTE**

Son muchos los estudios realizados para demostrar la influencia negativa de la velocidad en la seguridad vial, analizando el posi-ble aumento del número de accidentes debido a su exceso en la circulación y evaluando el incremento en la gravedad de las lesiones sufridas por los ocupantes de los vehículos involucrados en

La mayoría de las investigaciones se centra en las diferencias registradas en el número y gravedad de los accidentes como consecuencia del cambio introducido en los límites de velocidad en al-

gún país. El Instituto de Investigación de Carreteras de Suecia estudió la relación entre el descenso del límite de la velocidad y la reducción de la velocidad media de circulación. Demostró que de una reducción de la limitación de 20 km./h. resulta una bajada real de la velocidad media de circulación entre 6 y 8 km./h. Igualmen-te, comparó la velocidad real de circulación de los turismos durante el día y la noche, y encontró que ésta, durante la noche, era 1 km./h. superior a la diurna.

Por su parte, el Consejo Europeo de Seguridad en el Transporte ha llevado a cabo un trabajo del que se desprende que, si se reduce 1 km./h. la velocidad media, el índice de accidentalidad cae un 3 por 100. Si, por el contrario, la velocidad media sube en esa cuantía, la frecuencia de accidentes experimenta un ascenso del 3 por 100.

Estos análisis confirman que a mayor la velocidad de impacto, mayor probabilidad de sufrir lesiones graves o mortales. Entre los ocupantes de vehículos que colisionan a 80 km./h., la probabilidad de morir es 20 veces superior a la de auienes chocan a 30 km./h.

Otra conclusión determinante: una reducción de 5 km./h. podría implicar la disminución anual, en la Unión Europea, de 11.000 víctimas mortales y 180.000 heridos en accidentes de tráfico.

km./h., dependiendo de la carretera y trazado -recta o curva-. Cuando esté helada, debe desaconseiarse la circulación, o, en todo caso, imponer un límite general del 60 por 100 de la señalizada.

Si conducimos con luz de cruce, la velocidad debe limitarse genéricamente a 90 km./h. Si, además, circulamos por curva, proponen reducir la señalizada en un 10 por 100. Cuando llueve, la disminución debe elevarse un 30 por 100. Si existe hielo, un 60 por 100 respecto a la establecida por la señal.

Los investigadores indican "que la propia existencia de un margen tan amplio debe influir en muchos conductores que no respetan dichos límites". Para Francisco Aparicio, "la señalización es correcta y se percibe, pero no se respeta". La causa principal es "el desconocimiento del margen de seguridad v porqué debe ser mantenido, restando importancia a la relación entre señalización limitativa y la seguridad, entrando en un círculo de desprestigio injusto de la señal, debido a la incorrecta valoración que hace el usuario del margen de seguridad".

En esta línea, ahondan en la influencia del factor humano como elemento determinante de incremento del riesgo de accidente. El INSIA asegura que se percibe mal la aceleración lateral; la adherencia y la falta de visibilidad, y sus consecuencias. Con especial hincapié en reservar parte del margen de seguridad para hacer frente a los factores aleatorios que podemos encontrar.

Francisco Aparicio indica que "no podemos olvidar otros factores asociados al vehículo y a la infraestructura que condicionan la predisposición del con-



influencia negativa de la velocidad en la seguridad vial ha sido objeto de estudio en numerosas investigaciones.

# La noche y la lluvia, principales factores que reducen la visibilidad

El 90 por 100 de la información que necesita un conductor la recibe a través de la vista. Dos puntualizaciones: durante el día, el ojo percibe un exceso de datos que, a veces, da lugar a distracciones. Situación contraria al período nocturno, durante el cual el ojo sufre un déficit que se

cifra en un 20 por 100.

Además, un sujeto con una capacidad visual del 100 por 100 con iluminación diurna la verá reducida a un 70 por 100 durante la noche en una calle bien iluminada, y a tan sólo un 30 por 100 si circula con luz de cruce. A esto, sumar la influencia de la edad: por cada 13 años de envejecimiento de un individuo, ne-cesita el doble de iluminación para provocar la misma sensación luminosa. Los datos de los oftalmólogos demuestran que la capacidad visual se reduce, como media, un 30 por 100 entre los 30 y 65 años.

El estudio PROVE ha comprobado que la visibilidad restringida está presente en más del 40 por 100 de los accidentes en los que se registra velocidad inadecuada.

Las razones se clarifican siguiendo las conclusiones del equipo investigador en su estudio de dos de los factores que más reducen la visibilidad (nocturnidad y condiciones climáticas). De noche, cuando circulamos con luz de cruce, la distancia máxima de visibilidad queda limitada a 75 metros -longitud máxima del haz de la luz de cruce-; esto siempre que se transite por una recta. Si es por curva, debido a la asimetría del haz, la distancia de visibilidad varía, para curvas del mismo radio, en función de que el desarrollo sea a la derecha (60,7 metros) o izquierda (41 mts.). Ese es, por tan-

para reaccionar ante un posible peligro y realizar la maniobra evasiva adecuada que evite el accidente. Para el INSIA, en recta, circulando con luz de cruce, por una calzada con buen firme y neumáticos en correcto estado, la velocidad máxima de circulación que permite detener un vehículo ante un obstáculo es 98

Por otra parte, o además, apare-cen otros elementos que reducen la visibilidad como la lluvia, nieve, niebla y otras situaciones derivadas de la contaminación (polvo), debido a que dan lugar a fuentes luminosas consecuencia de la reflexión y/o refracción de la luz, creando una iluminación parásita que dificulta la clara visualización de los obietos (sin hablar de la reducción de la adherencia, reflejada en otro apartado del reportaje que puede terminar en la aparición del temido "acquaplanning").

Asimismo, en estas condiciones, la visibilidad del vehículo queda limitada por la inclinación del parabrisas, el estado del limpiaparabrisas, su velocidad de funcionamiento, la suciedad, pequeñas roturas y otros defectos.



to, el espacio que tiene el conductor Durante la noche, el ojo pierde el 20 por 100 de la información que debería recibir.

ductor y que no pueden, ni deben, ser despreciados".

#### TENER EN CUENTA

A partir de los resultados, el INSIA recomienda, para corregir las principales deficiencias, concienciar al conductor de la importancia del margen de seguridad, factores que lo modifican, influencia de la velocidad y justificación de los límites establecidos en curva. Igualmente, es necesario un sistema de vigilancia y sanciones discriminado, que tenga en cuenta la reducción del margen de seguridad

Si se circula a la velocidad señalizada, se transita con un amplio margen físico de seguridad, especialmente si el suelo está seco.

efectivo. Por supuesto, extremar la calidad de diseño y construcción de carreteras y autopistas y el uso de señales con especial relieve psicológico en los puntos de mayor riesgo latente detectado o eva-

Y no olvidar el papel que el vehículo juega en el accidente. Por ello, conviene informar al conductor del incremento del riesgo que supone su mal mantenimiento (en especial de frenos, neumáticos, suspensión...). Al tiempo, se debe revalorizar el papel de la ITV y mejorar la información sobre nuevos sistemas de seguridad -ABS, "airbag"...-.◆

# La gravedad de los accidentes con velocidad inadecuada es un 45 por 100 superior MÁS MUERTOS Y MÁS

**HERIDOS** 

accidentes con velocidad inadecuada son más graves para las personas implicadas en los mismos -su índice de severidad es un 45 por 100 superior- es otra conclusión del trabajo del INSIA que analizó y evaluó los datos sobre lesiones de los ocupantes de los turimos, su posición dentro del mismo y el empleo que hacían de accesorios de seguridad (fundamentalmente, cinturón de seguridad).

Tomando como base otras investigaciones, se asegura que "la gravedad del accidente aumenta un 10 por 100 al elevarse la velocidad de circulación desde unos 55 km./h. hasta 80 y 90 km./h., mientras que, al aumentar desde 50 ó 60 km./h. hasta más de 110, las consecuencias de dichos más del 35 por 100".

En la muestra de la investigación, la proporción de acciden-

Que las consecuencias de los tes con algún fallecido con velocidad inadecuada supera el 12 por 100, mientras que, en accidentes donde no se detecta exceso de velocidad, las víctimas mortales aparecen en menos del 8 por 100 de los casos.

El INSIA observa que el empleo del cinturón de seguridad disminuye la proporción de muertos y heridos graves un 35 por 100 aproximadamente, tanto en accidentes con velocidad inadecuada como sin ex-

Para el conductor, la reducción se sitúa en torno al 50 por 100; para el acompañante, el cinturón disminuye la probabilidad de morir o resultar herido grave en más del 30 por 100 de los casos, si existe velocidad elevada, y en un 26 por 100 cuando ésta es ajustada.

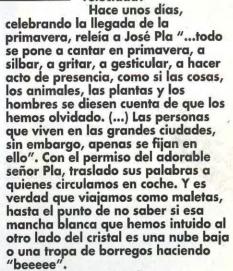
Destaca otro dato: el accidenaccidentes ascienden te con velocidad excesiva crece en vehículos con un sólo ocupante (propoción 1,49 veces mayor).



o se trata de una nueva campaña ecologista. Es, sin más, una patada a las prisas. No están registrados los nombres de los que vienen empujando, pero que levante la mano quien se sienta libre del agobio de llegar antes. "El tiempo pasa volando" es la excusa. Y ahí nos vemos, a torta limpia, con el reloj

que, a pesar de la súplica con el bolero, se empeña en marcar las horas.

Que paren el mundo, que me bajo... y perdóneseme el tópico. Pero visto que no se puede parar y antes de que se nos fundan los plomos... ¿Qué le parece si nos declaramos insumisos de la prisa y objetores de la velocidad?



Plagiando ese atinado "spot" que pide NO a la droga, se acumulan las razones para un NO a la velocidad; mamá, una sonrisa al despertarse tarde los domingos, los bombones, el bañador nuevo, hablar por teléfono, desenfadarse, el trigo verde, el olor del bebé, una novela, las cosquillas, buscar al otro medio dormido, unas cerezas, María Callas, la lucha contra el Sida, las noches de luna llena...

Se que el director de la revista me sabrá entender. Pero es que a estas alturas del dossier ya sabemos que la velocidad, su exceso, es una idiotez de imprevisibles aunque siempre terribles consecuencias. No se trata de llegar antes, sino de llegar... sin perderse nada por el camino. ¡Y hay tanto! Pruebe a hacer su propia lista. Verá como luego no guiere tachar nada.



Elena MARKÍNEZ

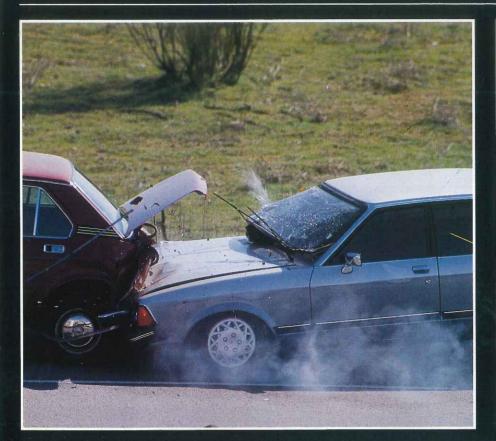


Al correr aumentamos nuestras posibilidades de morir en carretera un 12



# UNINSTANTE, UNA VIDA

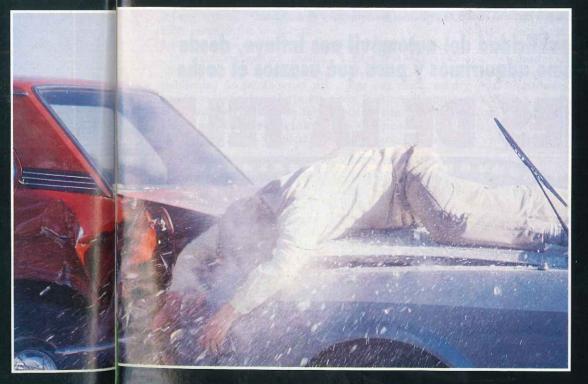
En su libro, "La muerte inútil", Christian Gerondeau describió, hace ya algunos años, qué ocurre dentro de un automóvil cuando este sufre un accidente de circulación. El párrafo que transcribimos narra paso a paso cómo mueren el conductor y los pasajeros de un coche que choca a sólo 80 km./h. con un objeto fijo y no llevan abrochado el cinturón de seguridad. El texto, realmente estremecedor, ilustra perfectamente las fotografías que tomó nuestro colaborador Marcos González.











terrible que la suerte del automovilista que no lleva el cinturón de seguridad en el momento de un accidente.

Aquí comentamos lo que sucede

cuando un automóvil golpea un obstáculo fijo a 80 km./h.

A las 26 milésimas el parachoques es hundido; el coche es frenado a la altura del asiento delantero con una fuerza igual a treinta veces el peso del vehículo. Los ocupantes -si no llevan abrochado su cinturón de

seguridad- continuarán desplazándose a 80 km./h. dentro del habitáculo.

A las 39 milésimas el conductor es proyectado hacia delante 15 centímetros desde su asiento.

romperá el A las 44 milésimas volante con el tórax.

A las 50 milésimas la deceleración es tal que ejerce sobre el coche y sus ocupantes una fuerza de 80 g, es decir. 80 veces sus pesos respectivos.

A las 68 milésimas el chófer se aplastará con un fuerza de 9 toneladas sobre el salpicadero.

peará el parabrisas; al mismo tiempo que la del pasajero del asiento delantero, que también sale despedido, mortalmente herido en el cráneo,

A las 100 milésimas (una décima de segundo), el conductor, retenido por el volante, rebota hacia el inte-A las 92 milésimas su cabeza gol- rior del vehículo. Ya está muerto.

A las 110 milésimas, el coche comienza a recular ligeramente.

A las 113 milésimas el pasajero sentado tras el conductor -si no está retenido por un cinturón de seguridad- le da un nuevo golpe al tiempo que él se hiere mortalmente.

A las 150 milésimas se hace el silencio. Los restos de hierro y cristal brillan al sol. Una nube de polvo envuelve el lugar del choque.

En menos de dos décimas de segundo, todo ha terminado.

La brutalidad del fenómeno, que sólo las cámaras ultrarrápidas permiten estudiar realmente, es inolvidable. La energía empleada es fabulosa. A 80 km./h., ésta permite proyectar el vehículo -que pesa 1 tonelada al menos- a más de 30 metros de altura: más de 7 pisos." ◆

(Tomado del libro "La muerte inútil" de Christinan Gerondeau).

(Las fotografías que ilustran este reportaje son una reconstrucción de un accidente real tomadas en el rodaje de los "spots" para la campaña de la DGT).



La televisión es el medio de comunicación con mayores cuotas de emisiones publicitarias y de audiencia.

Un estudio demuestra que la publicidad del automóvil nos influye, desde niños, en cómo conducimos, cómo adquirimos y para qué usamos el coche

# LOS COCHES DE LA TEI

La publicidad de automóviles está experimentando una clara evolución, convirtiendo lá seguridad en uno de sus atributos más valorados. Pese al cambio, el prototipo del protagonista sigue siendo un varón hábil y triunfador, que debe gran parte de su éxito a la "máquina" que conduce. Eso al menos se deduce de un estudio realizado para conocer la influencia de la publicidad televisiva sobre la población.

primordialmente en la publicidad emitida por televisión, puesto que es un medio que acapara los mayores índices de audiencia y emisiones publicitarias, generando "modelos" de automóviles deseables

La investigación se centra y de usuarios satisfechos y triunfantes.

Para entender las razones de este estudio, hay que partir de una premisa: el automóvil y todo cuanto se relaciona con su posesión y uso son un componente esencial de la vida cotidiana, un valor por el que se juzga el status, prestigio e, incluso, la personalidad de quien lo conduce. Igualmente -así lo aseguran los expertos-, hace posible y acompaña las relaciones afectivas familiares, amistosas y eróticas. Al tiempo, es un objeto de uso generalizado y cotidiano. Según la investigación de Gimark, "en España, muchos niños, a los 5 años, diferencian más marcas y modelos de coche que tipos de plantas". Y otro dato significativo: "una de cada cuatro personas, con 6 ó más años, se ha visto involucrada en

#### Mercedes LÓPEZ

onocer la influencia de la publicidad del automóvil en la población adulta a partir del estudio de la asociación existente entre la imagen del coche deseado y la imagen del automóvil en la publicidad, y relacionar esas asociaciones con el modo de entender la conducción y los accidentes es el objetivo del estudio realizado para la DGT por la empresa Gimark, bajo la dirección del profesor Manuel Martín Serrano.





#### FRUSTRACIONES

Por tanto, un objeto tan implicado en la vida de las personas ofrece a la publicidad un terreno muy fértil para desarrollarse. Los publicitarios explotan esas necesidades personales en beneficio de sus clientes: los fabricantes de automóviles.

A tres conclusiones fundamentales llega este trabajo en cuanto al efecto que tiene sobre la población. En primer lugar, la publicidad se considera un elemento que aporta información y está demostrado que hay una estrecha relación entre como se piensa y como se actúa.

En segundo lugar, el estudio subraya que la influencia de la publicidad de automóviles se produce "precisamente en las edades en las que se forman las representaciones

último, destaca que "alguno

de los efectos detectados son

muy nocivos, sobre todo en-

tre los adolescentes y jóve-

nes. Porque los anuncios de

los automóviles estimulan

las frustraciones específicas

de la adolescencia, invitando

a utilizar el coche en actua-

ciones agresivas y temera-

otro día u hora. Las razones son muy significativas: "mantener la credibilidad de Ford España como compañía integra y con principios".

#### SEGURIDAD Y EQUIPAMIENTO

Por otra parte, edad y sexo son factores determinantes al evaluar tanto los efectos como las preferencias en el terreno del mundo y del yo social". publicitario. Las agencias co-

nocen bien esos principios y la comunicación de un molos tienen muy en cuenta a la hora de realizar sus trabajos.

Así, la agencia DMB&B afirma que, "normalmente, la publicidad se dirige a potenciales compradores del modelo; es decir, al grupo de personas que, por sus necesidades y poder adquisitivo, pueden acceder y/o interesarse por dicho modelo. Sin embargo, en algunas ocasiones se puede utilizar

\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*

delo para transmitir valores a toda la marca". Asimismo, aseguran que en el sector del automóvil se ha experimentado una clara evolución: "se ha notado una fuerte tendencia hacia una publicidad cada vez más racional. Si antes predominaba una publicidad en la que se resaltaba el perfil del usuario deseado y el prestigio que la posesión del modelo podía aportar al comprador, ahora la publicidad se centra mucho más en el propio coche y sus cualidades más tangibles. Los atributos más valorados son seguridad v equipamiento".

Las contestaciones de los encuestados confirman esa tendencia. Cuando se les pidió que se situaran en el papel del publicitario e indicasen cuáles son las características que ellos destacarían, los resultados confirman el valor primordial de la seguridad, seguida, en el contexto actual, por la economía (bajo consumo) y la comodidad. Estética, velocidad y tecnología aparecen mencionadas con menor frecuencia.

# .................. Esa influencia se inicia en la infancia, se modifica en la adolescencia y se estabiliza en la juventud, sufriendo pocos cambios posteriormente. Por

#### SEXO DETERMINANTE

Al concretar las diferencias por edades, entre los adultos los anuncios que gustan no coinciden necesariamente con

los creíbles; sin embargo, a niños v adolescentes sí les atraen los que lo son. Los niños prefieren los coches grandes, puesto que los relacionan con el uso familiar. En los jóvenes prima la creatividad del "spot", con independencia de las cualidades del coche que se anuncie, y quieren ver reflejado el precio.

El sexo también es determinante. Al varón, lo que más le interesa de la publicidad es la marca; y, en segundo lugar, el atractivo de la calidad de fabricación y del diseño. La mujer prefiere anuncios que presenten coches cómodos, seguros y de bajo consumo; además, afirma sentirse especialmente atraída por la música del anuncio.

Sin embargo, todos opinan que el usuario al que se dirige el anuncio está muy estereotipado: varón, hábil conductor, experimentado pero joven y, al tiempo, prudente y atrevido. Un ejemplo de este prototipo lo tenemos en Audi, desde donde aseguran que se pensó en Richard Gere como el protagonista ideal para la publicidad de su nuevo A4, porque "personificaba mu-chos de los valores que se litada por la relación "máqui-na-usuario". El conductor es pretenden resaltar en este prudente y la máquina, atrevimodelo: espíritu joven, pero con la experiencia de vestigadores dirigidos por la madurez, personalidad cosmopolita y triunfadora, carácter generoso que acep-



"mágico" de conducir el cona al usuario de responsabi- narrar situaciones "creíbles". che que se ofrece. También realizan una asociación impoconservando la autoimagen cer submarinismo... y debe sible entre el conductor que es de que es "juicioso" aunque "prudente" v al mismo tiempo

"atrevido", asociación posibi-

litada por la relación "máqui-

da, lo que, a juicio de los in-

Manuel Martin Serrano,

"conlleva una fetichización

de la herramienta que elimi-

JUVENTUD DIVINO TESORO

Los jóvenes aún presentan una psicología inmadura fácilmente influenciable que puede tomar al pie de la letra lo que el anuncio

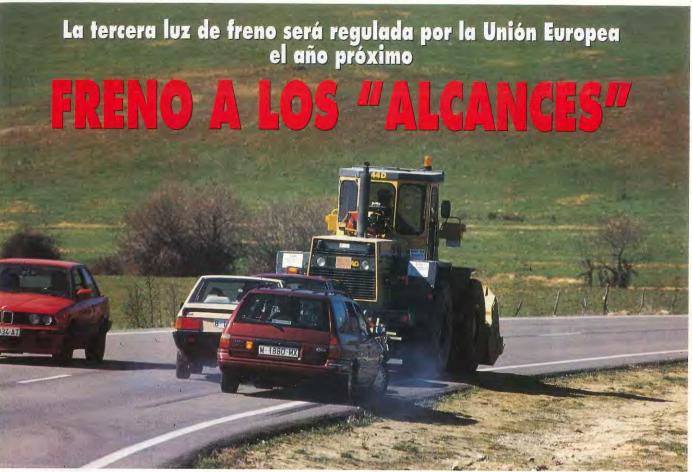
promete: triunfo, autoaceptación y autoafirmación.

haga locuras". Otro aspecto muy destacado, dada la peligrosidad de sus consecuencias, es la mezcla explosiva que aparece en los adolescentes que han aceptado la sugerencia publicitaria de que el coche es un instrumento que sirve para emanciparse, ligar y gozar, es decir, pueden utilizarse como los coches que "salen en las películas". És una parte de la población psicológicamente inmadura que toma al pie de la aceptación.

lidad, quien puede seguir El coche no debe volar, ni haser utilizado de acuerdo a sus prestaciones reales y al uso al que está destinado (un utilitario no debería presentarse en un circuito de carreras). Hay que introducir personajes reales y cotidianos y no limitarse a prototipos. Las mujeres, las familias, los trabajadores... también buscan coche.

> Y, por supuesto, eliminar todas las imágenes que inciten a la velocidad o presenten comportamientos "viriles" o autoafirmatorios arriesgados. Tampoco transferir a la tecno-

letra lo que el anuncio promelogía del coche la garantía de te: autoafirmación, triunfo y la seguridad por sí sola (la seguridad depende siempre del conductor), ni hacer pensar LA MUJER TAMBIÉN EXISTE que habilidad se adquiere junto con el coche de turno. Fi-A la vista de los resultados. nalmente, no asociar el uso los investigadores han realizadel automóvil con bebidas o do unas recomendaciones con caravanas de jóvenes en para evitar los efectos negatiautomóviles desplazándose de vos de la publicidad de automóviles. Las historias deben discoteca en discoteca. ----------



Muchos de los accidentes automovilísticos que se producen. sobre todo en la ciudad, los llamados alcances, podrían evitarse con la llamada "Tercera luz de freno". La Dirección General de Tráfico ya autorizó su instalación hace casi un año y la Unión Europea (UE) regularizará esta situación a nivel europeo a partir del 1 de enero de

## J.H. Fotos: Marcos GONZÁLEZ

1 Instituto de Investigación sobre Reparación de Automóviles, conocido como "Centro Zaragoza", desarrolló hace tiempo una investigación sobre las co-

lisiones por alcance y los métodos para reducir la siniestralidad en ese tipo de accidentes. Llegó a la conclusión de "recomendar la instalación de una luz trasera suplementaria, que tenderá a mejorar la seguridad vial, reduciendo los siniestros y los daños corporales y materiales".

Se calcula que el 14 por 100 de los accidentes con víctimas se debe a colisiones traseras o alcances. A nivel mundial, distintos estudios e investigaciones, precisamente en relación

## ¿Monocolor o bicolor?

La duda surge al elegir qué tipo de tercera luz se instala. La habitual es la luz roja, sin más, que se enciende al accionar el freno. Su fuerte intensidad y el lugar donde va ubicada -interior del coche, junto a la luneta trasera- la hacen perfectamente visible. La alternativa que propone el Centro Zaragoza es más completa: una luz bico-lor (naranja y roja). La naranja se acciona cuando el vehículo sufre una desaceleración, avisando así al coche que le sigue de su dismi-nución de velocidad. Cuando el conductor acciona el freno, se desconecta la luz ámbar y se enciende la luz roja trasera suplementaria y los dos pilotos clásicos de freno.

con este tipo de siniestros, consideran que éstos "llegan a reducirse en un 20 por 100 cuando se instala en la parte posterior del vehículo una tercera luz de freno, situada en triangulación con las dos luces de freno convencionales". La explicación de esta reducción tan importante se basa en la disminución del tiempo que el conductor necesita "para observar que están frenando los vehículos que le preceden, sobre todo en los casos de circulación en caravana".

La propia Dirección General de Tráfico está de acuerdo con los resultados de estas investigaciones y, en tal sentido, ha dado instrucciones el pasado mes de julio para que se admita la instalación de esta tercera luz de freno, siempre que esté homologada, pues sólo así garantiza las intensidades má-

ximas y mínimas de este tipo de luz "asegurando así los posibles deslumbramientos que se producirían en el caso de utilizar otro tipo de luces".

Algún fabricante de automóviles ofrece esta tercera luz de freno como "extra" en sus modelos nuevos, y muchos automovilistas, en los últimos meses, la han instalado por su cuenta, conscientes de las ventajas que ofrece. Ya hay, también, algún modelo que la trae "de serie". •









Trescientos puntos peligrosos de nuestras carreteras están siendo "eliminados" por la actuación en materia de seguridad vial prevista en ellos por la Dirección General de Carreteras. Ochenta son considerados Tramos de Concentración de Accidentes (TCA) y 221, "actuaciones preventivas". Aunque algunas de estas obras son mínimas, entre ambas actuaciones se emplearán más de treinta mil millones de pesetas.

J. HERAS Fotos: Marcos GONZÁLEZ

as explicaciones sobre este plan estratégico del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente (MOPTMA) en materia de seguridad vial tuvo que darlas recientemente en el Senado el propio ministro, José Borrel, ante la pregunta que le formuló el senador socialista por Córdoba, Diego Alonso Colacios.

Este preguntó al máximo responsable de aquel departamento qué actuaciones estaba llevando a cabo su ministerio "para disminuir la peligrosidad de las carreteras españolas" desde la aprobación del dictamen de la Comisión sobre los Problemas Derivados del Uso del Automóvil y de la Seguridad Vial, que él mismo presidió en su última etapa. Esa Comisión recogió 77 recomendaciones así como una serie de objetivos en el desarrollo de las infraestructuras y en la pre-

paración y ejecución de los planes de carreteras por las administraciones públicas competentes "con el fin de disminuir, así, la peligrosidad en las carreteras". El senador Colacios aseguró a "Tráfico" que sólo quería saber si se hace un seguimiento de todas las actuaciones recomendadas en el Plan Estratégico "y, en esta ocasión, el organismo requerido para saber sus actuaciones ha sido el MOPTMA".

#### COLABORACIÓN

Borrel recordó, en su contestación, que el MOPTMA colaboró en la Comisión del Senado, participó en la preparación del Plan Estratégico y suscribió el Pacto por la Seguridad Vial. "El programa de actuaciones en materia de seguridad

vial se ajusta a las directrices del Plan Estratégico, se lleva a cabo anualmente y se presenta al Consejo Superior de Tráfico y Seguridad Vial". Es decir, cada año desarrolla programas específi-cos de mejora en la seguridad "que permiten realizar actuaciones destinadas, primordialmente, a la eliminación de elementos de riesgo". En estos momento hay obras terminadas, en marcha o previstas en 80 Tramos de Concentración de Accidentes (TCA) -los antiguos "puntos negros"-; es decir, en donde durante un período se producen tres o más accidentes. Estos puntos, detallados (aportando un amplio dossier) en su intervención en el Senado por José Borrel, están repartidos por la casi totalidad de nuestra geografía y su eliminación su-pondrá unos 15.000 millones de pesetas.

La mayor parte de esas obras son de "bajo costo" -no superan los 100 millones y, excepcionalmente, 200-, aunque una buena parte, según el MOPTMA "se pueden solucionar con inversiones que están en torno a 20 millones de pesetas".

Estos programas incluyen medidas tendentes a reducir zonas de riesgo y "homogeneizar las características de las carreteras y su entorno con el fin de facilitar al conductor las características de la carretera y, en la medida de lo posible, evitar situaciones peligrosas". Las actuaciones incluyen mejoras en señalización y balizamiento, instalación de barreras de seguridad, tratamiento de travesías e intersecciones, y mejoras del trazado y pavimento.

Paralelamente, se realizan 221 acciones

preventivas con un presupuesto de 16.000 millones de pesetas, "a los que hay que sumar los TCA resueltos mediante actuaciones de los programas de creación de infraestructuras, autovías y acondicionamiento". Para responsables de la Dirección General de Carreteras, "se trata de evitar que estos puntos lleguen a ser tramos donde se concentren accidentes; algunas veces se detectan porque ya se ha producido algún accidente, porque intuimos que pueden darse o se han producido siniestros pero no han sido graves..."

#### MENOS RIESGO DE ACCIDENTES

En su contestación al que fue presidente de la Comisión del Senado que investigó los problemas de la accidentalidad

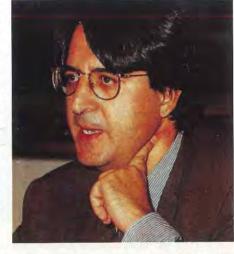


Las actuaciones en la M-30 también son necesarias para eliminar puntos conflictivos como el puente de Ventas.

en España -que contó con la opinión de muchos expertos en la materia-, el ministro Borrel aprovechó para asegurar que "el riesgo de sufrir un accidente o resultar muerto en accidente de tráfico al circular por la red del Estado se ha reducido a la mitad entre 1989 y 1994". A su juicio, ha sido determinante la entrada en servicio de nuevos tramos de autovía, la construcción de variantes de población y el desarrollo de actuaciones específicas de mejora de la seguridad en puntos conflictivos. Para los responsables del MOPTMA, es decisivo que, de 1984 a 1994, la red de alta capacidad (autopistas y autovías) haya pasado de 2.303 kms. a 6.000, multiplicándose por 2,6, y que, paralelamente, se hayan acondicionado y mejorado más de 7.000 kms. de carreteras convencionales "y se hayan construido y puesto en servicio más de 340 variantes de población. Todo ello ha tenido una influencia determinante en la evolución de la accidentalidad en los últimos años".

La entrada en servicio de esas variantes "ha reducido drásticamente los accidentes en las travesías de la red, que pasaron de 5.387, en 1984, a 2.984, en 1993; es decir, una disminución del 46,3 por 100. Igualmente, el número de víctimas mortales en travesías descendió de 379 (1989) a 191 (1993); es decir, una reducción de casi el 50 por 100".

El importante crecimiento del tráfico en



Diego Alonso Colacios, el senador socialista que pidió explicaciones al ministrro José Borrel.

la red de carreteras del Estado, la concentración en ésta del tráfico pesado y el incremento de la velocidad media que conlleva la mejora de las vías no han facilitado, precisamente, estas cifras de accidentalidad, a la baja en los últimos años. Según estudios del MOPTMA, "entre un 25 y un 40 por 100 de los vehículos circulan por encima de la velocidad establecida. Estas velocidades suponen un mayor riesgo de accidente y, en los casos en que se producen éstos, mayor gravedad de los mismos". • (Ver informe de páginas 8 a 14).

Planes y pactos sociales "seguros"

Hace dos años, en marzo de 1993, el Consejo de Ministros aprobó el Plan Estratégico Básico de Seguridad Vial, elaborado por el Consejo Superior de Tráfico en respuesta al mandato del Senado. Basado en el estudio que, durante dos años, había realizado una comision de senadores sobre los problemas derivados del tráfico en España, el Plan Estratégico contempla desde actuaciones en "puntos negros" y aumento de los recursos destinados a la seguridad de las

carreteras, hasta incrementos del número de guardias civiles de tráfico, intensificación de la vigilancia para que se respeten los límites de velocidad, investigación sobre los efectos del alcohol, favorecer la renovación del parque, incentivar la incorporación de sistemas de seguridad (ABS, tercera luz de freno, etcétera), obligatoriedad de examen previo para acceder a conducir ciclomotores y un largo

Algunos de esos mandatos ya los puso en marcha la DGT.

Otro punto era la propuesta de un pacto social por la seguridad vial que se formalizó por Tráfico el pasado año y que suscribiéron desde los máximos responsables de los ministerios afectados a sectores empresariales, profesionales y sindicales. Uno de sus apartados dice que los firmantes se comprometen a "adoptar, fomentar y propiciar todas las acciones que, dentro de sus respectivos ámbitos de actuación o competencias, procedan para mejorar los índices de seguridad vial en España". También aseguraba que debían "situar los trabajos de seguridad vial en los primeros niveles de sus prioritades de actuación" o "evitar cualquier actuación que, aún respondiendo a otros interes legítimos, pueda ser perjudicial para la seguridad vial".



#### Juana SÁNCHEZ

esde el 1 de mayo, con la entrada en vigor del Decreto que modifica el Reglamento General de Recaudación, el embargo de cuentas corrientes por Hacienda para saldar las deudas que los ciudadanos tengan contraídas con el Estado -una multa de circulación, por ejemplo- queda recortado. Por un lado, se establece un límite legal si el saldo proviene del salario y, por otro, cuentas a nombre de varios titulares, nimo interprofesional.

también se limita cuando la cuenta que se pretende embargar no esté sólo a nombre del deudor, sino que sea compartida con otros titulares. Estas modificaciones responden, según Luis Pedroche, Director del Departamento de Recaudación de la Agencia Tributaria, a la aplicación de lo dispuesto en la Ley de Enjuiciamiento Civil para evitar posibles conflictos entre ciudadano y Administración.

El Decreto establece que "cuando el dinero se encuentre depositado en

sólo se embargará la parte correspondiente al titular deudor a la Hacienda Pública". Añade que, si las cuentas son de titularidad indistinta -el caso habitual es tenerlas abiertas a su nombre y al del cónyuge-, el embargo sólo podrá alcanzar a la parte del saldo correspondiente al deudor "conforme a una regla de división del mismo en partes iguales entre los titulares" siempre que no esté expresamente establecido lo contrario.

#### EL SUELDO NO SE PUEDE **EMBARGAR**

Las modificaciones meioran el texto anterior y dan mayor protección al ciudadano, según Gloria Vinader, responsable del Departamento de Multas de RACE. Junto a la obligatoriedad de dividir el saldo de la cuenta de varios titulares, también se establece la protección legal del sueldo: si el saldo de la cuenta bancaria coincide con el salario mínimo interprofesional es inembargable si se demuestra que aquel es fruto de la percepción de una nómina. A partir de ahí, de la cuantía correspondiente a un segundo salario mínimo, sólo es posible el embargo de un 30 por 100. De un tercer salario, sólo el 40 por 100 podría ser embargable; y así sucesivamente hasta llegar al 90 por 100 si el saldo sobrepasa el importe de hasta un sexto salario mí-

## 100.000 de sueldo, 50.000 de multa

Si usted gana 100.000 pesetas al mes, que su empresa ingresa en la cuenta bancaria de la que es titular junto a su cónyuge -cantidad que eleva su saldo a 200.000 pesetas- y tiene pendiente una multa de circulación de 50.000 pesetas en vía ejecutiva, podrán embargarle el importe de su cuenta, pero con limitaciones. En primer lugar, las 200.000 pesetas de saldo deben dividirse entre los dos titulares, salvo que, en el contrato con el bancaria, tenga establecida otra



circunstancia. De sus 100.000 pesetas de salario, la cantidad equivalente al mínimo interprofesional -62.700 pesetas- no podrá embargarse. De las 37.300 restantes, que no llegan a la cuantía de un segundo salario mínimo, podrán retenerle un 30 por 100, es decir, 11.190. Las 38.810 que restan por adeudar podrá salir del saldo de otras cuentas que no respondan al de salario u otros bienes que, por ley, no tengan limitación al embargo.







# del MOTOR



Por la vía del crédito se paga hasta un 80 por 100 del importe de la ventas en automóviles. Una nueva disposición regula estos créditos al consumo aportando pocas novedades, fundamentalmente garantías, transparencia y protección al consumidor y dando obligatoriedad y fuerza legal a lo que ya se estaba realizando en la práctica

Teresa G. GONZÁLEZ Marcos GONZÁLEZ

#### THANGIAGIÓN SARANTIZADA

un nuevo automóvil? Si las cuentas no le cuadran, tendrá que financiar una parte. No es el único: entre un 65 y un 80 por 100 del precio de los véhículos que se venden anualmente se hace mediante pago aplazado. La cantidad media que se financia está entre 1 y 1,2 millones de pesetas, en un plazo de 4 años, o 48 eternos meses. Por zonas, Andalucía, Levante v Extremadura destacan por ser las que más se endeudan, mientras que en el País Vasco se financia en menor proporción.

Si se encuentra en esta texitura, le conviene conocer una nueva norma que entra en vigor el próximo 25 de mayo: es la Ley de Crédito al Consumo, cuyo propósito es homologar las disposiciones a este respecto en la Unión Europea (UE) y garantizar los derechos de los consumidores en bienes de consumo. Carlos Guía, senador socialista que ha defendido esta ley, la define como "el primer marco legal que reconoce y defiende los derechos del consumidor de modo específico frente a las entidades de crédito y los empresarios". Junto a esta valoración, las financieras opinan que no incluye grandes cambios, simplemente traslada a norma lo ya aplicado en la práctica. Resaltan que el ámbito donde más incidirá es en los empresarios dueños de negocios de venta al público de bienes de consumo que financian su venta a plazos (un ejemplo son los grandes almacenes).

Esta nueva disposición derogará algunos aspectos de la Ley de Venta a Plazos de Bienes Muebles, que data de 1965, para lo cual se ha establecido un período transitorio de 6 meses, y, por otro lado, completa la Ley de Defensa de los Consumidores y Usuarios que es más genérica. Algu-

na entidad financiera, como Fiseat, por voz de su Directora de Márketing, Elvira González del Amo, tiene serias dudas de que esto se haga realidad, calificando la norma del 65 de obsoleta v dictada en un momento donde la venta a plazos era esca-

#### **GARANTÍAS Y**

Lo mejor es ir paso por paso. Una vez que decide qué modelo va a adquirir. cuánto le costará y qué cantidad va a financiar, lo financiera del fabricante, en 4 años.

Está usted pensando adquirir otra financiera, un banco o caja, o. simplemente, un empresario que conceda ese crédito.

> En este punto, mencionar la normas relativas a transparencia en la publicidad -fijadas en 1989 por el Banco España y que vuelve a recoger esta nueva disposición-, donde se obligaba a publicitar no sólo el interés nominal, sino la Tasa Anual Equivalente

#### Medidas de seguridad

- Publicidad transparente: debe aparecer, además del interés nominal, la Tasa Anual Equivalente (TAE) y un ejemplo de financiación.
- Oferta vinculante: el cliente puede exigir a la entidad de crédito una propuesta por escrito que recoja las condiciones de la financiación y que deberá respetar en un plazo de 10 días
- Obligación de incluir en los contratos de financiación la posibilidad de entregas a cuenta del crédito.
- Cancelación o reembolso anticipado del crédito: limita la penalización a un 3 por 100, para los créditos de interés fijo, y al 1.5 por 100, para los de interés
- Descubiertos en cuenta corriente: si deja de pagar alguna mensualidad el banco o caja no puede cargar un interés superior a 2,5 veces el interés legal de dinero (hoy en el 9 por 100).

(TAE) lo que en la práctica pagará en relación al plazo de amortización v además un ejemplo representativo.

De cualquier forma, no se sorprenda v lea la letra pequeña de los anuncios: en algún caso, por política de publicidad agresiva, se destaca mucho más el porcentaje nominal, y luego la realidad es hasta 2 puntos superior. Infórmese también de los gastos de apertura, estudio y formalización -pueden suponer hasta un 2 por 100 más- v no olvide que, por ley, es obligatorio, además, entregar un 10 por 100 de entrada de la cantidad que se financia -en el ejemplo del cuadro adjunto sobre 1 millón financiado, la entrada sería 100.000 pesetas-.

Junto a lo anterior, la Ley incluye lo que se denomina "oferta vinculante". Consiste en que usted puede exigir a la financiera una oferta por escrito donde figuren todos los extremos (cuantía, plazos, TAE, etcétera) y que

respete estas condiciones durante un plazo de 10 días hábiles; en caso contrario, da lugar a penalización.

#### LÍMITE A LOS INTERESES

Ya tiene su flamante auto nuevo. Paga religiosamente sus mensualidades, y, además, ha ahorrado un dinerito con el que quiere poner fin a la deuda del coche. También en este aspecto, la Ley de Crédito al Consumo aporta una novedad: la cancelación anticipada de un crédito lleva apa-



rejada una penalización, puesto que implica menos beneficios para la entidad prestamista. Hasta ahora, éstas tenían las manos libres para cobrar al consumidor lo que quisieran: la nueva Ley lo límita al 3 por 100 cuando el interés pactado es fijo -95 por 100 de los casos-, y un 1,5 por 100 cuando es variable. Hasta el momento, el interés que se solía aplicar era

un 4 por 100.

No es previsible que esta nueva norma repercuta en lei volumen de ventas.

También pasa a ser obligatoria la inclusión en el contrato de la posibilidad de cancelación parcial o de entregas a cuenta, algo que, hasta el momento, aunque muchas financieras lo tenían, era potestativo. Las condiciones son las mismas que para la cancelación total

En el lado contrario, imagíne que las cosas van mal y deja de pagar 3 meses; también la Ley, según la valoración del senador Carlos Guía, marca un hito al fijar el interés máximo que bancos y cajas pueden co-brar por el descubierto en cuenta corriente. La cuantía no puede superar 2,5 veces el precio oficial del dinero en 1995, el Banco de España lo ha fijado en el 9 por 100-; por tanto, no puede sobrepasar el 22,5 por 100. Hasta hoy, se sitúa en torno al 30 por 100 y, en algún caso, llega incluso hasta el 36 por 100.

Tal medida no afecta a las entidades de financiación. La forma que tienen éstas de cobrar los impagos es recurrir a la vía judicial o bien, como explica el Director General de Renault Financiación, Jean Pierre Fiamezever, aplicar al crédito un 2 por 100 más de interés.

También prevé la Lev el procedimiento de actuación para aquellos casos en que la entidad de crédito

cometa un error de cálculo en contra del cliente; es decir, le cobre de más. Tal inconveniente se resuelve debiendo pagar el prestamista la cantidad que cobró en exceso más un interés igual al que está pagando el cliente o, como mínimo, el interés legal del dinero incrementado en 5 puntos. Un ejemplo clarificador: si le cobran 20.000 pesetas indebidamente y el interés que usted paga es del 15 por 100, la financiera le devolverá ese dinero más un 15 por 100 de esa cantidad.

#### **PUNTO DE DISCORDIA**

El artículo 15 recoge la responsabilidad subsidiaria de la financiera en las empresas que contraten en exclusiva con una entidad de este tipo -contratos vinculados-. En los concesionarios de automóviles, existen muy pocos que tengan una entidad en exclusiva, aunque puede darse el caso.

Comprende los casos en que el producto adolezca de cualquier defecto del que se derive responsabilidad. El cliente se dirigirá contra el fabricante. En caso de que, por cualquier motivo, no se haga cargo, la financiera deberá responder.

Las financieras, con la Asociación de Entidades Financieras a la cabeza, opinan que tal diposición dará lugar a mucha conflictividad v malos entendidos, pues no queda suficiente claro el tema de la exclusividad. •

#### LO QUE CUESTA **FINANCIAR UN MILLÓN**







Financiera	Vehículos nuevos financiados (1994) %	1 millón de pesetas en 4 años (48 meses)						
		Tasa nominal	TAE	Mensualidad	Entrada	Gastos		
Opel Credit	13,30	14,25%	15,22%	27.452 ptas	10% (100.000 ptas)	0 ptas		
Renault Financiación	25	13,90%	15%	27.276 ptas	10% (100.000 ptas)	2% (20.000 ptas)		
PSA Credit (Citröen)	24	12,89	13,68%	26.175 ptas	10% (100.000 ptas)	1,90% (19.000 ptas)		
(Peugeot)	23	11	ar .	1	H H	4		
Fiat Financiera	25	14,03%	16,07%	27.334 ptas	10% (100.000 ptas)	1,75% (17.500 ptas)		
Ford Credit	28,6	16,28%	18,50%	28.750 ptas	10% (100.000 ptas)	1,45% (14.500 ptas)		
Fiseat (Seat, Audi, Volkswagen, Skoda)	27	13,5%	15,62	27.079	10% (100.000 ptas)	2% (20.000 ptas)		

(Los datos que aparecen en el recuadro son orientativos, los porcentajes son los baremos generales para vehículos nuevos, y pertenecen al mes de abril).









#### **TRANSPARENCIA**

siguiente es optar entre la La fórmula de financiación más habitual es 1 millón de pesetas







Habitabilidad Fauinamiento Flasticidad /elocidad punta Aceleración. Consumo... SEGURIDAD Estabilidad. Suspensión Dirección. Ruedas NOTA MEDIA: 6.8 NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 6,8

Comentario.-Opel está consiguiendo un gran éxito de ventas con este utilitario deportivo de carrocería coupé. Los motivos son bien sencillos: por un precio relativamente contenido, los conductores pueden acceder a un vehículo que rompe con los moldes convencionales de su segmento. La estética del Tigra es tan peculiar como atractiva. Formas futuristas y repletas de personalidad por sus cuatro costados, pero dentro de unas dimensiones generales muy contenidas. El interior es prácticamente de dos plazas, puesto que la utilización de las traseras es casi simbólica, quedando reservadas para niños. Por el contrario, el maletero tiene una buena capaci-

dad para el tipo de vehículo de que se trata. En cuanto a los acabados, son de la calidad típica de la marca alemana, mientras que el equipamiento se encuentra también a buen nivel.

El motor de 1.4 litros cumple con correción su cometido, aunque no es demasiado brillante para el carácter deportivo del Tigra. Los más exigentes verán correspondidas sus necesidades en mayor medida con la variante de 1.600 c.c. Con este condicionante de las prestaciones limitadas, el comportamiento dinámico general es equilibrado y seguro.

- Estética muy atractiva.
- Acabados y fiabilidad a la alemana.
- Precio ajustado.

- Prestaciones limitadas
- Visibilidad posterior.
- Habitáculo de los plazas.

## autopista

Estética ....... Acabado ...... Habitabilidad . Instrumentación Equipamiento... Elasticidad... Cambio..... Velocidad punta. Aceleración SEGURIDAD Estabilidad. Dirección NOTA MEDIA: 7.3 NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 6,8

Comentario.—Indudablemente, una de las cosas que más poderosamente llaman la atención en este modelo es su estética atractiva v singular. Al igual que sucede con su hermano mayor el Opel Calibra, el Tigra cuenta en este apartado con una de sus mejores armas. Tomando como base la plataforma del Corsa, los responsables de su desarrollo, han realizado un automóvil que abre un nuevo segmento en el mundo del automóvil y que, a buen seguro, contará con bastantes representantes en poco tiempo.

El Tigra se ofrece únicamente con dos posibilidades mecánicas ya conocidas en el Corsa, el 1.4 de 90 CV y el de 1.6 de 106 CV, ambos con culata multiválvula.

Las excelentes cualidades del motor de 90 CV quedan bastante patentes a la hora de circular, tanto en carretera como en ciudad. Buenas prestaciones, sube de vueltas con facilidad y, además, con un consumo bastante contenido. Únicamente tiene en su contra el hecho de contar con una rumorosidad demasiado alta, cosa que tampoco resulta excesivamente importante. El interior sigue las líneas del Corsa, pero, debido a la configuración de su carrocería, las plazas traseras sólo pueden ser utilizadas por tallas que se visten en la sección infantil, al menos de forma continuada.

LO BUENO

- Motor potente y elástico.
- Estética atractiva.
- Precio.

- Habitabilidad posterior.
- Puesto de conducción.
- Maletero.



Salir de excursión

siempre despierta el entusiasmo de los

alumnos. Conviene recordar, sin embargo, que cualquier salida de los escolares entraña un riesgo y se hace necesario seguir, al pie de la letra, algunas recomendaciones que inciden en la seguridad vial de los chicos. Recordarlas con ellos previamente puede ahorrarnos más de un susto. Págs. IV-VI.

#### SUMARIO

La cometa Pág. II-III Actividades para leer y comprender Pág VII Max Chapas: El biciaguas Pág. VIII Este suplemento infantil corresponde a la revista TRÁFICO nº 106, de mayo de 1995

#### Pelín "ataca" de nuevo

Los escolares que aprendieron a cruzar la calle con "Pelín", el simpático protagonista de una campaña que la DGT puso en marcha a finales de 1992, sabrán ahora cómo cruzar una carretera de la mano del mismo personaje. Como en la ocasión anterior, se trata de una campaña dirigida a alumnos de primaria -6 a 11 años- compuesta por un cartel central y ocho pegatinas que muestran otras tantas situaciones que pueden plantearse al cruzar y que se enmarcan, esta vez, en las vías interurbanas. El material se distribuye a los colegios interesados a través de las jefaturas provinciales de Tráfico.



# Els més grans ens ensenyen Programa d'actuació per a la seguretat viària amb la gent gran

ARCELONA: Mayores y niños

Campaña en Mollet del Vallés

En la localidad barcelonesa de Mollet del Vallés, se lleva a cabo una experiencia pionera en la prevención de accidentes de circulación de personas de Tercera Edad. Con este motivo, se han organizado charlas informativas sobre los riesgos posibles y salidas a la calle para analizar "in situ" las situaciones más conflictivas.

Por otra parte, y desde 1991, los escolares de San Sadurní de Noya (Barcelona) participan en una campaña de educación vial, organizada por la Policía Local e integrada en un programa amplio que abarca otros aspectos de educación cívica. Los promotores del proyecto no ocultan su satisfacción ante las actitudes positivas que han desarrollado sus alumnos en este tiempo y el descenso de accidentes que han constatado.

# DAI CARACTERISTICAS Listerate de chabacter y el constance de la betalem constance de constance

Los escolares madrileños dispondrán de prácticas.

# MADRID: Escuela municipal de seguridad vial

El Ayuntamiento de Madrid ha inaugurado recientemente una escuela de seguridad vial cuyo objetivo es "promocionar una práctica segura y viable del ciclismo infantil escolar, transmitiendo a los chicos las nociones básicas de circulación". La escuela, ubicada en el polideportivo municipal de Aluche, pretende complementar el programa de educación vial que la Policía Municipal lleva a cabo en más de 300 colegios de la capital en los que cursan estudios unos 40.000 alumnos de 1º y 5º de Primaria y que, al llegar a 6º, dispondrán ahora de formación práctica en esta escuela.

# CABINATION CABINATION CARRIAGION CARRIAGION

#### ALMERÍA: Peatones y ciclistas

El gabinete de educación vial de la Policía
Local de Almería ha
editado dos trípticos
que detallan las normas
de seguridad vial más
importantes que afectan a peatones y ciclistas. Este material didáctico se repartirá entre los escolares que
participan en la campaña escolar durante este
curso.

#### VIGO (Pontevedra): Guía Escolar

El Avuntamiento de Vigo (Pontevedra) ha publicado una "Guía de Educación Vial en la Escuela" como material de apoyo a la campaña que agentes de la Policía Local llevan a cabo en los cole-

llevan a Las normas para circular en bici se tracabo en la guía. los colegios. La guía, en gallego, es un extenso repaso a las normas que ata-

na escola

ñen al peatón -tanto en ciudad como en carretera-, al usuario de transporte público, al ciclista y al ciclomotorista. Las señales, maniobras y medidas en caso de accidente son otros aspectos tratados que se recogen, además, en una colección de pegatinas que acompañan a la guía.

#### **BREVES**

Los escolares de 1º de Primaria del C.P. "Martínez Bellver" de Játiva
(Valencia) han participado en un proyecto de educación vial que pretendía inculcar en los niños diversos valores de convivencia ciudadana.
Junto a otras actividades, la participación en un programa de radio fue lo más destacado.

Los ciclomotores y "scooters" de menos de 50 c.c. dejarán de llevar pedales. España era el único de la Unión Europea donde la normativa obligaba a incluirlos, medida que se tomó en su día para proteger nuestra industria ante el mercado exterior.

La DGT producirá este año una serie audiovisual sobre seguridad vial del ciclista que se emitirá por televisión. El objetivo es aumentar la conciencia de este colectivo y reducir el número de ciclistas que fallece cada año.



#### ACTIVIDADES

Recopila otras noticias de accidentes en los que se hayan visto implicados transportes de sustancias peligrosas. Busca información de uno, especialmente grave, que ocurrió hace años cerca de un camping.

Infórmate sobre qué productos peligrosos se transportan por carretera y analiza los itinerarios que realizan los vehículos: de dónde vienen y dónde van.

Estudia las caracteristicas de los elementos químicos transportados y sus consecuencias en caso de accidente.

Los conductores de estos vehículos deben hacer cursos especiales de conducción. Averigua qué se les enseña en estos cursos y qué normas específicas afectan a la circulación de estos vehículos.

Compara este tipo de transporte por carretera en España con el de otros países.

# Un camión cargado con sustancias tóxicas vuelca en la N-VI

Un camión de gran tonelaje, cargado con un producto tóxico, derrapó a causa de la lluvia y volcó atravesándose en la autovía N-VI. El conductor del camión y los ocupantes de dos turismos resultaron heridos. Como consecuencia del accidente, un tramo de la autovía permaneció cortado, ya que, al parecer, lo que transportaba eran productos químicos que podían resultar peligrosos de manipular. El chófer del camión quedó aprisionado en la cabina durante dos horas y tuvo que ser rescatado por los bomberos.

# INOS VAMOS DE EXCURSIÓN

veces se realizan en autocar, pero que también más recordar algunas recomendaciones.

El mes de mayo suele ser el más utilizado por se sirven en otras ocasiones de la bicicleta o del muchos colegios para organizar excursiones con puro paseo. En todo caso, salir a la calle con los sus alumnos. Son salidas de la escuela que a escolares supone un riesgo para el que no está de

#### En bicicleta...

#### SIEMPRE POR LA

**DERECHA.** Si conduces una bicicleta debes circular siempre por el arcén de la derecha. Si no existe arcén, ocupa la parte imprescindible de la calzada. Recuerda que, como ciclista, eres un conductor más y, por tanto, debes respetar las normas y señales que afectan a todos los conductores.



#### EN FILA INDIA.

Por tu seguridad, si circulais varios ciclistas juntos, hacedlo siempre en fila india y nunca agrupados. No transportes nunca a otra persona: puede ser peligroso y está prohibido. Además, es peligroso acercarse excesivamente al vehículo que va delante. porque tu campo de visión y el del otro conductor pueden verse recortados.

#### **SEÑALIZA LAS** MANIOBRAS.

Cuando circules en bicicleta, es muy importante señalizar las maniobras que vayas a realizar para informar de tus intenciones al resto de los conductores. Está prohibido soltar el manillar excepto para señalizar las maniobras. También está prohibido agarrarse a otros vehículos para ser



## Si eres peaton...



#### POR TU IZQUIERDA. Si caminas por la carretera, circula siempre por tu izquierda. Si no hubiera arcén, deberás ir lo más separado posible del borde de la calzada, de tal forma que los vehículos que pasan no supongan un riesgo. Si no circulas solo, sino en grupo, es muy importante que vayais en fila india para no invadir la



OJO AL CRUZAR. Cruzar la calzada es una de las situaciones más arriesgadas para los peatones. En carretera, hazlo siempre por lugares que no presenten obstáculos como curvas, cambios de rasante, etcétera. Eso te permitirá ver bien a los vehículos que vienen y ser visto por ellos.

# Si viajas en autobús...



#### **CUIDADO CON PUERTAS Y VENTANILLAS.**

Es muy peligroso jugar con las puertas y las ventanillas del autobús. Tampoco debes tirar por ellas papeles u otros objetos: además de un gesto poco educado, puede suponer un peligro para los conductores de otros vehículos o los peatones que caminen en ese momento por la acera.



#### ESPERA A QUE EL **AUTOBÚS** SE PARE.

No subas ni bajes del autobús o el autocar hasta que éste se detenga completamente. No cruces nunca por delante de él. porque podrían atropellarte otros vehículos que no pudieran verte o a los que tú no vieras. Tampoco invadas la calzada mientras esperas al autobús y respeta tu turno.

#### CALCULA LA DISTANCIA.

Antes de cruzar, es muy importante calcular con la máxima precisión la distancia que nos separa de los vehículos que circulan por la carretera y la velocidad que traen. Un error en esta circunstancia puede costarte un buen susto. En caso de duda, la mejor opción siempre es esperar.



#### MANTENER EL ORDEN.

No olvides que una distracción del conductor del autobús puede significar un riesgo para todos. Por eso es fundamental no molestarle mientras conduce y mantener el orden correcto dentro del vehículo. La amabilidad y el respeto en el trato hacia el resto de los compañeros que viajan contigo harán el trayecto más có-

#### Si se hace de noche...



VER Y SER VISTO. Por la noche, si llueve o la visibilidad es reducida, y tanto si vas caminando como si circulas en bicicleta, es fundamental que veas con suficiente antelación al resto de los vehículos y ser visto por ellos. Llevar las luces de tu vehículo en perfectas condiciones es muy importante para tu seguridad.



**PEATONES CON ROPA CLARA.** Si caminas por la carretera, debes conseguir que los conductores adviertan tu presencia con suficiente tiempo: si la visibilidad es escasa, te verán mejor si vistes ropa clara. Es conveniente que lleves algún objeto reflectante, como brazaletes o pegatinas, o una linterna.



PRECAUCIÓN CON NIEBLA. Las mismas precauciones para ver y ser visto que tomas por la noche, debes tenerlas también si, aun siendo de día, las condiciones atmosféricas son adversas porque llueva, nieve o haya niebla. En este caso, recuerda que la luz delantera de tu bicicleta, blanca o amarilla, y la trasera, roja, son obligatorias v fundamentales.

#### **CHICO TEST**

Si circulando en bicicleta pretendemos pararnos deberemos, en primer lugar:

a) Retirarnos sin más de la calzada.

b) Señalizar y pararnos a continuación.

c) Observar para comprobar si podemos parar.

EI arcén a) La parte de la carretera por donde circulan los vehículos.

b) La parte de la carretera, fuera de la calzada, no destinada normalmente a la circulación de automóviles.

c) La parte, dentro de la calzada, por donde no pueden circular vehículos.

3 Según la señalización que efectúa con el brazo, el ciclista pretende:



a) Girar a la derecha. b) Parar a la

derecha.

c) Girar a la izquierda.

4 En carretera. los ciclistas deben circular:

a) Si no existe arcén, o este no es practicable, por la derecha, lo más próximos posible al borde de la calzada.

b) Por la izquierda, para ver venir los vehículos de frente.

c) Por la derecha o por la izquierda, si es una carretera ancha y con poco tráfico.

¿Podrá el ciclista pasar al carril izquierdo si quiere adelantar al tractor?



b) No, porque no puede adelantar a vehículos pesados.

No. porque existe una línea contínua.

¿Por qué lugar sería conveniente cruzar la carretera?

a) Al lado de una señal de prohibido adelantar.

b) Por un tramo recto de mucha visibilidad.

c) Al lado de una señal de curva a la derecha.

Esta señal afecta a:



a) Todos los vehículos excepto bicicletas.

Todos los vehículos. Sólo a vehículos a motor.

Cuando viajas en el autobús del colegio, ¿Cómo debes ir?

a) Sentado.

b) En el pasillo. c) Jugando con los amigos.

20 CUCIONES: 1. c; 2. b, 3. a; 4. a; 5. c; 6. b; 7. b; 8. a;

# Una excursión en bicio

El relato que figura a continuación es una parte del libro "De vacaciones, ¡al pueblo!", dirigido por Celia I. Rodriguez y publicado por la DGT. La lectura del texto puede facilitar actividades de comprensión lectora relacionadas con la educación vial. Algunos ejemplos se proponen al final del texto.

laudia v Héctor han llegado al punto de destino de sus vacaciones: el pueblo. Benson, su perro, les acompaña. Nuestros protagonistas están deseosos de ver a sus amigos.

- ¿Podemos salir ahora, mamá? -dijo Héctor.

- ¡Vale!, pero no regreséis tarde ¿eh? -contestó la ma-

- ¡Bieeeen! ¡Cogeremos las bicicletas! -diio Claudia entusiasmada.

- ¡Guau! ¡Guau! ¡Guau! -ladró Benson, pidiendo con la patita que le dejaran a él también

- Sí, Benson -dijo la madre-¡Vete con ellos!

Nuestros amigos se sentían dichosos. Subidos en sus bicicletas se dirigieron a buscar a sus amigos y amigas. Benson les seguía alegre y feliz de poder corretear por el pueblo y sus alrededores.

Claudia, desde lejos, divisó las figuras de Jessy y Teresa que estaban sentadas charlando animadamente v. separándose de su hermano. pedaleó fuerte para acercarse a ellas.

- ¡Claudia! -dijeron sorprendidas al verla, saltando de alegría-, iva estás aquífií!

Las tres niñas se abrazaron contentas de poder estar de nuevo iuntas. En ese momento pasó Héctor con la bici seguido de Benson y Luna a la que había encontrado enseguida.

- ¡Eh. chicas! -diio Héctor-. os espero en la laguna; seguro que Manuel y Sergio están allí.

- ¡Perfecto! -comentó Teresa decidida- ¡Podemos hacer una excursión en bicicleta!

- ¡Estupendo! -dijo Jessy-, vamos a buscar las bicis y a decírselo a Marta y Alejandro.





El encuentro con Marta y Aleiandro estuvo lleno de besos y cariñosos abrazos y todos juntos, en sus bicicletas. se disponían a hacer su primera excursión fuera del pueblo.

Era una carretera estrecha y Marta iba la primera. Detrás la seguían sus amigos. Jessy v Claudia estaban muv entretenidas contándose sus cosas mientras circulaban por medio del camino. Aleiandro v Teresa iban en fila india.

- ¡Eh, Jessy! -dijo Alejandro-¡Arrimaos a la orilla!

Pero Jessy y Claudia no oían nada. Pedaleaban aienas a cualquier peligro. En ese momento, un coche apareció de frente v para no atropellarlas giró bruscamente el volante, lanzándose a la cuneta. Claudia y Jessy perdieron el equilibrio intentando controlar sus bicis y caveron también al suelo.

- ¡Qué susto! -dijo el conductor del coche- ¿Qué haciáis vosotras en medio de la carretera?

- ¡Ay, ay, ay! -se quejaban las niñas- Si nosotras íbamos tan tranquilas...

- ¡Sí, claro, tan tranquilas! contestó el señor enfadado-. pero ¡distraídas!

Afortunadamente no había pasado nada grave v nuestros amigos siguieron su camino. Eso sí, ahora iban muy atentos y de uno en uno, por el borde derecho de la carretera.

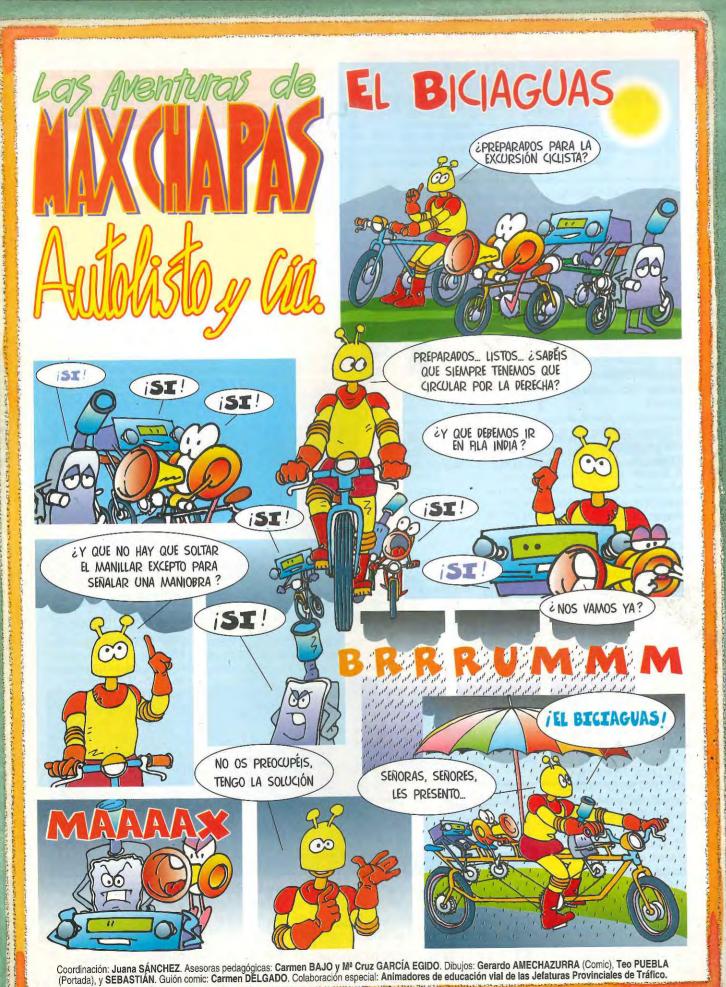
#### **EJERCICIOS DE COMPRENSIÓN**

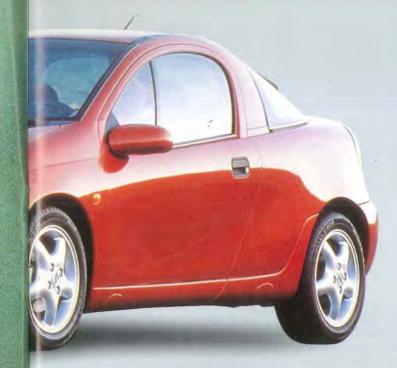
¿Cómo se llama el perro de Claudia v Héctor?

3 De estos vehículos, alguno no tiene motor.

¿Por qué parte de la vía circulas cuando vas en bicicleta? ¿Cuántos vehículos diferentes aparecen en esta historia? ¿Cómo se llaman? Cuenta brevemente cómo es tu bicicleta.

¿Sabes que cuando circulas en "bici" eres un conductor? ¿Por qué lado de la calzada debes circular?





#### DATOS TÉCNICOS

#### MOTOR:

Posición: Delantera

transversal.

Cilindros: Cuatro. Cilindrada: 1.389 c.c. Alimentación: Invección

electrónica.

Carburante: Gasolina

sin plomo.

Depósito: 46 litros. Potencia máxima: 90 CV

a 6,000 r.p.m.

#### **TRANSMISIÓN**

Tracción: Delantera. Caja de cambios: Manual,

5 velocidades.

Equipamiento.

Elasticidad.

Consumo

SEGURIDAD

NOTA MEDIA: 6.6

NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 7

Estabilidad

Velocidad punta.

Embrague: Monodisco

en seco.

Delanteros de discos venti-

lados, traseros de tambor.

#### SUSPENSIÓN

Delantera, independiente tipo McPherson.Trasera con brazo oscilante

DIRECCIÓN Tipo: Asistida.

Diámetro giro: 10.4 metros.

#### **RUEDAS**

Llantas: 5.5 J 14. Neumáticos: 175/65 R 14 T

Peso: 1.055 Kgs. Longitud: 3,92 mts. Anchura: 1,81 mts. Altura: 1,34 mts. Maletero: 215 litros

Precio final:1.946.000 ptas.

**FRENOS** 

#### Comentario.-Los vehículos con carrocería coupé, hasta hace Acabado. escaso tiempo reservados a los Habitabilidad conductores con gran poder ad-Confort quisitivo, se acercan al gran públi-Instrumentación co por medio del Opel Tigra en su versión más asequible, la que incorpora el motor de 1,4 litros de Elasticidad cubicaje. Por 1.900.000 pesetas Velocidad punta se accede a un modelo exclusivo. Aceleración de aspecto llamativo y divertido SEGURIDAD de conducir. Estabilidad

Este modelo se muestra como el idóneo para aquellas personas que quieren disfrutar con su automóvil en los desplazamientos propios de los días laborales o en pequeñas escapadas los fines de semana. Su motor 1,4 Ecotec, que desarrolla una potencia máxima de 90 CV, resulta más que su-

ficiente para mover con agilidad los 1.055 kilos que pesa el conjunto. El chasis y el esquema de las suspensiones es similar al de los Corsa (aunque con una amortiguación más blanda), lo que le proporciona un comportamiento muy eficaz en todo tipo de carreteras.

El interior cuenta con una habitabilidad bastante justa, se trata de un 2+2 en versión compacta, en la que los asientos de la parte trasera con para niños o adultos muy menudos. El maletero es capaz de albergar el equipaje de dos personas y poco más.

NOTA MEDIA: 7,1

NOTA MEDIA DE SEGURIDAD :7,4

- Estética atractiva
- Motor y comportamiento.
- Precio asequible.

- Tacto del cambio.
- Motor excesivamente progresivo.
- -- Precio aquilatable.

## **Motor 16**

Comentario.- Tiene sexy, justo el que enamora a primera vista a un buen número de féminas que buscan un medio de locomoción que rompa con los esquemas establecidos. Es diverido, asequible y exclusivo. Pero también algo incómodo cuando se rueda por asfalto rizado o bacheado. Aunque Opel lo vende como un 2+2 plazas, lo cierto es que los de delante van mejor que los que ocupan las plazas traseras si no son ni-

El Tigra comparte con el Corsa plataforma, motores y salpicadero, pero su habitáculo es algo estrecho en favor de unas formas exteriores singulares. El coche es fácil de conducir, frena bien, la dirección es asistida de serie y el

motor sorprende por su rendimiento y razonable consumo. Lástima que el cambio no esté a la altura del conjunto con unos recorridos largos y un manejo nada deportivo. El Tigra es el coupé más pequeño del mercado, un modelo ideal para aquellos que no necesiten la habitabilidad extra de un Corsa y que, por prácticamente el mismo precio, guieran desmarcarse en el atestado tráfico diario.

- Rendimiento del motor.
- Línea personal.
- Precio aquilatado.

- Escasa habitabilidad...
- Cambio impreciso.
- Comportamiento en piso bacheado.





#### UN FORD PARA ESTA GALAXIA

Para competir en el cada día más importante mercado europeo de los monovolúmenes, Ford lanza el "Galaxy", vehículo de tracción total de cinco puertas y siete plazas, que se ofrece en dos versiones diferentes y tres motorizaciones: 2 litros y 2,8 litros, ambos de gasolina, más un turbodiesel de inyección directa de 1,9 litros. Está equipado con barras de protección en las puertas, "airbag" de conductor y todos los asientos disponen de topes antideslizantes.

#### **NOVEDADES MERCEDES**

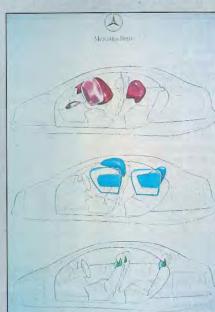
En la segunda quincena de junio aparecerá en el mercado europeo la nueva clase E de Mercedes Benz, que destaca por su diseño innovador. Presentan un frontal con cuatro faros elípticos y una parte trasera cuya línea recuerda a los coupés, conservando los rasgos tradicionales de la marca de la estrella. Incorporan más de 30 innovaciones técnicas, destinadas, principalmente, a reducir el consumo (6 por 100 por debajo de los valores de modelos anteriores) y a aumentar seguridad y confort. Se han creado tres líneas de di-

seño y equipamiento

Asimismo, Mercedes presenta el estudio denominado "X-bag", una idea de cómo la tecnología del "airbag" puede utilizarse en el futuro. El "X-bag" está equipado con siete sistemas de "airbags" diferentes, con un total de 17 bolsas individuales, en un mismo vehículo. Mostrar que la protección es posible mejorarla es su objetivo. Centra sus investigaciones en la idea de que sería necesario un sistema de análisis anticipado del golpe, para reconocer anticipadamente el ángulo, velocidad y tamaño del otro vehículo, para que el "airbag" reaccione rápidamente.

# UNIDOS CONTRA EL MONOPOLIO

Representantes de las principales asociaciones de usuarios, fabricantes de componentes, distribuidores, talleres de reparación y compañías de seguros acaban de constituir la organización nacional "ECAR" (Campaña Europea por la libertad del mercado de recambios y reparación del automóvil), un grupo de trabajo cuyo objetivo es asegurar que la legislación garantice la libre competencia para fabricar, vender y utilizar partes de recambio del automóvil. Esta asociación intenta introducir una claúsula en el texto de una nueva





directiva comunitaria, aún en elaboración, que deja en manos del contructor de vehículos -sólo- el monopolio de la postventa de piezas que confieren el aspecto exterior del automóvil (componentes de carrocería, equipos de iluminación /señalización y llantas, entre otros) durante un período que varía entre 2 y 10 años. Piden que se deje muy claro esta limitación e impedir el monopolio con el resto de las piezas de recambio, que llevaría, según ECAR, a un incremento en el precio y el fin de muchos empleos del mercado del recambio libre.



#### **NISSAN A TODA MÁQUINA**

Nissan continúa presentando novedades. Ahora le toca el turno a los "Primera", modelo que apareció en 1990 y que acaba de dar a conocer sus nuevas incorporaciones: nuevo sistema exclusivo de cinturones de seguridad con carrete de bloqueo ajustable y bloqueo de emergencia. iunto con "airbag" para el conductor y pretensores en los vehículos equipados con "airbag" de pasajero. Este conjunto es presentado como el que mayor protección ofrece en caso de impacto frontal. Además, instala un sistema de alarma e inmovilización electrónico a distancia. Para dificultar su inutilización, sus principales funciones están repartidas entre varios componentes ditribuidos en todo el vehículo y se activa pasivamente, por lo que no existe el peligro de que el conductor se olvide de conectarlo cuando abandona el coche.

# RENAULT PIENSA EN FUTURO

Cien años después del montaje del primer coche de la marca creada por Louis Renault (en1998), este fabricante francés piensa inaugurar un centro que reúna el conjunto de sus medios de investigación y desarrollo de vehículos futuros. Situado al oeste de París, ocupará 150 hectáreas y reunirá a más de 6.000 trabajadores. Su objetivo es que los nuevos vehículos se desarrollen en un plazo máximo de 38



meses y que se ahorren entre 1.000 y 1.500 francos por vehículo nuevo. Sus grandes pilares serán el centro de realización de prototipos, un laboratorio de estudio de materiales, un centro de venta y mantenimiento de vehículos y un polígono de pruebas de vehículos equipado con salas técnicas, bancos de pruebas y de síntesis, así como los servicios de estudios de calidad.

#### BUENAS NOTICIAS TOYOTA

Toyota está de enhorabuena. Según los resultados del Informe TüV (asociación de ITV alemana), en su edición de 1995, es el único fabricante que ha conseguido que sus vehículos ocupen los primeros puestos en cuatro de las cinco categorías en las que se divide el informe. El objetivo de éste es analizar los problemas surgidos en vehículos de 3, 5, 7, 9 y 11 años de edad, teniendo en cuenta los vehículos más vendidos en Alemania durante los últimos 11 años y premiando a los que menos averías sufren. Los Toyota Carina, Carolla, Starle y Camry aparecen en las posiciones de honor en cuatro de estas categorías.

Además, acaba de presentar la nueva versión de su RAV-4, con carrocería de cinco puertas, una alternativa a las berlinas de tipo medio.

#### DECLARACIÓN DE GUERRA A LAS AVERÍAS

A finales de este año, todos los talleres de la red Rover y Land Rover contarán con una nueva herramienta de trabajo: el TestBook. A grandes rasgos, se trata de un ordenador personal compatible que, bajo el entorno Windows y conectado al vehículo, averigua rápida y eficazmente los fallos que pueda tener en su sistema electrónico, y es capaz de repararlos en el primer intento. La forma de trabajar es muy sencilla: se conecta a la unidad de control electrónico del coche; se introducen todos sus datos -modelo, número de bastidor...-; en la pantalla aparecen una serie de opciones y el mecánico, con sólo



El Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial (INTA) ha elaborado un informe que permite hacer efectiva la homologación europea que entra en vigor el 1 de enero de 1996. El objetivo es acabar con el largo y complejo procedimiento actual y sustituir los 15 procedimientos nacionales actuales por uno único, común y válido en todos los países.

En 1992, la Unión Europea (UE) dictó una Directiva que regulaba la homologación europea. Esto suponía que todo nuevo tipo de vehículo debería someterse al procedimiento de homologación europea, en cualquier país integrante de la UE, y que, superado éste, podría matricularse en cualquier país comunitario. Se eliminó así que cada tipo debiera ser homologado de acuerdo con cada normativa nacional vigente y proceder a una nueva homologación si se deseaba matricular en otro diferente al de la primera homologación.

Sin embargo, aún no existía un método satisfactorio que superase los dos grandes escollos del proyecto europeo: las diferencias existentes entre países a la hora de matricular (por diferencia de idioma) y de completar la ficha de tasación (por diversidad de sistemas impositivos).

La propuesta del INTA incluye un cuadro matriz que reduce a 6 las 126 versiones actuales de vehículos. Con ellas se calculan todas las necesidades impositivas de cada país. En cuanto a la matriculación, presentó una propuesta de distribución de documentación que

permite matricular al coche sin problemas de idioma.

Por otro lado, la UE trabaja en nuevas directivas para mejorar la seguridad del automóvil. Muy pronto entra en vigor una normativa de choque lateral que verificará la protección que un vehículo ofrece a sus ocupantes en estos impactos. Ésta especifica qué debe superar cada tipo de vehículo al menor un impacto lateral ocasionado por una barrera móvil deformable de casi 1.000 kilos de masa lanzada a 50 km./h. contra su lateral.

También se modificará el procedimiento del choque frontal, que pone a prueba la utilidad, en estas colisiones. de determinados sistemas de seguridad pasiva: fundamentalmente la combinación de "airbag" y cinturones capaces de pretensionar. Otro capítulo con futuro en el campo de la homologación es el de los cada dia más numerosos sistemas electrónicos para vehículos. Finalmente, acaba de aprobarse una Directiva que impone límites más estrictos a las emisiones contaminantes de los automóviles de pasajeros y está en trámite otra Directiva que afectará a los comerciales ligeros.



un dedo, las desecha hasta encontrar la avería. Una vez localizada, el programa da la solución adecuada e, incluso, un plano de la zona donde se encuentra, que puede imprimirse a través de una pequeña impresora conectada al sistema.



Por otra parte, Rover presenta el nuevo Rover 600 Diesel, equipado con motor diesel serie I, de 2 litros, turbo alimentado y con unidad propulsora de inyección directa, electrónicamente controlada. Su precio se mantiene en línea con sus equivalente en gasolina: el modelo SDi, sale al mercado por 3.469.000 pesetas.

#### EL PARQUE AUTOMOVILÍSTICO. AL DÍA Licencias Últimas Provincia Últimas vehículos matriculas permisos de matrículas marzo-95 matriculados conducción febrero-95 1.220 597 4.734 1.264 2.223 272 900 Álava (VI) Albacete (AE 521 657 8540-P 9760-P 4450-O 9886-CS 9203-W 4388-BN 6894-G 1715-W 3113-BZ 3853-O 5152-CS Alicante (A Almería (AL Asturias (O Ávila (AV) 2165-BN 6622-G 0815-W 6914-BY 1 130 Badajoz (BA) Baleares (PM) Barcelona (B) 6.199 15.892 5065-PK 5342-T 7121-N 0957-PM 6195-T 7786-N Barcelona (B) Burgos (BU) Cáceres (CC) Cádiz (CA) Cantabria (S) Castellón (CS) Ciudad Real (CR) Córdoba (CO) Coruña, La (C) Cuenca (CU) Girona (GI) Granada (GR) 0995-AX 7835-AD 5419-AG 1.830 1.086 1.456 9165-AW 6749-AD 3963-AG 3826-T 9063-AJ 0121-BL 3138-T 7679-AJ 2.580 7541-BK 0284-I 2601-AY 8540-AH 5593-G 9914-H 0613-AY 370 1.988 1.484 7056-AH 5292-G Guadalajara (GU) Guipúzcoa (SS) 5593-G 6139-AU 5752-T 7655-L 0809-W 1657-Z 6150-Y 1408-S 4480-AU Guipuzcoa (S. Huelva (H) Huesca (HU) Jaén (J) León (LE) Lleida (L Lugo (LU) Madrid (M) Murcia (MU) Navarra (NA) 4921-T 7148-L 9771-V 0774-Z 5113-Y 0554-S 8049-SH 8065-BS 9619-BG 4089-AM 1906-SF 3264-BS 7158-BG 2410-AM Navarra (NA) Orense (OR 3960-P 2645-I 3210-BH 6484-AX 4698-P Palencia (P) Palmas, Las (GC) Pontevedra (PO) Rioja, La (LO) 2984-6431-BH 8315-AX 6437-N 9787-O Salamanca (SA) Sta. Cruz Tnrfe. (TF) 3364-BC 1054-H 2690-CK Segovia (SG) Sevilla (SE) Soria (SO) 1338-1 5837-CK 7911-E 0692-AN 7728-E 8950-AM 1.219 Tarragona Teruel (TE Toledo (TO 4878-G 4944-W 5159-G 5906-W 1557-EZ 2904-AB 2524-BX 4742-I 9268-AX 6149-EY 1828-AB 1.051

3416-

118,795

Provincia	de	hasta
lava	3612-M	4432-M
Albacete	2307-L	3129-L
Vicante	2841-BX	6797-BX
Almería	7918-P	9221-P
Asturias	5449-AZ	8090-AZ
	2556-F	2923-F
Avila	4663-P	5935-P
Badajoz	6846-BH	0650-BJ
Baleares	5249-MG	2646-MJ
Barcelona		9293-N
Burgos	8363-N	
Cáceres	3947-K	4761-K
Cádiz	0985-AL	3230-AL
Cantabria	4545-X	6049-X
Castellón	3790-Y	5341-Y
Ciudad Real	6022-N	7119-N
Córdoba	8820-Z	0358-AB
Coruña, La	6465-AW	9170-AW
Cuenca	2746-G	3195-G
Girona	2135-AN	4167-AN
Granada	0655-Y	2523-Y
Guadalajara	0511-F	0916-F
Guipúzcoa	5813-AK	7729-AK
Huelva	8785-N	9736-N
Huesca	4703-J	5304-J
Jaén	0775-P	2087-P
León	2874-U	4104-U
Lleida	1927-U	3097-U
Lugo	7284-M	8104-M
Madrid	2457-MD	3545-MG
Málaga	3274-BB	6378-BB
Murcia	1705-AU	4596-AU
Navarra	8495-AC	0285-AD
Orense	9990-L	0763-M
Palencia	5976-G	6413-G
Palmas, Las	6627-AU	8556-AU
Pontevedra	7622-AL	9681-AL
Rioja, La	9615-K	0332-L
Salamanca	9268-L	9990-L
	7998-AP	9990-L 0331-AS
Sta. Cruz Tenerife	7996-AP 5992-F	6385-F
Segovia		3658-BP
Sevilla	8954-BN	
Soria	8350-D	8579-D
Tarragona	9537-AD	1453-AF
Teruel	1918-F	2245-F
Toledo	6459-0	7618-P
Valencia	3789-DU	0485-DV
Valladolid	3481-V	4626-V
Vizcaya	6053-BH	9271-BH
Zamora	6179-G	6575-G
Zaragoza	9990-AL	2552-AN

EN MAYO REVISION

Estas matrículas corresponden a los turis	smos v	motocicleta
que tienen que pasar la ITV por primera vez		

				Guia a	e 1.1.	v. de Espa	na				
ANDALUCÍ	A	Huesca (HU) Sabiñánigo (HU)	974/21 14 76 974/48 19 19		977/59 70 66 977/40 27 77	Puertollano (CR) Cuenca (CU)	926/41 08 14 969/21 35 53	Plasencia (CC) Trujillo (CC)	927/41 18 70 927/32 18 35	MURCIA	
Municipio (Provincia)	Teléfono	Monzón (HU) Barbastro (HU)	974/40 30 06 974/31 41 54	Tremp (L)	973/65 01 29 973/20 03 70	Motilla del Palancar (CU) Guadalajara (GU)	969/33 33 99 949/22 49 86	GALICIA	027/02 10 00	Alcantarilla (MU) Cartagena (MU) Lorca (MU)	968/89 00 39 968/52 83 19
Huércal de Almería (AL) Albox (AL)	950/14 02 29 950/12 09 02	Fraga (HU) Teruel (TE)	974/47 22 58 978/60 29 64	Montferrer (L) Granyanella (L)	973/35 16 54 973/53 22 25	Alcolea del Pinar (GU) Toledo (TO)	949/30 03 80 925/23 00 63	La Coruña (C)	981/62 32 61	Jumilla (MÜ)	968/46 07 61 968/78 25 18
Puerto de Sta. María (CA) San Fernando (CA) Puerto Real (CA)	956/87 18 00 956/88 35 20 956/59 06 24	Alcañiz (TÉ)	978/83 18 55	Solsona (L) Artesa de Segre (L)	973/48 16 69 973/40 22 23	Talavera de la Reina (TO) Ocaña (TO)	925/13 14 02	Arteixo (C) Narón (C)	981/60 23 56 981/32 50 55	Caravaca de la Cruz (MU)	968/72 55 02
Algeciras (CA)	956/57 28 17	ASTURIAS	200000		972/35 31 33 972/49 28 88	Los Yébenes (TO)	925/32 10 02	Teo (C) Santa, Eugenia de	981/80 60 09	NAVARRA	
Córdoba (CO)	n construcción 957/20 25 77	Llanera (O) Mieres (O)	98/526 33 17 98/545 18 15	Vilamalla (GI) Olot (GI)	972/52 51 26 972/26 95 76	CASTILLA Y LE	ÓN	Ribeira (C) Lugo (LU)	981/87 24 00 982/55 04 83	Peralta (NA)	948/75 05 54
Córdoba (CO) Lucena (CO) Pozoblanco (CO)	957/29 11 50 957/50 27 72 957/13 05 17	Gijón (O) Jarrio (O)	98/530 01 03 98/547 38 38	Palamós (GI) Puigcerdá (GI) Ripoli (GI)	972/60 05 55 972/14 06 60 972/71 40 45	Burgos (BU) Miranda de Ebro (BU) Aranda de Duero (BU)	947/20 96 88 947/32 59 52 947/50 73 99	Lugo (LÚ) Lugo (LU) Foz (LU) Monforte de Lemos (LU)	982/20 90 37 982/13 55 10 982/41 04 12	Beriaín (NA) Pamplona (NA)	948/31 02 60 948/12 43 00
Cranada (CD)	958/27 26 21 958/46 69 26	BALEARES	6	CANARIAS	9121114040	Burgos (BU) Cembranos (LE)	947/48 16 80 987/32 00 60	Viveiro (LU) O Barco (OR)	982/55 04 83 988/32 51 55	LA RIOJA	
Motril (GR) Baza (GR)	958/60 06 71 958/34 20 98	Palma de Mallorca (PM) Palma de Mallorca (PM)	971/26 50 12 971/75 75 57	Agüimes (GC)	928/18 20 20	Onzonilla (LE) Ponferrada (LE)	987/25 40 99 987/41 84 51	San. Cipnán das Viñas (OR)	988/24 97 12	Logroño (LO) Logroño (LO)	941/29 11 58 941/26 11 58
Albolote (GR) Motril (GR) Baza (GR) Huelva (H) San Juan del Puerto (H)	959/24 51 86 959/36 70 70	Manacor (PM)	971/55 51 00	Las Palmas (GC) Lanzarote (GC)	928/26 06 39 928/81 14 73	Béiar (SA)	923/45 15 00	Verín (OR) Pontevedra (PO)	988/41 15 39 986/86 50 20	Santo Domingo de la Calzada (LO)	941/34 27 10
I narsis (H)	959/24 51 86	Mahón (PM) Ciudadela (PM)	971/50 58 12 971/35 45 02 971/48 00 44	Santa María de Guía (GC) Arafo (TF)	928/55 01 53 922/50 17 00	Burgo de Osma (SO)	975/36 02 17	Vigo (PO) Porriño (PO)	986/48 69 36 986/33 39 92	Calahorra (LO)	941/14 68 14
Condado (H) E Jaén (J)	n construcción 953/22 07 62	Santa Gertrudis (PM)	971/31 59 70	La Palma (TF) El Rosario (TF)	922/48 59 52 922/61 93 22	Soria (SO) Tordesillas (VA)	975/22 71 40 983/77 11 51	Barro (PO) Lalín (PO)	986/71 33 54 986/78 14 19	COMUNIDAD VALE	ICIANA
Condado (H) E Jaén (J) Guarromán (J) Úbeda (J)	953/67 19 00 953/75 80 70	CATALUÑA		Los Realejos (TF) San Miguel Abona (TF)	922/34 53 59 922/78 64 04	Valladolid (VA) Valladolid (VA)	983/47 23 54 983/29 29 11	MADRID		Castellón de la Plana (CS) Villarreal (CS)	964/53 54 00
Beas de Segura (J) Algarroho (MA)	953/45 82 75 95/255 08 62	Barcelona (B) Barcelona (B)	900/10 10 20 900/27 27 27	CANTABRIA		Benavente (ZÁ) Morales del Vino (ZA)	980/63 67 99 980/57 00 85	Pinto-Getafe (M)	91/695 57 62	Vinaroz (ČS) Ribarroja (V)	964/40 13 20 96/166 81 81
Malaga (MA)	95/223 50 02 95/280 35 50	Barcelona (B)	900/10 10 20	44811		Cervera de Pisuerga (P)	979/87 07 77	Vallecas (M) Villalba (M)	91/785 91 12 91/851 16 87	Masalfasar (V) Gandía (V)	96/140 07 97 96/286 22 33
Beas de Segura (J) Algarrobo (MA) Málaga (MA) Estepona (MA) Gelves (SE) La rinconada (SE)	95/5418 27 82	Barcelona (B) Vilanova i La Geltrú (B)	900/27 27 27 93/814 42 22	Ojaíz (S) Maliaño (S)	942/33 95 06 942/36 90 44	Palencia (P) Cuéllar (SG)	979/72 75 08 921/14 24 29	Las Rozas (M)	91/637 71 61	Onteniente (V)	96/291 07 20 96/217 15 62
Osuna (SE) Utrera (SE)	95/579 71 61 95/582 07 83	Sant Joan Despi (B) Sant Just Desvern (B)	900/10 10 20 900/10 10 20	Corrales de Buelna (S)	942/83 12 80	Şegovia (SĞ) Avila (AV)	921/49 00 23 920/22 11 12	Tres Cantos (Colmenar Viejo) (M)	91/803 11 93	Utiel (V) Alicante (A)	96/528 01 91
Utrera (SE) Carmona (SE)	95/586 32 32 95/419 13 00	Manresa (B) Viladecavalls (B)	93/874 51 11 93/780 75 55	CASTILLA-LA MAI	NCHA.	Arévalo (ÁV)	920/30 33 58	San Sebastián de los Reyes (M)	91/652 72 56	Redovan (A) Orihuela (A)	96/675 44 97 96/536 71 82
1710611		Argentona (B) Badalona (B)	93/799 42 11 900/27 27 27	Albacete (AB) Albacete (AB)	967/21 59 73 967/21 07 74	EXTREMADU	RA	Lozoyuela (M) Coslada (M)	91/869 42 12 91/672 80 48	Elche (A) Alcoy (A)	96/544 40 04 96/554 54 55
ARAGÓN	976/57 08 18	Vic (B)	93/886 10 33	Almansa (AB)	967/31 13 86	Badajoz (BA) Mérida (BA)	924/27 11 02	Arganda del Rey (M)	91/871 41 14		
Zaragoza (Z) Calatayud (Z) Utebo (Z)	976/88 53 72	Olerdola (B) Cornellá (B)	93/892 33 11 900/10 10 20	Hellín (AB) Villarobledo (AB)	967/30 54 10 967/14 53 62	Villanueva de la	924/37 20 73	Villarejo de Salvanés (M)	91/874 53 63	PAÍS VASCO	
Tarazona (Z)	976/78 54 74 976/64 40 50	Igualada (B) Berga (B)	93/805 24 44 93/822 20 11	Ciudad Real (CR) Manzanares (CR)	926/21 28 00 926/61 23 93	Serena (BA) Zafra (BA)	924/84 33 50 924/55 44 41	Leganés (M) Parla (M)	91/688 5046 91/698 26 12	Urbieta (SS) Arrigorriaga (B)	943/55 00 58 94/671 12 62
Egea de los Caballeros (Z	9/6/66 44 51	Reus (T)	977/39 14 14	Alcázar de San Juan (CR)	926/54 66 54	Cáceres (CC)	927/21 25 77	Navas del Rey (M)	91/865 05 91	Jundiz (VI)	945 29 05 10

70.502

12,677

## Medicina de

TRAFICO Dr. F. Javier ALVAREZ Universidad de Valladolld

Dr. Juan Carlos GONZÁLEZ LUQUE Dirección General de Tráfico

l alcohol -droga social por excelencia- arrastra una amplia estela de mitos y leyendas. No es bueno ni malo absolutamente: siempre depende del contexto. Respecto a la conducción de vehículos, no le quede duda: es totalmente perjudicial. Sin excepción.

#### Por debajo del límite legal no hay peligro.

No es cierto: la capacidad quedan afectada a partir de 0,2 grs./l. de sangre, y el riesgo de accidente es manifiesto a partir de 0,4 grs./1.

#### Bebiendo lo mismo, a cada uno le afecta el alcohol de modo diferente.

Bebiendo lo mismo, la alcoholemia depende de distintas circunstancias: hábito de consumo, sexo, peso, alimento ingerido, etcétera. Los efectos dependerán siempre del grado de alcoholemia.

#### Con igual alcoholemia, los efectos son diferentes en cada sujeto.

Las diferencias entre sujetos en cuanto a los efectos de la misma cantidad de alcohol en sangre son mínimos en situaciones viales peligrosas, por lo que el riesgo de accidente es similar.

#### Tomar el alcohol con la comida y luego un café elimina los efectos perjudi-ciales de la bebida.

No. La comida reduce la velocidad del paso del etanol a la sangre, pero no elimina su efecto. El café es sólo parcialmente eficaz en reducir la somnolenciá, pero no mejora el resto de efectos del al-

## Tras beber unas copas por la noche, basta con dormir unas horas.

35

30

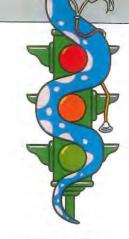
25

20

Son necesarias más de 5 ó 6 horas para que desaparezcan los efectos.

#### Alcohol y accidentes de tráfico

El alcohol es el factor más importante de los presentes en el accidente. Con él se relaciona casi la mitad de los accidentes mortales, alrededor del 25 por 100 de accidentes con heridos y el 10 por 100 de daños materiales. Entre los mortales con ciertas características, la presencia de alcohol en el conductor supera el 60 por 100. Además, aumenta considerablemente el riesgo de sufrir un accidente: con 0,9 grs./1. de sangre hay 6 veces más probabilidades de originar un accidente de tráfico mor-



#### El mito del alcohol

tal que sin haber bebido; con 1,5 grs./l., el riesgo es más de 20 veces superior.

Accidente relacionado con el alcohol es en el que un conductor o peatón implicado presenta un nivel por encima del límite legal. El alcohol tiene más incidencia en los accidentes de mayor gravedad, tanto por ocasionar una conducción de mayor riesgo como lesiones más graves en quien se encuentra bajo su efecto.

Con igual concentración alcohólica, los ióvenes presentan mayor riesgo de accidente debido al alcohol que otras edades. Entre 17 y 19 años el riesgo puede llegar a ser 6 veces mayor que a los 30. Sin embargo, pese a que los jóvenes estén más implicados en accidentes relacionados con el alcohol, los de edad media presentan mayor nivel de alcoholemia y más reincidencia en la conducción tras beber. Por eso es tan importante evitar o reducir

0,1 0,3 0,5 0,7 0,9 1,1 1,3 1,5 1,7 1,9 2

Alcoholemia (grs./l. de sangre)

hol en esas edades.

la conducción bajo los efectos del alco-

#### Normativa sobre alcohol y conducción

Las normas sobre alcohol en relación con la circulación están en los artículos 20 a 26 del Reglamento de Circulación. La tasa máxima de alcohol depende del vehículo. En general, la tasa es 0,8 grs./l. de sangre o su equivalente en aire espirado, (0,4 miligramos/l.). Para vehículos de transporte de mercancías con PMA superior a 3.500 kgs., la tasa es 0,5 grs./l. de sangre (0,25 mg./l. de aire). Para los destinados a transporte de viajeros de más de 9 plazas, servicio público, transporte escolar o de menores, mercancías peligrosas, servicios de urgencia o transportes especiales, el máximo es 0.3 grs./l. de sangre (0,15 mg./l. de aire).

Conducir por encima de esas tasas o negarse a someterse a la prueba correspondiente son infracciones graves y acarrean, además de multa, suspensión de hasta 3 meses del Permiso o Licencia de Conducción. También pueden constituir delito o falta sancionado por la autoridad judicial. Todo conductor y cualquier usuario implicado en accidente está obligado a someterse a esas pruebas, que miden el alcohol (etanol) en aire y sangre. Es posible pedir la repetición de las pruebas, bien en aire espirado, bien, como contraste, en sangre.

#### ¿En sangre o en aire espirado?

La homologación de etilómetros (que miden el etanol en el aire espirado) obliga a que el resultado se de en miligramos por litro de aire. Existe correspondencia entre el valor sanguíneo y de aire.

Con independencia de diferencias individuales, conducir por encima de la tasa legal implica alto riesgo de accidente pa-

ra uno, sus acompañantes y otros usuarios de la vía. Por esto, es importante que todos comprendan que el alcohol es nefasto para el organismo, y, además, amenaza la salud de toda la comunidad. El primer paso para evitar un accidente ocasionado por el alcohol está en educar a niños y jóvenes. A menudo, por desgracia, siguen el ejemplo de sus amigos o padres. El joven y el adolescente deben manifestar su personalidad e independencia con un rotundo NO a ir con conductores que se encuentran bajo el efecto del alcohol.

El alcohol es un problema de Salud Pública de primera magnitud. Su erradicación está en manos de todos.

Valladolid (VA

Zaragoza (Z Ceuta (CE) Melilla (ML) TOTALES

9918-BW

4377-I 7289-AX

3222-F 6492-D



N-340: Benicarló-Tarragona

Trece kilómetros por tierras de Castellón nos adentran en la comunidad de Cataluña por Tarragona. La N-340 va tocando a su fin. Pero antes admiramos el paisaje del Delta del Ebro, gran reserva natural.

que tiene acceso desde Sant Carles de la Rápita, Amposta y L'Aldea. Un tráfico denso -más de 12.000 vehículos de intensidad- nos exige precaución para hacer descender el número de accidentes v muertos (27).

Nono HIDALGO

alimos de Benicarló (p.k. 1.045) con el anuncio de los fuertes vientos que, en cualquier época del año, han obligado a cortar la circulación. No olvidemos que, a veces, han llegado a soplar hasta a 170 km./h. de velocidad. Son sólo trece kilómetros hasta el límite provincial de Tarragona y Cataluña, pero la intensidad es altísima: 17.000 vehículos IMD. Entre medias, Vinarós en el p.k. 1.050, a sólo 6 kilómetros de Benicarló-, cuya travesía está regulada mediante semáforos y en medio de la cual se encuentra la intersección de la N-232 que conduce a Santander.

La N-340, en esta zona, no sólo tiene un tráfico turístico, al ser zona de playa, sino agrícola, industrial y comercial, lo que ratifica el dato de alta intensidad.

Dejamos a un lado la N-238, que enlaza con la A-7 y nos acerca a Alcanar y Ulldecona. Cuando llegamos a Alcanar Platja (p.k. 1.065), encontramos la primera desviación hacia el delta del Ebro, pasando por Sant Carles de la Rápita.

Desde alli, la N-340 gira hacia el interior buscando Amposta, donde cruzaremos el Ebro, y desde donde podemos llegar hasta Tortosa, una población que merece la pena visitar, a través de la C-235.

una circunvalación. A partir de aquí, la carretera se encuentra en estado regular, debido al desgaste producido por los miles de vehículos que circulan por ella. La autovía Valencia-Barcelona, que se presentó en el Plan de Carre-Esta ciudad (p.k. 1.080) tiene teras, parece estar lejos, por lo

que, de momento, habrá que conformarse con mejoras ligeras. El presupuesto para el firme es de más de mil millones de pesetas. Mientras tanto, L'Aldea (p.k. 1.090) y los accesos a L'Ampolla (p.k. 1.097) seguirán como zonas conflictivas.

Un poco más adelante, cuando nos acercamos a la población de El Perelló (p.k. 1.104), aparecen carriles adicionales en rampa. Y, a conti-nuación, la subida al Coll de Balaguer (p.k. 1.125), el único punto del trayecto donde hav peligro de hielo en determinados períodos del año. Antes, dejamos a un lado la central nuclear de Vandellós.

A partir de aquí volvemos a marchar paralelos al mar, y vuelve a ser zona de playa y turística, desde L'Ametlla de Mar, que queda a un lado de la N-340. Dejamos a un lado localidades como L'Hospitalet de L'Infant o Vandellós, o tan turísticas como Miami Platja (p.k. 1.131). Más adelante, la travesía de Cambrills (p.k. 1.146) vuelve a ser problemática. Algo más alla, el cruce con la C-240 (p.k. 1.153), que, por un lado, marcha hacia Salou y, por otro, hacia Reus y la A-7.

Un par de kilómetros más adelante, otra travesía con problemas: la de Vila-Seca (p.k. 1.150) y el cruce de La Canonja (p.k. 1.156) -un barrio de la propia Tarragona, a la que nos acercamos-.

#### Características de la carretera

Denominación: N-340 (Cádiz-Barcelona)

Tramo estudiado: Kms. 1.045-1159 (Benicarló-Tarragona)

Nº de kilómetros: 114

Admón. Responsable: MOPTMA

Anchura: 7 metros

Arcenes: 2.5 metros

Nº de carriles: 2 (1 en cada sentido)

Estado del firme: Bueno



Trazado: Rectilíneo. sinuoso y curvas suaves

Obras: Mejora accesos Benicarló

Previsión de Mejoras: Enlaces travesías Miami Platja y Mont-roig.

#### **Puntos conflictivos** P.k. **Observaciones** Carretera N-340 1051.2 Vinarós, Intersección N-232 N-340 1083,2 Fin autovía circunvalación Amposta 1085 N-340 Travesía L'Aldea 1097.8 N-340 Accesos L'Ampolla N-340 1124.8 Curva N-340 1131 Travesía Miami Plavia 1143 Travesía Cambrills N-340 Enlace C-240 y A-7 N-340 1151.2 N-340 1152 Travesía Vila-Seca N-340 1156 Cruce La Canonja

#### Nº Accidentes Muertos Heridos P.k. Carretera **Observaciones** 1050.3 N-340 Vinarós 1050,8 3 2 2 N-340 Vinarós 5 N-340 1051.2 Vingrós 3 N-340 1131.2 Miami Platia \* 1 N-340 1132 3 3 4 Miami Platia 1133 13 8 12 N-340 Miami Platia N-340 1144 3 3 5 Cambrills

N-340 1145,2 5 7 Cambrills -1149 1 Cambrills N-340 6 10 1156,5 14 5 N-340 -Accesos La Canonia N-340 1157,3 5 -8 Acceso Bonavista N-340 1159,7 11 . Tarragona

**Puntos negros 1993** 

Accidentes con vicitimas Nº heridos Carretera Nº accidentes Nº muertos 191 N-340 371

Una vez en Tarragona (p.k. turísticos del Delta del Ebro 1.159) podemos enlazar con dos nacionales: la N-240. hacia Valls y Lleida, y la N-420, de nuevo hacia la industriosa ciudad de Reus. Pero, de momento, llegamos a Tarragona, fin de etapa. Sin olvidar los atractivos

-de enorme riqueza faunística y ornitológica-, podemos degustar los platos típicos de la zona, en base a pescado y marisco, que cuenta con dos centros importantísimos: el propio delta v Cambrills.

Este reportaje ha sido elaborado con datos de las Jefaturas Provinciales de Tráfico de Castellón y Tarragona

Muy sinuoso Sinuoso Curvas suaves Grandes rectas Rectilíneo Muy bueno

PELIGROSIDAD

TRAZADO

#### 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 la intensidad media de vehículos y el número de kilómetros. Si al citado índice le damos un valor 5, al tramo de carretera estudiado le correspondería una puntuación de: 7,6.



A PUNTO NEGRO **△ PUNTO CONFLICTIVO** 

PUESTO DE SOCORRO GASOLINA CON PLOMO

GASOLINA SIN PLOMO

T TALLER

















































su carga líquida. Estas prácticas, abiertas a conductores de

otras empresas con grandes flotas, permiten conocer los

límites del peligro y corregir defectos.

J. Ignacio RODRÍGUEZ

ace unos años, un camión cisterna cargado con gasolina volcó en una zona muy poblada del Reino Unido. El profesional que manejaba el volante no tuvo la culpa del accidente, pero la maniobra que realizó para intentar evitarlo no fue correcta. El combustible se derramó por una calzada en pendiente y un reguero de fuego corrió calle abajo.

Afortunadamente, lo que pudo ser una tragedia fue simplemente el detonante que impulsó a la multinacional BP Oil a desarrollar, a partir de 1993, en distintos países europeos, unos cursos de perfeccionamiento para sus conductores, impartidos por expertos del Automóvil Club Austríaco.

Según Santiago Montejo, jefe de Seguridad y Distribución en España de esa multinacional, en principio, los cursos están dirigidos a conductores que transportan productos de la compañía, si bien se ha invitado tanto a fabricantes de este tipo de vehículos como a grandes distribuidoras de productos petrolíferos para

que sus conductores puedan acceder a esta formación especial.

#### **RIESGOS Y CAUSAS**

En estas segundas jornadas, que se celebraron en Reus (Tarragona) y a las que asistió "Tráfico", los expertos iniciaban su exposición teórica acerca de los riesgos con mayor potencial de accidentes, sus causas y los efectos dinámicos sobre el conjunto de tractor y remolque; los efectos que sobre la estabilidad tiene la adecuación de la carga, que varía a medida que se va efectuando el reparto del combustible (buen comportamiento con carga delantera en la tracción, pero más vulnerable al vuelco, mientras que, si se carga sobre la parte de atrás, se pierde tracción y dirección); y, naturalmente, la forma de establecer un correcto control, así como los conceptos básicos para realizar una conducción segura.

Las cabezas tractoras que participan en las pruebas cuentan con dispositivos de control que permiten al monitor activar el sistema de frenos ABS, o provocar un fallo parcial o total del sistema. En este sentido, se comprobó que la mayoría de no es algo infrecuente..

> Detalle del estabilizador de la cisterna

Apenas se superaban los 30 km./h. al trazar la curva le la rotonda, se levantaban las ruedas.

los conductores actuaba erróneamente al no accionar el embrague al frenar con ABS, mientras que cuando se desactivaba este dispositivo los conductores, al pisar a fondo los frenos, bloqueaban las. ruedas, perdían el control y, en todo caso, alargaban la frenada. Además, se cuenta con un prototipo de cisterna provisto de estabilizadores que permiten practicar el vuelco hasta el límite, sin que éste llegue a completarse.

Por otra parte, en la pista, donde se simulan las condiciones resbaladizas de la lluvia, se realizan una serie de maniobras de evasión para intentar salir, sin riesgo, de una situación de peligro: cambios de carril sorteando al vehículo que le precede con frenada de emergencia; entrada y giro en rotondas, salidas de autovías y autopistas; control del camión cisterna ante un deslizamiento provocado por la Un prototipo, provisto de estabilizadores, permite llegar al límite del vuelco...sin caerse.

existencia de agua, nieve o hielo en la calzada, evitando la colisión con un hipotético vehículo que le precede; y control del camión cisterna sobre una superficie de pavimento de diferentes agarres.

#### **VOLCAR A 30 POR HORA**

Apenas superaba los 30 km./h., al efectuar el giro en una rotonda, la cisterna iniciaba el vuelco, sin posibilidad de reacción por parte del conductor, ya que, salvo por la visión que proporcionan los retrovisores, no se aprecia el levantamiento de las ruedas laterales sino cuando ya arrastran a la propia cabeza tractora. Esto demuestra al conductor que, en definitiva, es conveniente aumentar la distancia con los vehículos que le preceden y que hay que reducir la velocidad. No es suficiente, incluso es contraproducente, frenar y pisar el embrague; lo único que se puede hacer es levantar el pie del acelerador, aunque, como ya se ha apuntado, será demasiado tarde.

La experiencia en vivo vista en las pruebas coincide con un estudio realizado en el Reino Unido por el departamento de Sanidad y Seguridad (HSE), mediante una encuesta a empresas con grandes flotas de estos vehículos y con simulaciones dinámicas por ordenador. Según el mismo, apenas hay diferencias en el comportamiento ante el vuelco en una



Las "tijeras" representan la situación más complicada de los vehículos articulados.

#### LAS TIJERAS DEL PELIGRO

Para los vehículos articulados, la situación más comprometida es la aparición del fenómeno "tijera", que puede ser doble: cuando la zaga del semirremolque tiende a adelantar a la cabeza tractora y a cerrarse sobre ella ("tijera de semirremolque) y cuando es la cabeza tractora la que tiende a girar e introducirse debajo del semirremolque ("tijera de tractor").

	TIJERA DE SEMIRREMOLQUE	TIJERA DE TRACTOR
CONDICIONES QUE LA PROPICIAN	Poca carga y mal repartida sobre el eje delantero.	Carga mal repartida, acumulada en el eje trasero.
	Pavimento deslizante y en mal estado.	Suelo deslizante, virajes, asfaltos viejos.
	Carretera tortuosa y marcha rápida.	Pérdida de motricidad.
	Frenada brusca con bloqueo de las ruedas traseras.	La cabeza tractora se queda flotando y se mete debajo del semirremolque.
QUÉ HACER	No desacelerar.	Desacelerar para contrarrestar la energía que ha provocado la tijera.
	Cambiar a una marcha más corta para acelerar con más potencia.	Girar el volante hacia el sentido contrario al que se ha ido la cabeza tractora.
	Tirar de la palanca del freno independiente para contrarrestar la inercia del semirremolque.	Girar la dirección hacia el lado al que derrapa el semirremolque.

glorieta de las cisternas respecto a otros vehículos rígidos y articulados completamente cargados cuando la fuerza de la aceleración lateral (inercia) excede de 0,4 g.; es decir, a velocidades comprendidas entre 35 v 37 km./h.

(Consejos de Manuel Santos, piloto oficial de carreras de camiones de Cepsa).

A esas velocidades, la secuencia en una glorieta con un diámetro de 50 metros sería la siguiente: el conductor toma la curva bastante abierta; intenta ir cerrando el giro; las ruedas traseras se levantan; y,

aproximadamente 20 ó 30 metros más allá, el vehículo cae sobre un costado. En todos los casos, el intervalo de tiempo entre el primer levantamiento de ruedas y el vuelco es de 1 a 2 segundos para un vehículo rígido y de 2 a 3 para uno articulado. Por otra parte, el margen de velocidad entre el levantamiento de la primera rueda y el vuelco es de tan sólo 3 ó 5

En la maniobra evasiva del cambio

brusco de dirección para evitar un obstáculo, los vehículos rígidos vuelcan a velocidades superiores a 48 km./h., e incluso es muy probable que el vuelco suceda con anterioridad a la pérdida de control. Por el contrario, en el caso de los vehículos articulados, la pérdida de control direccional aparece a velocidades considerablemente inferiores a la velocidad de vuelco, lo que también puede conducir a que éste se produzca.



industria del automóvil. Juana SÁNCHEZ

denuncian presiones de la

a Comisión Europea está cediendo a las presiones de la industria automovilística, rebajando sus exigencias en cuanto a los ensayos de choque frontal y lateral que se exigen a los vehículos, según la Oficina Europea de Asociaciones de Consumidores (BEUC), federación que reúne a una veintena de asociaciones pertenecientes a dieciséis países europeos. Esta organización denuncia que las

pruebas de impacto a las que se someten los vehículos no se ajustan a lo que las investigaciones demuestran que sucede realmente en un accidente. Como prueba, BEUC aporta los fallos detectados en ensayos con modelos de coches que actualmente están en el mercado, realizados por su encargo recientemente en un

laboratorio independiente. Algunos elementos, como los respaldos de los asientos y los "airbag", no han respondido correctamente en esos ensa-

Coincidiendo en el tiempo con esta denuncia de los consumidores, varios de los más importantes fabricantes de automóviles -Opel, Volkswa-

gen, Renault y Ford- han emprendido campañas de revisión de algunos de sus modelos tras detectar distintos fallos. Aunque en opinión de los propios fabricantes, los fallos no revisten importancia y

ajustan a la realidad.

se solucionan en pocos minutos en el taller, en algún caso han provocado incidentes de diversa gravedad.

ENSAYOS QUE NO SON VÁLIDOS

La protesta BEUC surge tras la propuesta, por parte de la Comisión Europea, de una nueva Directiva que regularía los ensayos de choque frontal y lateral a que deben someterse los vehículos. En la actualidad, para determinar su resistencia al golpe frontal, el automóvil impacta directamente contra un muro de hormigón. Sin embargo, investigaciones realizadas en este aspecto demuestran, según los consumi-

Mayo 95 Trásago 41



Los fabricantes defienden que los automóviles salen al mercado con suficientes ensayos de seguridad.

dores, que esa prueba no se asemeja a la realidad del golpe frontal que suele sufrir un coche. La Comisión propone un nuevo ensavo dividido en dos fases: en la primera -que según la Directiva debería aplicarse a partir de octubre de 1995 a los nuevos tipos de vehículos y desde octubre del 2000 a todos los recién matriculados-, la prueba de impacto consiste en una colisión contra un bloque rígido inclinado 30 grados y dotado de dispositivos antideslizantes. En la segunda, se propone que el vehículo impacte contra un tope deformable -prueba más real según BEUC- y que sea obligatorio a partir de octubre de 1998, aunque podrá llevarse a cabo, a título facultativo por parte de los fabricantes, desde enero de 1996.

Según la Oficina de Consumidores, "estas exigencias de la Comisión Europea están fuertemente influenciadas por las presiones ejercidas desde la industria automovilística y, si son adoptadas en la forma descrita, no conducirán a una mejora sensible de la seguridad del consumidor". Para Juan del Real, portavoz de la Organización de Consumidores y Usuarios (OCU), asociación adscrita a BEUC, la prueba concreta que



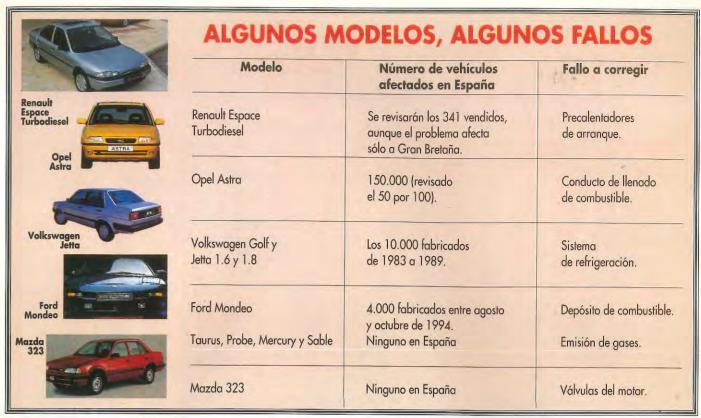
Las investigaciones presentadas por BEUC aconsejan que el impacto lateral se produzca a 300 milímetros del suelo.

en la primera fase "no es realista y no implica mejora, aunque se venda como novedad. Es un ensayo casi implantado por la industria del automóvil. Por eso creemos que todos los esfuerzos deben centrarse sólo en lo que se propone como segunda etapa".

#### propone la Comisión Europea PROTESTA DESMEDIDA

Los fabricantes, sin embargo, no comparten esa opinión. Según su testimonio, los ensayos son extremadamente rigurosos y cuando un modelo sale al mercado lleva con él un importante apoyo de investigación realizado por la propia industria. Un portavoz

de Opel asegura "que la industria del automóvil es puntera en cuanto a la calidad que ofrece, y vela, como pocas, por sus clientes. Creo que su preocupación por la seguridad vial es patente". En su opinión, la protesta de los consumidores europeos es desmedida y asegura que en España no ha habido ninguna



queja concreta. Las revisiones que se están llevando a cabo son una muestra, según Opel. del seguimiento que el fabricante hace de sus vehículos, incluso cuando ya están en manos del usuario. "Los fallos no siempre son achacables al automóvil o al menos no siempre en su totalidad añade-. Los incidentes que se produjeron con los "Astra" fueron aislados y ocurrieron en gasolineras que no tenían toma de tierra. En caso contrario, no habría ocurrido nada". Los aproximadamente 150.000 propietarios de este modelo que hay en España han sido llamados para añadir a su vehículo una pieza de metal en el conducto de llenado de combustible capaz de prevenir cualquier posibilidad de carga de energía electroestática al repostar, evitando así un potencial incendio. Alrededor del 50 por 100 de los vehículos ya han pasado esa revisión.

El servicio postventa es quien mide la aceptación de un modelo en el mercado, según fuentes de Renault. Si ha habido un fallo en el diseño, un error en el montaje o una falta de información al cliente, es a partir de este servicio cuando se establecen las medidas a tomar. Los 341 "Espa-



Para Juan del Real, de la Organización de Consumidores y Usuarios, al propietario de un vehículo no se le ofrece suficiente información sobre su coche.

nuestro país también han sido llamados a revisión tras detectar un problema con los precalentadores de arranque ocurrido en Gran Bretaña a finales de febrero.

También Volkswagen sabe de controles a posteriori: los "Golf" y "Jetta" 1.6 y 1.8 fabricados entre 1983 y 1989 se están revisando porque pueden presentar problemas de recalentamiento en el circuito de refrigeración si el nivel de ce Turbodiesel" vendidos en refrigerante no se mantiene en la propuesta de la Comisión,

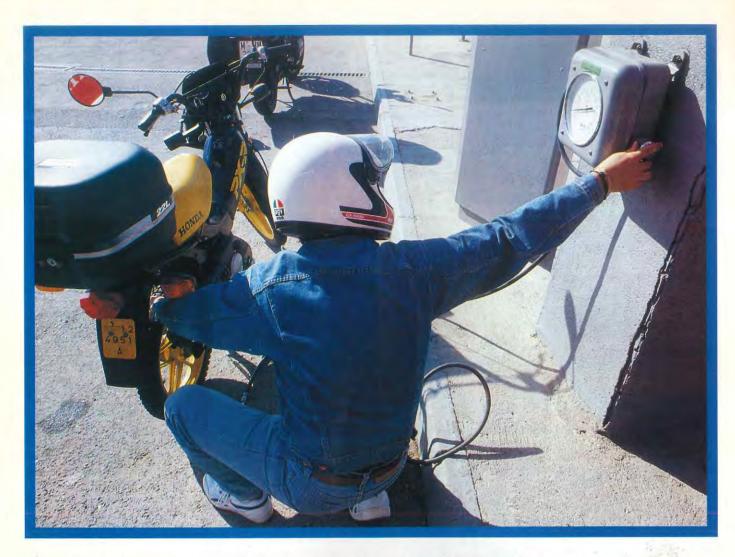
el límite exigido por el fabricante. También a los 4.000 Ford "Mondeo" gasolina de 4 puertas españoles se les añadirá un cable de tierra en el depósito de combustible para evitar posibles chispazos. En los Mazda se ha detectado algún fallo aunque ninguno en el mercado español.

#### **FALTA** INFORMACIÓN

La falta de información motiva otras quejas de los consumidores. El informe publicado por BEUC denuncia expresamente que no todos los fabricantes advierten del peligro de instalar una silla para niños en los asientos delanteros equipados con "airbag". "Queremos una información completa y correcta", exige Juan del Real (OCU), y recuerda que "el "airbag" ha causado la muerte de algunos bebés". Asegura que la mayoría de los automóviles expuestos en el pasado Salón Internacional de Ginebra no disponía de esta información o daba instrucciones erróneas al usuario.

El ensayo de impacto lateral ha mostrado también la disparidad de criterios entre la Comisión Europea y la Federación de consumidores. Según

el vehículo debe chocar lateralmente contra una barrera situada a 260 milímetros del suelo. Esta medida podrá ser modificada, al cabo de dos años, elevándola a 300 milímetros desde enero de 1998 de forma facultativa v desde octubre del 2001 obligatoriamente. El BEUC, como en el impacto frontal, exige que, desde el primer momento, el ensayo se realice a 300 milímetros alegando que, al fijar una menor altura, "las consecuencias sobre los maniquíes destinados a prever los riesgos de lesiones son sensiblemente reducidas de forma artificial y la operación no presenta ninguna ventaja en realidad". Como apoyo técnico a sus quejas, ahondan en sendos estudios realizados en Gran Bretaña y Alemania. En ellos se afirma que, en las pruebas, la barrera no debe ser inferior a 350 milímetros si se quieren reproducir los daños observados en los vehículos implicados en una colisión lateral. "Creemos que la medida de 300 milímetros es la mínima exigible y debe entrar en vigor el próximo octubre -asegura Juan del Real-. Rebajar esa altura es falsear las circunstancias porque no refleja las condiciones de la mayoría de los vehículos". ♦



Se inicia el control de los manómetros de gasolineras y talleres

# AIRE GARANTIZ

Con la aprobación de la normativa que regula la verificación periódica de los manómetros se inicia el fin de una medida poco fiable: la que proporcionaban estos aparatos a las ruedas de nuestros vehículos. Aún habrá que esperar la regulación de los medidores electrónicos y la puesta en marcha de los servicios de inspección de las Autonomías. Una etiqueta indicará al usuario que el manómetro reúne garantías.

### J. Ignacio RODRÍGUEZ Fotos: Marcos GONZÁLEZ

asta ahora, las posibilidades de invectar en los neumáticos de nuestros vehículos auténticas dosis de peligro, al utilizar los manómetros de las gasolineras, eran muy altas, de acuerdo con sendas investigaciones realizadas por la revista "Tráfico" (ver números 36 y 77).

La Orden Ministerial que acaba de aprobarse, y que establece el control metrológico del Estado en sus fases de verificación después de reparación y verificación periódica de los manómetros para neumáticos de vehículos automóviles, completa otra anterior que regulaba su homologación.

Se refiere, sin embargo, a los manómetros mecánicos, mientras que la normativa metrológica completa de los



Fijese en la existencia de esta pegatina y en las fechas que indican la revisión del manómetro.

electrónicos se retrasará al menos seis meses, debido a que se encuentra en tramitación en los órganos de la Unión Europea (UE).

Por lo que respecta a los mecánicos, todos los propietarios (talleres y gasolineras) de aquellos destinados a uso público están obligados a someterlos a una verificación anual, que realizarán los servicios competentes de las Comunidades Autónomas. Y lo mismo ocurrirá con los manómetros que se hayan reparado.

Cada autonomía deberá desarrollar su propio método de verificación, que podrá consistir en montar laboratorios a donde se lleven los manómetros para ser verificados, o bien desarrollar equipos para hacerlo "in situ".

#### FÍJESE EN LA PEGATINA

Asimismo, se establece que los citados manómetros no podrán ser utilizados sin superar el control metrológico, algo que podrá comprobar el usuario en una etiqueta de verificación (similar a las pegatinas de la ITV) adherida en el manómetro. En esa pegatina aparecerá perforado el mes y año en el que ha sido puesto a punto el medidor de aire. Sin embargo, no garantiza que el medidor se encuentre en ese momento en perfectas condiciones, ya que una de las razones principales de que se desajusten estriba en el mal trato que da el usuario a estos aparatos. Y eso que, en teoría, están preparados para comportamientos que rayan lo vandálico: la aprobación del modelo pasa por pruebas muy duras, tanto de envejecimiento, como de vibraciones, choques contra un suelo de hormigón, altas v bajas temperaturas, etcétera.

Así, la pegatina garantiza que el manómetro fue revisado en la fecha indicada. De ahí que, según Ángel García San Román, Director del Centro Español de Metrología, que establecer las Comunidades Autónomas sea imprescindible". Incluso recomienda la denuncia por parte de los usuarios, ante los servicios correspondientes de la Comunidad, cuando tengan constancia de que dan medidas erróneas, porque "esta-

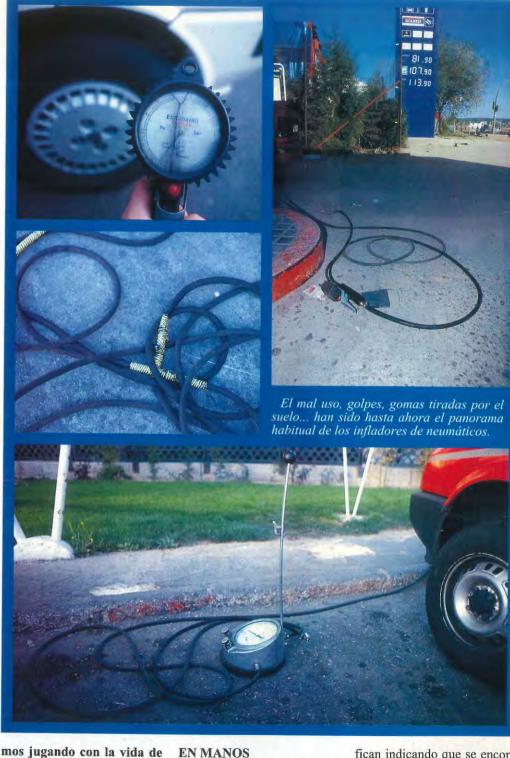
personas".

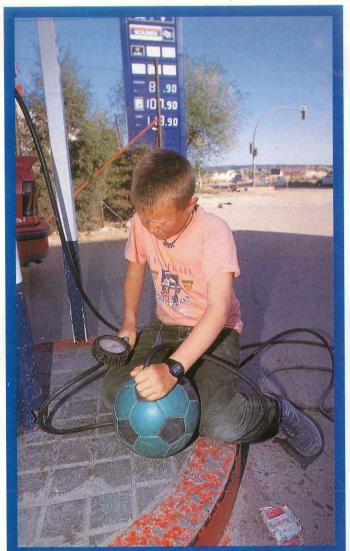
Por otro lado, los manómetros instalados con anterioridad a la normativa que regula su homologación podrán ser autorizados para conti-"la inspección que tendrán nuar prestando servicio, pero siempre que cumplan los requisitos de verificación periódica. En este sentido, Angel García San Román considera que dificilmente podrán pasar esa verificación y que habrá un total rejuvenecimiento de la población de manómetros.

### DE LAS AUTONOMÍAS

Como ya se ha indicado, el papel que, a partir de ahora, asumirán las Autonomías en la seguridad de los vehículos será fundamental. Para pulsar sus intenciones, "Tráfico" ha enviado un breve cuestionario para conocer, en primer lugar, si se han realizado hasta el momento controles sobre el grado de fiabilidad de los manómetros. La mayoría de ellas señala que no han hecho nada al respecto y muchas lo justifican indicando que se encontraban a la espera de que se promulgara la legislación per-

En algún caso, como Murcia, si bien no verifica controles de medición, comprueba si las mangueras tienen fugas o si la aguja, en reposo, coincide con el cero de la escala. Por su parte, Cataluña ha realizado algún control estadístico con resultados preocupantes: "La mayoría corresponde a modelos y tipos no homologados y no dispone de verificación primitiva".





La variada diversidad de usuarios, un factor de deterioro.

vo, etiquetas de verificación,

etcétera; Aragón lo supedita

"a la dotación presupuesta-

Navarra es la única comuni- to, con instrucciones de ensadad que ha realizado -a principios de 1993- controles sobre fiabilidad: "El 17 por 100 de los manómetros con una ca- ria"; Extremadura comenzará pacidad de medida de hasta 8 por la inspección de los más bares, proporcionaba presiones correctas; para vehículos de turismo, el 32 por 100".

Una segunda cuestión planteada por "Tráfico" se refería a los planes para la puesta en marcha de un servicio de inspección. La mayoría estaba esperando a que se promulgara la actual normativa sobre verificación periódica. Cataluña indica que, en el segundo trimestre de este año, iniciará un control estadístico sobre los errores de medición del 25 por 100 de los manómetros de las gasolineras.

Murcia, lo pondría en marcha "en caso de demorarse la regulación de la verificación periódica"; el País Vasco tiene el procedimiento lis-

#### La historia interminable

"Tráfico" realizó una amplia investigación sobre el estado de los manómetros de las gasolineras en toda España en dos trabajos realizados en 1988 y 1992: tres de cada cuatro fallaban en la primera comprobación, mientras que en la segunda no ni uno solo cumplía la normativa europea.

Esta denuncia, a la que se sumó el propio Director General de Tráfico, arrancó, tanto al presidente del antiguo monopolio de petróleos (Campsa) como al representante de la Confederación de Estaciones de Servicio, la promesa de la puesta en marcha de un procedimiento de inspección.

Promesas incumplidas, si bien el Estado, mientras tanto, procedía (diciembre de 1988) a trasponer la legislación europea en cuanto a aprobación del modelo y verificación primitiva. Para completar la normativa sobre el control metrológico, faltaba regular otras dos fases: la verificación después de reparación y la verificación periódica, que es la que acaba de aprobarse.

En julio de 1992, el Director del Gabinete de Presidencia de Gobierno respondía al requerimiento de una organización de consumidores que había abanderado nuestra denuncia, señalando que el Centro Español de Metrología iniciará en breve la elaboración de la correspondiente norma técnica.

En septiembre de 1993, "Tráfico" tiene acceso al primer borrador que elabora el Centro Español de Metrología, que incluye tanto manómetros mecánicos como electrónicos. Surge un nuevo trámite de consulta ante la Unión Europea; quedan fuera los electrónicos y, sobre todo, se eliminan del texto los aspectos de vigilancia e inspección. Una inspección que dependerá de la propia iniciativa de los órganos de Consumo de las CC.AA., que tendrán que promulgar sus respectivas disposiciones sobre la materia.

Castilla-La Mancha tiene pre-

parado el plan, a falta del ma-

terial adecuado, que ya tiene

solicitado.

#### antiguos y espera verificarlos CONCIENCIADAS todos en el plazo de un año; y CON LA SEGURIDAD

Una última cuestión se refería a la valoración sobre la influencia de un correcto funcionamiento de los manómetros en la seguridad de los vehículos. Todas las Comunidades, algunas lo detallan de forma pormenorizada, son conscientes del grave riesgo que supone conducir con neumáticos inflados en exceso o poco inflados; incluso de su repercusión en un mayor desgaste del propio neumático y en un mayor gasto de combustible.

Algunas comunidades, como Madrid y Cataluña, tienen prevista la puesta en marcha de campañas de concienciación acerca de la importancia de circular con los neumáticos en buen estado y con una presión adecuada.



La regulación de los manómetros electrónicos sufrirá varios meses

## LAS CARRETERAS AUTONÓMICAS (4)



Baleares y Canarias presentan los índices más altos tanto en movilidad como accidentalidad. Con infracciones como ésta no es raro.

# PRESIÓN TURÍSTICA

Durante 1994, las 12 islas de los archipiélagos balear y canario han acogido 22 millones de visitantes. Tan ingente cifra de turistas recorre, además, muchos kilómetros, ávidos de conocer todas sus maravillas, en pocos días, por lo que en ellas se dan las máximas cotas de movilidad y, desgraciadamente, de accidentes.

Teresa GONZÁLEZ

turismo. Como ejemplo, du-

rante 1994, Mallorca recibió

14 millones de visitantes y

Canarias, 8 millones. Su si-

circulatorias atípicas respec-

to a la Península, así como

una alta concentración de

tráfico durante la temporada

alta -verano en Baleares e

asociar, inmedia-

tamente, este tér-

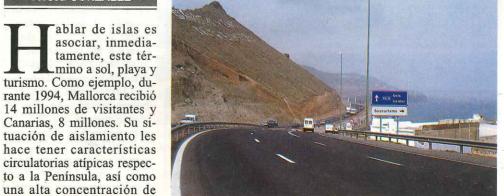
mino a sol, playa y

centada por las amplias flotas de vehículos de alquiler con que cuentan.

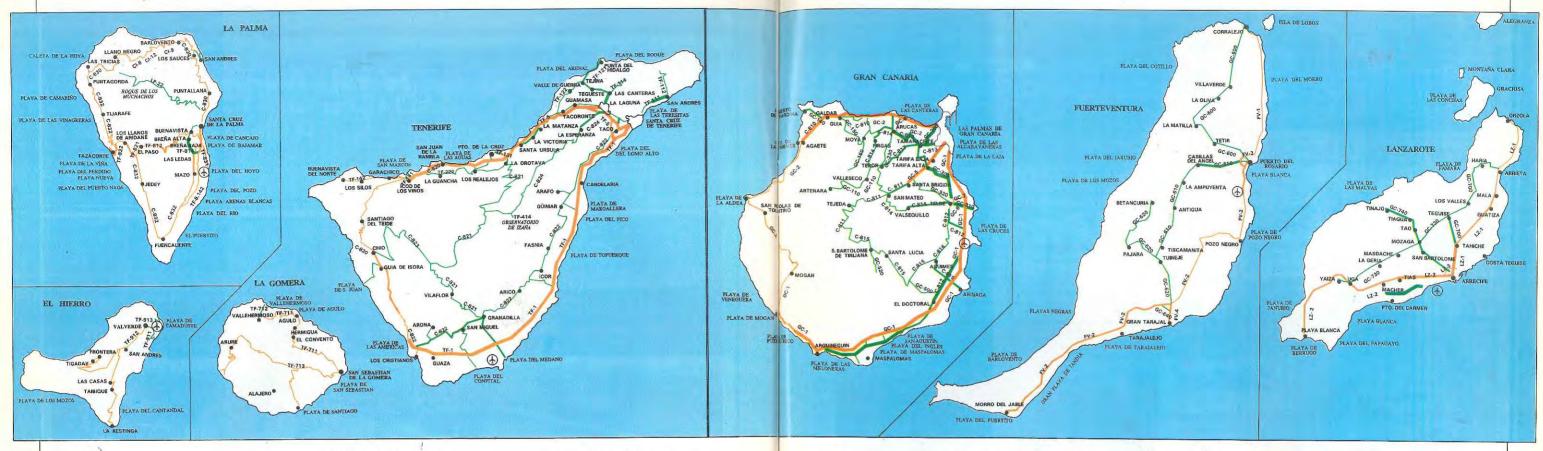
La disposición de las carreteras se repite en todas las is-

invierno en Canarias-, acre- las: por un lado, en sentido radial desde la capital, y, por otro, las que recorren las zonas costeras donde se sitúan los complejos turísticos. En total, 3.317 kilómetros de red gestionada por las autonomías. No hay vías titularidad estatal.

> Otro aspecto que coincide es el alto índice de movilidad, debido, una vez más, a sus visitantes, que, en pocos días recorren varias veces las islas con intención de ver lo todo. Eso repercute directamente en la siniestralidad. teniendo los niveles más altos del país: sufren 0,46 accidentes por kilómetro frente a los 0,17 que es la media en España. En 1993 hubo 662 accidentes en Baleares y 670 en Canarias sólo en la vías de la comunidad.



Las obras y mejoras se trazan pensando en el visitante.



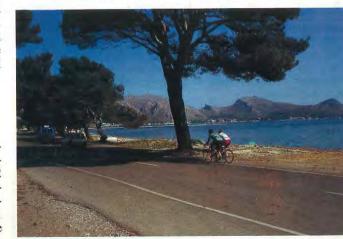
En el lado de los problemas, los responsables de obras públicas de ambas comunidades resaltan la inexistencia de financiación estatal desde que se transfirieron las competencias, a diferencia del resto de autonomías. Tal obstáculo fue salvado en 1994 en Canarias mediante el acuerdo firmado por el MOPTMA.

#### VIAJAR HASTA MALLORCA

El archipiélago balear ostenta el índice de motorización más alto de España: 702 vehículos por cada 1.000 habitantes. El parque balear cerrado en 1994 era de 544.271 vehículos, 25.000 de ellos de alquiler. En julio y agosto se dispara la intensidad circulatoria, llegando a incrementarse hasta un 25 por 100.

Totaliza 1.409 kilómetros de red en 5.014 kilómetros cuadrados de superficie; lo que supone una densidad de 28 kms. de red cada 100 kms.2 frente a los 15 de media nacional. Aún no se ha aprobado el Primer Plan de Carreteras, en fase de infor-





Las carreteras que bordean la costa ofrecen maravillosas perspectivas y agradables paseos.

#### **OBRAS EN PROYECTO**

#### CANARIAS

- Isla de Gran Canaria (circunvalación de Las Palmas; 30.000 millones; período de realización 6 años)
- Isla de Tenerife (restructuración de la salida de Santa Cruz, autopista-norte; 12.000 millones; acondicionamiento; Conexión de Icod-Adeje, que cerrará el anillo de la isla; presupuesto 30.000 millones; período entre2-3 años).

mación pública, y con una vigencia prevista hasta el año 2.000 ampliable hasta el 2.010, por lo que las vías mantienen la nomenclatura y jerarquía anterior a las transferencias.

No obstante, sí se han llevado a cabo mejoras que el Director General de Obras Públicas, Gabriel Le-Senne, cuantifica en 20 nuevos kilómetros de autopista; 150 kilómetros acondicionados y refuerzo del firme entre el 5 y el 10 por 100 de la red. En su realización se han invertido más de 34.000 millones de pesetas. Hasta el 2.000 se prevé invertir 57.000 millones más. Resaltar entre lo realizado, el primer cinturón a la ciudad de Palma de Mallorca y 30 kilómetros de la autopista Palma-Inca-Alcudia, aún en construción.

El responsable de carreteras balear evalúa como sensiblemente mejor la señalización informativa de cara al turismo, mientras que reconoce que las señales horizontales y el firme son manifiestamente mejorables (se destinan entre 200 y 250 millones al año).

En Canarias, el Director de Obras Públicas, Adolfo Hoyos, contrapone la situación de hace unos años, regularmente buena, con la actual, deteriorada y desfasada respecto a la red estatal. El acuerdo firmado con el MOPTMA, en abril de 1994 puede dar un vuelco a la situación, pues la comunidad va a contar con un montante añadido.

#### CANARIAS, ALTA DEN-SIDAD DE POBLACIÓN

Los obstáculos con que cuenta el archipiélago son, por un lado, una alta densidad de población (800 hab./km.2 frente a 60 hab./km.2 que es la media nacional) comparable a Holanda o Japón, lo que se refleja en la alta intensidad que soportan algunos puntos (hasta 100.000 vehículos al día); y , por otro, una orografía complicada y escarpada que encarece las inversiones (el coste medio por kilómetro de autovía es de 1.000 millones, mientras lo normal son 300). Sin olvidar, como remarca Adolfo Hoyos, la



La complicada geografía condiciona el trazado de las vías.

adaptación vial a la actividad turística, motor esencial de desarrollo en 5 de las 7 islas.

El balance de los últimos 8 años son 60.000 millones reflejados en obras nuevas, fuertes acondicionamientos, desdoblamientos y circunvalaciones. Se invierte en carreteras una media de 12.000 millones al año, un 15 por 100 del presupuesto comunitario.

Entre las obras ejecutadas, destaca la variante de Icod de los Vinos y el enlace de las

autopistas norte y sur en Tenerife, así como la vía de penetración sur y el enlace de las autopistas norte y sur en la capital de la isla que se abrirá en mayo. En La Palma se ha construido la circunvalación norte y realizado un





fuerte acondicionamiento en el tramo Tenagua-Los Sauces (C-830); en Gran Canaria se han construido 16 kilómetros hasta el aeropuerto con 3 carriles por sentido.

Entre los proyectos más

OBRAS EN PROYECTO	BALEARES	
- Autopista tramo Inca-Alcudia	30 kms 50 kms	9.000 millones
- Autopista tramo Palma-Manacor - Autopista tramo Palma- Palma Nova-Paguera		
Palma Nova-Paguera	4 kms	120 millones

urgentes, enumerar la circunvalación de Las Palmas (Gran Canaria), dotada con 30.000 millones y un plazo de ejecución de 6 años; la reestructuración de la salida norte en Santa Cruz de Tenerife (12.000 millones); y la conexión de Icod-Adeje, también en Tenerife cerrando el anillo vial de la isla. obra a realizar en 2 ó 3 años y con un presupuesto de 30.000 millones.

La Ley de Carreteras canaria es de 1991. Ha dividido sus vías en red de interés regional y de interés insular. En 1995 se transferirán algunas vías a los Cabildos Insulares (órganos equivalentes a la diputaciones provinciales) y se aprobará el Primer Plan de Carreteras con vigencia para 5 años.

> Próximo capítulo: CANTABRIA

#### EL MALETERO

#### Soporte "ecológico"

La moda de la ecología y la protección al medio ambiente ha llegado hasta la localidad de Otero (Toledo). donde, concienciados del tema. han aprovechado el hueco en el tronco de un plátano para instalar la señal prohibiendo circular a camiones con un peso superior a 8 toneladas. La foto, remitida por Isidro Magán



#### Sin pedales

Desde el 1 de abril, los ciclomotores y "scooters" de cilindrada inferior a 50 c. c. no están obligados a llevar pedales. Así se establece en una Orden del Ministerio de Industria cuvo objetivo es homologar este aspecto con la Europa de los 15, donde ya no los llevan.

Su entrada en vigor abarata sus costes de producción, pues no habrá que hacer partidas especiales para España, y la aparición de nuevos modelos. Estos vehículos se benefician de un tipo impositivo más bajo -7 por 100 de IVA, frente al 16 por 100 que es el tipo normal-.

La primavera y el verano son las estaciones en que más se venden este tipo de vehículos. En 1993 -últimos datos facilitados por ANESDOR (Asociación Nacional de Empresas del Sector de Dos Ruedas)-, se vendieron 113.027 unidades.



#### Caravanas, domicilio legal

necesitarán orden judicial para registrarlas. se le considera domicilio privado.

Una reciente sentencia del Tribunal Supre
La sentencia dispone que cualquier coche mo equipara las caravanas con el domicilio caravana, aunque sea itinerante y se encuenprivado, por lo que los servicios policiales tre en movimiento, goza de inviolabilidad y

#### Mapa del MOPTMA. fiel a su cita

Año tras año, el Mapa Oficial de Carreteras (30ª edición) ofrece al conductor una información más completa y actual sobre carreteras. Esta edición incide en el proceso de actualización de datos con recorridos "in situ", algo que va está hecho en Andalucía. Cataluña, Valencia, Aragón, Extremadura y las provincias de Pontevedra, Lugo, Ávila, Segovia, Cuenca y Guadalajara. En total suman 5.000 modificaciones de diseño y contenido.

En la línea que inició en 1994, el mapa regala un disquete con la información. También se prepara una versión informática que, a la información escrita, añadirá la posibilidad de impresión, itinerarios y recorridos alternativos, etcétera y que, en 5 meses, estará disponible.

#### Beber o conducir

Consejos de la Comisión de las Comunidades Europeas

- bicicleta, bájese del vehículo tras la primera copa, o, mejor aún, antes de la primera copa.
- No incite jamás a un conductor a beber.
- Póngase de acuerdo con sus amigos sobre quién será
- Si sale de noche, prevea las posibilidades de alojamiento para usted y para sus acompañantes. Esto es responsabilidad de todos.
- Rechace ser trasladado por un conductor ebrio.
- Recuerde siempre que un taxi cuesta menos dinero que las posibles consecuencias de conducir bebido.
- No olvide jamás que los efectos del alcohol son traicioneros. Tenga cuidado con los niveles bajos de alcohol.
- Cuidado con tomar alcohol y medicamentos. Las interacciones son imprevisibles.
- Tenga cuidado con las bebidas cuya composición
- Un consejo: no beba jamás alcohol en ayunas.
- Disfrute de las bebidas no alcohólicas: también son

#### Un actor haciendo "auto-stop"



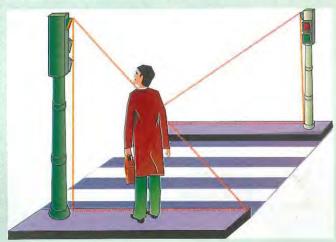
El actor José Sacristán dejó patente, hace algunos días, el amor que, por encima de todo, tiene a su profesión. Tras sufrir un accidente de tráfico en la proximidades de Madrid, del que salió ileso, ni corto ni perezoso se puso a hacer "auto-stop" para llegar puntual a Segovia, donde representaba la obra "Cristales rotos", dirigida por Pilar Miró. Un conductor le llevó hasta Guadarrama, donde tomó un taxi para llegar puntual a la subida del telón. Eso es amor al arte.

#### Semáforos que ven

La empresa Etra ha desarrollado un equipo que permite la detección automática, mediante infrarrojos, de las personas que se disponen a cruzar por un paso de peatones. El semáforo

que regula el paso activará su fase verde para los viandantes, lo que evita la necesidad de actuar sobre un pulsador eléctrico. No obstante, el nuevo sistema no ha sustituido totalmente al antiguo por si se produjera la eventualidad de fallo.

Estos equipos, de los que no se conocen precedentes, comenzaron a instalarse en la ciudad de Valencia el pasado año. En la actualidad dan servicio a 150 pasos de peatones, con lo que se espera una disminución considerable de los atropellos a viandantes.



#### Señales de amor

Cercana la primavera, los conductores que habitualmente circulan por la carretera de la madrileña localidad de El Goloso encontraron un tierno aliciente en su recorrido matutino: en el envés de las señales infor-

mensajes de amor dirigidos a una conductora anónima por su enamorado.

Señal tras señal se podían leer delicadas frases como: "Tu niño te necesita", "No abandones a tu niño", "Loco por tí, haré lo que sea pamativas había extraños ra reconquistarte", "Te

quiero mucho".

No sabemos si estas desesperadas declaraciones habrán conmovido el corazón de la destinataria, pero al autor, también llamado "Tu niño", le han costado algo caros tales ímpetus: 15.000 pesetas de multa.





#### **Burros multados**

Nada más, ni nada menos que 9 asnos han sido multados por estar mal aparcados. No es broma: ocurrió en Sevilla hace pocas fechas. Después de impuesta la denuncia, y ante la insistencia de los cuadrúpedos de no abandonar el lugar, se les trasladó al zoo sanitario sevillano por suponer un peligro para la circulación, donde uno de ellos murió. Parece que los asnos realizaron el correspondiente pliego de descargo identificando a sus dueños, dos hermanos jubilados sancionados con 45.000 pesetas.

Las cosas del tráfico nunca dejan de sorprender.

#### Normas a la suiza

En el país helvético ha entrado recientemente en vigor una nueva norma sobre seguridad vial que adopta drásticas medidas para combatir la conducción bajo los efectos de alcohol, drogas o medicamentos. La principal novedad es la realización de análisis de orina "in situ", además de la tradicional prueba de inflar el globo.

A ello se une la posibilidad de trasladar al sospechoso a un centro concertado para ser sometido a examen médico; y, al mismo tiempo, realizar un segundo examen de orina a fin de asegurar la exactitud del resultado.

#### Educación vial y municipios en Torreión

Del 4 al 7 de abril se celebraron en Torrejón de Ardoz (Madrid) las II Jornadas Nacionales de Educación Vial y Municipios. Cerca de un centenar de asistentes ofrecieron un amplia panorámica de la labor educativa que las policías locales realizan en colegios de toda España, lo que supuso uno de los aspectos más relevantes de los que ha dado cuenta el Congreso.

También quedó patente el impulso a la educación vial escolar que llega desde entidades como la DGT. Comunidades Autónomas o empresas privadas, y la diferencia de actuaciones según se trate de una gran ciudad, una población media o una localidad de pocos habitantes. La necesidad de colaboración entre los distintos organismos y la comunicación entre los profesionales que trabajan este área de la educación ha sido una de las conclusiones más destaca-

#### Con los ojos de los mayores

Convocada la V Edición del concurso audiovisual "El Tráfico visto por nuestros mayores". Los participantes deben ser españoles y mayores de 60 años; deben presentarse colectivamente, acreditando ser miembros de residencias, hogares, clubes, etcétera.

En esta ocasión el tema es la educación y seguridad vial de este colectivo. Se mantienen dos modalidades: vídeo y reportaje fotográfico. El plazo de presentación termina el 15 de junio. En las Jefaturas Provinciales de Tráfico o en las Direcciones Provinciales del INSER-SO facilitan más información.

# La pluma en el aspalto

Alberto ANAUT

I paisaje se repite. "No miréis". En cada viaje hay que volver alguna vez la cabeza para no ver un muerto. Para que un cuerpo ensangrentado no nos amargue el

día. Para que no nos de miedo de nosotros mismos, de lo que somos capaces de hacer cuando nos ponemos sobre ruedas. Para poder llegar.

El drama de una civilización que va demasiado deprisa. Que tiene que llegar antes. Que usa relojes que miden las décimas de segundo, que compra coches capaces de acelerar de 0 a 100 en solamente no-sé-cuántossegundos, que se asegura la vida con cinturones de seguridad, con bolsas mágicas que se hinchan delante del volante, con refuerzos laterales, con cascos protectores para que no se le revienten los sesos. Que tiene prisa para llegar el primero, para aburrirse el primero, para sentarse delante de la televisión v volver a ver, una v mil veces, las mismas caras, las mismas tonterías, las mismas supuestas gracias de siempre.

La vida moderna. La hipocresía. Las leyes que prohíben correr y permiten que los coches corran. La publicidad que quiere meter miedo a los que no les da miedo ponerse a ciento cincuenta por hora. Las campañas anti alcohol en medio de una sociedad que todo lo festeja entre copas. Las recomendaciones de prudencia hechas a toda velocidad. Las revisiones obligatorias para los que nunca las pasan. La ley y la trampa. Los monumentos a la inconsciencia colectiva. Las cantinelas de siempre. El asfalto. El imperio de las

carreteras. Las curvas mal señalizadas. Las normas que no valen

# Asesinos legales

para nada. Los toros de Osborne y las luces de feria de los prostíbulos importados. El miedo a los radares. "Frena que está la poli". "Acelera que ya no nos ven". Las carreras improvisadas. La falta de educación. La falta de solidaridad. La falta de humanidad. La capacidad de sacar, en cada viaje, en cada kilómetro, en cada adelantamiento, lo peor de nosotros mismos. La facilidad para deslizarnos peligrosamente. Los jóvenes engañados. Primero fue

la droga, luego el alcohol. Ahora la velocidad. La fiebre de todos los viernes. La plaga de los fines de semana, los chavales ciegos en los coches y sus padres ciegos en casa. El golpe, la fractura de columna, los lamentos, la eterna recuperación. La vida rota para siempre. El miedo y la falta de miedo. El dolor propio y el de los demás. A mí no me puede pasar. Las mentiras. "Cada día, construimos dos kilómetros de autovía para usted". "Nos ocupamos de usted". "Pensamos en usted". "Le dejamos nacer, le dejamos crecer, le dejamos matarse. Incluso le enterramos". Hacemos leyes más

O la pagamos todos. La sociedad moderna. El coche como nuevo símbolo de poder. Tanto tienes, tanto vales. Las apariencias no engañan. Compre ahora y empiece a pagar el año que viene. Y, si no puede, le embargamos. Usted no tiene que

seguras, para que usted se las salte sin

problemas. "El que la hace la paga".

O no la paga. O la pagan otros por él.

preocuparse, nosotros nos ocupamos de todo. El futuro perfecto. La estética, la seguridad, la ecología, la libertad, en cómodos plazos mensuales. Treinta por ciento de entrada y cómoda financiación a su medida. Sea libre. Sea poderoso. Sea moderno. Triunfe. Consuma. Arrangue.

El hombre contemporáneo. El riesgo. El sabor de la aventura. Cinco días a la semana pegado a una silla y los otros dos pegado a otra silla y a un volante. Siéntase libre, destroce la naturaleza. Llegue a donde nadie ha podido todavía llegar. Piérdase en un desierto, entre en la selva, atraviese los mares. Todo en cómodos plazos y sin bajarse de su coche. Usted no tiene más que firmar. Un mundo de problemas le espera. Será suvo con toda facilidad. Sea más, corra más, arriésguese más. No se quede atrás. La ciudad, El ruido, La

contaminación. El humo. El stress. Los atascos. Los gritos. Los frenazos. Las vueltas. Los malditos peatones. Los guardias. Las multas que no se pagan. La grúa. La brutalidad. La doble fila. Los pitidos. "Tampoco es para ponerse así". Yo lo vi primero. Yo soy más rápido. Las obras. Los golpes. La barra debajo del asiento. El semáforo. Acelera. Acelera. Acelera. La máquina infernal. La gran mentira, La plaga contemporánea. El cóctel salvaje. Promete el paraíso y ofrece la muerte. Transforma a los que caza. Pura droga en vena. Convierte a ciudadanos normales en seres agresivos. Un peligro social. Aisla. Crea estúpidos salvajes. Agrede. Sirve para matar. Mata. ¿Qué ha pasado?

Sueña, Corre, Asesina,

#### **JORGE VALDANO**

moda. Pero no desde que llegó al Real Madrid a que confirma la regla, en lo que a futbolistas y comienzos de esta temporada, sino desde que entrenadores, se refiere, a la hora de inició su carrera como preparador del Tenerife. Su pasión por el fútbol y su particular forma de una lección magistral y no hace las típicas y

Jorge Valdano es el entrenador de fútbol de rebuscadas palabras, hacen de él la excepción comparecer ante la Prensa: parece que imparte explicarlo, rica en citas literarias y en tópicas declaraciones post-partido.

#### Fotos: Marcos GONZÁLEZ

uya es la frase del "miedo escénico", que acuñó en sus tiempos de jugador madridista, en alusión al que sentían los rivales del Real Madrid al rendir visita al Bernabéu. Pero también llevan su firma otras, pronunciadas ya como entrenador: "No sólo hay que tratar de ganar al adversario, hay que robarle las virtudes para quedarnos con ellas" y "quiero tanto los puntos como las emociones. El fútbol de derechas persigue sólo la cuenta de resultados". El actual entrenador de Oviedo, Antic, ha dicho de Valdano -al que tuvo a sus órdenes en su etapa como jugador del Zaragoza- que "es una persona muy capacitada para su trabajo, sabe lo que quiere. Su pico le ayuda mucho".

Desde muy joven está acostumbrado al éxito: con 19 años se proclamó Campeón del Mundo juvenil con Argentina, título que ganaría, ya en categoría absoluta, en México '86, formando el ataque albiceleste junto a Maradona. Un Valdano que, además, sabe lo que es conseguir como jugador varias Ligas y dos Copas de la UEFA, que ha sido comentarista deportivo en la Cadena SER, "El País" o "Canal Plus", que ha escrito y publicado un libro -"Sueños de fútbol"- y que es padre de dos hijos -un chico y una niña-.

- Pese a sus tan sólo 39 años, ¿qué

le queda por hacer?

- Siempre tengo la impresión de no haber empezado, de ser sólo un proyecto de hombre. Lo único que pretendo es seguir viviendo de una pasión que es el fútbol, y ser coherente con una manera de pensar sobre la que he hablado mucho mientras jugaba, cuando estuve relacionado con los medios de comunicación y, ahora, desde la actividad de entrenador.

- Valdano es una una persona aferrada al presente. Sin embargo, haga memoria y cuéntenos cuáles fueron sus primeras impresiones y experiencias al llegar a España hace veinte años, fichado por el Alavés.

- Llegué a Vitoria solo. Me enfrenté a una cultura futbolística distinta, a un clima mucho más violento del que estaba acostum-

Me espanta para prevenirla son sensatos

brado y a un tipo de gente que fue muy hospitalaria, pero a la que tuve que descubrir con el paso del tiempo; todo eso me hizo crecer, como siempre que uno se enfrenta a dificultades. Vivo aferrado al presente porque el fútbol te obliga, pero soy una persona que tiene buena memoria, cree en la historia y aprende del pasado.

- Tras su paso por Vitoria, vivió en Zaragoza, Tenerife y Madrid. ¿Le han marcado de forma especial estas ciudades?

- Me han marcado muchísimas cosas, acontecimientos y personas, ya que soy casi una aspiradora que voy "robando" cosas de todos los sitios, no hago otra cosa que aprender. En ese sentido, creo haber aprovechado el tiempo. Ser entrenador tiene muy poco que ver con ser jugador; aunque, evidentemente,



haber vivido en un vestuario tanto tiempo me da claves para entender mejor al futbolista.

- ¿Qué relación prefiere: la estricta de entrenador-futbolista o la que se da en el Madrid donde algún jugador fue también compañero suyo?

- Uno tiene más libertad si no ha mantenido una relación previa con el futbolista, pero si hay afecto de por medio, alcanza con usar e, incluso, extremar el respeto en esa relación, que ahora es, necesariamente, de autoridad.

- ¿Le abruma ser un personaje público carismático y solicitado?

- No, porque no uso el personaje. Hago muy poca vida social, paso más tiempo en casa que en cualquier otro sitio v, la verdad, contribuyo muy poco a la fama. Todo eso lo vivo desde el escepticismo, casi como si fuera un espectador de mí mismo.

#### EL MENSAJE SE GASTA

- ¿Su paso por los medios de comunicación le ayudó a entender el que sea constantemente reclamado por la Prensa?

- Sí. Precisamente por haber pasado por los medios de comunicación, sé que el mensaje se gasta y hay que usarlo con cierta medida; por eso hago una sola conferencia de Prensa por semana y atiendo al periodista con cortesía, pero marcando una distancia. El paso por los medios de comunicación me resultó muy instructivo, porque el entrenador vive de dar mensajes y porque ser comentarista me obligaba a analizar cada partido y eso me ha resultado muy útil. Primero, para perder una desconfianza eterna v de ida v vuelta entre futbolista y periodista; y, segundo, para entender hasta qué punto los medios de comunicación lo gobiernan todo, incluido el

- ¿El fútbol atraviesa una crisis que, incluso, podría herirle de muerte, debido a la violencia que practican algunos seguidores ultras?

- Yo empezaría por la reflexión contraria. El fútbol está en un período de efervescencia -ha habido un aumento, en torno a un 30 por 100, de asistencia de espectadores a los estadios-; y los medios de comunicación están cada vez más atentos a qué ocurre en los recintos deportivos. Todo eso nos hace reflexionar sobre esta nueva fiebre; y en España nos tenemos que felicitar porque estamos lejos de emular a fútboles mucho más violentos y que están, incluso, poniéndose en peligro, como en Argentina, Inglaterra o Italia.

- ¿Se explica que se llegue a perder la razón hasta el punto de matar a alguien, simplemente por no estar de acuerdo en los ideales futbolísticos o, como en la conducción, donde, en ocasiones, nos

"Tengo más miedo al momento previo que al golpe mismo. Siempre que uno comete una locura la paga en el momento

## "Una persona bajo los efectos del alcohol es un ser alterado y difícilmente admite un consejo"

previo"

transformamos en energúmenos?

- Uno se vuelve un energúmeno porque la Sociedad plantea normas de convivencia francamente difíciles. Dividir el mundo en ganadores o perdedores genera una angustia y una ansiedad que es insalubre y que, a veces, encuentra en los estadios un lugar de expresión. Decía Eduardo Galeano que no podemos echar al pañuelo la culpa de las lágrimas, como tampoco podemos echar la culpa al fútbol de la violencia. Esta tiene una raiz social y política y, a veces, encuentra en el fútbol la posibilidad de asomar; pero, entendamos el estadio como excusa, no como cau-

- ¿Da más miedo un público exaltado y en disposición de perder la razón o un loco al volante de un co-

- Los dos son asesinos en potencia, y los dos se dedican a no pensar. Uno se encuentra con un muerto en carretera o en un estadio v los culpables siempre dicen: "yo no quería". Pero si uno circula por la ciudad a 150 km./h. puede que no quiera matar a nadie, pero puede terminar matando a muchos; y ahí no me sirve la intención. Me espanta la imprudencia y todos los esfuerzos que se hacen para tratar de prevenirlos me parecen sensatos. Hay campañas que se están realizando que son de un impacto humano tremendo. De todas formas, tengo más miedo al momento previo de un choque con un coche que al golpe mismo:

siempre que uno comete una locura lo paga en el momento previo, antes incluso de sufrir las consecuencias, cuando se toma conciencia de lo que está a punto de ocurrir v nos da tiempo a decir: :qué imbécil fui!

#### UN ARMA QUE DISPARA CONTRA LOS DEMÁS

- ¿Qué consejo daría a los jóvenes que, en algunos casos, hacen una mezcla explosiva y muy peligrosa con drogas, alcohol v coche?

- No se hasta donde es útil un mensaje, ya que éste siempre se da a una persona cuerda; sin embargo, una persona que está bajo los efectos del alcohol o las drogas es un ser alterado y que difícilmente admite un consejo. Pero les diría que entiendan que el coche es un arma que dispara contra los demás, pero también contra nosotros mismos; y que es una máquina de matar que tiene el defecto de convertir en víctima al culpable. Es terrible: lo único que tenemos de verdad, la salud y la vida, no podemos ponerlo en peligro por un acto de frivolidad.

- ¿Cuáles son sus sueños? ¿Quizás llegar a seleccionador español o argentino?

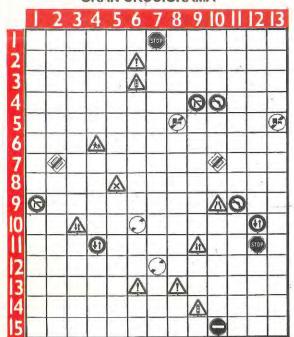
- Ahora es todo Madrid. No me parece que haya nada más relevante que ser entrenador del Real Madrid; vo. por lo menos, lo mido en términos de plenitud: me siento feliz y no lo cambio por nada.

¿Cómo le gustaría ser recordado?

- Yo, como futbolista, era un excelente talento complementario, un buen segunda guitarra. Desde que me asumí como un muy buen jugador secundario, empecé a rendir a plenitud. Como entrenador, me gustaría que se acordaran de mí como un hombre que hacía aquello que decía, que era coherente.◆



#### **GRAN CRUCIGRAMA**



HORIZONTALES.—1: Relativo a la poesía propia para el canto. Puestas al fuego para ser comidas. 2: Fenómeno fonético de algunos dialectos árabes. Albergaré en un asilo. 3: Municipio de Brasil, en el estado de Minas Gerais. Acciones dignas de premio. 4: Descripciones del carácter y costumbres de una persona. Dueña, señora. 5: Limpiolas, aseolas. Sopor profundo de origen morboso. 6: Emplee, utilice. Muéstrate, asómate. 7: Consonante. Unirán con hilo dos pedazos de tela. Dícese del hilo cuyas hebras están poco torcidas. 8: Ciertos árboles leguminosos de Venezuela. Pusiérala precio. 9: Mostrolas, enseñolas. Terminación verbal. 10: Voz sánscrita que, según las leyes de Marín, es un símbolo de Brahms. Nota musical. Háblelo en público. Vocal. 11: Movimiento nervioso habitual. Floja, macilenta. Símbolo químico del americio. Consonante. 12: Isla del golfo de Nápoles. Limpia, pura. 13: Capital de Marruecos. Consonante. Cabellos blancos de la cabeza. 14: Sofás semejantes a canapés. Estaré. 15: Relativos al demonio. Apellido de un sacerdote español, consejero de Palafox en las defensas de Zaragoza.

VERTICALES.—1: Insecto neuróptero, llamado también caballito del diablo. Cerros aislados que dominan un llano. 2: Copias, remedas. Familiarmente, paseo largo. 3: Curvas o revueltas de un callejón. Apellido de un navegante inglés, de origen veneciano (1425-1498). 4: Parroquia del Ecuador, en el cantón de Guano, de la provincia de Chimborazo. Plantígrados. Que nace del tronco de la planta. 5: Unalas en matrimonio. Sirven en la milicia. 6: Vocal. Uno de los titanes hijo de Urano y Gea. Vocal repetida. Conjunción copulativa. 7: Dispusiéralos y sobáralos para hacer masa. Onomatopeya de un sonido acompasado. 8: Primeros, preeminentes. Igualaran la medida de los áridos con cierto instrumento. Voz del arriero. 9: Tratamiento inglés. Comiese por la noche. Al revés, en números romanos ciento uno. Consonante. 10: Yerno de Mahoma. Lengua provenzal. Consonante. Maderos en rollo y sin pulir. 11: Hablando de una carta, féchamela. Agores, presagies. 12: Aromatizatela, perfúmatela. Entregará, donará. 13: Municipio de la provincia de Huesca. Cubrieses el suelo de arena.

#### JUEGO DE LOS NUEVE ERRORES

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





#### **JEROGLIFICO**



¿Quién hace los carteles de Tráfico?

AL GRAN CRUCIGRAMA: Solo horizontales.-11: LIT-GEOSE, Mértios. 4: Coma. 6: Use. Aparécele. Aparécele. Coseran. Coseran.

AL GRAN CRUCIGRAMA: Sólo horizontales : Lin



#### **SOPA DE LETRAS**

En este cuadro de letras figuran los nombres de ONCE armas y útiles de querra medievales. 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. Y además, con las letras sobrantes se podrá leer una frase relacionada con este mismo tema.

# EL MEJOR TELEFONO.

En cualquier desplazamiento, en vacaciones, durante el fin de semana, puede surgirle algún problema mecánico

o sanitario; también es posible que la carretera pueda presentar alguna dificultad, atascos, retenciones... Si quiere estar bien informado llámenos. Asimismo le podemos orientar

llámenos. Asimismo le podemos orientar en los trámites administrativos relativos a Vd. como conductor y a su vehículo.

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

No lo olvide.





Ministerio de Justicia e Interior



# LAS IMPRUDENCIAS NO SOLO LAS PAGAS TÚ.



PIÉNSALO.

PIÉNSALO.

Ministerio de Justicia e Interior