

AÑO XI  
Nº 108  
Julio-agosto  
1995

# Tráfico

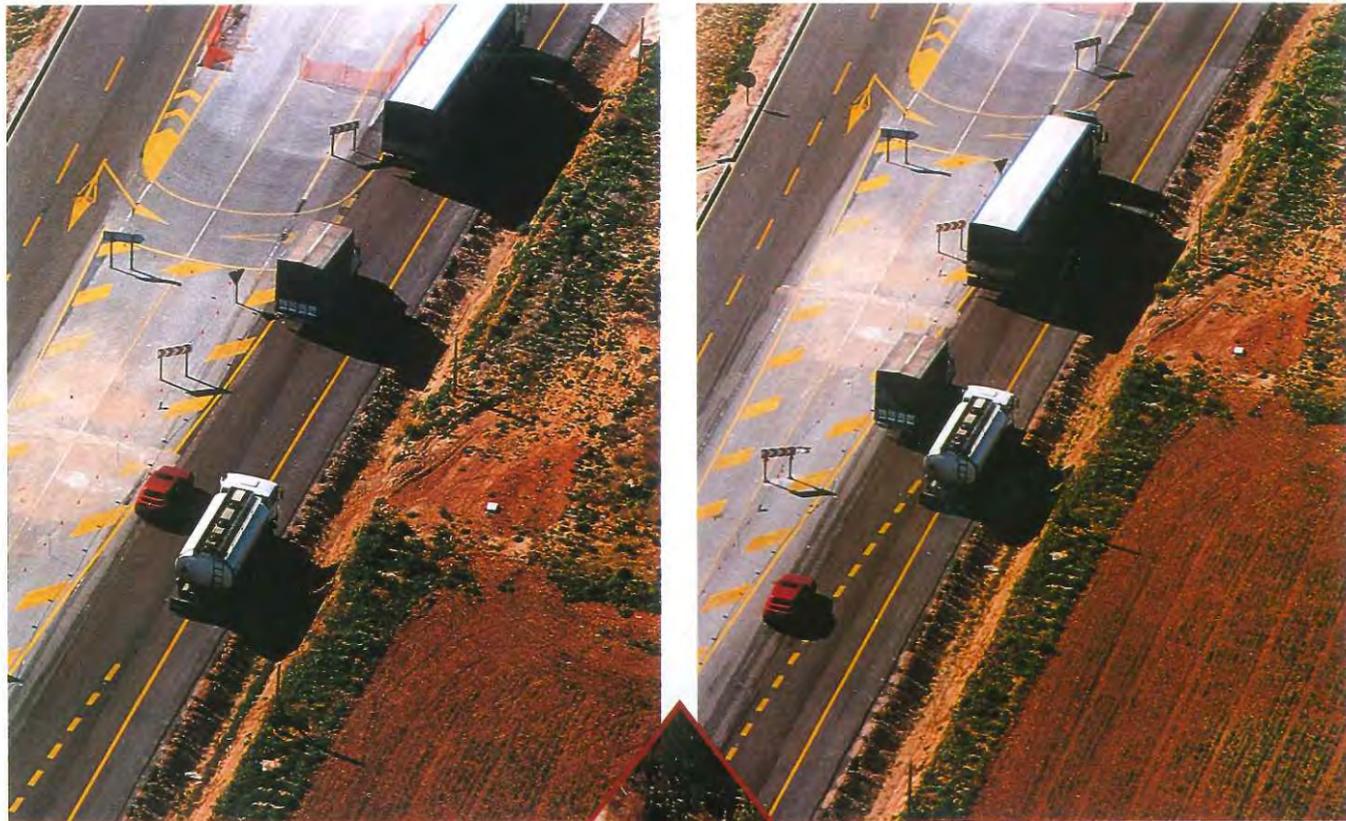
**Coches más  
seguros para  
los niños**

**Fiscalidad del  
automóvil:  
Opinan los  
partidos políticos**

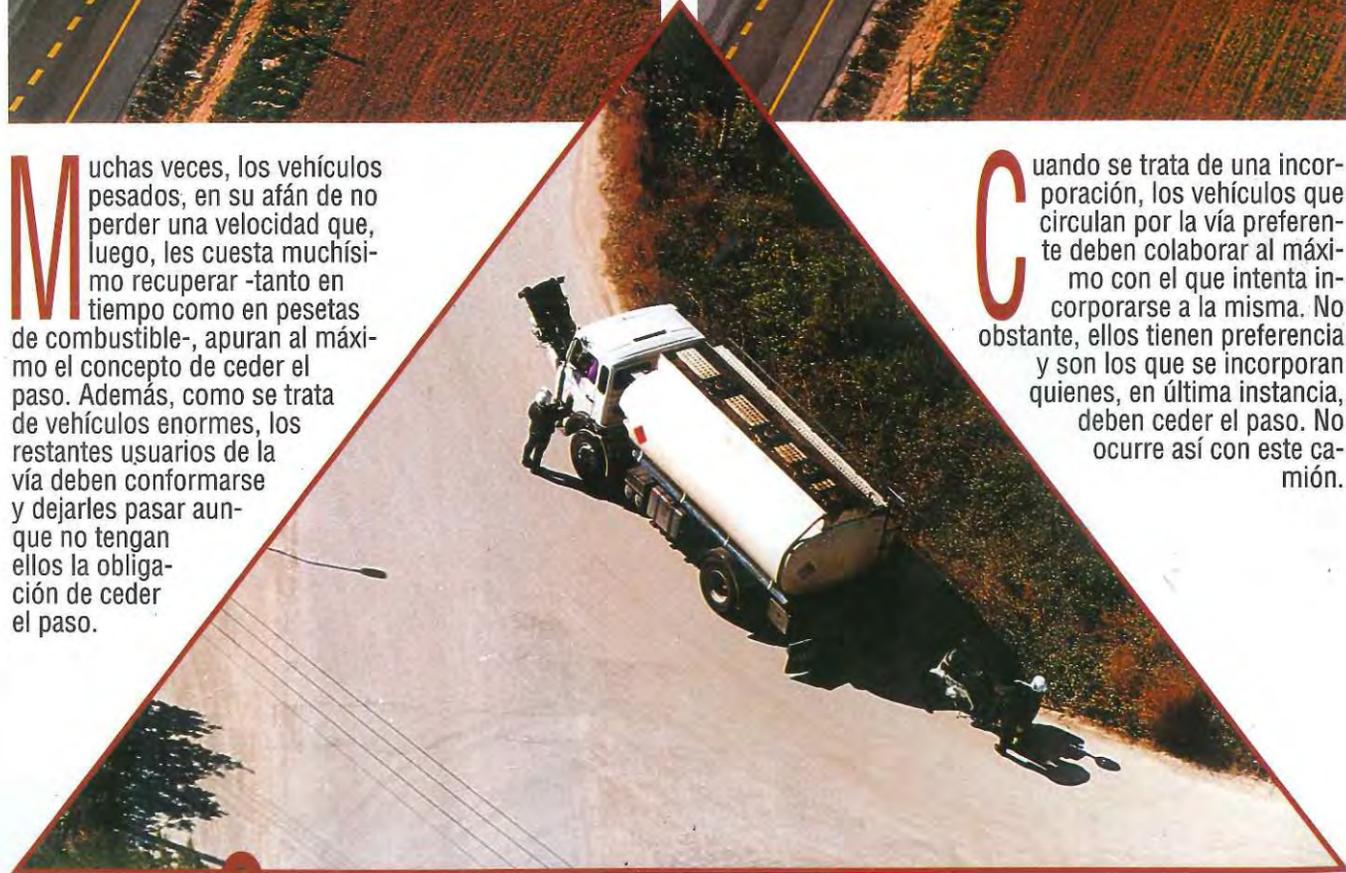
**"Loguillo"  
recomienda  
motos "menos  
potentes"**

**El 80 % de  
las lesiones  
medulares se  
produce en la  
carretera**

**PARAPLÉJICOS**



Muchas veces, los vehículos pesados, en su afán de no perder una velocidad que, luego, les cuesta muchísimo recuperar -tanto en tiempo como en pesetas de combustible-, apuran al máximo el concepto de ceder el paso. Además, como se trata de vehículos enormes, los restantes usuarios de la vía deben conformarse y dejarles pasar aunque no tengan ellos la obligación de ceder el paso.



Como no cedió el paso, al final, el camión debió echarse al arcén e incluso detenerse hasta que pasaran los automóviles que circulaban por la vía principal y hubiera espacio para incorporarse a la misma. Una patrulla de la Guardia Civil estaba cerca; detuvo al camión y le notificó la denuncia.

Cuando se trata de una incorporación, los vehículos que circulan por la vía preferente deben colaborar al máximo con el que intenta incorporarse a la misma. No obstante, ellos tienen preferencia y son los que se incorporan quienes, en última instancia, deben ceder el paso. No ocurre así con este camión.

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

SUMARIO

INFORME

POR QUÉ A MÍ?

Varios jóvenes ingresados en el Hospital de Paraplégicos de Toledo nos han contado cómo sucedió su accidente, cómo ha cambiado su vida, de dónde sacan fuerzas para tratar de reintegrarse en la vida normal... Una visita a los infiernos que hace cambiar la visión de cualquier conductor.....

12

CINTURÓN

ABROCHADOS, ¿SÍ O NO?

La Dirección General de Tráfico está investigando, en la entrada de las gasolineras, cuántos conductores y pasajeros llevan habitualmente el cinturón de seguridad, tanto en ciudad como en carretera. Además, la DGT está preguntando las razones para una y otra postura.....

22



IMPUESTOS

CADA PARTIDO, UNA OPINIÓN

Los partidos políticos más representativos han contado a "Tráfico" su postura sobre la fiscalidad del automóvil. Mientras unos eliminarían el Impuesto de Matriculación, otros rebajarían el IVA o, simplemente, igualarían la fiscalidad a Europa. Para otros, ya está igual.....

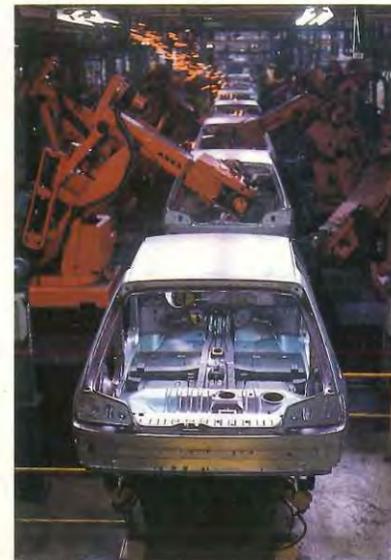
27

MOTOR

ASÍ SE MONTA UN COCHE

Desde que llegan todas las piezas por separado hasta que el coche sale en marcha hacia el concesionario donde se venderá, hemos fotografiado el proceso de fabricación de un automóvil. Un resumen que no olvida las pruebas de seguridad que éstos superan.....

38



SEGURIDAD INFANTIL

LO MEJOR DE CADA CASA

Los fabricantes de automóviles están invirtiendo grandes cantidades de dinero en investigaciones de seguridad infantil. Nuevas sillitas y accesorios especiales para los pequeños. Y aunque la seguridad tiene un precio, este es a veces asequible.....

42

TESTIGO DIRECTO

¡ESTOY VIVO!

Francisco D. H. cuenta el accidente que sufrió por esquivar a una señora, vestida de negro, que nunca apareció y que le tuvo a las puertas de la muerte. Sin estridencias relata como le taparon con una manta tras declararle muerto sin que él pudiera decir que estaba vivo.....

51

FAMOSOS

LOQUILLO, PRUDENTE

"Loquillo" es un rockero "de los de siempre". Loco por la música y las motos es, sin embargo, partidario de limitar la potencia de los vehículos y aconseja a los jóvenes que, al menos su primera moto, no sea de una gran cilindrada.....

54



SECCIONES

La Locura	2
El Maletero	4
Conducir Mejor	6
Editorial	7
El Zoom	8
Asombroso	10
Mi Carril	11
Banco de Pruebas	30
Guía ITV	32
Motor al Día	33
Cuentakilómetros	36
El Botiquín	46
La Firma	53
Famosos en Marcha	54
Cartas	56
Área de Descanso	58

Emilio Butragueño y la seguridad vial: "Sobrevalemos las condiciones físicas en las que se encuentra nuestro organismo y casi siempre lo forzamos más de lo debido, sin darnos cuenta del riesgo que corremos".

Asombroso: a 3.950 millones de pesetas al día asciende el coste de las indemnizaciones por los accidentes de tráfico ocurridos en 1994.



PASCUAL. Diario de Jerez

### MILAGRO EN JEREZ

A pesar de lo aparatoso del accidente, las dos mujeres -madre e hija- que ocupaban el vehículo de la fotografía se salvaron. Como puede apreciarse, el guardarrail atravesó el automóvil de punta a punta, justo entre los dos asientos delanteros, por lo que sólo una de las ocupantes hubo de ser atendida de heridas en la pierna. El milagro ocurrió en Jerez de la Frontera (Cádiz).

### PELIGRO, ANIMALES DESBOCADOS

Dos dramáticas noticias recientes han coincidido en tener como causantes del accidente de tráfico a animales: un caballo y un cordero.

El equino (400 kilos) desbocado, chocó y cayó sobre el techo de un vehículo aplastando a la familia (padres e hija de 4 años) que regresaban de las fiestas de Getafe (Madrid). Madre e hija murieron en el acto y el padre se encuentra en coma.

El otro suceso fue en Lleida. Murieron dos mujeres estrelladas contra un camión por esquivar un cordero suelto en la vía. Estos hechos deben ser una llamada de atención sobre el cuidado en la vigilancia de los animales que, incontrolados, cuestan vidas humanas.



### DOS PUEBLOS Y UN DESTINO

No hay ningún error en la señalización. Son dos pueblos salmantinos diferentes, situados en el mismo punto de la carretera, pero cada uno a un lado. La realidad supera la ficción de la serie televisiva "Villarriba y Villabajo". Rosa Rábago de Santander nos remite la foto.

### JAMES DEAN, INOCENTE

Cuarenta años después de su muerte, la compañía californiana Análisis de Errores trata de demostrar que James Dean no fue culpable del siniestro en el que pereció; fue la imprudencia del otro conductor. Así lo deduce, una vez reconstruido el percance mediante animación por ordenador y en base a fotos del mismo así como informaciones publicadas en 1955.

Algo más sobre este mito que se ha conocido en recientes fechas: el actor rodó, 13 días antes de su muerte, un anuncio en el que recomendaba prudencia en la carretera. Una verdad permanente: James Dean se fue.

### LA CHISPA

### "EL AIR-BAG MÁS PEQUEÑO DEL MUNDO"

"3 air-bags de bolsillo, 200 pesetas". No es un nuevo elemento de seguridad para automóviles. Es el eslogan de una campaña divulgativa que lleva a cabo el Departamento de Sanidad del Gobierno Vasco junto con las farmacias, dentro del plan de lucha contra el SIDA, promoviendo la venta de preservativos a precio módico. En otro sentido, pero también es un dispositivo de seguridad.

3 AIRBAGS DE BOLSILLO 200 PESETAS



La Consejería de Sanidad de Castilla-La Mancha y la DGT han acordado, durante un año, aunar actuaciones para disminuir la accidentalidad vial juvenil debida al alcohol en aquella comunidad.

Ya está a la venta (3.300 ptas.) la Guía BMW 1995 de Turismo y Gastronomía. Más de 1.000 páginas de opciones para disfrutar viajando.

### PARABRISAS SIN BICHOS

Algo muy útil cara al verano. En esta época los parabrisas se convierten en muro de lamentaciones de innumerables especies de insectos, que acaban por molestar al conductor.

En Estados Unidos ya se comercializa un dispositivo, llamado "Bug-A-Way", que ocupa sólo 2,5 centímetros y que, colocado en la parte superior del parabrisas, disminuye hasta un 70 por 100 el número de bichos estrellados. Cuando el coche se pone en marcha, este aparato emite un sonido, similar al sónico de un barco, que hace huir a los insectos. El precio de venta es de 2.000 pesetas.



teléfono; y al descolgar se oye: "Acabo de robarle la radio del coche, pero tiene un número secreto y no lo sé; si me lo dice, le devuelvo la documentación". No quedando satisfecho con la respuesta de que no tenía ninguna clave, dejó una nota en el coche e incluso volvió a llamar insistiendo en su demanda. Los hay caraduras.

### ADEMÁS DE LADRÓN, PESADO

Parece de chiste, pero así ocurrió y así es menester contarlo. Un caco, roba un radiocasette y la documentación de un vehículo. Hasta aquí, todo normal. Ese mismo día en el domicilio del dueño, a las tres de la madrugada, suena el

### POLÉMICO IMPUESTO

El Ayuntamiento de Vigo no excluye la posibilidad de gravar con el correspondiente "impuesto de circulación" a las sillas de ruedas eléctricas. Tales declaraciones han hecho reaccionar al colectivo de minusválidos físicos de Pontevedra, alegando no sólo la exención vigente desde 1988, recogida en el BOE, sino un argumento muy humano: las sillas son sus piernas; si van por la calzada, con riesgo para su vida, es por la imposibilidad de desplazarse por la acera.

LAMENTABLE. Una mujer víctima de un accidente de tráfico a las puertas de la Cruz Roja en Madrid no es atendida por los servicios médicos de este organismo.

COPLAS. "La mayoría de las personas/ que mueren en circulación/ puedo demostrar que mueren/ por falta de información". Esta en una de las coplas que un taxista de Alcorcón (Madrid) ha compuesto después de realizar 200.000 test de tráfico entre sus clientes.

BILINGÜES. Los Permisos de Conducción que expiden las Jefaturas de Tráfico de Cataluña ya llevan los dos idiomas oficiales en la región (castellano y catalán), tras sentencia de los Tribunales.

ANTIRESBALONES. Barcelona ha estrenado ocho pasos de peatones con pintura antideslizante:



resina gris mezclada con partículas de cuarzo. El resbalón de una señora costó 1,5 millones a su Ayuntamiento.

AHORRO. La red de hipermercados Caprabo (Cataluña) ha rebajado 3 pesetas el precio de los carburantes en los surtidores de sus centros.

NO HA PASADO USTED LA "ITV"

RAMON



Fe de erratas. En la página 40 del número de junio de 1995 se deslizó un error en los nombres de los dos ecologistas que aparecen en las fotos del ángulo superior: Jesús Cabaes es quien figura en la parte superior y Miguel Crespo, en la foto inferior.

### MENOS DONACIONES POR TRÁFICO

Las donaciones de órganos procedentes de accidentes de tráfico han descendido en los últimos años del 80 al 25 por 100. La noticia es buena porque supone un descenso de los accidentes fundamentalmente protagonizados por jóvenes motoristas que circulaban sin casco. A pesar de ello, España sigue a la cabeza de Europa en donaciones (25 por millón de habitantes), aunque ha variado el perfil de donante: hoy suele ser un hombre de unos 40 años muerto por hemorragia cerebral.

# Sentarse seguro

Acoplar firmemente las caderas en el ángulo que forman el respaldo y la banqueta del asiento, apoyar el pie izquierdo en el paso de rueda y llevar los brazos ligeramente flexionados, son aspectos fundamentales para una conducción tan cómoda como segura. Veamos cómo hacerlo.



**POSICIÓN FINAL.** El resultado es una posición en la que tanto brazos como piernas están ligeramente flexionados, permitiendo más soltura y comodidad.

las piernas interfieran su movimiento.

## DISTANCIA AL VOLANTE.

Una vez ajustada la distancia del asiento de acuerdo con la medida de las piernas, regularémos la posición del respaldo para que las manos tengan un cómodo acceso a todos los mandos del vehículo. No conviene sentarse ni muy lejos del volante (el cuerpo no estaría bien sujeto) ni muy cerca (los brazos muy flexionados impedirían girarlo con soltura). El respaldo debe formar un ángulo de poco más de 90 grados con la banqueta, pero la posición ideal la dará la distancia de nuestro cuerpo al volante: con la espalda bien apoyada y las caderas encajadas en el ángulo que forman banqueta y respaldo, extienda el brazo izquierdo por encima del volante; la muñeca (a la altura de la correa del reloj) debe descansar sobre la parte superior del volante. Así, los brazos no quedan completamente estirados, sino con una ligera flexión, ideal para ir cómodo y manejar con más soltura la dirección.

## PIERNAS FLEXIONADAS.

Adecúe la distancia de la banqueta del asiento a los pedales para que las piernas queden algo flexionadas.



## LA PRUEBA DE LA MUÑECA.

Regule el respaldo de manera que, al estirar el brazo, la muñeca quede sobre la parte superior del volante.



## APÓYESE.

Ya en marcha, sitúe el pie izquierdo sobre el paso de rueda y encaje bien las nalgas en el ángulo que forman la banqueta y el respaldo.



## EL PIE IZQUIERDO.

Una vez que hemos encontrado la posición adecuada y hemos adaptado los espejos retrovisores a la situación, podemos iniciar la marcha. Llevaremos el pie izquierdo apoyado en el paso de rueda o en el lugar que muchos modelos tienen preparado al efecto. De esta manera, en un momento de peligro, o en una curva, cuando el cuerpo se tensa, el pie izquierdo nos mantendrá en la postura ideal para reaccionar y podremos hacer toda clase de movimientos con el volante, incluso con energía, o bien sujetarlo con fuerza si fuera preciso. Cómo colocar las manos y manejar el volante, y cómo orientar estratégicamente los espejos retrovisores serán objeto de próximos capítulos. ♦

J. I. R.  
Fotos: Marcos GONZÁLEZ

Sentarse adecuadamente al volante es el primer paso para conducir mejor. En primer lugar, conseguiremos que la fatiga retrase su llegada, pero, sobre todo, nos permitirá estar en la posición idónea para afrontar cualquier maniobra de emergencia. Para ello, vamos a establecer los siguientes pasos:

**BANQUETA.** Los coches modernos, además de permitir deslizar la banqueta del asiento hacia adelante o atrás, dejan regularla en altura. Así pues, una vez sentados, con las nalgas bien encajadas en el ángulo que forman banqueta y respaldo, moveremos el asiento para buscar nuestra medida: los pies quedarán ligeramente flexionados, incluso al pisar los pedales, con el fin de disponer de fuerza suficiente para cuando sea preciso presionar el freno o el embrague a fondo. Y, al mismo tiempo, buscaremos la altura adecuada, sin que las rodillas o muslos queden excesivamente cerca del volante. También es posible, en algún modelo, regular la altura del volante para evitar que

# Un verano con menos accidentes

Escribíamos hace unos meses, tras el verano último, que las cifras de accidentalidad habían bajado espectacularmente durante las vacaciones de 1994, siguiendo una tendencia de varios años. Incluso dábamos las gracias a los conductores por esa mayor concienciación en la carretera, por un indudable mayor respeto a las normas, por no dejar que un avance tecnológico tan maravilloso y libertario como el coche nos siguiera imponiendo la dictadura del miedo a base de poner muertos y más muertos sobre el asfalto. No obstante, recordábamos que nada peor que bajar la guardia para que las cifras positivas se volvieran a tornar negativas. Pues bien, ha pasado.

En los últimos meses, las cifras de accidentalidad en nuestras carreteras han vuelto a subir de forma preocupante; a estas alturas del año hay unos ciento cincuenta muertos más que en 1994 por estas fechas. No hay datos objetivos que permitan achacar a tal o cual causa este incremento. La nueva campaña divulgativa de la DGT ha seguido en la línea de mostrar la cruda realidad de la carretera, repleta de vidas truncadas y familias rotas; se han puesto en funcionamiento más kilómetros de buenas carreteras; los coches incorporan cada día nuevos sistemas de seguridad que pueden mitigar los efectos de los siniestros; aparentemente al menos, cada día hay más conciencia entre los automovilistas de los peligros de un mal uso de una máquina que es muchas veces capaz de correr muy por encima de nuestra capacidad para controlarla. ¿Qué ha pasado entonces?

¿Por qué este nuevo "palo" a las estadísticas, a la esperanza, a la ilusión? ¿Por qué este paso atrás?

Pues quizá porque en una guerra que muchos dan por perdida -nos debemos negar a aceptar que tiene que haber miles de muertos en la carretera cada año- el solo hecho de haber vencido en una batalla -reducir la accidentalidad en los últimos cinco años hasta casi en un 40 por 100- nos ha devuelto a ese estado nuestro de la relajación. Como ocurre en los viajes cortos. Y, claro, pasa lo que pasa. Y este es, es evidente, un viaje muy largo y tortuoso en el que no caben descuidos de ningún tipo.

Por eso es importante cualquier apoyo. Como los que últimamente llegan desde distintas empresas privadas para concienciar a los conductores, pasajeros, peatones, viejos, niños... Lo agradecemos. Esta es una labor de todos. Y todos debemos esforzarnos para conseguir que esos cientos de accidentados que sufren paraplejas o lesiones cerebrales y cuyo drama queda para siempre, que esas víctimas mortales y los miles y miles de heridos dejen de ser una obsesión.

Y es ahora, precisamente durante las vacaciones, cuando esas cifras alcanzan los dígitos más espectaculares. Por eso solicitamos desde aquí la máxima prudencia en la carretera y en todo tipo de desplazamientos. Queremos que pase unas felices vacaciones; y la mejor señal es que usted vuelva.

*Tráfico*



AÑO X. NÚMERO 108. JULIO-AGOSTO 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: F. Javier Álvarez, Gerardo Amechazurra, Antonio Aragüez, Antonio Arias, Carmen Delgado, Juan C. González, Ana Jiménez, Charo Laiz, José María Lloveras, Elena Markínez y Celia I. Rodríguez.

Colaboración especial: Ignacio Amestoy

Redacción: c/ General Aranz, 86. 28027 Madrid. Centralita: 393 04 75 (exts. 270 a 276).

Teléf. directos: 742 83 53 y 741 40 11. Télex: 44510 DIRE

Consejo Editorial: Francisco Altozano, Milagro del Arroyo, José Azpeltia, Áurea Mónica Colas, Carlos Corbacho, Juan Galbis, Isabel Herrarte, 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.

Imprime: Rotedic, S. A. Depósito legal: M-25.988-1985. N.I.P.O.: 062-95-001-3. Distribución:

(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.



**EVACUACIÓN.** Los helicópteros sanitarios de la DGT han evacuado unos 15.000 heridos.

Unos 15.000 heridos en accidente han sido atendidos por los equipos médicos de los helicópteros sanitarios de la DGT. Pero ¡ojo! su presencia, en circunstancias siempre difíciles, puede resultar un peligro añadido si las personas que intervienen en el siniestro, en su afán de ayudar, no tienen en cuenta unas precauciones elementales.

J. Ignacio RODRÍGUEZ

En julio de 1989, comenzó a prestar servicio en Madrid el primer helicóptero sanitario de la Dirección General de Tráfico. Posteriormente, se amplió al área de influencia de Málaga, Sevilla y Valencia. Desde entonces, ha atendido 15.000 heridos en un total de 10.000 misiones.

Es una labor muy especializada: trasladar un equipo médico dotado de un sofisticado utillaje de emergencia

al lugar del accidente en muy pocos minutos. La vida del herido depende, muchas veces, de la rapidez con que se practiquen los primeros auxilios; después, el tiempo tiene menos valor. De ahí la enorme presión a la que está sometido el piloto del helicóptero para llegar a tiempo.

Las dificultades no sólo provienen de las condiciones del terreno o de las infraestructuras: en medio de la tensión y nerviosismo que produce la espectacularidad del accidente y de las víctimas, personas circunstancialmente presentes, en su afán de ayudar, provocan

graves riesgos.

De ahí, la conveniencia de tener muy en cuenta unas normas elementales. Personas y vehículos nunca se aproximarán a menos de 30 metros del helicóptero. Para acceder al mismo (si hubiera necesidad, tenga en cuenta lo indicado en el recuadro), hay que contar con autorización del piloto y hacerlo siempre por la parte delantera, jamás por la cola donde las hélices del rotor, casi invisibles, son muy peligrosas. El piloto alertará por megafonía de cualquier despiste o imprudencia. Es muy importante seguir sus instrucciones. ♦



**LLEGAR AL HERIDO.** Proporcionar los primeros auxilios cuanto antes es vital; después, el tiempo tiene menos valor.



**CUCHILLAS EN LA COLA.** Nunca se acerque al helicóptero por la parte trasera; el piloto no le ve y las hélices del rotor le pueden partir en dos.

**Cómo actuar en un accidente cuando el auxilio llega desde el aire**

## OJO CON EL HELICÓPTERO



**EL ACCIDENTE.** Profesionales y voluntarios, en medio del nerviosismo y la confusión, pueden provocar situaciones de riesgo al aproximarse al helicóptero.



M. GONZÁLEZ



**CABLES.** La presencia de cables puede dificultar la maniobra de acercamiento. Si está reclamando el aterrizaje del helicóptero, busque terrenos despejados.

**DE FRENTE.** No se acerque al helicóptero si no es con la autorización del piloto; y hágalo por la parte delantera.



## Acercarse, paso a paso

- ▶ Para acceder al helicóptero hay que contar con la autorización del piloto.
- ▶ Alejarse y acercarse, siempre agachados, por la parte delantera; jamás por la trasera.
- ▶ Si el helicóptero está en una pendiente o talud, acérquese subiendo, o aléjese bajando.
- ▶ Sujete bien las prendas u objetos ligeros para que el fuerte torbellino de aire no los arrastre.
- ▶ Las herramientas u objetos debe llevarlos horizontalmente, a la altura de la cintura, para que no golpeen en el rotor.
- ▶ Si el polvo le ciega, quétese inmóvil y agachado; no corra a ciegas por los alrededores del helicóptero.
- ▶ No fume en las inmediaciones del helicóptero.
- ▶ Siga siempre las instrucciones de la tripulación.



**EN LADERA.** Si el helicóptero se ha posado en una ladera, la distancia entre el rotor y el suelo disminuye; acérquese subiendo o aléjese bajando.

# Más pesado que una vaca en brazos

La "Degeté", ante las protestas de madres y padres que no quieren llevar a sus hijos sujetos en el coche mediante dispositivos especiales (sillitas, etcétera) ha aprobado un nuevo carné. Este permite, a los padres capaces de levantar completamente en vilo su utilitario, llevar a sus hijos menores de 3 años sujetos con la fuerza de sus brazos. Para niños de mayor edad, la prueba es más pesada: para chicos de 12 años, por ejemplo, habría que levantar un camión.

Juan M. MENÉNDEZ

- Pruebe usted a levantar su coche en vilo. ¿No puede? ¿No? Entonces, señor/señora, no está usted en condiciones de llevar a su hijo sujeto sólo con la fuerza de sus brazos cuando viaja en automóvil y deberá llevarlo en una sillita especial. ¿Que por qué? Muy fácil: en caso de un

Imagínese. Tiene usted un hijo y compra un coche; un examinador de Tráfico se presenta en su casa y le pide que bajen a la calle, al lugar donde esté aparcado su coche, y le dice:

frenazo en seco o de un choque contra un objeto rígido, su hijito de 3 años (que pesa unos 18 kilos) pasaría, por la fuerza de la inercia, a pesar, criaturita, en torno a 1.008 kilos. Es decir, más o menos, lo que un utilitario pequeño.

¿Le parece increíble? No es cierto, pero se trata de una simple operación mate-

Peso (en kgs.)	Edad	Peso a 60 km./h. (en kgs.)
8	0-9 meses	448
15	9 meses a 3 años	840
18	3 a 6 años	1.008
25	6 a 12 años	1.300
36	12 años	2.016

mática. Los brazos de un hombre pueden desarrollar en torno a 50 kilogramos de fuerza. Naturalmente, los halterófilos levanta pesos superiores, pero utilizan todo su cuerpo y están especialmente entrenados.

A una velocidad de 60 km./h., debido a la fuerza de la inercia, el peso de una persona, en caso de choque o frenazo muy brusco, se multiplica aproximadamente por 56. Es decir, que un chico que pese 18 kilos -algo habitual entre los 3 y 6 años-, pasa a pesar 1.008 kilos; y uno de 25 kilos de peso -normal entre 6 y 12 años-, 1.300. O sea que, con la fuerza de los brazos -llevando a un niño en brazos mientras se está sentada en el coche sólo se hace fuerza con ellos-, difícilmente se puede sujetar a un bebé, en caso de choque, a una velocidad superior a 5 km./h.

Sea sensato. Piense en su seguridad: llévele "abrochado a la vida" con dispositivos especialmente adecuados a su edad, peso y características físicas. ♦



A. ALVÁREZ. — 95



MI CARRIL



Jesús SORIA  
Director

## HEMEROTECA DE TRAGEDIAS

U no, como periodista, ha vivido, desgraciadamente, la **catástrofe aérea** de Mejorada del Campo (cuerpos y más cuerpos esparcidos por el campo), la del aeropuerto de Barajas sólo unos días después (idem de idem) y la de la **discoteca Alcalá 20** (¡qué les voy a decir!) en los treinta días más siniestros vividos en Madrid. O haber estado horas antes en el

mismo salón en el que, poco después, se producía la **mantanza de los abogados** laboristas de la calle Atocha. O entrevistar a algún general que, pocos días después, caía bajo las metrallas de **ETA**. Todo ello marca a un profesional por mucho que sean "gajes del oficio". Nada comparado con la visita que, hace unas semanas, realicé al Centro de **Paraplégicos** de Toledo.

**"ES DURO HABLAR CON PERSONAS QUE TE LLORAN, QUE QUIZAS NUNCA VOLVERAN A COMER SOLAS O QUE NECESITARAN AYUDA HASTA PARA SUS NECESIDADES MAS INTIMAS"**

Hace tiempo que me había sorprendido un reportaje donde se contaba cómo castigaban en no sé qué estado norteamericano a los implicados en accidentes de tráfico: les obligaban a visitar la **Morgue**, es decir, el lugar en el que reposan los cuerpos de las víctimas. Tampoco tenía desperdicio la película emitida hace algunas semanas en Tele 5 como preámbulo a un programa sobre la fatídica relación **alcohol-accidentes** en carretera. Un joven que había provocado la muerte de una chica, era condenado a enviar, cada sábado y durante toda su vida, un dólar a la familia de la víctima "para que recuerde su **imprudencia**". Basado en un hecho real.



No sé si estos métodos son válidos o no, si tendrían o no sentido aquí, en España. La Comisión del Senado, que investigó durante varios años la accidentalidad en nuestras carreteras, trató el asunto de pasa-

da. Hubo opiniones a favor y en contra. Lógico. El asunto es peliagudo. Sí les puedo asegurar que a mí no me ha condenado ningún tribunal a visitar el magnífico Centro de Paraplégicos de Toledo. Es, sin duda, la mejor **hemeroteca de las tragedias** ocurridas en las carreteras españolas en los últimos años.

Entre sus blancas paredes se escriben las historias de **vidas cortadas**, de **ilusiones perdidas**, de sueños que nunca serán realidad... Pero también de personas que han cambiado, que han sabido adaptarse, que han iniciado una nueva vida como si nada. Admirable. Como **"El pie de Jaipur"**, el libro de Javier Moro que narra la historia de un paraplégico y su capacidad para sobreponerse. Todo ello, eso sí, con muchos sollozos, lamentos y no pocas **lágrimas**. Nosotros queríamos hablar con algunos de ellos sin selecciones previas. Nos valía cualquier víctima de la carretera. **Ana, Juana, Salvador, Iván y Miguel Ángel** son un ejemplo del drama que viven los miles de paraplégicos y tetraplégicos que han visto como una locura, un descuido, la inconsciencia, una desgracia o, simplemente, la mala suerte.

Es duro estar en un hospital en el que sólo el personal del centro y las visitas no van en **silla de ruedas**; es duro hablar con personas que te lloran, que quizá nunca volverán a comer solas o que necesitarán ayuda hasta para sus necesidades más íntimas. Que no podrán vivir sin su inseparable silla de ruedas. Oí comentar un día a alguien que a los **locos** de la carretera había que llevarlos allí. Quizá alguno cam-

biaría su conducta. Al menos les aseguro a todos que cuesta mucho olvidar la entereza y ganas de vivir de quienes soportan estoicamente la desgracia, de los que sueñan con bailar, con coger de nuevo una moto, con viajar lejos o vestirse de nuevo de Bujo. O de los **anónimos** que no soportaron la desgracia. Todos ellos víctimas de la carretera. Y, no pocas veces, en verano. No me hablen de aviones ♦

El torero Pepín Liria alardeó de haber recorrido 1.000 kilómetros en poco más de 5 horas -incluso parando a cenar-; es decir, a velocidad de vértigo. Acostumbrado a verse cara a cara con un toro, supongo que incluso locuras así pueden ser menos arriesgadas. La diferencia es que en la plaza sólo él pone su vida en peligro y con su coche puede "cornear" a otros muchos. Comportamientos así y en personajes públicos merecen algo más que un reproche. ¡Animales!

Año 2020

## La voz de su amo

La firma Chorisos ha puesto en marcha el sistema antirrobo más sofisticado del mercado. Un sistema especial de sonido, a través de sensores, "chequea" la voz del propietario transcurrido un cierto tiempo -no siempre igual- desde que el coche se cierra completamente y se produce el arranque real y su puesta en marcha. Si la voz no es reconocida por el sofisticado artificio, el coche se para y se bloquea impidiendo que salgan de él sus ocupantes -es decir, los chorisos- y empieza a funcionar una sirena a la vez que avisa a una central de seguridad. El propio sistema da las claves de dónde está ubicado el vehículo. El sistema "voz-plus" es capaz de memorizar hasta tres voces. El, ella, él- y quien usted quiera. A ser posible, nadie inconfesable. Podría quedarse encerrado y descubrirse el pastel...

**El drama de las víctimas de la carretera que quedan parapléjicas y tetrapléjicas**



**VOLVER A EMPEZAR**

Se asegura que más de mil víctimas de la carretera terminan cada año en una silla de ruedas. Para toda la vida. Casi siempre se habla de muertos y heridos de los accidentes, pero pocas veces nos acordamos de las tragedias de quienes tienen que volver a empezar una nueva vida. En España, 80 de cada 100 lesionados medulares se producen sobre el asfalto, en grandes accidentes o en pequeñas colisiones cargadas de mala suerte. Muchos de estos lesionados son producto de los incesantes viajes del verano. Nos hemos querido acercar a algunos de ellos y que nos contaran su historia, tan desafortunada como llena de esperanza. Todos están ingresados en el Centro de Paraplégicos de Toledo, un hospital modélico en su género.

Jesús SORIA  
Fotos: Marcos GONZÁLEZ

**H**ay pocas cifras contrastadas, pero se asegura que, cada año, entre mil doscientas y mil quinientas víctimas de la carretera acaban en una silla de ruedas. Se estima que en España habrá entre treinta mil y cuarenta mil personas así. El 80 por 100 de los parapléjicos y tetrapléjicos que acaba en hospitales especializados se ha producido la lesión medular en la carretera. Muy por debajo están las producidas por accidentes laborales, caídas o enfermedades. Hace no muchos años, las cifras eran al contrario. El drama es mayor en el caso de los niños. Se calcula que el 90 por 100 de los niños parapléjicos o tetrapléjicos españoles son también víctimas de la carretera.

La característica de esta dolencia es la pérdida de la sensibilidad y motilidad debida a la afectación de la médula espinal, causada, fundamentalmente, por un traumatismo. La incidencia de lesionados ha aumentado espectacularmente en la última década, pasando de 12 por millón a cerca de 30.

**UNA CUARTA PARTE DE LOS LESIONADOS MEDULARES SE ORIGINA POR UN DEFICIENTE TRASLADO, NO POR EL ACCIDENTE EN SI**

Algunos expertos señalan que, a este ritmo, la cifra se puede duplicar en el año 2000, aunque otros aseguran que los datos se han estabilizado en estos últimos años.

Según algunos estudios, el conductor no es la principal víctima de este tipo de lesiones. Es el pasajero el principal candidato a sufrir tan importante secuela. Se sabe con certeza que los lesionados medulares son

cada vez más jóvenes y que un alto porcentaje está entre los 20 y 40 años, con una fuerte incidencia en los menores de 25 años, que suponen más de la mitad de estos lesionados.

La mayoría, postrados para toda la vida en una silla de ruedas y esperanzados en las nuevas tecnologías, pues la ciencia está todavía "muy lejos" de poder reconstruir la médula. La estimulación eléctrica es ahora su principal esperanza. A través de unos electrodos conectados en la pierna, por ejemplo, se pueden conseguir algún movimiento e, incluso, hacer que se levanten o que anden lentamente.

Muchos de estas lesiones se producen, lógicamente, durante la época veraniega, fechas en las que el movimiento de coches y motos es mucho mayor. La accidentalidad durante estos meses se produce por salidas de la vía, salidas con vuelco, colisiones frontales, alcances frontales o laterales y atropellos. Unos accidentes en los que suelen ser factor determinante la distracción del conductor, la velocidad inadecuada, las maniobras anti-reglamentarias, la invasión del carril izquierdo o la somnolencia. ♦

## Ana Cerceda, 400 días en silla de ruedas tras volcar su coche "QUIERO VOLVER A BAILAR"

"Sabía que algo me iba a pasar. Tuve como una premonición. No quería ir a Trinidad, algo me retenía, pero no podía dejar a mis amigos..."

Ana Cerceda Costales, 41 años, santanderina, madre de cuatro hijos, entre 16 y 9, directora de una agencia de viajes, nunca pensó que el viaje a Cuba, en mayo del pasado año, sería su último viaje normal. El día 16 inició un viaje de Varadero a Trinidad. Se hizo la remolona, pero se subió a un coche asesino. No conducía, era la ocupante de un asiento más peligroso que el de el conductor. Una rueda reventó y el coche volcó. Era el cuarto viaje allí y la primera vez que alquilaba un coche.

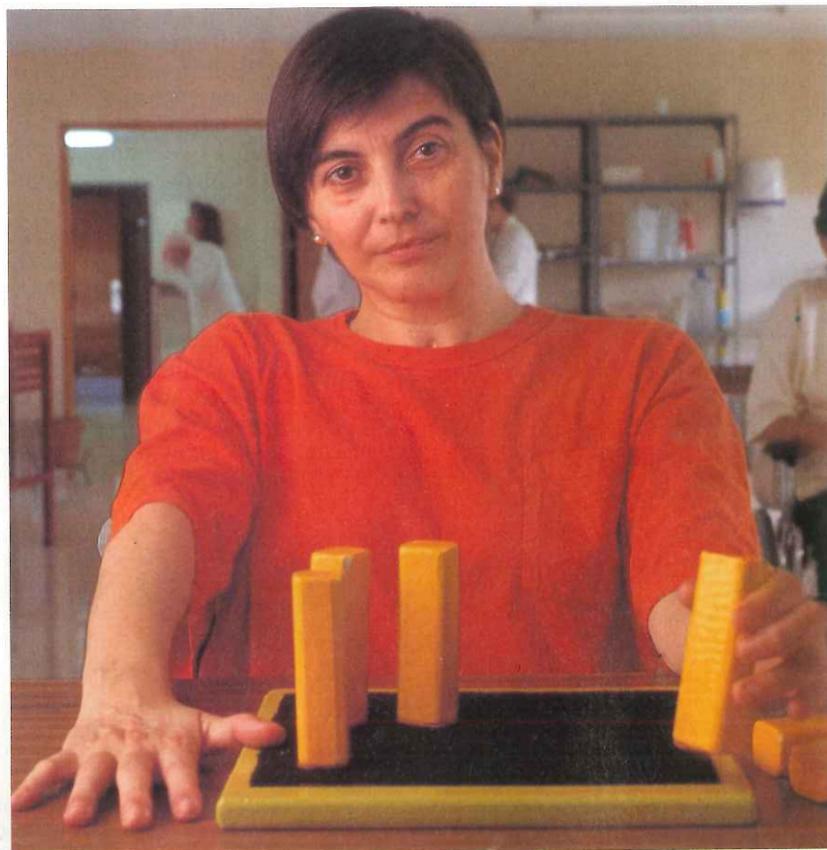
- Un amigo que viajaba detrás murió en el acto por traumatismo craneal

y a mí y mi compañera nos sacaron del coche los otros amigos y nos llevaron al hospital de Cienfuegos. Como era grave, me trasladaron a La Habana. Nos atendieron maravillosamente y, tras dos semanas en la UVI (allí pasó su cumpleaños), me repatriaron. No íbamos a más de 50 km./h., pero no tuvimos la precaución de mirar cómo estaba el coche: los neumáticos no tenían dibujo, estaban lisos...

No sabe si el traslado, sentada en el asiento trasero de un coche, agravó su lesión. Ahí está la duda de muchos parapléjicos y tetrapléjicos. La realidad es que lleva un año ingresada en el hospital de Toledo y que sabe que difícilmente volverá a conducir.

- En la primera intervención quirúrgica me pusieron una fijación más larga de lo normal y tengo problemas de movilidad en el cuello.

Ana ha sufrido algunos accidentes y, curiosamente, casi siempre como copilota. "Una vez me estrellé contra un árbol sin mayores consecuencias". Ahora asegura que no tiene miedo a los



coches "porque siempre he tenido mucho respeto a la carretera y he sido prudente. Nadie piensa en estas cosas, siempre pensamos que por qué nos va a pasar a nosotros, pero llega... Aquí, la mayoría estamos por accidentes de coche". Pero si tiene miedo a que sus hijos se pongan en carretera. "La primera vez que vinieron mis hijos a verme y supe que lo

**EL VERANO, LA ÉPOCA EN LA QUE MAS ACCIDENTES DE ESTE TIPO SE PRODUCEN. SOBRE TODO EN PERSONAS ENTRE 20 Y 40 AÑOS**

harían en coche, me puse como una fiera. Tengo pánico a que ellos viajen en coche, en bici, en moto... Pues, pese a todo, el mayor me está pidiendo una moto y ya le he dicho que no. La inconsciencia de los jóvenes no les hace recapacitar. Y me da mucho miedo. Prefiero estar así yo a ver a alguno de ellos en esta situación".

Cerca de 400 días en el Centro de Paraplégicos de Toledo en una silla de ruedas. Al principio le tenían que dar de comer, "para todo me tenían que ayudar. Me ponían un saquito de 100 gramos en la mano y no podía... Ahora levanto pesas de 3 kilos, me pongo de pie, hago mis pinitos andando..." Todo gracias a un soberano esfuerzo. De nueve de la mañana a once, gimnasio. Luego, terapia de mano. Tras comer, la siesta y vuelta al trabajo. Sesión de estimulación, caminar por las paralelas...

- Lo más duro ha sido el ejercicio físico. Mucho más que reponerme psicológicamente. Mi situación la he asimilado poco a poco, pero sacar adelante

músculo a músculo, es muy duro. Ver que intentas una cosa y no puedes, que avanzas y otro día pegas un bajonazo... A veces necesitas recordar que hace un mes estabas peor...

Como es habitual, al principio no se asimila la gravedad de lo ocurrido. El primer pronóstico fue reservado, "pero cuando me trajeron aquí supe de la gravedad. Es difícil, pero hay que seguir". Tanto que Ana ya piensa en volver al trabajo en cuanto le hagan una intervención quirúrgica paralizada por la huelga de médicos y, claro está, en viajar "que me chifla". Tampoco descarta volver a bailar "que me volvía loca" y se fija en alguien que pasó por este mismo centro y se puso como meta volver a correr.

- Yo quiero volver a bailar y espero conseguirlo. ♦

## Una vida normalizada

Padezco una lesión medular como consecuencia de un accidente de tráfico sucedido el 20 de marzo de 1966. El accidente se produjo un poco como imprudencia de unos jóvenes en una noche de juerga, con una sobrecarga de peso, pues en un R-4 L había hasta 8 pasajeros y también quizás con un poco de mala suerte, pues fuimos a chocar (de costado) con el único árbol que había en la carretera.

Desde que fui dado de alta en el hospital y volví a casa, me di cuenta de que los esquemas con los cuales había vivido hasta entonces no me servían de nada, que

## Iván Díaz Béjar, 19 años, no recuerda nada de cómo ocurrió el accidente "SI LE DAS VUELTAS, TE VUELVES LOCO"



Viernes noche. Una pareja sale de su pueblo (Torrijos, en Toledo) para visitar a unos amigos en otra localidad cercana. Iván Díaz Béjar sólo recuerda unas luces. "Ni mi novia ha querido contarme nada. Me llevaron al hospital de Getafe, tenía un coágulo de sangre, estaba en coma y mi operación duró siete horas. Estuve 20 días en la UVI. Allí pase todas las Navidades".

Era 2 de diciembre cuando ocurrió. Es el prototipo de accidente de los que ocurren en fin de semana. La pregunta era obvia. ¿Habían bebido? ¿La juerga les incitó a correr?

Era, además, novato en la conducción.

- Era una curva y no recuerdo que fuera deprisa. No suelo correr. Mi coche era de gasoil y tiene muchos años, poco podía correr. Mi novia y yo pensábamos no volver tarde porque, cuando conduzo, me gusta estar pronto en casa, que luego pasa lo que pasa... Y mira.

Estaba haciendo la mili, trabajaba en la carpintería de aluminio y hacía sus pinitos como portero en el equipo del pueblo, quizá pensando que, algún día, podría ser el sustituto de Buyo, el portero de su equipo, el Real Madrid. "No se si hubiera llegado, no me había puesto metas, aunque decían que no era malo". Esa es una de las cosas que más le duele no poder volver a hacer, "aunque la que más me duele es no poder volver a montar en moto".

Su enorme fuerza de voluntad le ha llevado a conseguir hacer muchas cosas por sí mismo no habituales con su lesión. Se ducha solo, se mete en la cama solo "y tengo que recuperar las manos para poder andar con los aparatos. Soy joven y tengo que

seguir luchando, quiero volver a trabajar. Esto es duro, un día me caí de la silla y sentí una enorme impotencia, pero me sentí peor el día que ví a un niño en una silla de ruedas. Se me cayó el alma a los pies..."

Está dispuesto a luchar, su espíritu le facilitará las metas que se ha propuesto, pero entiende que otros no tengan tantas ganas. "Hay un joven que no mueve nada, se expresa mal... No me extraña que alguno piense en cosas extrañas. De todas formas, no lo acabo de entender ni en la peor situación. Yo voy adelantando, noto el apoyo de mi familia, de mis amigos, de mi novia..."

Asegura que está animado "y he procurado no darle muchas vueltas, porque si lo haces te vuelves loco. Quiero volver a conducir, con el mismo respeto que siempre he tenido a la carretera. Creo que muchos accidentes se producen por las imprudencias, por las carreteras mal acondicionadas, por el alcohol, por la falta de sueño. Y nosotros, los jóvenes, cometemos más imprudencias. Creemos que nos vamos a comer el mundo con coches más potentes, que corren más... A mí me gustan los 4x4, que son más seguros, pero lo normal es que gusten más los más rápidos..."

Está convencido de las ventajas del cinturón de seguridad ("creo que hubiera sido peor si no lo hubiera llevado puesto") y de que todavía se hace poco por concienciar a los jóvenes sobre los peligros de la carretera. "Los controles de alcoholemia son todavía insuficientes y sería más duro con las sanciones por conducir bajo los efectos del alcohol". También pone peros a ciertas publicidades de coches, aunque reconoce que la forma de actuar "está en la forma de ser de cada uno".

Tiene muy claro que no quiere cometer más errores. "Y por eso me gustaría recordar cómo fue el accidente, para no cometer el mismo error". Un posible error que le ha postrado para siempre en una silla de ruedas. Lo sabe y lo asume. Pero eso no le impide llorar de vez en cuando. Incluso cuando recuerda algunas cosas del pasado que nunca serán iguales. ♦



José Mª Llovera Mangles (Presidente ASPAYM)

tenía que buscar otras referencias, otra manera de enfocar la existencia si no quería ser un parásito para toda mi familia. Tal reflexión comportaba olvidarme de todo lo anterior e intentar enfocar mi futuro con el viejo entorno; pero, con mi nueva condición física, me di cuenta de que era yo el que tenía que hacer el esfuerzo para adaptarme, no esperar a que los demás lo hicieran.

Pensé que, a pesar de la discapacidad que estaba sufriendo, podía llevar una vida más o menos normalizada si me lo

proponía; con esfuerzo, con una serie de ayudas de las personas que me rodeaban, conseguí realizar lo deseado.

Empecé a estudiar hasta acabar la carrera de Derecho; hice Informática, encontré trabajo en una empresa privada, etcétera, etcétera.

Me gustaría incidir en un aspecto: el accidente de tráfico ha cambiado mi manera de pensar, mi forma de vivir, ha hecho que busque lo positivo que hay en la vida, que me plantee que el presente es muy importante, porque nuestro futuro lo estamos gestando en el propio momento en que vivimos.

Para terminar, un pensamiento que resume un poco mi filosofía: "Nuestro futuro será positivo si conseguimos que el presente lo sea".

## Un perro provocó el accidente de Juana María Rodríguez Expósito "SOY UNA REINA AL LADO DE ALGUNO"

Todavía no está segura de sufrir una lesión completa (C-5 y C-6), pero sí sabe que lleva seis meses en una silla de ruedas y que será su compañera de viaje para siempre. Juana María Rodríguez Expósito es una joven, 25 años, canaria y llena de alegría que, de vez en cuando, rompe con unas cuantas lágrimas cargadas de impotencia.

- Volvíamos de dejar a unos amigos en la capital y nos dirigíamos a Fuerteventura cuando se nos cruzó un perro enorme en la carretera. Mi novio, que era el que conducía, lo esquivó, pero dimos tres vueltas de campana. A él no le pasó nada y yo, aquí estoy...

Era de noche y varios automovilistas pararon para socorrer a los heridos. Un camión iluminó el lugar del accidente y entre su novio y varios hombres la sacaron del coche donde estaba atrapada. Juana no sentía las piernas, aunque estaba consciente. "Al principio no le dí importancia, aunque no movía las piernas y me dolía el cuello. Jamás pensé que me podría pasar algo así".

Juana se muestra muy respetuosa con la carretera. "El día del accidente no íbamos a más de 80; de todas formas, pudo ser más grave. Creo que el cinturón de seguridad evitó que me matara". Asegura que siempre ha sido muy prudente (ha sufrido varios controles rutinarios) y que jamás ha conducido haciendo locuras, bebida o a gran velocidad. "Creo que nunca he pasado de 120, aunque hay algunas carreteras muy golosas". Se plantea por qué hay tantos "para" y "tetras" de su tierra en este centro y cree que es porque "hay carreteras que incitan a correr"; o quizá porque allí faltan centros especializados, como el de Toledo, una ciudad "que jamás pensé que iba a conocer".

- Los jóvenes hacen muchas locuras en carretera: se confían, adelantan sin pensar, van más rápido de lo que deben, conducen bebidos... Yo les diría que piensen un poquito antes de coger el coche y que vayan con cuatro ojos...



Cree que las multas son muy fuertes "por cualquier cosilla", pero sería muy dura con quienes cometen imprudencias que ponen en peligro la vida de los demás. "No hay derecho a que se te cruce un loco en la carretera y te lleve por delante", asegura rotunda y con cierta indignación.

A ella no le importa hablar de lo suyo, aunque muchos más prefieren el silencio, guardar los recuerdos, los siniestros momentos que cambiaron sus vidas. Juana cuenta la verdadera historia de la mala suerte y no puede reprimir unas lágrimas que pronto enjuga con una nueva sonrisa.

- La campaña de la DGT me impresionaba y ahora lo entiendo. Nunca pensamos que esas cosas que se ven en las campañas nos van a pasar a nosotros y fijate...

Sueña con degustar las papas arrugadas de su tierra, una sopa de pescado de su madre, la playa, la discoteca, bailar (rompe nuevamente a llorar...) y volver a ver en directo a su admirada Celia Cruz, "la reina de la salsa". No sabe si podrá volver a conducir, sabe que le dará "cosa" ir de acompañante y cuenta que una amiga suya piensa en su accidente cada vez que coge el coche y que, desde entonces, va mucho más despacio.

-¿Mi peor momento? Cuando me trajeron aquí -contesta sin dudar.

Era recepcionista en unos apartamentos y quiere volver al trabajo. "La vida cambia algo, pero podemos seguir haciendo lo mismo. En una silla de ruedas, pero ¿qué no vas a poder hacer?" pregunta con cierto tono desafiante. Y mira atrás y a su alrededor y nos cuenta que ha conocido en este centro a una persona que lleva treinta años en una silla de ruedas "y otros casos penosos...La verdad es que soy una reina al lado de alguno..." Y vuelven los recuerdos...

- Si en vez de tratar de evitarlo, atropellamos al perro y le pasamos por encima, no habría pasado esto.

El perro, muchas horas después del accidente, seguía en el mismo lugar. ¿Sería consciente de la tragedia que había provocado? ♦

## Juan Antonio Blas Quilez, Director del Centro de Paraplégicos de Toledo

### "UN ACCIDENTE TONTO TAMBIÉN PUEDE PRODUCIR LESIONES MEDULARES"

Las paraplejas y tetraplejas son la triste rutina diaria del doctor Juan Antonio Blas, director de Centro de Paraplégicos de Toledo.

- ¿Cómo llega el accidentado?

- Llega aquí previo paso por un hospital general. Al principio no piensa mucho en su lesión, sino en el accidente, en cómo ha quedado el coche. Al mes y medio o dos meses se da cuenta de que el accidente ha pasado y quedan las secuelas: no puede moverse, necesita una persona para desenvolverse...

- Serán momentos muy duros...

- Anímicamente pasa una fase de fuerte depresión. Por eso tenemos un equipo de apoyo psicológico y psiquiátrico: es

muy importante.

- ¿Cuándo le dicen que su situación es irreversible?

- Al principio se paralizan los músculos de la lesión hacia abajo, pero no hay diagnóstico hasta pasado mes y medio. Pasado ese tiempo, se ve la evolución, se hacen todas las pruebas y el diagnóstico exacto. Es el momento del bajón psicológico y es muy importante no dejar que el paciente se hunda. Iniciamos rápidamente la rehabilitación, para sobrellevar la depresión.

- ¿Cuánto tiempo suelen estar?

- Como media, 6 meses para los paraplejos que sólo tienen afectadas las extremidades inferiores, y 8 para los tetraplejos, que tienen afectadas las extremidades superiores.

## Miguel Ángel Padilla, víctima de un bache que le hizo caerse de su ciclomotor



### "MI MENTE Y MI CORAZÓN ME IMPULSAN A VIVIR"

Es un apasionado de las motos y una de ellas, aparentemente inofensiva, inocua, le cambió su vida, aunque no el carácter extrovertido y alegre. La mala suerte, una chapuza, un descuido en la conservación de un tramo de carretera y el amor hacia un sobrino que ahora comparte con él algunos momentos junto a su silla, naturalmente motorizada, le segaron de

cuajo su vida de trabajo en torno a las dos ruedas, las discotecas, las fiestas, las chicas...

- Iba a ver a mi sobrino, como casi todas las noches. Montaba en un ciclomotor y como apenas iluminan, no vi el bache que había en la carretera 200 metros antes de la casa de mi hermano. Metí la rueda delantera en el agujero y traté de mantenerme en la moto...

Vive en Las Palmas de Gran Canaria, donde no hay una discoteca que no conozca Miguel Ángel Padilla, de 20 años. Son su otra pasión, además de las motos. Tan profunda que asegura que "sé que voy a volver a montar en moto, aunque sea en sidecar".

Desde el principio quiso saber la verdad. Como los médicos y la familia, salvo su hermano, no se lo contaban, se hacía el dormido cuando intuía que hablarían de él.

- Cuando venían los médicos a visitarme, me hacía el dormido y hablaban de mí junto a la cama. Supe que estuvieron a punto de amputarme un pie y que, por otra complicación, mi familia llegó a despedirse de mí. Creían que no salía, pero las ganas de vivir que tengo impidieron que me tumbara. Mi mente y mi corazón me impulsan a vivir.

Es consciente que el 14 de noviembre empezó una nueva vida para él, pero también sabe que no le cerrará puertas de discotecas, de una novia, de seguir viviendo. "No puedo comer bien con mis

manos, pero no me da corte que me miren. La gente no está acostumbrada a ver cosas así pero a mí no me importa. Si tengo que escribir como un chico, pues lo haré. Si para manejar el ordenador tengo que utilizar un punzón, pues lo hago".

Tiene amigos que, como su familia, "son fundamentales para nosotros", pero dos especiales que, como él, también sufrieron lesiones medulares: "nunca pensé que pudiera pasarme a mí. Me ocurría lo mismo cuando veía las campañas de Tráfico. Aunque a veces he corrido -todo el mundo lo hace- era prudente y siempre llevaba casco. Si estoy aquí es porque lo llevaba. De no haberlo llevado estoy seguro que no estaría aquí. Por eso creo que, aun haciendo calor, hay que ponérselo. Los jóvenes deben dejarse de boberías", afirma rotundo.

Tanto como cuando le comentamos que, en algunas encuestas, los jóvenes aseguran que prefieren morir en un accidente antes que quedarse así, como él.

- La verdad, no lo comprendo. Entendería algunos casos, pero creo que la vida no se acaba. Seguiré haciendo prácticamente lo mismo que antes del accidente y hasta cosas que antes ni había pensado hacer. Por ejemplo, informática. Tenía abandonados los estudios y ahora pienso volver.

Y, desde luego, las discotecas. Hace poco pudo escaparse a su tierra y no faltó a la cita. "Me moví tanto que cuando llegue a casa me tuvieron que dar un masaje en los hombros". También seguirá teniendo como ídolo a Kevin Schwantz y a Crivillé entre los españoles; mientras él se conforma con su silla de ruedas motorizada "que corre a 6 km./h., aunque me gustaría que corriera un poquito más". De ser así, bromea, "me pondría el casco". ♦

- ¿En qué porcentajes estamos?

- El 60 por 100 en paraplejas y el 40 en tetraplejas.

- ¿Tiene que ser un accidente grave para que haya lesiones tan graves?

- No. Hay accidentes muy graves que pueden producir otras lesiones y

beza y quedó tetrapléjico.

- ¿Cómo valora elementos como cinturón de seguridad o "air-bag"?

- El cinturón evita muchas lesiones medulares, pues evita movimientos bruscos.

- ¿Las lesiones medulares siguen sin posibilidades de recuperación?

- De momento hay que pensar en milagros.

- ¿De qué edades son los pacientes?

- La mayoría, entre 20 y 40 años.

- ¿Qué importancia tiene la evacuación del herido?

- Es fundamental la recogida del accidentado. Hay estudios que certifican que entre un 20 y 25 por 100 de las lesiones medulares se producen por una mala recogida.

- ¿Personas que pasaban por allí u otras supuestamente cualificadas?

- Las encargadas de socorrer están recibiendo cursillos en los últimos tiempos y actúan con bastante precaución normalmente. ♦



acabar con la vida de los pasajeros sin que haya lesión medular. También hay accidentes tontos que producen lesiones medulares. Tuvimos un pasajero que iba dormido y en un frenazo hizo un movimiento brusco con la ca-

## Salvador Gutiérrez Torres, un accidente de moto trunció su vida "IMPACTA PENSAR QUE NO PODRAS ANDAR"

- Había un grupo de coches parados que iban a girar; me disponía a adelantarlos cuando uno de ellos giró bruscamente hacia el otro lado... No recuerdo mucho más.

Salvador Gutiérrez Torres, 30 años, trabajaba en unos grandes almacenes y, en sus ratos libres, gustaba disfrutar de su moto. "Soy un conductor prudente. Nunca me han gustado los coches potentes y el progreso de la máquina no me ha entusiasmado. Sin embargo, la contradicción en mi vida es que siempre me han gustado los deportes de riesgo y, entre ellos, las motos". Pero insiste, una y otra vez, en que lo suyo fue auténtica mala suerte: "Me salió bruscamente aquel coche en una calle estrecha y..."

Se muestra muy crítico con la juventud que corre excesivamente, que conduce bebida, con los que "corren mucho y hacen de la carretera un circuito" y de los que se compran "geteis" para, en un momento dado, "coger una curva a más de lo debido, salirte de ella y romperte una cervical, una dorsal... Para toda la vida". Por eso, cuando le planteamos qué haría él para rebajar los accidentes, contesta con firmeza:

- Limitaría el acceso de los jóvenes a coches muy potentes. Hay una cultura de la máquina peligrosa, es una parte del mundo en el que vivimos.

Y también entona el "mea culpa" cuando asegura que "las campañas sobre los accidentes de la carretera y sus consecuencias me afectaban emocionalmente y cambiaba de canal". Asegura que nunca ha corrido mucho, que ha sido prudente y que la forma de pensar cambia mucho cuando se tienen entre veinte y treinta años y cuando pasas de los treinta.

Le horrorizan las dificultades que hay para moverse por las ciudades en silla de ruedas ("aquí hay cines en los que no podré entrar") y es consciente que su vida, basada en el trabajo y el deporte (nadar, escalar...), no será la misma cuando salga del centro donde se rehabilita.

- No podré hacer esas cosas, pero, a nivel de cabeza, voy a ganar, porque voy a tener más tiempo para hacer estas cosas. Estudiaré, leeré. Tengo intención de hacer Filología inglesa o



alemana, Filosofía. Ya verá.

Un cambio que también le ha transformado como persona, hasta el punto que reconoce que es "otro" desde el accidente.

- Era el joven típico: egoísta, pensando en mi cuerpo, con éxito, guapo, con alto nivel profesional, con todo lo que tiene la gente de dinero. Lo demás lo olvidaba. Ahora ya no puedo tener un "cuerpo Danone" y otras

**LOS AFECTADOS,  
MAS PENDIENTES DE  
LOS AVANCES  
TÉCNICOS QUE DE  
LOS MÉDICOS.  
RECOMPONER LA  
MEDULA ES PENSAR  
EN MILAGROS**

cosas comienzan a tener mucha más importancia: el afecto, dar accesibilidad a otras personas, soy menos soberbio, menos egoísta, pienso menos en mí. Necesito ayuda diaria y, como compensación, tengo que dar mucho más. Me está enriqueciendo.

Esos momentos terribles por los que pasan quienes se ven en circunstancias similares han hecho cambiar a este joven "prototipo". "La verdad es que lo he pasado muy mal, sobre todo los dos primeros meses. Es un impacto pensar que ya no podrás andar. Yo nunca quería ver nada de hospitales, de accidentes. Creía que era intocable, inalcanzable para esas cosas. Ni sabía que existía este centro. El que nace con espíritu de riesgo, al final, aunque piense en estas cosas, lo hace. Yo he esquiado muy deprisa y según coges seguridad, cada vez corres más. Con el coche, a muchos les pasa igual. Hace años quizá alguna vez llegué a conducir con cierto grado de alcohol, aunque siempre he sido prudente. Pero mira -repite-, jamás pensé que esto pudiera pasarme a mí". ♦

## Cómo tratar a un accidentado MEJOR NO TOCARLE

Si encuentra un accidente en la carretera, debe tener en cuenta algunas precauciones para no agravar la situación ni las lesiones a los posibles heridos:

**APARQUE BIEN.**- Lo primero es preocuparnos de nosotros mismos. Si no lo hace así, corre por la carretera sin precaución, no aparca bien el coche, etcétera, puede provocar un nuevo accidente. Ocurre muchas veces.

**ATIENDA AL HERIDO.**- Compruebe el estado del herido, pero, salvo en situaciones extremas en las que corra peligro su vida, no le toque. Es preferible pedir ayuda urgente que intentar moverlo tanto dentro como fuera del coche. Un movilización errónea puede producirle lesiones irreversibles.

**TRES PERSONAS.**- Si no hay posibilidades de pedir ayuda, nunca debe mover al herido una sola persona; sobre todo si presenta aspecto de gravedad o está inconsciente. El cuerpo se debe mover como un bloque: nunca flexionar la columna o el cuello. Una persona debe sujetar la cabeza y otras dos el tronco y las piernas.

**NO LE META EN SU COCHE.**- Nunca se debe intentar meter a un herido en el asiento trasero de un coche como es habitual. Deberá ir tumbado sobre una superficie dura. De no poderlo hacer así, es preferible dejarlo tumbado en la carretera, bien abrigado, en espera del transporte sanitario.

ALCOHOLEMIA

## Propuestas del Consejo Europeo de Seguridad Vial para reducir las víctimas de la bebida



Reducir las tasas de alcoholemia a 0,5 mg./ml., implantar tasas menores para los jóvenes, incrementar el efecto disuasorio policial con más controles y más claramente visibles y realizar pruebas a los conductores fallecidos, son algunas de las propuestas del Consejo Europeo de Seguridad Vial para reducir el número de víctimas mortales relacionadas con el alcohol.

J. Ignacio RODRÍGUEZ  
Fotos: Marcos GONZÁLEZ

Con el fin de continuar e incluso impulsar la tendencia decreciente que se aprecia en los últimos años en la conducción bajo los efectos de bebidas alcohólicas, el Consejo Europeo de Seguridad Vial (CEST) ha elaborado un informe dirigido a la Unión Europea (UE) y a sus estados miembros para que tomen las medidas legislativas necesarias y promuevan y mejoren la vigilancia, educación y publicidad en este campo. El CEST es una organización internacional no gubernamental que proporciona asesoramiento a las instituciones europeas y a gobiernos y organizaciones nacionales relacionadas con la seguridad en Europa.

La mayoría de los países no suele someter a pruebas

# EUROPA CONTRA EL ALCOHOL



de alcoholemia a los conductores implicados en accidentes, por lo que el CEST sugiere se haga de forma generalizada. De hecho, Evans (1991) calculó que el 11,5

por 100 de los accidentes (incluyendo daños materiales), el 19 por 100 con heridos y el 22 por 100 con heridos graves y muertos estaban relacionados con el alcohol.

## ALCOHOL Y ACCIDENTES

El protagonismo del alcohol es mayor en los accidentes más graves, como demuestran otras muchas investigaciones: así, en Gran Bretaña (1992), se detectaron tasas superiores a 0,8 mg./ml. en el 5 por 100 de los accidentes con heridos y en el 10 por 100 en los que hubo muertos; en España, un estudio realizado en Navarra indicaba que el 32 por 100 de los conductores heridos había bebido, mientras que en Cataluña sobre 125 usuarios de la vía muertos en accidente, reveló que el 57 por 100 tenía alcohol en sangre, de los que el 36 por 100 la tasa superaba 0,8 mg./ml.; en Francia (1992), el 8 por 100 de los conductores implicados en un accidente con heridos y el 22 por 100 en los que hubo muertos, presentaban una tasa superior al límite legal.



VÍCTIMAS. Un conocimiento real de la influencia del alcohol en los accidentes implica el control de las víctimas.

Por otro lado, un estudio canadiense (Warren) indicaba que el riesgo de verse implicado en un accidente mortal con una tasa de alcoholemia superior a 0,8 era 165 veces superior respecto a una tasa 0 en conductores entre 16 y 17 años, 70 veces para aquellos con 18 y 19 años, y 17 para las personas entre 30 y 34 años.

Existen pruebas abundantes de que los bebedores problemáticos (que beben habitualmente y en abundancia) constituyen un subgrupo importante dentro de la categoría de infractores influidos por el alcohol. Así, en un estudio llevado a cabo en Birmingham (Reino Unido), el 40 por 100 de los infractores que conducía con alcohol, consumía más de 10 litros de cerveza por semana y acostumbraba a conducir.

En Inglaterra y Gales, el 25 por 100 de los automo-

## La retirada del Permiso de Conducir, por la rapidez y certidumbre del castigo, parece la medida más eficaz para combatir la alcoholemia



**MÁS CONTROLES.** Se pretende armonizar los equipos de medición y aumentar los controles de alcoholemia.

## PERFILES BORRASCOSOS

Análisis a pie de carretera, estudios de los infractores y entrevistas a domicilio, ponen de manifiesto que la conducción con alcohol es un fenómeno social con las siguientes características:

- ▶ Se asocia bebida y conducción a un rasgo típicamente masculino.
- ▶ Afecta a menores de 25 años y de 25 a los 40, si bien estos son quienes más participan en los accidentes.
- ▶ La bebida está incorporada a hábitos que incluyen el consumo diario, y una gran movilidad que aumenta en las madrugadas del fin de semana.
- ▶ Tendencia a cometer otras infracciones (especialmente exceso de velocidad) y a la intolerancia hacia otros conductores.



Hingson (1992) advirtió una disminución del 42 por 100 en el número de jóvenes muertos en estados norteamericanos donde se aplicó una tasa baja de alcohol, frente al 29 por 100 de otros que no la habían rebajado.

## RETIRAR EL PERMISO

Por otro lado, las sanciones por conducir bajo los efectos del alcohol difieren en los diversos países. Generalmente van desde multas por un importe considerable hasta penas de cárcel combinadas con períodos de suspensión del Permiso. La experiencia en los países escandinavos, EE.UU., Canadá y Australia, donde se aplican penas de prisión, indican, generalmente, su falta de eficacia como medida preventiva, mientras que la retirada del Permiso de Conducción parece más

## Casi la mitad de los países europeos está de acuerdo con una tasa de alcoholemia inferior para los jóvenes

útil por la rapidez y certidumbre del castigo.

En muchos países los infractores disponen de cursos de reciclaje o perfeccionamiento y, según los datos disponibles, parece que su influencia es positiva en los reincidentes, mientras que en los alcohólico-dependientes, sus efectos parecen menos positivos (Törnros, 1993).

La educación en las escuelas y en la formación de los conductores sobre la influencia del alcohol debería

ocupar un lugar importante, según el informe, si bien añade que sería preciso centrarse en las consecuencias para los otros (pasajeros y otros usuarios) en lugar de las consecuencias personales, puesto que se tiende a infravalorar el propio riesgo.

Se plantean también distintas medidas de ingeniería para prevenir los accidentes, mediante dispositivos en el vehículo que, por ejemplo, impiden poner el vehículo en marcha con determinadas tasas de alcohol. De hecho, los Tribunales las han implantado, con resultados positivos, en Victoria (Australia) y en 16 estados norteamericanos como condición previa para la devolución de un Permiso de Conducir suspendido o para mantenerlo.

Hay otras opciones, como la tarjeta inteligente, que analiza la conducta "normal" y la "real" y de ser ésta peligrosa, el conductor tiene unos minutos para aparcar el coche antes de que el motor se desconecte automáticamente.

Por último, el informe del CEST señala que un enfoque publicitario de promoción del mercado de bebidas con bajo contenido de alcohol y una menor presión fiscal podría incrementar su cuota de mercado e incidir muy positivamente en la seguridad del conductor. ♦

**LÍMITE JOVEN.** Además de establecer una tasa común máxima de 0,5 mg./ml., en la UE se pide rebajar más la de los jóvenes.

## LÍMITES EN LA UNIÓN EUROPEA (Diciembre 1994)

PAÍS	ALCOHOLEMIA (mg/ml)
	Suecia 0,20
	Portugal 0,40
	Bélgica 0,50
	Finlandia 0,50
	Grecia 0,50
	Holanda 0,50
	Francia 0,70
	Alemania 0,80
	Austria 0,80
	Dinamarca 0,80
	España 0,80
	Irlanda 0,80
	Italia 0,80
	Luxemburgo 0,80
	G. Bretaña 0,80

## Diez propuestas anti-alcohol

El Consejo Europeo de Seguridad Vial propone los campos y sectores más prometedores a desarrollar para disminuir los accidentes provocados por el alcohol:

**1** Control del alcohol en víctimas mortales y difundir sus resultados.

**2** Realizar pruebas aleatorias de alcohol y analizar y publicar los resultados.

**3** Establecer un límite máximo de 0,5 mg./ml. en toda la UE y estudiar la reducción de la tasa para los grupos jóvenes.

**4** Armonizar los equipos para la prueba del aire espirado.

**5** Elaborar normas disuasorias, incrementando controles y hacerlos más notorios.

**6** Campañas intensivas de publicidad a largo plazo, respaldadas por programas educativos para niños y aspirantes a conductores.

**7** Promocionar bebidas bajas en alcohol.

**8** Fomentar el transporte público en las horas de ocio y acercar las discotecas a zonas residenciales.

**9** Estudiar y elaborar normas para la puesta en práctica de cursos de rehabilitación por alcohol.

**10** Investigar e introducir mecanismos inteligentes capaces de prevenir la conducción bajo los efectos del alcohol a nivel comunitario.

vilistas que dieron positivo en los controles presentaba tasas de alcoholemia de 2 mg./ml. o más. Otro estudio realizado en Nottinghamshire sobre accidentes y alcohol, reveló que las tres cuartas partes de los automovilistas que superaban los límites legales reconocían consumir cinco y más unidades de alcohol cada vez que bebían, mientras que el 13 por 100 declaró consumir unas 13 unidades cada vez que se ponía a beber.

## MEDIDAS DE FRENO

Aunque la opción más segura -y en ese sentido van los consejos de los responsables de los distintos países- es que no se conduzca con alcohol, muchos conductores buscan en el límite legal una brújula que les oriente sobre el nivel con el que puede conducir seguro. Actualmente están vigentes cinco límites legales en los países de la UE: 0,2 mg./ml.; 0,4; 0,5; 0,7 y 0,8.

Los datos de accidentes muestran que el riesgo de sufrirlos aumenta a partir de una tasa de 0,7 mg./ml.,

si bien otras investigaciones demuestran que, por debajo de esa cantidad, el nivel de alcohol puede ocasionar trastornos sensoriales o locomotrices que podrían incidir negativamente en la capacidad del conductor para respetar las normas.

Por ello, el CEST considera que 0,5 mg./ml. sería el límite máximo al que debe aspirarse. Además, encuestas realizadas en la UE (Sartre 1993), indican que el 78 por 100 apoyaría un límite bajo y un 38 por 100 sería favorable a un límite cero, lo que muestra la creciente preocupación por los accidentes debidos a la conducción con alcohol.

Según se desprende del informe del Consejo Europeo, los conductores jóvenes e inexpertos están expuestos a un mayor riesgo de accidente causado por el alcohol, lo que justificaría rebajar el límite para este grupo. De hecho, países como Austria y algunos estados de Estados Unidos lo han situado, generalmente, en 0,2 mg./ml. y, según el estudio Sartre, casi la mitad de los países europeos son favorables a esta medida.

## La DGT pregunta en las gasolineras por la utilización de los elementos de seguridad

La observación directa y más de 15.000 entrevistas personales a otros tantos conductores y pasajeros permitirán conocer a la Dirección General de Tráfico la actitud de los automovilistas ante el uso del cinturón de seguridad. En octubre, la experiencia se repetirá con el casco entre motociclistas y ciclomotoristas.



OPINIÓN. Más de 15.000 automovilistas han opinado sobre el uso del cinturón de seguridad.

J. SÁNCHEZ-A. PONCE  
Fotos: Marcos GONZÁLEZ

Conocer el uso del cinturón de seguridad entre los conductores de turismos y sus acompañantes, recabando su opinión, es el objetivo de la encuesta que la DGT realizó en gasolineras de ciudad y carretera el pasado junio. Unas trescientas entrevistas en cada provincia -de 15.000 a 20.000 en toda España- darán idea de la aceptación y uso de cintu-

rón y casco por parte de los usuarios de vehículos.

El método utilizado fue la observación directa, por personal de la DGT, de los vehículos que repostaban en determinadas gasolineras durante cinco días laborales, anotando cuántos conductores y pasajeros hacían, o no, uso del cinturón y por qué. Además, se interrogó a quienes accedieron voluntaria y anónimamente a colaborar, sobre la edad, antigüedad del Permiso de Conducción, nivel de estudios, etcétera.

También se preguntó su opinión sobre el cinturón de seguridad: si habitualmente lo lleva abrochado o no y sus razones para ello.

### SINCERIDAD

Los investigadores de seguridad vial que realizaron la experiencia en Madrid pensaban que la mayoría de los conductores eran sinceros, "aunque algunos, quizás por temor, dicen que siempre llevan el cinturón cuando les hemos visto

llegar sin él". Según su apreciación, el cinturón se usa en ciudad sensiblemente menos que en carretera, donde está más generalizado.

Un estudio de la DGT, realizado cuando se hizo obligatorio el cinturón en todas las vías, reflejó que el 74 por 100 de los conductores lo llevaba en ciudad, y el 84 por 100 en carretera. En 1994, se sancionó, por no utilizarlo en carretera o travesía, a 151.000 conductores.

Entre las razones que jus-

## Lo que cuesta su "libertad"

Hay quien opina que es libre de usar o no el cinturón de seguridad; que no perjudica a nadie, excepto a sí mismo; incluso si pierde la vida. Sin embargo, no es cierto.

Junto al daño moral a la familia, existe un coste social y económico perfectamente cuantificable: un varón de 25 a 34 años víctima de un accidente grave dejará de producir unas 24.000 pesetas/día -más de 12.000 millones a lo largo de su vida laboral- y su tratamiento médico en un centro sanitario especializado cuesta cerca de 12 millones de pesetas el año que, como media, deberá estar ingresado. Si muere, la indemnización a los familiares costará, aproximadamente, 10 millones de pesetas.

Quedar lesionado o morir por no usar elementos de protección obligatorios (está demostrado que su uso reduce la probabilidad de muerte entre un 30 y un 60 por 100) no es sólo cosa suya.

tificaban no llevar el cinturón abrochado se contemplaba la molestia, opresión, olvido o acabar de quitárselo junto a otras como "limita movimientos", "no sirve para nada" o "me arruga la ropa". En zona urbana, muchos alegaban la brevedad del trayecto -decían haber salido de casa para ir a la gasolinera donde fueron preguntados- o la incomodidad de usarlo en ciudad, "donde no es tan práctico como en carretera y debería ser voluntario". Entre estos conductores urbanos, están representados casi por igual quien utiliza el cinturón por obligación -"por miedo a la multa", "le tengo manía", "me molesta mucho"- como quien lo hace por

convencimiento -"para mí es un vicio", "sin el cinturón me veo desnudo", "exijo que todo el mundo lo lleve puesto". En vías interurbanas la balanza se inclina significativamente hacia el uso generalizado del cinturón.

Las pinzas, recientemente prohibidas, aún son usadas por algunos automovilistas, incluso conociendo que con ellas la eficacia del cinturón queda anulada.

En octubre la experiencia se repetirá con ciclomotor y motocicleta. Con una metodología similar a esta encuesta, se observará el uso del casco y se preguntará a los usuarios al respecto. El año pasado, la Guardia Civil impuso 33.405 denuncias por no llevar casco. ♦

## Qué opinan los conductores sobre el cinturón de seguridad

(En ciudad)



Ana María Gómez  
37 años.  
Ama de casa.

"Con el calor y los atascos resulta agobiante"

Cuando conduzco por ciudad no pienso que vaya a tener un accidente.

Con la llegada del calor no tiene sentido llevar el cinturón en las horas punta del día, en pleno atasco. Siempre uso la pinza, incluso en carretera. Es una pena que esté prohibida: sin ella es agobiante conducir con el cinturón.



Ángel Hidalgo  
26 años.  
Programador.

"Sin el cinturón me veo desnudo"

Sin el cinturón me veo desnudo. Es un hábito que llevo conmigo

desde que me saqué el permiso hace 8 años. Pero nunca obligo a los que van conmigo: cada uno es libre de hacer lo que quiera. Tráfico debe procurar su uso colectivo con mayores sanciones si es necesario.



Susana Aria  
18 años.  
Estudiante.

"Cuando no lo uso, me remuerde la conciencia"

A pesar de que tengo muy fresco lo de la autoescuela, no utilizo el cinturón

porque me resulta muy incómodo en ciudad. Pero a veces me remuerde la conciencia cuando me acuerdo de algunos amigos míos que han salido airosos de situaciones desagradables gracias al cinturón.



Gerardo Blas  
35 años.  
Técnico en electrónica.

"El cinturón para mí es un vicio"

Usar el cinturón no me molesta. Permite toda la movilidad del mundo. Para mí es

un vicio, tanto en ciudad como en carretera. Sin embargo, las autoridades competentes podrían pensar en quien, por motivos laborales, hacen muchas paradas al día. Ahí sí resulta una lata el cinturón.

## Qué opinan los conductores sobre el cinturón de seguridad (En carretera)



Catherine González  
34 años.  
Representante.

"Se debería convertir en hábito entre los conductores"

Siempre llevo el cinturón, desde que

salgo de casa. El coche forma parte de mi trabajo y todas las medidas para velar por mi seguridad son pocas. Creo que el uso del cinturón debería convertirse en un hábito entre todos los conductores.



Francisco Villafranca  
41 años.  
Asesor fiscal.

"Quien monta en mi coche, tiene que llevarlo"

No me hacen falta campañas para ver la eficacia del cinturón. Estoy

convencido de que hay que llevarlo hasta el punto de que, si no me lo pongo, me siento incómodo, como si me faltase algo. Es cuestión de acostumbrarse. Quien monta en mi coche tiene que llevarlo, incluso detrás.



Higinio Oces  
28 años.  
Comercial.

"Con el cinturón me siento agarrado a la vida"

Mi trabajo está en carretera y con el cinturón me siento agarrado a la

vida. Son muchas horas de viaje exponiéndome a riesgos continuos y me vale la pena llevarlo. Mi actitud es la misma cuando viajo por razones no laborales. La DGT debe intensificar sus campañas sobre el cinturón.



Timoteo Velasco  
49 años.  
Químico.

"Cada uno es libre de hacer consigo lo que quiera"

Nadie es quien para imponer el uso de algo que ni perjudica ni beneficia a

otros conductores. Cada uno es libre de hacer consigo lo que quiera, siempre que no dañe al prójimo. Lo de la pinza es algo que no comprendo: por qué se ha permitido y se sigue permitiendo su venta si está prohibida.



Patricia de la Serna.  
23 años.  
Estudiante.

"El cinturón no me molesta"

Desde que experimenté la vuelta de campana dentro de un coche, siempre lo

llevo. En aquella ocasión también lo llevaba, pero ahora lo hago más convencida que nunca. Además, llevar el cinturón abrochado no me molesta en ningún momento.



Mario Moreno  
45 años.  
Representante.

"He comprobado su eficacia"

Siempre uso el cinturón, vaya o no conduciendo. Tengo muchos kilómetros a mis espaldas

y he visto de todo: en más de una ocasión he comprobado "in situ" su eficacia en caso de accidente. Antes utilizaba la pinza, pero pensé que, si anula la misión del cinturón, es de imbécil llevarla.



Ramón Jara (pasajero)  
42 años.  
Empresario.

"Le soy fiel continuamente"

No tengo Permiso de Conducir. Me tienen que llevar a todos sitios. Pero donde subo, exijo

que todo el mundo lo tenga puesto. Soy muy maniático y, en esto, poco tolerante. Al cinturón le soy fiel continuamente. Me parece fabuloso que se haya impuesto esa norma también en ciudad.



Tomás Pascual  
50 años.  
Comercial.

"Sé que me puede salvar la vida"

Si tengo que salir a una gran arteria, como la M-30, no hay excusa que valga: en esas

situaciones siempre lo llevo puesto. Soy consciente de que me puede salvar la vida, incluso en ciudad. Cuando me lo pongo tengo la sensación de que voy más seguro.



**EXPECTACIÓN.** La presentación de este Instituto despertó gran interés en el sector automoción.

## Objetivo de Instituto BMW para la Seguridad Vial

# CONDUCTORES MÁS SEGUROS, CONDUCTAS MÁS SEGURAS

La firma automovilística alemana BMW ha añadido un eslabón más en la cadena de la seguridad vial: un Instituto que pretende "poner nuestra experiencia, recursos y conocimientos al servicio de la comunidad para crear una conciencia de responsabilidad que reduzca los riesgos y aumente la seguridad". Colaborarán en este Instituto los catedráticos Luis Montoro y Amando De Miguel. Su primera iniciativa será el factor humano.

S. H.  
Fotos: Marcos GONZÁLEZ

**E**l acto de presentación del Instituto BMW para la Seguridad Vial se realizó el pasado mes de junio y estuvieron presentes Oscar Ozaeta, Presidente de BMW España, Miguel María Muñoz Medina, Director General de Tráfico, Luis Montoro, Catedrático de Psicología y Seguridad Vial de la Universidad de Valencia y Director de la Unidad de Investigación en Tráfico y Seguridad Vial, y Amando De Miguel, Catedrático

de Sociología y Director del Departamento de Recursos Humanos de la Facultad de Ciencias Políticas y Sociología de la Universidad Complutense (Madrid). El promotor de la iniciati-

### Seguridad Social

**Durante las intervenciones en el acto de presentación del Instituto BMW, algunos confundieron bastantes veces la Seguridad Vial con la Seguridad Social. Un lapsus que quizá tenga su razón de ser. Al fin y al cabo, cada vez que se tiene algún percance en carretera, nos tenemos que ver las caras con la sanidad pública. Mucho peor si lo tenemos que hacer con la privada. Por el bolsillo, ya saben. Como dijo Luis Montoro, "los que tienen problemas con la Seguridad Vial, suelen tener problemas con la Seguridad Social".**

va, Oscar Ozaeta, aseguró que "para nosotros, el término seguridad no es una palabra nueva o de moda, como lo demuestran los más de 70 años que nuestra marca está investigando e innovando en esta materia o los casi 10 que llevamos en el proyecto Prometheus para lograr la utilización conjunta, segura y eficaz de los medios de locomoción terrestre". Informó de que los actuales modelos de su fir-

ma "incorporan más de 90 dispositivos de seguridad" y aseguró que "el mejor complemento para conseguir una circulación más segura es trabajar adicionalmente en la formación e información del conductor".

### GRAN DIFUSION

Precisamente ése es el objetivo del Instituto, que, según Ozaeta, gestionará todos los proyectos "que tengan como objetivo mejorar el nivel de seguridad en la relación del automóvil con su entorno".

Videos, películas, publicaciones educativas "pequeñas, prácticas, de gran difusión" serán algunas iniciativas que pondrá en marcha. Todas ellas tendrán como nexo el factor humano ("que es importantísimo y en el que nosotros

podemos contribuir para concienciar al individuo", aseguró Ozaeta) y serán dirigidas por los catedráticos Montoro y De Miguel, siempre buscando "conductores más seguros y conductas más seguras".

BMW invierte 25.000 millones en investigación directamente relacionada con la seguridad y cuenta con 600 ingenieros dedicados "exclusivamente" a ella en el centro de investigación de Munich, "lo que hace que nuestros coches sean de los más seguros del mercado". BMW "es consciente de que el conductor está implicado, en mayor o menor medida, en el 90 por 100 de los accidentes y por eso pone en marcha un instituto que busca desarrollar un factor básico de la seguridad como el humano".

### CREER EN LA SUERTE

El otro catedrático que colaborará con BMW, Amando de Miguel, definió nuestro siglo como el de la seguridad. "Un rasgo de nuestra sociedad es la extraordinaria creencia en la suerte, incompatible con el deseo de prefigurar y dominar el futuro, por lo que hay que llevar a cabo un cambio de mentalidad tendente a una disposición social para la seguridad". También habló de la sinergia entre máquinas: "Si se habla de factor humano es porque las variables personales son las menos conocidas y, por tanto, las más susceptibles de mejora".

Por su parte, Miguel Muñoz, Director General de Tráfico, manifestó la simpa-



**APUESTA.** La firma alemana da un nuevo impulso al factor humano.

Luis Montoro aseguró que "en los accidentes de tráfico y en la seguridad vial, como en cualquier problema de salud, la mejor vía para la prevención es la información y formación del conductor sobre los factores de riesgo. Un conductor bien informado es la mejor garantía para lograr un conductor seguro". Montoro recordó unas palabras de Einstein -"lo malo no es que haya tantos siniestros, sino lo poco que sabemos del por qué y lo poco que hacemos para remediarlo"- y aseguró que la difusión, "es una de las bases del proyecto".

tía que le producía la creación de este Instituto como la puesta en marcha de otras iniciativas tendentes a colaborar en esta materia "y que entran en el campo de lo reclamado por el Pacto Social para la Seguridad Vial, firmado en el Senado". También se mostró contento por la afirmación de los fabricantes de que la seguridad es rentable y recordó que "otras veces se han tomado iniciativas por parte de Tráfico y han sido recibidas con cierta agresividad por el sector. Si no es con este trabajo en común, los resultados nunca serán los que todos deseamos". ♦



Oscar Ozaeta, Presidente de BMW España

### "QUEREMOS CORREGIR LOS EFECTOS NEGATIVOS DEL AUTOMÓVIL"

"El uso del automóvil ha generado ciertos efectos negativos, atascos, contaminación, residuos y, lógicamente, puede producir daños. Las entidades automovilísticas son las más capacitadas para corregirlos, y técnica y económicamente nos interesa disminuirlos. Constituímos este Instituto para la Seguridad Vial con toda vocación, pero también con egoísmo, interés y voluntad. Somos líder en tecnología y también en aspectos relacionados con la Seguridad".



Miguel Muñoz, Director General de Tráfico

### "APOYOS ASÍ SON IMPRESCINDIBLES"

"Agradezco la gran movilización social que hay por la Seguridad Vial. Este proyecto da un paso más: no sólo busca coches más seguros, sino que entra en un campo tan importante como el factor humano. Los coches han mejorado enormemente en seguridad en los últimos años atendiendo a la preocupación de los fabricantes y a la demanda del usuario. Cuantos menos accidentes ocurran, menos miedo habrá al coche y a la moto, que tan buenos servicios nos hacen a todos. Apoyos como este son imprescindibles".



Luis Montoro, Catedrático de Psicología y Seguridad Vial

### "TODOS LOS ACCIDENTES SON EVITABLES"

"Los beneficios que ha producido el automóvil son muy superiores a los daños, aunque cada hora mueran en el mundo 60 personas en accidentes de tráfico y aunque en los últimos seis años haya muerto el equivalente a una ciudad como Madrid. Además, todos los accidentes tienen algo en común: son evitables. Por eso creo que si existe una asignatura importante y que nos evitaria de muchos riesgos esa es, sin duda, la de conducir".



Amando De Miguel, Catedrático de Sociología

### "ES ILUSO PENSAR EN UNA SOCIEDAD SIN ACCIDENTES"

"Es iluso pensar en una sociedad sin enfermos, como lo es pensar en una sociedad sin accidentes de tráfico; por eso nos tenemos que anticipar al futuro. Una sociedad compleja como ésta necesita saber lo que va a pasar. Ya se puede hacer poco por mejorar los coches y las vías, pero si en la disposición y voluntad de los conductores. Nos hemos adaptado al coche, pero hay que desmitificar a esta fiera humana que somos todos nosotros".

Del 25 al 27 de octubre se celebrará en Madrid un congreso internacional sobre El Joven Conductor y Su Entorno

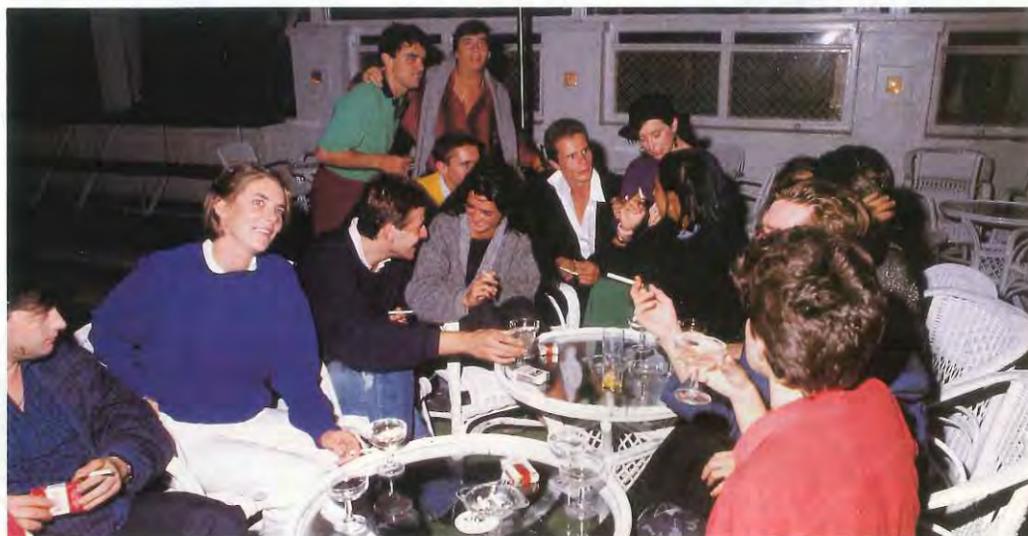
## LAS OTRAS INFLUENCIAS

Con el apoyo de la Comisión de la Unión Europea, España organiza un seminario internacional sobre "El joven conductor y su entorno: agentes, sectores de opinión y medios de comunicación". Se celebrará en Madrid durante los días 25 al 27 de octubre.

J. I. R.

En el contexto de la declaración de 1995 como Año Europeo del Joven Conductor, la Comisión de la Unión Europea propuso, primero a la presidencia francesa y después a la española -que la ejerce durante el segundo semestre de este año-, la organización de sendos congresos que abordaran en profundidad distintos aspectos relacionados con las capas más jóvenes de nuestra sociedad.

Mientras que en el turno francés se optó, por discutir sobre el gran tema de la formación (enseñanza, autoescuelas, conducción acompañada, enseñanza libre, cursos de reciclaje, efectividad del permiso a puntos, etcétera), la Dirección General de Tráfico de España ha asumido la responsabilidad de organizar un seminario internacional sobre la influencia que determinados agentes sociales -instituciones y muy especialmente los Medios de Comunicación- ejercen sobre las actitudes, comportamientos y respuestas de los jóvenes.



CONGRESO. Durante la Presidencia Española de la UE se celebrará el congreso de jóvenes conductores.

### SEMINARIO INTERNACIONAL J VENES CONDUCTORES

25, 26 y 27 octubre 1995. Madrid (España)

#### FICHA DE PARTICIPACIÓN

Apellidos: \_\_\_\_\_

Nombre: \_\_\_\_\_

Organización-empresa: \_\_\_\_\_

Cargo: \_\_\_\_\_

Profesión: \_\_\_\_\_

Teléfono: \_\_\_\_\_

Fax: \_\_\_\_\_

Deseo presentar comunicación: Si  No

Tema I  II  III  IV  V

(I: Investigación como sistema para conocer los valores y actitudes de los jóvenes; II: Influencia de la divulgación institucional como medio de generar o modificar actitudes; III: Influencia de la publicidad empresarial de vehículos a motor; IV: Los Medios de Comunicación y su función en cuanto a formadores de opinión; y V: Otros agentes sociales e iniciativas para mejorar valores).

Fecha y firma \_\_\_\_\_

● DERECHOS DE INSCRIPCIÓN: 20.000 Ptas. (Incluye documentación, comidas de trabajo, gala de clausura)

● ENVIAR ANTES DEL 15.07.95 A:

Dirección General de Tráfico  
Secretariado del Seminario "Jóvenes conductores"  
Subdirección General de Investigación y Formación Vial  
C/ Josefa Valcárcel, 28; 28027 Madrid (España)

El seminario español se centrará sobre cinco grandes ejes que se desarrollarán en otras tantas mesas redondas. En primer lugar se abordará la investigación como sistema de conocer los valores y actitudes de los jóvenes conductores. La segunda mesa tratará de la influencia de la divulgación institucional, en general, como medio y método para generar o modificar actitudes; es decir, de la labor formadora de las distintas administraciones.

Asimismo se estudiará qué tipo de influencia ejerce la publicidad tradicional en la formación de los chicos, no sólo la de automóviles, sino, incluso, la de las propias películas. Y, por supuesto, la labor de los medios de comunicación y su función como formadores de opinión, sin olvidar la de otros agentes diversos como pueden ser las Fuerzas Armadas, la Iglesia y otras organizaciones no gubernamentales. ♦



La posición de fabricantes y Administración, enfrentadas por los impuestos y cifra de ventas

LOS CAUSANTES. La compra de coche está gravada con un 28 por 100, resultado de sumar los tipos correspondientes al IVA y al Impuesto de Matriculación.

# LA TRIBUTACIÓN, A DEBATE

En España, la matriculación de un coche nuevo está gravada con unos impuestos que alcanzan el 28 por 100. La patronal de fabricantes de automóviles lo ve como el principal escollo para reactivar un mercado que no atraviesa su mejor momento. Para la Administración la situación es muy distinta: existe un crecimiento moderado de las ventas, y no se contempla, en estos momentos, la posibilidad de rebajas fiscales.

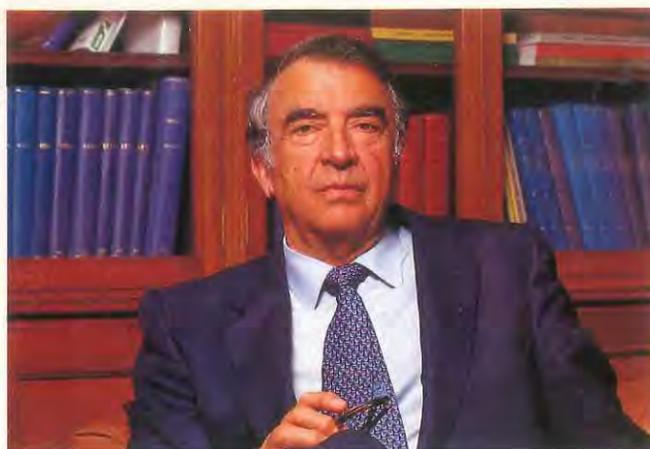
Mercedes LÓPEZ

Conseguir que el sistema impositivo que grava la venta de automóviles en España se iguale al del resto de los países europeos es la petición unánime de la industria automovilística española. Es una vieja aspira-

ción de los fabricantes que, en estos momentos, vuelve a estar de actualidad. Las cifras de ventas de coches en los cinco primeros meses del año y la finalización el 30 de junio del Plan Renove II (80.000 pesetas de deducción en el Impuesto de Matriculación del coche nuevo, si se presente la baja para el desguace de un ve-

hículo con una antigüedad mínima de 7 años) han sido la punta del iceberg que han puesto en pie de guerra a los fabricantes.

Enrique Fernández Laquilhoat, director de ANFAC (Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones), expone la situación del sector: las matriculaciones de automó-



**PARTIDARIOS.** Igualar el sistema español al europeo, es la aspiración de los fabricantes, asumida por Enrique Fernández Laguilhoat.



**CON CONDICIONES.** Juan Ignacio Moltó afirma que la rebaja o no de la fiscalidad depende mucho de la evolución del déficit público.

viles de turismo han descendido un 9,48 por 100 en mayo, situando el balance interanual en un incremento que no llega al 1 por 100 (0,70). Estas cifras aún parecen más alarmantes cuando, en palabras de Fernández Laguilhoat, "las ventas están muy por debajo de lo que deberían ser, dado el desarrollo económico del país, el número de vehículos que existen y el deseo de los españoles de poseer un coche, lo que tendría que reflejarse en la venta aproximada de 1.300.000 unidades al año, cuando ahora estamos en las 900.000".

## IMPUESTO Y CRISIS

Para los fabricantes, rebajar el precio de los coches es fundamental para activar el mercado. Aseguran estar haciendo un gran esfuerzo y que los precios de los coches españoles, antes de impuestos, son los más bajos de Europa. Por tanto, la solución es disminuir los impuestos que gravan la venta.

La Asociación Nacional de Vendedores de Vehículos a Motor (GANVAM) apoya estas declaraciones y confirma que la fiscalidad española está desorbitada y nos sitúa en el primer lugar de la Unión Europea (UE). La venta de coches está sujeta en España al 16 por 100 de Impuesto sobre el Valor Añadido (IVA), com-

pletada con el Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte (conocido como el Impuesto de Matriculación) cuyo tipo es el 12 por 100 sobre la misma base imponible que el IVA.

Sin embargo, la visión de la Administración es distinta. El Secretario de Estado

de Industria, Juan Ignacio Moltó, afirma que no existe crisis en un sector cuando la producción de turismos

aumentó un 21 por 100 en 1994 y, en el primer trimestre de 1995, ha crecido un 22,6 por 100 respecto a

## ASÍ PIENSAN LOS PARTIDOS



**PARTIDO SOCIALISTA OBRERO ESPAÑOL**

### "El IVA es favorable al sector en España"

- ▶ El llamado Impuesto de Matriculación sirve de instrumento para internalizar los costes sociales derivados de determinados consumos (sanidad, medio ambiente e infraestructuras) y presenta una potencia recaudatoria notable.
- ▶ Es evidente que, cuando las circunstancias económicas lo aconsejen, podrán introducirse reformas que atenúen la fiscalidad indirecta. La modificación a la baja de IVA está condicionada al cumplimiento de una directiva europea según la cual el tipo general no puede ser inferior al 15 por 100.
- ▶ Es obvio que una rebaja de los tipos impositivos mejoraría la situación del sector. No obstante, hay que indicar que la situación del sector del automóvil no depende exclusivamente del tema fiscal, ya que un factor esencial es la competitividad y está condicionada por otros factores.
- ▶ El IVA que grava la compra de coches es claramente favorable al sector en España: Dinamarca tiene un tipo del 25 por 100; Finlandia, del 22 por 100; y Suecia, del 25 por 100.



**PARTIDO POPULAR**

### "Queremos una política fiscal similar a la UE"

- ▶ La voracidad fiscal de Hacienda sobre el sector ha llevado a situaciones que impiden su completo y deseable desarrollo, situándolo en clara desventaja competitiva respecto a sus homónimos europeos.
- ▶ No a la política de subvenciones más o menos encubiertas, como en SEAT. Sí a una política fiscal similar a la que tiene el sector en la UE.
- ▶ Propugnamos, a corto plazo, reducir 7 puntos el Impuesto de Matriculación y realizar, a medio plazo, un estudio del marco fiscal español. Incluso contemplamos una posible aplicación fiscal diferenciadora entre vehículos de alta gama y de baja y media gama.
- ▶ La rebaja de los tipos impositivos tendría efectos inmediatos sobre la economía (supondría un incremento de ventas en el mercado interior estimado en un 10/12 por 100, y un incremento recaudatorio para Hacienda, como demostró el Plan Renove I) y el desarrollo y la creación de empleo (se evitarían las regulaciones de empleo anunciadas), al mismo tiempo que situarían al sector en cotas de producción más cercanas a las capacidades reales. Y algo a nuestro juicio importantísimo: mejoraría la relación entre el mercado interior y el exterior.



## EVOLUCIÓN DEL MERCADO DEL AUTOMÓVIL

	1989	1990	1991	1992	1993	1994	Media	1995	% 95/Media	% 95/94
Mayo	98.339	93.754	81.964	83.966	66.632	87.627	85.380	79.321	-7,10	-9,48
Enero-mayo	478.183	450.488	371.291	443.380	305.517	358.344	401.201	360.699	-10,10	0,66

igual período del año anterior, al tiempo que las ventas han experimentado un crecimiento moderado. Por lo que se refiere a la rebaja en la fiscalidad, tiene muy claro que, a corto plazo, no es asumible y que, a medio y largo, "la adecuación o no de una rebaja en la fiscalidad que grava el automóvil habrá que evaluarla teniendo en cuenta diversas cuestiones. Entre ellas, es fundamental la evolución del déficit público".

## BAJADA EUROPEA

Hasta 1993, la matriculación del automóvil en Es-

## El impuesto de matriculación se ha convertido en el caballo de batalla de los fabricantes de coches españoles



**APOYO.** José Ruiz Mata, de GANVAM, es partidario decidido de las peticiones de los fabricantes.

paña estaba sujeta, como el resto de bienes y servicios, al IVA en su tipo más alto (33 por 100). La UE hizo que se rebajara al 16 por 100 actual.

Para paliar la falta de ingresos, la Administración, como medida transitoria, creó el Impuesto de Matriculación. Este se ha usado durante 1994 y 1995 como reactivador de la demanda de automóviles a través de los Planes Renove I y II, cuyos beneficios para el sector han sido innegables. Sus favorables resultados han sido utilizados por los fabricantes para apuntalar aún más su petición: una rebaja en los impuestos ha hecho crecer las ventas. ♦



**IZQUIERDA UNIDA**

### "Debería compensarse con una ecotasa"

- ▶ La fiscalidad del automóvil es ligeramente superior a la media de la Unión Europea, pero no disparatadamente distinta.
- ▶ Se debería tender a reducir paulatinamente el Impuesto de Matriculación que podría y debería compensarse con una ecotasa sobre los carburantes, como ya está estudiando la UE.
- ▶ Hemos propuesto la transferencia de la gestión y recaudación del Impuesto de Matriculación a las Administraciones Locales, vía Comunidades Autónomas, mediante una proposición de ley. Pedimos que se suscriban los oportunos acuerdos para destinar un 75 por 100 de la recaudación del Impuesto de Matriculación a la financiación de las Corporaciones locales.
- ▶ Una rebaja en los tipos impositivos mejoraría la situación del sector del automóvil. Sin embargo, debe recordarse que, del total de la producción de vehículos, sólo el 30 por 100 se vende en España. El resto es exportado, por lo que fiarlo todo a la rebaja del Impuesto parece excesivo.



**CONVERGENCIA I UNIO**

### "Ya se obtiene suficiente de los impuestos indirectos"

- ▶ Transcurrido ya un período de tiempo suficiente desde la entrada en vigor del Impuesto de Matriculación, cuya vigencia estaba justificada por la bajada del IVA, empieza a ser hora de suprimir este impuesto especial, siempre que la situación económica lo permita, mediante la búsqueda de fórmulas que puedan paliar la falta de ingresos que comporta para el Estado.
- ▶ Las medidas parciales que se han querido adoptar para impulsar la actividad del sector, como el Plan Renove, sólo producen una situación de desahogo temporal y están llamadas a su propia caducidad desde el momento en que son dictadas. Así lo ha demostrado la práctica y por eso no se procede a la prórroga de estos Planes de Renovación.
- ▶ Evidentemente, una rebaja podría suponer importantes beneficios para el sector. Proponemos eliminar el Impuesto de Matriculación porque, entre otras razones, el Estado ya obtiene suficientes ingresos a través de impuestos indirectos, mediante la tributación a la que está sujeta la gasolina.



**PARTIDO NACIONALISTA VASCO**

### "El sistema fiscal es gravemente perjudicial"

- ▶ El sistema fiscal en su versión actual es gravemente perjudicial para el sector del automóvil e industrias afines.
- ▶ Sería necesaria una rebaja sustancial de la tributación directa e indirecta que afecta al automóvil. En especial la supresión del Impuesto de Matriculación de vehículos.
- ▶ Habría que revisar la fiscalidad del automóvil en la Administración Local, rebajando el Impuesto Municipal sobre la Circulación de Vehículos, aunque su incidencia sobre el sector no es decisiva.
- ▶ Pensamos que rotundamente mejoraría la situación del sector de la automoción con una rebaja de la fiscalidad.

DATOS TÉCNICOS

**MOTOR:**  
**Posición:** Delantera longitudinal.  
**Cilindros:** Cuatro, en línea.  
**Cilindrada:** 2.165 c.c.  
**Alimentación:** Inyección electrónica multipunto.  
**Carburante:** Gasolina sin plomo.  
**Depósito:** 77 litros.  
**Potencia máxima:** 110 CV a 5.000 r.p.m.

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

**FRENOS**  
 Delanteros de discos ventilados y traseros de tambor.

**SUSPENSIÓN**  
 Delantera, muelles y amortiguadores hidráulicos. Trasera, muelles helicoidales.

**DIRECCIÓN**  
**Tipo:** Asistida.  
**Diámetro giro:** 10,6 metros.

**RUEDAS**  
**Llantas:** De chapa 5,5 J x 14".  
**Neumáticos:** 195/65 R14 MXT.  
**Peso:** 1.000 Kgs.  
**Longitud:** 4,42 mts.  
**Anchura:** 1,79 mts.  
**Altura:** 1,69 mts.  
**Maletero:** 3.000 litros.  
**Consumo:** A 90 km./h. 8,2 litros /100 kms.  
**Otras motorizaciones:** V6 y 2.1 TD.  
**Precio final:** 4.230.000 ptas.



RENAULT ESPACE RT 2.2 I.

MOTOR 16

**COMENTARIO.**— En Europa, el modelo de referencia en el sector de los monovolúmenes es, sin duda, el Renault Espace. La llegada de nuevos modelos le ha puesto en aprietos en diferentes aspectos, pero, en general, ha aguantado bien el tirón. Con unas medidas exteriores contenidas, el Espace ofrece una habitabilidad y versatilidad extraordinarias. Se echa en falta, sin embargo, unas puertas correderas laterales. El Espace ofrece siete plazas en otros tantos asientos modulables que dan lugar a múltiples combinaciones para todos los gustos. La climatización es buena y, aunque cuenta con salidas en las plazas traseras, la distribución se podría mejorar. Pero, sin duda, la mayor ventaja del Espace reside en su carrocería de fibra, muy ligera, fácilmente reparable y totalmente ajena a la corrosión. Son casi 200 kilogramos los que el Renault ahorra frente a sus rivales y esto le permite compensar la falta de elasticidad de la mecánica menos potente, el motor de 2,2 litros y 110 caballos de potencia. Otra virtud destacable del modelo francés es la del comportamiento sin sacrificar ni un ápice la comodidad. ♦

➤ Comportamiento.  
 ➤ Habitabilidad.  
 ➤ Versatilidad.

➤ Elasticidad del motor.  
 ➤ Postura de conducción.  
 ➤ Portón trasero bajo.

NOTA MEDIA 7,2  
 NOTA MEDIA SEGURIDAD 7,1

8	Estética	9
7	Acabado	8
9	Habitabilidad	9
7	Maletero	8
8	Confort	9
7	Instrumentación	7
7	Equipamiento	8
6	Potencia	7
4	Elasticidad	7
7	Cambio	8
7	Velocidad punta	7
6	Aceleración	7
5	Consumo	6

SEGURIDAD		
7	Estabilidad	8
7	Suspensión	7
6	Frenos	8
6	Dirección	8
6	Ruedas	7
7	Luces	8

6,8 NOTA MEDIA: 7,6  
 6,5 NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 7,6

TOP - AUTO

**Comentario.**— Cuando nos encontramos en plena expansión de los vehículos denominados monovolúmenes, no se puede olvidar al considerado de forma unánime como el precursor de una tipología de automóviles que está causando furor en toda Europa: el Renault Espace.

Aun siendo, por tanto, el más veterano, no por ello deja de ser atractivo en la estética y convincente en la mecánica. Sus elegantes líneas siguen resultando del agrado de muchos usuarios y mantiene su plena vigencia frente a competidores más modernos. En el interior, la sensación de amplitud se ve refrendada por una habitabilidad digna de encomio, lo que propicia la polivalencia indispensable en este tipo de vehículos.

El motor de 2,2 litros y 110 CV de potencia ofrece prestaciones más que suficientes para moverse con agilidad, permitiendo al conductor prácticamente olvidarse de la importante masa en movimiento del monovolumen. El único tributo que hay que pagar es un consumo un tanto elevado, que, sin llegar a límites escandalosos, evidencia el rendimiento que se exige al motor para alcanzar las prestaciones necesarias. ♦

➤ Estética.  
 ➤ Polivalencia.  
 ➤ Habitabilidad.

➤ Precio final.  
 ➤ Consumo algo elevado.

Tráfico  
**Chico**

SUPLEMENTO PARA ALUMNOS Y PROFESORES  
 Número 84

Este suplemento infantil corresponde a la revista TRÁFICO de julio-agosto de 1995

Las Aventuras de  
**MAX CHAPAS**  
 Autolisto y Cia.

UN VERANO JEROGLÍFICO

QUERIDA MIX:

¿QUÉ TAL TU VIAJE INTERGALÁCTICO? ME HE ADELANTADO PARA PREPARAR NUESTRO REFUGIO DE VACACIONES. MIS AMIGOS Y AUTOLISTO TE TRAERÁN HASTA MÍ. ESTE ES EL ITINERARIO QUE DEBES SEGUIR:

VOY HACIA



POR LA I A LA 1

HASTA LA CIUDAD DONDE EL RELOJ ES EL PAPÁ DE LAS OJAS. ANTES DE LLEGAR AL PUERTO DEL

DESVIÁTE HASTA EL LUGAR DONDE NACE EL RÍO CON +H2O DE ESPAÑA. TENDRÁS QUE ATRAVESAR EL MÁS BELLO Y MISTERIOSO DE SAJA. ¡MUCHO CUIDADO! DICEN QUE ES AQUÍ DONDE VIVE EL GIGANTE JANCANO Y LA LUMA. NOS ENCONTRAREMOS EN LA CUEVA DE

ES LA CUEVA QUE ESTÁ MÁS CERCA DEL DONDE CANTA UN TAL BRICO.

UN X2HGBSO

¿A QUE MOLAN LAS INDICACIONES? ESPERO QUE OS GUSTE ESTE JUEGO Y QUE NOS VEAMOS PRONTO. ¡EH, AMIGO! A TÍ QUE ESTÁS LEYENDO TE PIDO QUE LES AYUDES. DEBERÁS RESOLVER LAS CINCO PREGUNTAS, LUEGO MIRA AL FINAL DE LA ÚLTIMA PÁGINA. CHAO.



MAX



NADA MÁS SALIR A LA CARRETERA, COMIENZAN LOS PROBLEMAS. MIX NO TIENE NI IDEA DE CÓMO DEBE CONDUCIR EN LA TIERRA





¿ES QUE MIX NO SABE QUE SIEMPRE HAY QUE PARAR EN UN **STOP**?

ESA **TOLAI**, COMO SIEMPRE VA EN PLATILLO...

CASI ME DESPELLEJA



Y SEGUIMOS SIN SABER DÓNDE ESTÁ EL PAPÁ DE LAS MOSCAS



¿SE PUEDE SABER QUÉ ES TAN GRACIOSO?



SEGUIDME Y LO SABRÉIS

QUÉ RAROS SON EN ESTE PLANETA. DEJAN A LAS MOSCAS SUeltas Y PARA PODER VIAJAR NECESITAS ESTUDIAR UN MONTÓN



AHÍ TENÉIS LO QUE BUSCÁBAIS. EL PAPAMOSCAS.

¿POR QUÉ SE LLAMA ASÍ?

INCÓGNITA: ¿EN QUÉ FAMOSO MONUMENTO DE BURGOS ESTÁ ENCLAVADO EL PAPAMOSCAS?



¿QUÉ? ¿NOS PONEMOS EN MARCHA?



ANTES DE LLEGAR AL **PUERTO** DEL



DESVIÁTE HASTA DONDE NACE EL RÍO CON **+H2O** DE ESPAÑA



¿POR QUÉ HAY TANTAS SEÑALES?



PORQUE SI NO...

...SERÍA EL CAOS



Y ESA, ¿QUÉ SIGNIFICA?

PELIGROSAS

CURVAS



AL LORO, COMPAÑERAS. POR ALLÍ NO, ES EL PUERTO DEL ESCUDO



ES QUE ESTO NO SE PUEDE AGUANTAR; DIGO, LO LISTOS QUE SOMOS



¡OH - OH!  
QUÉ PISCINA  
TAN GRANDE

EMBALSE, CHATA.  
EL EMBALSE DEL  
EBRO

¡EBRO! VAYA  
NOMBRE, PARECE  
DE CAMIÓN

MIX ESTÁ MUY  
CONTENTA PORQUE ES LA  
PRIMERA VEZ QUE VE EL  
NACIMIENTO DE  
UN RÍO

ESTA GUIRI  
INTERGALÁCTICA  
ESTÁ TRONADA

¿DÓNDE  
NACE  
Y  
DÓNDE  
DESEM-  
BOCA  
EL RÍO  
EBRO?



TENDRÉIS QUE  
ATRAVERSAR EL  
MÁS BELLO Y  
MISTERIOSO



DE SAJA. ¡MUCHO CUIDADO!  
DICEN QUE ES ALLÍ DONDE VIVE  
EL GIGANTE OJANCANO Y LA  
LUMIA

NUESTROS AMIGOS  
ESTÁN FELICES, SABEN  
QUE VAN POR EL BUEN  
CAMINO, PERO IGNORAN  
LAS SORPRESAS QUE  
LES ESPERAN



UY, QUÉ  
MISTERI-  
OSO...

¡BUÁH!  
ESO ES QUE  
MAX QUIERE  
METERNOS  
MIEDO



¿MIEDO?  
¿QUÉ SERÁ?  
MAX NUNCA  
ME HABLÓ DEL  
MIEDO



¿QUÉ  
OCURRE?

A ALGUIEN  
SE LE OLVIDÓ  
REVISAR LA  
BATERÍA



ESTÁ TODO  
TAN  
OSCURO...

¡NI LOCA!  
CON LA DE SERES  
RAROS QUE DEBEN  
VIVIR AQUÍ

TENDREMOS  
QUE SEGUIR  
ANDANDO HASTA  
ENCONTRAR UN  
GARAJE

NUESTRO SINDICATO  
NO NOS LO PERMITE



SOY OJANCANO, EL  
GIGANTE DE SAJA

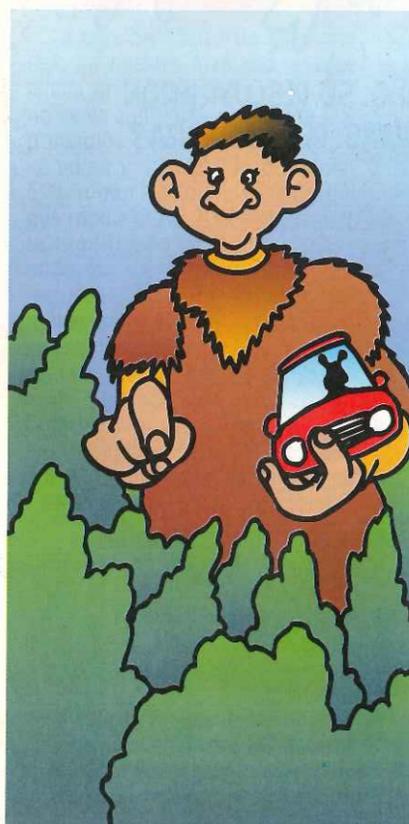
¿PODRÍAS  
AYUDARME?  
TENGO QUE  
ENCONTRAR UN  
TALLER

EN AGRADECIMIENTO  
A LA SIMPATÍA DE  
MIX, QUE ERA EL  
PRIMER SER QUE NO  
SALÍA HUYENDO AL  
VERLE, EL GIGANTE  
LLEVÓ A AUTOLISTO  
HASTA LAS PUERTAS  
DEL MISMÍSIMO  
TALLER



¿QUIÉN ANDA  
POR AHÍ?

¡HOLA! ME  
LLAMO MIX  
¿Y TÚ?



TODO ESE  
AGUA, ¿ES  
EL MAR?

¿QUÉ TIPO DE ÁRBOL  
COMPONE LA  
RESERVA DE SAJA?

SÍ,  
EL MAR  
CANTÁBRICO



Envía las respuestas en una tarjeta postal (sin sobre) antes del 20 de agosto a: Revista Tráfico (Tráfico Chico). c/ General Aranzaz, 86. 28027 Madrid. Los resultados se publicarán en octubre. Entre los acertantes sortearemos regalos.



## FORD SCORPIO 2.0 i 16 V. Ghia

### DATOS TÉCNICOS

**MOTOR:**  
**Posición:** Delantera transversal.  
**Cilindros:** Cuatro, en línea.  
**Cilindrada:** 1.988 c.c.  
**Alimentación:** Inyección multipunto.  
**Carburante:** Gasolina sin plomo.  
**Depósito:** 70 litros.  
**Potencia máxima:** 136 CV a 6.300 r.p.m.

**TRANSMISIÓN**  
**Tracción:** Control electrónico.

**Caja de cambios:** Manual, de 5 velocidades.  
**Embrague:** Hidráulico, autoajustable, plato seco único.

**FRENOS**  
 Asistidos y ABS de serie.

**SUSPENSIÓN**  
 Delantera, columnas MacPherson. Trasera, semiarrastrados con barra estabilizadora.

**DIRECCIÓN**  
**Tipo:** De cremallera y piñón.  
**Diámetro giro:** 10,4 metros.

**RUEDAS**  
**Llantas:** De acero 6.0 x 15".  
**Neumáticos:** HR 195/65.  
**Peso:** 1.454 Kgs.  
**Longitud:** 4,82 mts.  
**Anchura:** 1,87 mts.  
**Altura:** 1,38 mts.  
**Maletero:** 465 litros.  
**Consumo:** a 90 km./h. 6,7 litros/100 kms.  
**Otras motorizaciones:** 24 V y TD 2.5, opciones sedan y familiar.  
**Precio final:** 4.673.000 pts.

### AUTOPISTA

NOTA MEDIA **7,2**

NOTA MEDIA SEGURIDAD **7,8**

**COMENTARIO.**— Sobre el nuevo modelo emblemático de Ford se han escrito páginas y páginas desde antes de su presentación en sociedad. El principal responsable de esto es su original y discutida estética. Son pocos los que no han llegado a hacer ningún comentario sobre él; y es que el nuevo Scorpio es de esos coches que o gustan o se aborrecen, pero no se puede uno quedar en un término medio.

La versión básica de este modelo en nuestro mercado -ya que existe un 2 litros 8 válvulas que no se va a importar- es la que hoy probamos con motor 2 litros, 16 válvulas y 136 CV de potencia. Este motor es una evolución del que monta el RS 2000, ligeramente modificado para mejorar las emisiones contaminantes y su respuesta a bajo régimen. En términos generales, el rendimiento de este motor es bueno, pero al volante se nota que donde mejor rinde es a partir de 3.500 r.p.m. Como es habitual en Ford, acabado, terminación y equipamiento están a la altura de lo que se espera de un modelo de estas características. ♦

😊 ➤ **Habitabilidad.**  
 ➤ **Equipamiento de serie.**  
 ➤ **Comportamiento en ruta.**

😞 ➤ **Recuperaciones lentas.**  
 ➤ **Aceleraciones discretas.**

### AUTO-REVISTA

**COMENTARIO.**— La originalidad estética y un completísimo equipamiento son las características diferenciadoras más evidentes del nuevo Scorpio, en su versión 2.0 i, frente a sus rivales. Un modelo que, además, destaca por su excelente confort de marcha en todo tipo de carretera. Sin embargo, los 136 CV/DIN que desarrolla su motor resultan insuficientes para mover con agilidad la tonelada y media que pesa el conjunto en orden de marcha. Sobre todo, la falta de potencia se nota a la hora de recuperar velocidad.

El precio final se sitúa ligeramente por encima de sus más directos competidores, pero se justifica por el amplio equipamiento de serie que incorpora. También marca la diferencia el interior, por su amplitud y excelente habitabilidad, con excepción del maletero, cuyas dimensiones se sitúan por debajo de la media.

En resumen, se trata de un modelo para recorrer muchos kilómetros a buen ritmo y confortablemente por autopistas y autovías. ♦

😊 ➤ **Confort de marcha.**  
 ➤ **Habitáculo amplio**  
 ➤ **Equipamiento completo.**

😞 ➤ **Recuperaciones lentas.**  
 ➤ **Poco maletero.**  
 ➤ **Cambio lento.**

7	Estética	7
7,5	Acabado	8,5
8	Habitabilidad	9
7	Maletero	5,5
8	Confort	8,5
7	Instrumentación	8
8	Equipamiento	8,5
7	Potencia	6
6	Elasticidad	6
7	Cambio	5,5
7	Velocidad punta	7,5
6,5	Aceleración	6,5
7	Consumo	7,5
<b>SEGURIDAD</b>		
8	Estabilidad	7,5
8	Suspensión	8
8	Frenos	8
7,5	Dirección	7,5
8	Ruedas	6,5
8	Luces	8
7,2	<b>NOTA MEDIA:</b>	7,2
7,9	<b>NOTA MEDIA DE SEGURIDAD:</b>	7,6

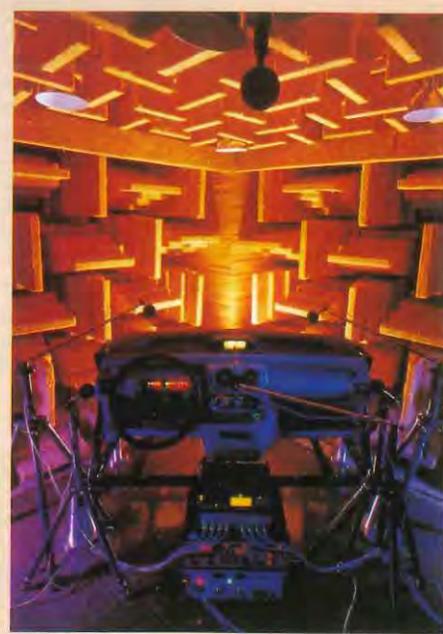
ANDALUCÍA		CATALUÑA		GUADALAJARA		MADRID	
Municipio (Provincia)	Teléfono	Barcelona (B)		Alcalá de Guadaíra (GU)		Pinto-Getafe (M)	
Huércal de Almería (AL)	950/14 02 29	Barcelona (B)	900/10 10 20	Alcalá de Guadaíra (GU)	949/22 49 86	Vallecas (M)	91/785 91 12
Albox (AL)	950/12 09 02	Barcelona (B)	900/27 27 27	Alcalá de Guadaíra (GU)	949/30 03 80	Villalba (M)	91/851 16 87
Puerto de Sta. María (CA)	956/87 18 00	Barcelona (B)	900/10 10 20	Alcalá de Guadaíra (GU)	949/30 03 80	Las Rozas (M)	91/637 71 61
San Fernando (CA)	956/88 35 20	Barcelona (B)	900/27 27 27	Alcalá de Guadaíra (GU)	949/30 03 80	Tres Cantos (M)	91/803 11 93
Puerto Real (CA)	956/59 08 24	Barcelona (B)	900/27 27 27	Alcalá de Guadaíra (GU)	949/30 03 80	San Sebastián (M)	91/652 72 56
Algeciras (CA)	956/57 28 17	Barcelona (B)	900/27 27 27	Alcalá de Guadaíra (GU)	949/30 03 80	Los Reyes (M)	91/869 42 12
Villamarín (CA)	En construcción	Barcelona (B)	900/27 27 27	Alcalá de Guadaíra (GU)	949/30 03 80	Costada (M)	91/672 80 48
Córdoba (CO)	957/20 25 77	Barcelona (B)	900/27 27 27	Alcalá de Guadaíra (GU)	949/30 03 80	Arganda del Rey (M)	91/671 41 14
Córdoba (CO)	957/29 11 50	Barcelona (B)	900/27 27 27	Alcalá de Guadaíra (GU)	949/30 03 80	Villarejo de Salvanés (M)	91/678 53 63
Lucena (CO)	957/50 27 72	Barcelona (B)	900/27 27 27	Alcalá de Guadaíra (GU)	949/30 03 80	Leganés (M)	91/688 50 46
Pozoblanco (CO)	957/13 05 17	Barcelona (B)	900/27 27 27	Alcalá de Guadaíra (GU)	949/30 03 80	Parla (M)	91/698 26 12
Granada (GR)	958/27 26 21	Barcelona (B)	900/27 27 27	Alcalá de Guadaíra (GU)	949/30 03 80	Navas del Rey (M)	91/865 05 91
Albolote (GR)	958/46 69 26	Barcelona (B)	900/27 27 27	Alcalá de Guadaíra (GU)	949/30 03 80		
Motril (GR)	958/60 06 71	Barcelona (B)	900/27 27 27	Alcalá de Guadaíra (GU)	949/30 03 80		
Baza (GR)	958/34 20 98	Barcelona (B)	900/27 27 27	Alcalá de Guadaíra (GU)	949/30 03 80		
Huelva (H)	959/24 51 86	Barcelona (B)	900/27 27 27	Alcalá de Guadaíra (GU)	949/30 03 80		
San Juan del Puerto (H)	959/36 70 70	Barcelona (B)	900/27 27 27	Alcalá de Guadaíra (GU)	949/30 03 80		
Tharisis (H)	959/24 51 86	Barcelona (B)	900/27 27 27	Alcalá de Guadaíra (GU)	949/30 03 80		
La Palma del Condado (H)	En construcc.	Barcelona (B)	900/27 27 27	Alcalá de Guadaíra (GU)	949/30 03 80		
Jaén (J)	953/22 07 62	Barcelona (B)	900/27 27 27	Alcalá de Guadaíra (GU)	949/30 03 80		
Guarromán (J)	953/67 19 00	Barcelona (B)	900/27 27 27	Alcalá de Guadaíra (GU)	949/30 03 80		
Ubeda (J)	953/45 82 75	Barcelona (B)	900/27 27 27	Alcalá de Guadaíra (GU)	949/30 03 80		
Beas de Segura (J)	953/45 82 75	Barcelona (B)	900/27 27 27	Alcalá de Guadaíra (GU)	949/30 03 80		
Algarrobo (MA)	952/55 08 62	Barcelona (B)	900/27 27 27	Alcalá de Guadaíra (GU)	949/30 03 80		
Málaga (MA)	952/23 50 02	Barcelona (B)	900/27 27 27	Alcalá de Guadaíra (GU)	949/30 03 80		
Estepona (MA)	952/80 35 50	Barcelona (B)	900/27 27 27	Alcalá de Guadaíra (GU)	949/30 03 80		
Gelives (SE)	954/18 27 82	Barcelona (B)	900/27 27 27	Alcalá de Guadaíra (GU)	949/30 03 80		
La Rinconada (SE)	954/18 27 82	Barcelona (B)	900/27 27 27	Alcalá de Guadaíra (GU)	949/30 03 80		
Osuna (SE)	954/18 27 82	Barcelona (B)	900/27 27 27	Alcalá de Guadaíra (GU)	949/30 03 80		
Utrera (SE)	954/18 27 82	Barcelona (B)	900/27 27 27	Alcalá de Guadaíra (GU)	949/30 03 80		
Carmona (SE)	954/18 27 82	Barcelona (B)	900/27 27 27	Alcalá de Guadaíra (GU)	949/30 03 80		
ARAGÓN		CANARIAS		EXTREMADURA		NAVARRA	
Zaragoza (Z)	976/57 08 18	Agüimes (GC)	928/18 20 20	Badajoz (BA)	924/27 11 02	Peralta (NA)	948/75 05 54
Calatayud (Z)	976/88 53 72	Las Palmas (GC)	928/26 06 39	Mérida (BA)	924/37 20 73	Berlín (NA)	948/31 02 60
Utebo (Z)	976/78 54 74	Lanzarote (GC)	928/81 14 73	Villanueva de la Serena (BA)	924/84 33 50	Pamplona (NA)	948/12 43 00
Tarazona (Z)	976/84 40 50	Santa María de Guía (GC)	928/55 01 53	Serena (BA)	924/84 33 50		
Egea de los Caballeros (Z)	976/86 44 51	Araio (TF)	922/50 17 00	Zafra (BA)	924/55 44 41		
Huesca (HU)	974/21 14 76	La Palma (TF)	922/48 59 52	Cáceres (CC)	927/21 25 77		
Sabiñánigo (HU)	974/48 19 19	El Rosario (TF)	922/61 93 22	Piasencia (CC)	927/41 18 70		
Monzón (HU)	974/40 30 06	Los Realejos (TF)	922/34 53 59	Trujillo (CC)	927/32 18 35		
Barbastro (HU)	974/31 41 54	San Miguel Abona (TF)	922/78 64 04				
Fraga (HU)	974/47 22 58						
Tenri (TE)	978/60 29 64						
Alcañiz (TE)	978/83 18 55						
ASTURIAS		CANTABRIA		GALICIA		LA RIOJA	
Llanera (O)	985/26 33 17	Ojaiz (S)	942/33 95 06	La Coruña (C)	981/62 32 61	Logroño (LO)	941/29 11 58
Mieres (O)	985/45 18 15	Malaño (S)	942/36 90 44	Arteixo (C)	981/80 23 56	Logroño (LO)	941/26 11 58
Gijón (O)	985/30 01 03	Corrales de Buelna (S)	942/83 12 80	Narón (C)	981/32 50 55	Santo Domingo de la Calzada (LO)	941/34 27 10
Jarrio (O)	985/47 38 38			Teo (C)	981/80 60 09	Calahorra (LO)	941/14 68 14
BALEARES		CASTILLA-LA MANCHA		PAÍS VASCO			
Palma de Mallorca (PM)	971/26 50 12	Albacete (AB)	967/21 59 73	Bergara (SS)	943/76 04 90		
Palma de Mallorca (PM)	971/75 75 57	Albacete (AB)	967/21 07 74	Iruñ (SS)	943/55 00 00		
Manacor (PM)	971/55 51 00	Almansa (AB)	967/31 13 86	Urdiaba (SS)	943/55 00 58		
Inca (PM)	971/50 58 12	Hellín (AB)	967/30 54 10	Arriaga (B)	946/71 12 62		
Mahón (PM)	971/35 45 02	Villarrobledo (AB)	967/14 53 82	Jundiz (VI)	945 29 05 10		
Ciudadela (PM)	971/48 00 44	Ciudad Real (CR)	926/21 28 00	Trapaga (VI)	944/78 12 14		
Santa Gertrudis (PM)	971/31 59 70	Manzanera (CR)	926/61 23 93	Amorebieta (VI)	94/330 88 57		
		Alcázar de San Juan (CR)	926/54 66 54	Zamudio (VI)	94/452 11 13		
		Puertollano (CR)	926/41 08 14				
		Cuenca (CU)	969/21 35 53				
		Mollina del Palancar (CU)	969/33 33 99				

EN JULIO Y AGOSTO, REVISIÓN

Provincia	de	hasta	hasta
Álava	5292-M	6403-M	6708-M
Albacete	3938-L	4959-L	5778-L
Alicante	0594-BY	5009-BY	8087-BY
Almería	0389-S	1932-S	2966-S
Asturias	0798-BB	3875-BB	6090-BB
Ávila	3270-F	3751-F	4079-F
Badajoz	7181-P	8646-P	9716-P
Baleares	4679-BJ	7807-BJ	9983-BJ
Barcelona	0849-ML	3888-MN	3668-MP
Burgos	0217-O	1309-O	2089-O
Cáceres	5575-K	6551-K	7274-K
Cádiz	5468-AL	8285-AL	0586-AM
Cantabria	7421-X	9119-X	0360-Y
Castellón	6857-Y	8715-Y	9909-Y
Ciudad Real	8168-N	9341-N	0311-O
Córdoba	2336-AB	4481-AB	6045-AB
Coruña, La	1846-AU	4935-AX	7379-AX
Cuenca	3628-G	4209-G	4614-G
Girona	6075-AN	8498-AN	0258-AP
Granada	4648-Y	7082-Y	8780-Y
Guadalajara	1337-F	1843-F	2178-F
Guipúzcoa	9647-AK	1769-AL	3066-AL
Huelva	0737-O	1872-O	2712-O
Huesca	5881-J	6602-J	7106-J
Jaén	3317-P	4835-P	5996-P
León	5289-U	6746-U	7707-U
Lleida	4223-U	5577-U	6530-U
Lugo	8868-M	9886-M	0422-N
Madrid	5879-MJ	4117-MM	6480-MN
Málaga	9394-BB	2721-BC	5348-BC
Murcia	7544-AU	0985-AV	3291-AV
Navarra	2259-AD	3897-AD	5207-AD
Orense	1616-M	2505-M	3269-M
Palencia	6853-G	7358-G	7746-G
Palmas, Las	0410-AV	2777-AV	5290-AV
Pontevedra	1934-AM	4512-AM	6518-AM
Rioja, La	1113-L	1981-L	2558-L
Salamanca	0688-M	1526-M	2173-M
Sa. Cruz Tenerife	2167-AS	4921-AS	7283-AS
Segovia	6757-F	7229-F	7576-F
Sevilla	8363-BP	4094-BS	7975-BS
Soria	8775-D	9038-D	9251-D
Tarragona	3310-AF	5586-AF	7189-AF
Tenri	2593-F	2980-F	3277-F
Toledo	8951-P	0509-S	1738-S
Valencia	7040-DV	5370-DW	9855-DW
Valladolid	5897-V	7354-V	8106-V
Vizcaya	2625-BJ	6040-BJ	7870-BJ
Zamora	6984-G	7484-G	7905-G
Zaragoza	5093-AM	8060-AM	9627-AM
Ceuta	4145-E	4440-E	4711-E
Melilla	8503-C	8737-C	8930-C

Estas matrículas corresponden a los turistas y que tienen que pasar la ITV por primera vez en 1995.

La furgoneta "Sprinter", de MERCEDES BENZ, ha sido elegida "Van del año 95" por una comisión de especialistas en vehículos industriales, procedentes de 13 países europeos. Su bajo consumo de combustible y la rentabilidad del nuevo motor diesel de inyección directa han sido decisivos.



En el laboratorio acústico de Renault trabajan 300 personas.

Demostración Renault sobre el ruido **LOS SONIDOS DEL AUTOMÓVIL**

Para dar a conocer sus investigaciones en acústica, Renault convocó, en París, a la prensa del sector. Allí mostró cómo ha evolucionado, en los últimos diez años, el tratamiento de los ruidos internos y externos del vehículo: seis vehículos de hoy producen el mismo ruido que uno hace diez años. La demostración dejó patente la importancia de los sistemas informáticos en el "diseño del ruido", logrando desde la pantalla soluciones para que ni siquiera el abrir o cerrar de las puertas o el vaivén del limpiaparabrisas produzcan un sonido desagradable al ocupante. Algunas piezas que llevan los vehículos tienen como único fin aminorar ruidos, resonancias y vibraciones. También se han alcanzado los 74 decibelios de ruido exterior; meta de obligatorio cumplimiento por los fabricantes de la Unión Europea desde enero de 1996. Este nivel supone reducir a la mitad el ruido que hacían sus vehículos en 1984. Con el tratamiento de la acústica se persigue hacer del automóvil un conjunto polifónico, donde que todos y cada uno de los sonidos que emanen formen un todo armónico.

**¡ESAS AVERÍAS!**

Según un estudio realizado por el Real Automóvil Club de Cataluña (RACC) y Assistance Club, las averías relacionadas con electricidad y encendido -el coche no arranca o se para en plena marcha- suponen un 45 por 100 del total de los problemas sufridos por los automóviles. Los datos apuntan que los problemas de encendido (29,5 por 100 del total) son la primera causa de estas averías. Se centran, principalmente, en mal funcionamiento de bobina y bomba eléctrica de alimentación de la gasolina. En segundo lugar, los problemas de batería (14 por 100), teniendo especial incidencia las condiciones ambientales (frío y la humedad durante la época invernal), así como la necesidad de utilizar simultáneamente varios elementos del vehículo (calefacción, limpiaparabrisas, luces...).

Los coches eléctricos son el reto del grupo PSA. En estos momentos tiene en el mercado dos versiones: el PEUGEOT "106" y el CITROËN "AX". Hasta fin de siglo, PEUGEOT espera vender 100.000 vehículos eléctricos, pero hay quien afirma que, en cinco años, el 10 por 100 de todos los modelos será eléctrico.



La nueva "Serie 5" de BMW.

**BMW ESTRENA**

La nueva generación de la Serie 5 de BMW se presentará en el Salón del Automóvil de Frankfurt que se celebrará del 14 al 24 de septiembre próximo. Se comercializará, probablemente a finales de año, en la versión 523i (170 CV) y 528i (193 CV), propulsadas por el motor BMW M52, de seis cilindros y 24 válvulas fabricado en aleación ligera. Además, se ha incrementado la estabilidad y rigidez frente a torsiones de la carrocería y el espacio interior, con espacio extra para las rodillas, cabeza y hombros en todos los asientos.

**INVESTIGACIÓN VOLVO**

Los conductores de Gotemburgo (Suecia) están evaluando un proyecto de la Unión Europea, iniciado y dirigido por VOLVO. Bajo la denominación de "Promise" y mediante la utilización de terminales portátiles -un híbrido entre un teléfono móvil y un ordenador portátil- se puede conseguir todo tipo de información previa a un viaje, incluidos los pormenores sobre diversos medios de transporte alternativo, acceso a aparcamientos y servicios a los que viajeros y turistas pueden acceder.



VOLKSWAGEN patrocina el "Voodoo Lounge Tour '95", los espectaculares conciertos con los que los Rolling Stones deleitarán a sus seguidores este año. Al mismo tiempo lanza una versión especial de su ya legendario "Golf", bajo el lema "¿Dejarías que tu hija se casara con un Rolling Stones?". Se comercializará en dos motorizaciones TDi 1.9 y 1.6 litros.

**LAS MATRÍCULAS**

Provincia	Matrículas concedidas		Total vehículos matriculados	Total permisos expedidos	Licencias de conducción
	Últimas matrículas marzo-95	Últimas matrículas abril-95			
Álava (VI)	9760-P	0504-S	744	353	47
Albacete (AB)	4450-O	4988-O	538	491	176
Alicante (A)	9886-CS	3842-CT	3.956	2.123	638
Almería (AL)	9203-W	0220-X	1.017	725	263
Asturias (O)	4388-BN	6103-BN	1.715	1.327	194
Ávila (AV)	6894-G	7131-G	237	191	52
Badajoz (BA)	1715-W	2417-W	702	798	167
Baleares (PM)	3113-BZ	9493-BZ	6.380	1.075	434
Barcelona (B)	9057-PM	3052-PN	12.095	6.132	1.753
Burgos (BU)	6195-T	8262-T	631	441	32
Cáceres (CC)	7786-N	8267-N	481	581	89
Cádiz (CA)	0995-AX	2343-AX	1.348	1.611	607
Cantabria (S)	7835-AD	8817-AD	982	701	144
Castellón (CS)	5419-AG	6546-AG	1.127	676	287
Ciudad Real (CR)	3826-T	4343-T	517	551	164
Córdoba (CO)	9063-AJ	0015-AK	952	1.011	298
Coruña, La (C)	0121-BL	2079-BL	1.958		

La bicicleta, primer medio de locomoción de tracción no animal

## DOS RUEDAS CON HISTORIA

Desde una bicicleta de hierro y madera, construida en 1865 por Michaudine, a la famosa "Espada", con cuyo revolucionario diseño consiguió Miguel Indurain el Récord de la Hora en 1994, pasando por otros más de 30 modelos, han podido ser admirados en la exposición que, sobre la historia de la bicicleta, acaba de clausurarse en Madrid y que patrocinó Rover. Esta marca, desde su origen, estuvo ligada a este medio de locomoción, ya que

el primer artilugio construido (1886) bajo la marca "Rover" fue una bicicleta.

Parece claro que la bicicleta fue el primer medio de locomoción con tracción no animal que creó el hombre. Así, ya en una colección de dibujos, atribuida a Leonardo Da Vinci, observamos la que se cree es la primera bicicleta con transmisión de cadena. El boceto, fechado en 1493, muestra claramente las bielas y pedales unidos a un plato y una cadena, tiene ruedas de madera con 8 radios, asiento y manillar - también de madera- unido a la rueda delantera.



La evolución de dos ruedas.

## ¡BRAVÍSIMO! FIAT

Los seguros por robo de coches bajarán su precio tras un acuerdo entre fabricantes y aseguradoras. Los vehículos ofrecerán, de serie u opcionales, equipos de protección homologados. Estos sistemas serán sometidos a pruebas de laboratorio que servirán para elaborar un baremo de su eficacia y establecer la cuantía de la prima.

FIAT comercializará el próximo septiembre sus nuevos modelos "Bravo" y "Brava" (palabras italianas conocidas en todos los idiomas y que se perciben como elogios) que sustituirán al Fiat "Tipo". Estarán disponibles en 24 versiones. Tienen medidas diferentes: mientras el "Bravo" mide 4,02 metros de longitud y 1,75, de ancho y contará con 3 puertas, el "Brava" se presentará con 5 puertas, una longitud de 4,10 metros y una anchura de 1,74. Se podrá escoger entre cuatro motores de gasolina y dos diesel, con cilindradas entre 1.400 y 2.000 c.c.



"Brava" y "Bravo", las novedades de FIAT.

Los OPEL "Omega" Y "Tigra" han sido los modelos más vendidos -en sus respectivos segmentos- en Europa durante el primer trimestre de 1995. El "Omega" triplicó sus ventas en este período (comparando con el pasado año) y el nuevo "Tigra" es el coupé número uno en Europa.

## AIRE ACONDICIONADO ECOLÓGICO

La mayoría de los automóviles fabricados antes de 1995 deberán reconvertir su instalación de aire acondicionado, que utiliza gas refrigerante R-12 -fabricado a base de CFC-, prohibido desde el 31 de diciembre de 1994, al entrar en vigor el protocolo de Montreal, por el nuevo gas ecológico R-134 A, cuya composición no daña la capa de ozono.

Todos los usuarios que se vean en la necesidad de reparar o recargar la instalación del aire acondicionado deberán tener en cuenta esta circunstancia. El gas R-12 se ha dejado de fabricar, el que aún queda en el mercado está alcanzando precios desorbitados, mientras que la reconversión resulta sencilla y de bajo coste.

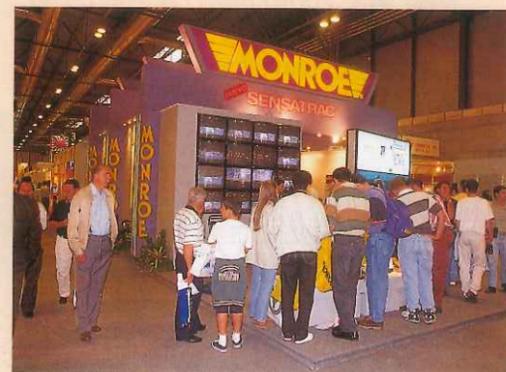
550 millones de pesetas ahorrará RENAULT gracias a las más de 45.000 sugerencias que los empleados de este fabricante han presentado para mejorar diferentes elementos del vehículo o fases de producción. La media de sugerencias por empleado al año es de 3,3, pero la empresa prevé llegar a las 4 al año.

## La industria auxiliar de la automoción, a exposición NOVEDADES MOTORTEC' 95

Más de 1.000 expositores, de 24 países, participaron en la tercera edición del Salón de Equipos y Componentes para la Automoción (MOTORTEC' 95) que se celebró el pasado junio. Se presentó lo último del mercado internacional en los sectores de recambio y accesorios, equipos para garajes y talleres, car-audio y electrónica, además de un área con las últimas innovaciones en sistemas y túneles de lavado.

España se sitúa en quinto lugar del ranking mundial de países fabricantes de automóviles, con una producción próxima a 2 millones de unidades. Además, es el tercer proveedor europeo de componentes, con un volumen de negocio cercano a 2 billones de pesetas. Estos datos dan idea de la importancia que, para la economía española, tiene la industria auxiliar de automoción.

BARDAHL, con una nueva línea de productos especializados en seguridad vial; MONROE, y su amortiguador Sensa Trac; VALEO, con ocho familias de productos; y LUCAS, con un nuevo modelo de medidor de humos de motores diesel, son sólo una muestra de lo mucho que aportó MOTORTEC' 95.



En Motortec'95 se presentaron numerosas novedades.



El eléctrico de HYUNDAI tiene aspecto de todo-terreno.

## APOSTANDO POR EL COCHE ELÉCTRICO

Acaba de nacer el "FGV-I", un híbrido -equipado con un potente propulsor movido por energía eléctrica al que asiste uno de combustión más pequeño- desarrollado por HYUNDAI. Su objetivo es responder a la necesidad de fabricar automóviles más respetuosos con el medio ambiente, sin renunciar a las prestaciones y confort de los coches hoy en el mercado. Su bandera es su gran autonomía, gracias a que el motor de combustión auxiliar va recargando, sobre la marcha, las baterías. Por ello, también necesita menor número de baterías, lo que redundará en mayor espacio libre para pasajeros y equipaje.

## RENOVACIÓN VECTRA

Un diseño dinámico, un sofisticado sistema de suspensión y un extenso paquete de prestaciones de seguridad y confort son las cartas de presentación de la nueva generación del OPEL "Vectra" que se pondrá a la venta en otoño. Primeramente estará disponible en versiones de 4 y 5 puertas, para más tarde completarse con la versión caravan. Se podrá elegir entre 6 motores -que se presentan como económicos, con un consumo de hasta un 12 por 100 menos de carburante-. Las potencias irán desde 75 CV/55 kW, en el motor de 1.6 litros de cuatro cilindros, hasta 170 CV/125 kW, para el de 2.5 litros Ecotec V6.



Así será el OPEL "Vectra".



Código Alfa es la denominación bajo la que ALFA ROMEO ha recogido todos los derechos de los que goza un cliente desde el momento en que adquiere un coche de esta marca. Este Código se basa en la calidad de atención al cliente a través de una red de concesionarios y agentes preparados para resolver cualquier problema que el cliente pueda tener con su vehículo.



En una interminable cadena que se mueve pausada pero continuamente, el coche va adquiriendo vida pieza a pieza

# EL GRAN ROMPECABEZAS

La gestación de un nuevo automóvil es un proceso largo y complicado.

Comienza con su diseño y pasa por la construcción de un prototipo que se somete a duras pruebas que controlan y comprueban todos y cada uno de los elementos del vehículo y sus posibles defectos. Una vez que se decide proceder a su comercialización, comienza la fabricación: una interminable cadena de trabajo en la que, pieza a pieza, el coche toma forma y que es comparable a la realización de un gran rompecabezas donde todo está previsto, controlado y verificado hasta la exhaustividad. Su objetivo es la calidad total.

Mercedes LÓPEZ  
Fotos: Marcos GONZÁLEZ  
Dibujos: AMEHAZURRA

Las fotografías que ilustran el reportaje se tomaron en la fábrica de Peugeot en Villaverde (Madrid). Una factoría prototipo de una instalación

automovilística media. Ocupa un millón de metros cuadrados, da trabajo a unas 5.000 personas y es capaz de producir alrededor de 630 unidades/día. Algunas curiosidades: cada minuto y 12 segundos sale de sus entrañas un coche listo para comercializarse; durante el proceso, en cada coche trabajan una media de 3,2 hombres; y la pintura se seca con plumas de avestruz macho, por su longitud y capacidad de absorción de la energía electrostática.

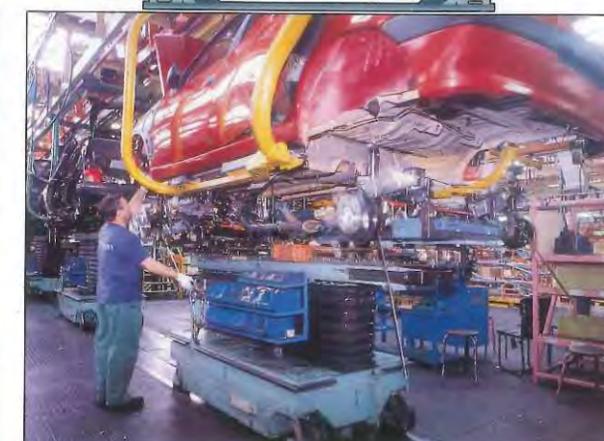
**LA ESTRUCTURA.** - El proceso se inicia en la planta de chapa. Las distintas piezas de la carrocería llegan ya preparadas a la factoría donde se ensamblan. Se unen, mediante puntos de soldadura en la línea de repunteo, la caja de motor, la unidad delantera y trasera, los laterales previos y finales, los bajos y el techo. El monocasco ya tiene forma. Lo que conocemos como carrocería del coche, excepto los abrientes (aletas y puertas), aparece ante nuestros ojos. La soldadura la realizan mayoritariamente robots muy sofisticados y espectaculares,



capaces de reprogramarse y adaptarse a las características de diferentes modelos. A continuación, el vehículo pasa a la

línea de acabado donde se montan los abrientes. Posteriormente se grava el número de bastidor. El coche es ya todo un personaje, al que se le ha incorporado su documentación, donde se especifican sus características detalladamente (modelo, tipo de motor, color de la tapicería, si lleva aire acondicionado o no, país de destino y toda las determinaciones técnicas necesarias), que no le abandonará en todo el proceso y que servirán de guía a todos los puestos de trabajo para que le incorporen las piezas exactas.

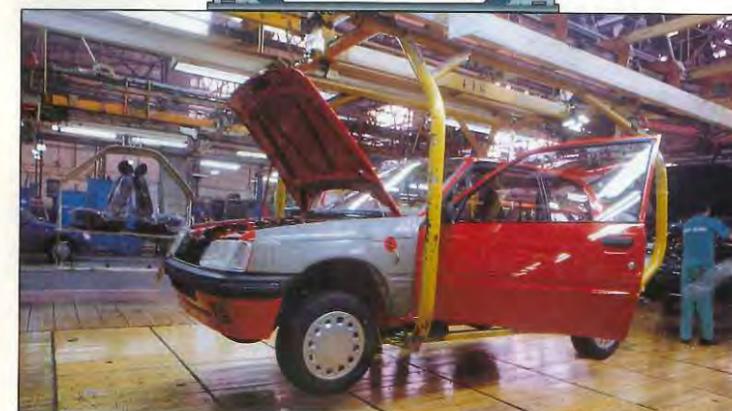
**EL COLOR.** - A continuación se pinta el coche. Antes de llegar al túnel de pintura propiamente dicho, la carrocería recibe una serie de tratamientos superficiales. Primero pasa por un túnel de lavado con agua desmineralizada, donde se desengrasa y elimina suciedad. Inmediatamente se le somete al proceso de fosfatización. A continuación entra en la cuba de cataforesis, donde recibe la capa anticorrosión. Seguidamente llega la polimerización, para continuar su camino hacia la plataforma de aplicación de masillas. Por último se protegen los bajos contra la gravilla. Tras el presecado, pasa a imprimación, que sirve de colchón entre la cataforesis (capa anticorrosión) y la capa de ornamentación (pintura que vemos en la calle); esta se configura como un muelle y evita que aquella salte ante pequeños impactos de gravilla o polvo. En este momento llega la aplicación del color: una para los vehículos pintados en monocapa (una capa), como los blancos y los especiales de encargo, y los bicapa (dos capas). La primera aplicación es el color, y la segunda, tras un secado ambiental, el barniz, que le da brillo y resistencia a la degradación. Hoy en día, en 6 años un vehículo no debe perder más del 10 por 100 de su brillo inicial.



**LOS ÓRGANOS.** - Una vez pintado, el coche pasa a la planta de montaje, de donde sale listo para rodar. Este proceso se divide en cuatro grandes sectores: planta de mecánica, zona de guarnecido y montaje de asientos, departamento de acabado final y rodaje en pista, más las zonas de comprobación y verificación

finales. Las primeras operaciones se realizan en la planta de mecánica. El montaje de la instalación eléctrica, tablero de instrumentos y la colocación de todos los vidrios y elementos relacionados con ellos (elevalunas, paragolpes...) son el inicio del proceso. En larga y pausada cadena, se incorporan al coche todos sus

elementos -entre ellos, los órganos mecánicos: motor, suspensión, frenos...- y realizan la correspondiente comprobación, exhaustiva al ser importantes elementos de seguridad. Finalmente llega a la zona de convergencia, donde se comprueba de forma unitaria el posicionamiento del coche y se realiza el centrado correcto.



**TAPICERÍA.** - A esta parte de la cadena llegan las fundas -que se confeccionan en la misma factoría- para su montaje en los asientos, que, a su vez, se acomodan en los vehículos, al mismo tiempo que las alfombras y pannelería, y se van añadiendo los

obturadores de puertas mediante adhesivos para evitar entradas de agua en las comprobaciones que se le realizarán al coche a partir de este momento. Seguidamente se llenan todos los circuitos: líquido de frenos, aceite, agua..., y se comprueba la

estanqueidad para evitar pérdidas -fugas, abrazaderas flojas...-. Todo ello automáticamente. Una vez que tiene el correspondiente visto bueno, se echa gasolina. El coche sale de la cadena en marcha.

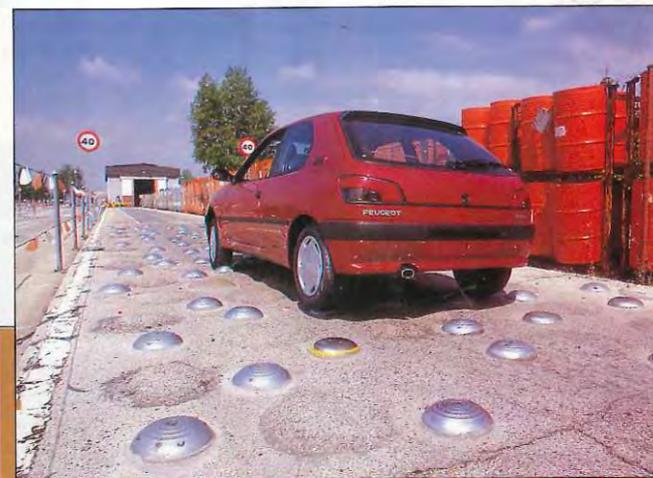


**ACABADO FINAL.**- El coche es sometido a una serie de comprobaciones. En la zona de acabado final se verifican visualmente las incidencias que durante proceso productivo pueden haberse registrado. Primeramente, una verificación de la silueta exterior

comprobando y anotando las pequeñas deformaciones y arañazos que pudiera tener. También se comprueba visualmente que la instalación eléctrica funciona: intermitentes y luces esencialmente. Seguidamente se verifica la silueta interior, con el repaso de

todos los atributos: se comprueba que todos los elementos (ruedas, batería, motor...) que se han montado corresponden a lo especificado en la documentación del vehículo.

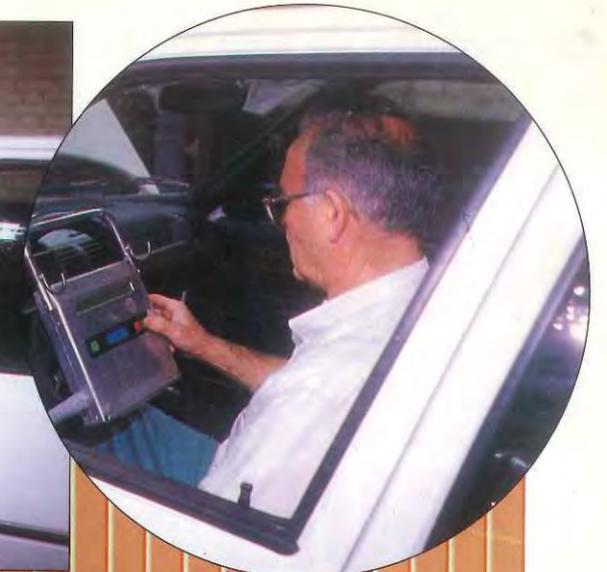
Estas comprobaciones son unitarias, coche por coche.



**RODANDO.**- Con las ruedas ya en el suelo, el paso siguiente es un corto rodaje del vehículo en una pista construida de acuerdo a especificaciones muy concretas en cuanto a longitud, número y configuración de tramos de bacheado, curvas de diferentes y determinados grados, zona de rectas para comprobar marchas, pendientes para

freno de mano, etcétera.

En esta fase se detectan los posibles fallos que el coche tuviera al rodar. Fundamentalmente, se intenta ver cómo se comporta el coche en la calle: es como un simulacro. Se le hace la puesta a punto y, posteriormente, se corrigen, si los hubiere, los fallos.



**TERMINANDO.**- Una vez superadas las fases anteriores, se realiza la prueba de estanqueidad del habitáculo. Para ello, el coche se introduce en un túnel donde una serie de boquillas lanzan agua de acuerdo a índices de presión predeterminados. De esta forma se comprueban posibles entradas de agua. El siguiente paso somete al coche a una

comprobación eléctrica a través de medios informáticos: un ordenador llamado Contev. Un hombre, siguiendo las instrucciones que aparecen en su pantalla, mide intensidades y comprueba si algún elemento no funciona. Esta es la última operación. Si todo está correcto, el coche recibe el "OK".



**LISTO.**- Una vez que el coche llega a este punto, recibe una capa cerosa. Esta película le protegerá de cualquier imprevisto (arañazo) en el viaje hasta su punto de destino: el concesionario. Antes de entregar el coche a su propietario se procederá a lavarlo para retirar esa capa de cera. Mientras le

llega el turno de partir, el coche espera en la zona de "stock" de la fábrica.

Dependiendo de la ubicación de la fábrica y del lugar de destino, el coche será trasladado en grandes "trailers", trenes o barcos. Su primer viaje acaba de empezar.

Los menores de diez años son muy vulnerables en caso de accidente

# PEQUEÑOS, PERO SEGUROS

Ochenta mil niños quedan heridos y mil mueren cada año según las estadísticas europeas de accidentes de tráfico. La cifra se reduciría notablemente si los pequeños viajaran con dispositivos de retención adecuados a su peso y talla. Fabricantes de automóviles y firmas especializadas ofrecen un amplio abanico de posibilidades.

Juana SÁNCHEZ

Los niños menores de diez años son pasajeros muy vulnerables en los accidentes de tráfico. Mucho más que los adultos, ya que a su estructura corporal inmadura se añade que, con demasiada frecuencia, viajan sin los elementos de seguridad que suelen utilizar los mayores.

En 1992 más de 200 niños murieron en España en accidentes de tráfico, mientras que 4.000 quedaban heridos. Las estadísticas europeas cifran en un millar el número de niños muertos cada año y en 80.000 el de heridos. Unas cifras preocupantes si se tiene en cuenta que, según aseguran diversos estudios, el 75 por 100 de los pequeños fallecidos y el 90 por 100 de los heridos hubieran podido evitarse de llevar los sistemas de sujeción apropiados.

Los fabricantes de automóviles son conscientes de esta situación. Desde hace

**ATADOS.** Una sujeción adecuada es fundamental para la seguridad del niño en caso de impacto. En el mercado existe una amplia oferta de asientos infantiles.

años, las distintas marcas ofrecen a sus clientes un abanico de sistemas de retención adaptados a las características fisiológicas de los pequeños viajeros. Algunos, tradicionalmente preocupados por la seguridad, como Volvo o Mercedes, llevan tiempo incorporando, en determinados modelos, asientos integrados para niños. Renault ha empezado a incluirlos

en modelos como el Laguna o R-19 y pretende irlos añadiendo a los que comercialice en el futuro. En los BMW, también puede encontrar las sillas integradas en algunos modelos.

Si su coche no tiene estos asientos integrados, los concesionarios de la mayoría de las marcas venden el dispositivo que su

hijo necesita para viajar. Casi todos los fabricantes han homologado y adaptado estos elementos a sus vehículos, aunque son igualmente válidos los que se encuentran en tiendas especializadas, siempre que también estén homologados.

Paralelamente, la seguridad infantil es un aspecto que cada vez preocupa más en los departamentos de investigación de los fabricantes. Renault ha desarrollado maniqués ("dummies") que recrean recién nacidos, bebés de 6, 9, 12 y 18 meses y



**DESPEDIDO.** De no ir correctamente sujeto, el poco peso del niño le hará salir despedido en un impacto.

niños de 3, 6 y 10 años (pronto se unirán a ellos una adolescente y una mujer embarazada) que sirven, en las pruebas de impacto ("crash-test"), para medir las consecuencias de los choques en los pequeños. Una primera conclusión de sus estudios es que los niños deben viajar en sentido contrario al de la marcha hasta cumplir los 4 años; y así son las sillitas que han presentado recientemente.

Volvo o Mercedes some-

ten los asientos infantiles a múltiples ensayos: no sólo a los del banco de pruebas, sino, también, a impactos con coches "de verdad" en situaciones reales.

Opel ha desarrollado una silla modular para sus automóviles, que, fijada en el asiento delantero o trasero, puede ser utilizada por bebés y niños de hasta 12 años, ya que va adaptándose en función del peso y estructura corporal.

Ford, Citroën, Peugeot,

Volkswagen o Rover, entre otros fabricantes, también ofrecen distintos dispositivos a sus clientes. Todos están homologados según la norma de la ONU y sus precios varían en función del modelo y de si sirven para una o varias edades.

## SIN OBLIGACION DE HOMOLOGAR

Según un reciente estudio de la DGT sobre seguridad

infantil en el automóvil, sólo un tercio de los niños españoles viaja en buenas condiciones. El mismo estudio constata una progresiva preocupación de los padres en este aspecto, aunque existe entre ellos una gran desinformación.

Sin embargo, no toda la culpa es de los padres: en España, la Ley de Seguridad Vial no obliga a llevar a los niños sujetos con dispositivos homologados salvo en el asiento delantero. El Reglamento 44 de Naciones Unidas, que regula las características que deben reunir los dispositivos de retención infantil -allí se agrupa a los niños en cuatro categorías en función del peso-, aunque se dictó en 1981, no ha sido firmado todavía por nuestro país. Eso significa que, en este momento, pueden adquirirse sillas que no hayan pasado los ensayos correspondientes. Esta situación, según fuentes del Ministerio de Industria, cambiará próximamente cuando España se adhiera a dicha normativa.

Mientras tanto, los fabricantes de automóviles, como la mayoría de las marcas que comercializan sillas y asientos infantiles, homologan sus productos en otros países de la Unión Europea. Es importante buscar la etiqueta que garantiza tal homologación, que indica además si el dispositivo es universal -se puede instalar en cualquier

## Para todos los gustos

Casi todos los fabricantes de automóviles disponen de sillas y asientos infantiles adaptados a sus modelos. Se pueden adquirir en los concesionarios de cada marca y sus precios varían según sirvan para uno o más grupos de edad, además de otros factores como tapicerías, etcétera. A continuación presentamos un modelo de cada marca, señalando que es sólo una posibilidad entre las distintas que el usuario puede encontrar, según la edad de su hijo y su presupuesto.



BMW

"Vario Exklusiv": Disponible para todas las series de automóviles. Para niños desde 9 meses hasta 6 años. Precio: 47.888 pesetas.



ROVER

Válido para todos los modelos de la marca. Utilizar para niños de 9 meses a 4 años y medio. Precio: 12.070 pesetas.



CITROËN Y PEUGEOT

"Romer Vario": Se instala en las plazas traseras. Para niños de 9 meses a 3/4 años. Precio: 16.337 ptas. (Citroën) y 15.115 (Peugeot).

## CADA UNO A SU MANERA

GRUPOS	0	I	II	III
Peso	Menos de 10 kilos.	De 9 a 18 kilos.	De 15 a 25 kilos	De 22 a 36 kilos.
Edad aproximada	Hasta los 9 meses.	De 9 meses a tres años.	De 3 a 6 años	De 6 a 12 años.
Dispositivo a utilizar	Capazo con arneses de seguridad en el asiento posterior.	Silla en sentido contrario en asiento delantero o trasero.	Cojines elevadores con respaldo.	Ajustadores del cinturón de seguridad.
	Cuco o silla de seguridad.	Silla en sentido frontal en asiento trasero.	Asientos integrados en el automóvil.	Cojín elevador o cinturones especiales

coche-, el grupo de edad para el que está diseñado y el país donde se homologó, además del número de identificación de dicha prueba. Según el citado estudio de la DGT, la mitad de los padres no conoce el significado de esta etiqueta.

### SOLO BIEN COLOCADAS

Si el asiento infantil está mal instalado en el vehículo, su eficacia es nula e, incluso, puede resultar contraproducente. En Estados Unidos, donde la utilización de estos dispositivos es obligatoria desde 1985, los estudios demuestran que la mitad de los coches lleva mal fijada estas sillas: el resultado son 50 niños muertos cada año y miles que resultan heridos. La Federación Europea de Organizaciones de Consumidores también se quejaba recientemente de falta de información al usuario sobre el peligro de instalar una silla para niños en el asiento delantero si el coche está equipado

con "air-bag" para pasajero. Ante esa queja, los fabricantes insisten en la necesidad de comprobar que el dispositivo está homologado y la importancia de leer con detenimiento el manual de colocación. Algunas firmas ofrecen talleres concertados que realizan el montaje.

En España, el 91 por 100 de los padres dice haber leído y seguido las instrucciones a la hora de instalar una silla y 7 de cada 10 colocan o atan al niño siempre, incluso cuando el trayecto es corto y sólo por ciudad. Ahora bien, sólo el 29 por 100 se considera bien informado en cuanto a seguridad infantil se refiere.

Por último, destacar que el uso de los dispositivos de retención no está en función del precio de éstos ni del nivel económico de las familias, sino de su concienciación. Tanto los asientos o sillas que ofrecen los fabricantes de automóviles como los de marcas especializadas no suelen sobrepasar las 20.000 pesetas (salvo aquellos modelos integrados en

## Lo más importante

✓ **Un bebé no debe viajar jamás en brazos de un adulto, ni delante ni detrás. En caso de impacto no podrá ser retenido. Y sus lesiones pueden ser incluso agravadas por esta pésima posición.**



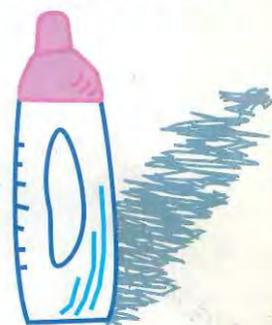
✓ **No ponga la sillita sobre el asiento sin fijarla correctamente: es tan peligroso como inútil. Lea con detalle las instrucciones de montaje de la silla: si está mal colocada su eficacia es nula o contraproducente.**

✓ **Nunca deje al niño sentado sobre la silla sin abrocharle los cinturones con el pretexto de que el recorrido es corto. Cuide de que los arneses estén bien colocados. Si se trata de un bebé, es preferible que vaya en sentido contrario a la marcha, en una silla que permita esta posibilidad.**

✓ **Escoja la sillita en función del peso y tamaño del niño más que de su edad. Si es prestada, verifique que no ha sufrido accidentes, que se encuentra en buen estado y que conserva su manual de montaje.**

✓ **Nunca ponga objetos o paquetes en la bandeja trasera del automóvil. En caso de impacto podrían dañar gravemente a los ocupantes.**

✓ **Jamás coloque una silla para niños en el asiento delantero del coche si lleva "air-bag" para pasajero.**



FIAT-LANCIA-ALFA ROMEO

Válido para los modelos de las tres marcas. Para el asiento delantero, en sentido contrario a la marcha. Precio: 14.168 pesetas.



VOLKSWAGEN-AUDI

Válido para ambas marcas. Se fija en el asiento delantero y trasero. Para niños de 9 meses a 4 años. Precio: 39.600 pesetas



FORD

Se coloca en el asiento trasero, en posición central. Sirve para niños de 8 meses a 5 años, aproximadamente. Precio: 23.780 pesetas.



OPEL

Para cualquier modelo de la marca. Diversos módulos que pueden desmontarse y sirven desde bebé hasta niños de 12 años. Precio: 21.518 pesetas.



RENAULT

Asiento integrado para el Renault 19. Válido para niños de 3 a 10 años. Precio: 33.000 pesetas.



VOLVO

Asiento integrado en el reposabrazos trasero. Para niños de 4 a 10 años. Precio: 103.974 pesetas.

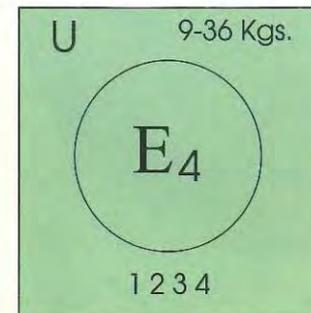


MERCEDES

"Baby Safe Klima": Para asientos con cinturón de 3 puntos y, en la clase SL, en los traseros de dos. Para bebés menores de 9 meses. Precio: 20.295 pesetas.

**Es importante adquirir la silla adecuada a la estructura corporal del niño y abrochar sus cinturones en todo momento.**

el propio asiento) y abarcan los cuatro grupos que recomienda la normativa. Sin embargo, según el informe de la DGT, el sistema de retención adquirido para el primer hijo pasa automáticamente al segundo, al nacer éste, aunque ambos se lleven poco tiempo. ♦



### Fijese en esta etiqueta

Asegúrese que el asiento que compra lleva esta etiqueta: garantiza que la silla ha pasado los ensayos técnicos correspondientes. Además aporta otras informaciones: si es universal (válida para cualquier automóvil), el grupo de seguridad infantil al que se dirige, el país donde se ha homologado y el número de identificación de dicha homologación.



A MEDIDA. El dispositivo debe ser adecuado al peso y talla del niño.

## Los bebés, extremadamente frágiles Las lesiones más frecuentes

### CABEZA

#### Riesgos:

- Fractura de cráneo o cara.
- Lesiones cerebrales.

#### Protección:

- Asiento envolvente para limitar el movimiento de la cabeza.
- Espalda hacia delante.

### CUELLO

#### Riesgos:

- Fractura de cervicales (sobre todo antes de 2 años).

#### Protección:

- Sentido contrario a la marcha.

### TÓRAX

#### Riesgos:

- Contusiones.

#### Protección:

- Utilización de un asiento específico con la espalda hacia delante, en sentido contrario a la marcha.

### CADERAS

#### Riesgos:

- Fracturas en los choques laterales.

#### Protección:

- Asiento envolvente.



María MARINA

### ABDOMEN

#### Riesgos:

- Hemorragias internas, sobre todo entre 3 y 10 años.

#### Protección:

- Evitar el "efecto submarino" con un cinturón entre las piernas en el asiento hacia delante o con un asiento hacia atrás.

### MIEMBROS INFERIORES Y SUPERIORES

#### Riesgos:

- Fracturas.

#### Protección:

- Dispositivo de sujeción adaptado.

## Drogas de diseño: éxtasis y seguridad vial

En los últimos años, las drogas de diseño y, en particular, el éxtasis son objeto de creciente interés por los medios de comunicación, al tiempo que crece su consumo entre la población. A continuación analizamos qué son, qué efectos producen y su influencia sobre la capacidad de conducción y la seguridad vial.

Dr. J. C. GONZÁLEZ LUQUE  
Dirección General de Tráfico  
Dr F. Javier ÁLVAREZ  
Universidad de Valladolid

El término "drogas de diseño" se acuñó para designar la síntesis clandestina de sustancias ligeramente distintas en su estructura molecular a las existentes, pero que conservan los mismos efectos psicoactivos. La Comisión sobre Estupefacientes de las Naciones Unidas elabora periódicamente listas de sustancias con capacidad de producir dependencia. Las drogas de diseño nacieron, en parte, para eludirlos: por ejemplo, la anfetamina aparece en las listas, pero no un análogo que cualquier laboratorio clandestino sintiese en estos momentos. Por ello, las listas de sustancias a controlar deben revisarse y ampliarse constantemente. En ciertos casos, la nueva sustancia sintetizada posee efectos más potentes, duraderos o distintos, etcétera. Por eso, la búsqueda y síntesis de nuevas drogas continuará.

Las drogas de diseño se agrupan en tres grupos: 1) análogos de mescalina y anfetami-

na (comparten propiedades estimulantes y alucinógenas), 2) opiodes sintéticos (análogos de la heroína, mucho más potentes), y 3) arilhexilaminas y, en particular, la fenciclidina (considerada alucinógena). Aunque el fenómeno de las drogas de diseño se inició en los años 40, ha sido más marcado en la última década, y en especial, al ponerse nuevamente de moda el éxtasis.

Este, conocido químicamente como MDMA, se sintetizó en 1914. Se ensayó como fármaco anorexígeno (para quitar el apetito) e, incluso, algún psiquiatra lo usó para tratar a algunos pacientes. Sin embargo, a mediados de los 80, se reconoce su gran toxicidad y



riesgo para la salud, y se incluye en la misma categoría que la heroína, LSD, etcétera.

El número de dosis aprehendidas en España crece de manera marcada: 187, en 1987, y 2.744, en 1993. En un reciente estudio de 1994, el 1,6 por 100 de los universitarios dice haber consumido éxtasis en alguna ocasión.

El éxtasis produce efectos estimulantes y de alteración de la percepción similares a los de la anfetamina y mescalina. Quienes lo consumen refieren efectos subjetivos del tipo de aumento de la empatía y capacidad de relacionarse con los demás y una alteración en la percepción del tiempo -se alarga-.

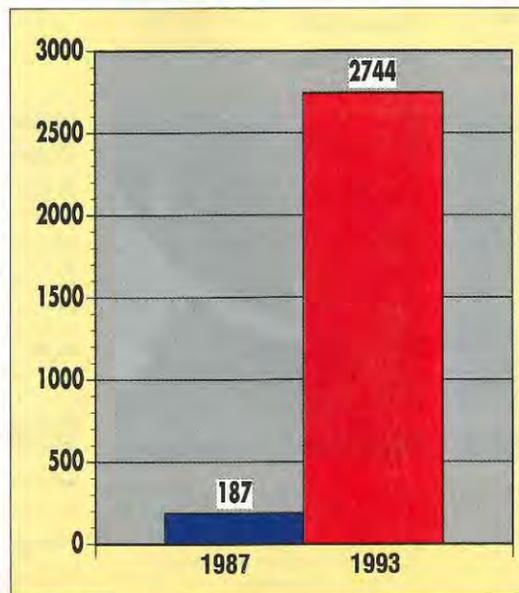
Quizás lo menos divulgado es su toxicidad, frecuente y, en ciertos casos, muy grave y mortal. Por una parte están los efectos físicos (taquicardia, boca seca, fatiga, náusea...) y psíquicos (dificultad de concentración, an-

siedad, desorientación, insomnio, agitación, etcétera). Existen casos de toxicidad grave, relacionada con su forma de consumo, la actividad física exagerada, ambiente caluroso, inadecuada reposición de líquidos, etcétera, lo cual ocasiona cuadros de hipertermia grave, convulsiones, etcétera.

En relación a la conducción de vehículos, bajo los efectos del éxtasis es doblemente peligroso: por un lado, porque posee los efectos de las sustancias estimulantes (exceso de autoconfianza, conducta de riesgo, etcétera) y, por otro, porque altera la percepción (visión inadecuada de objetos, falta de concentración, etcétera). Incluso después de haber pasado los efectos placenteros (duran de 4 a 6 horas), es frecuente en quien lo toma tener sensación de fatiga, falta de concentración, etcétera.

Contra la creencia de algunos, el éxtasis es una droga muy peligrosa. Debe quedar totalmente claro que no se puede conducir ni bajo los efectos, ni después de haberlo consumido. Hay que esperar por lo menos 12 horas. ♦

DOSIS DE ÉXTASIS APREHENDIDAS



## ¡Cuestión de sensibilidad!

No quiero filosofar sobre cuestiones que requieren soluciones prácticas, pero reflexionar sobre términos como "humano/a" y "animal" merece la pena para entender nuestros propios y complejos actos.

Me aterroriza asistir, una vez más en verano, al desfile de animales domésticos tendidos en la cuneta, que, víctimas del más cruel abandono y en una búsqueda desesperada, son fulminados por vehículos que circulan por carretera. Me preocupa, ¡cómo no!, la seguridad del conductor y acompañantes a quienes el encuentro sorpresivo jugará una mala pasada. Pero, sobre todo, me preocupa la irresponsabilidad y calidad humana de quien arroja a un mundo desconocido a seres indefensos que, sin entender nada, se enfrentan al futuro de morir bajo unas garras mecánicas.

No entiendo cómo pueden estorbar seres que se conforman con tan poco y se adaptan, con resignación infinita, a cualquier forma de vida. Tampoco alcanzo a ver qué sensaciones provocan en los demás esas desconsoladoras imágenes. ¿Serán indiferentes para algunos? No lo sé, pero seguro que, para muchos, la fuerza con que afluye el sentimiento desborda o anula cualquier capacidad de expresión; incluso para quienes, como Rosa Montero, Marija Torres, Antonio Gala y otros, dotados de esa capacidad y, lo que es mejor, de una gran sensibilidad, describen magistralmente esos sentimientos despertando emociones que sólo tocarán la fibra de los más sensibles y, por lo tanto, de quienes menos lo necesitan. Yo incapaz de encontrar desahogo -porque afortunada o desafortunadamente mis fibras están siempre a flor de piel- cuando voy por carretera y veo lo que veo, aprieto con fuerza el volante, oprimo las mandíbulas hasta rechinar los dientes y emito, sin querer, un sonido mezcla de lamento e impotencia.

Ante esta situación me abordan y desbordan numerosas dudas humanas y morales que no puedo entender pese a que, buscando respuesta simplista, consulté en un diccionario "humano" y "animal". Lo que hallé me inquietó más. "Humano/a" se limita a la imperfección humana y es un atenuante a una acción ilícita, aunque disculpable por la debilidad de nuestra

naturaleza. Sorprendente. ¿Qué nos podemos exigir ante semejante definición? Me quedo con otras acepciones como solidario, comprensivo, afectuoso, respetuoso, etcétera que también contempla el diccionario y a las que añado la de sensible luchador. Coincidiendo con Alain Touraine, que considera la pasividad como un gran problema de la sociedad actual: me resisto a aceptar lo inaceptable, a resignarme ante la injusticia y adoptar una postura pasiva ante la crueldad. Es por ello importante destacar iniciativas que, lejos de apelar sólo a la conciencia, ofrecen soluciones pragmáticas.

Hojeando una revista veterinaria supe que el Parlamento Vasco, igual que hizo el catalán, había aprobado, por unanimidad, la Ley de Protección de Animales Domésticos, que tipifica las conductas prohibidas, siendo la sanción, en caso de abandono, de 2,5 millones de pesetas. Seguro que el espíritu de la Ley se inspira en el respeto, protección y responsabilidad con los animales, sin mayor justificación. También debemos saber que su incumplimiento en carretera entraña consecuencias desastrosas no sólo para los animales, sino también para las personas, haciéndose doblemente necesario que medidas así sirvan de ejemplo y se hagan cumplir para que todos podamos convivir protegidos por algo más que la a veces discutible ley de la naturaleza humana.

Celia Isabel RODRÍGUEZ  
Pedagoga del Centro Superior de Educación Vial  
DGT (Salamanca).

"Me aterroriza asistir, una vez más en verano, al desfile de animales domésticos tendidos en la cuneta"

## 75.000 perros abandonados

En 1993, la Fundación Purina señaló que en España se abandonaron 75.000 perros y 150.000 gatos domésticos, disminuyendo, según sus datos, el número de abandonos.

Según un estudio realizado en 1990 y 1991 por la Coordinadora de Defensa Animal (CODA), en las carreteras españolas mueren atropellados hasta 10 millones de animales cada año. Las especies más atropelladas son erizos, zorros, rapaces nocturnas, sapos, culebras, gorriones, aves insectívoras, conejos, liebres y hasta 266 especies diferentes. En aquel trabajo, la CODA identificó hasta 23 "puntos negros" para los animales en las carreteras. De ese estudio, la CODA dedujo que el 0,4 por 100 de los accidentes con víctimas en España se deben a atropellos de animales.



## LAS CARRETERAS AUTONÓMICAS (6)

Tres provincias catellano-manchegas (Cuenca, Guadalajara y Toledo) bordean Madrid en sus dos terceras partes y reciben más de la mitad de los vehículos que, cada

fin de semana, sale de la capital. Al tiempo, Castilla-La Mancha es paso inexcusable de los veraneantes de la mitad norte y centro con destino en la zona sur y mediterránea.

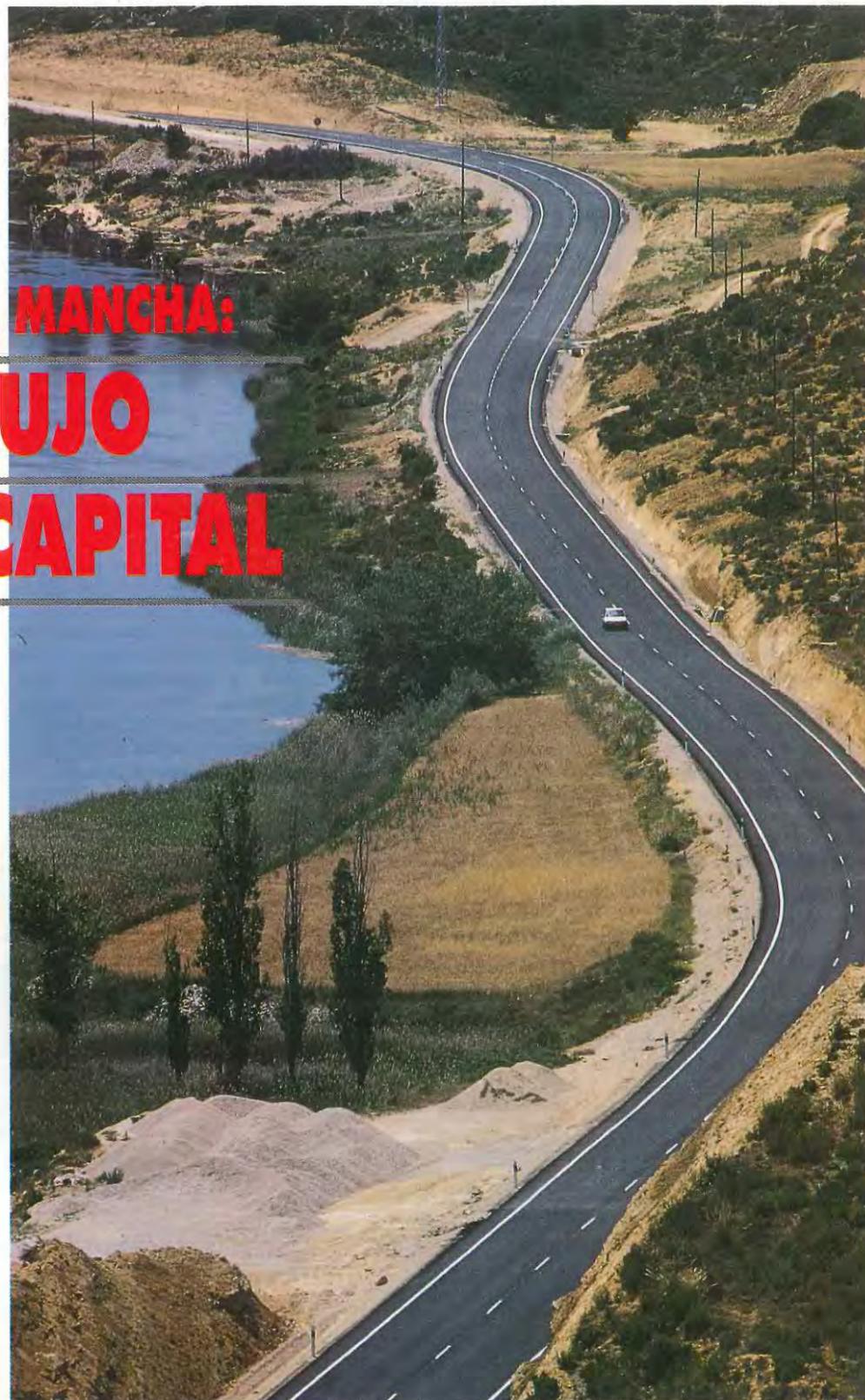
**Por su céntrica situación, soporta gran cantidad de tráfico de paso**

# CASTILLA-LA MANCHA: EL INFLUJO DE LA CAPITAL

Teresa GONZALEZ  
Fotos: Marcos GONZALEZ

Sita en la franja central peninsular, los 79.230 kilómetros cuadrados de extensión de Castilla-La Mancha (casi una sexta parte del total del país), divididos en cinco provincias -Albacete, Ciudad Real, Cuenca, Guadalajara y Toledo-, son cantera de gran parte de habitantes madrileños. Estos, los fines de semana, vuelven a la tierra madre, provocando las habituales retenciones de entrada y salida en las inmediaciones de la capital: carreteras de Extremadura (N-V), Toledo (N-401), Andalucía (N-IV), Barcelona (N-II) y Valencia (N-III).

En las operaciones especiales -Semana Santa, verano, puentes...- es paso imprescindible para el viajero de la mitad norte con destino a las zonas turísticas mediterráneas y del Sur por la N-301 y las autovías de



DE PASO. Es inexcusable recorrerla para ir a cualquiera de los extremos peninsulares.



NUEVOS MOJONES. Al terminar 1997 se habrán renovado todos los hitos kilométricos de la red.



### ACONDICIONAMIENTOS HASTA 1997

Tramo	Longitud	Inversión	Terminación
CM-3106 Tarazona de la Mancha-Matura (Albacete)	18 kms.	624 millones	1996
CM-403 El Molinillo-Buyaque (Ciudad Real)	19 kms.	864 millones	1996
CM-2109 Narbonetes-Mira (Cuenca)	10 kms.	481 millones	1996
CM-210 Cillas-límite con provincia de Zaragoza (Guadalajara)	22 kms.	850 millones	1996
CM-401 Navahermosa-Los Navalmorales (Toledo)	20 kms.	955 millones	primavera 1997

Andalucía y Levante. No en vano la recorren más de 700 kilómetros de autovías de la RIGE (Red de Interés General del Estado), que acaparan la gran mayoría de tráfico de paso. Las vías autonómicas se utilizan principalmente para desplazamientos internos.

No obstante, el incremento en su uso se refleja en los datos que aportan las Delegaciones Provinciales de Obras Públicas. En Cuenca, el aumento anual es del 9 por 100; y la cifra más espectacular, en Ciudad Real, muestra algún tramo que ha crecido entre el 36 y 101 por 100.

### PLAN HASTA 1997

La red autonómica transferida en 1984 contaba con 8.206 kilómetros. De ellos, hoy, restan 7.948, una vez terminada, en 1993, la transferencia de algunos tramos a las Diputaciones y de éstas a la Junta de Comunidades. A juicio del Consejero de Obras Públi-

cas de Castilla-La Mancha, Aureliano López Heredia, "las deficiencias más destacables al hacerse cargo fueron el firme y el ancho". Para solventarlas, el Plan Regional previó un ancho mínimo de 8 metros -6 de ellos de calzada- y la sustitución del asfalto por

otro de mayor calidad similar al empleado para autovías y carreteras nacionales. El Gobierno autonómico aprobó en 1988 el I Plan Regional de Carreteras, revisado en 1991 y vigente hasta 1997. La dotación supera los 100.000 millones en obras de acondiciona-



RUTA AL DESCANSO. Aunque la red estatal es la más transitada, a veces también se usan las vías autonómicas para el fin de semana o vacaciones.

miento -trazado, ancho, badenes, peraltes, curvas y firme-. Para conservación y mantenimiento prevé 3.000 millones anuales; mientras que en señalización se invertirán 250 millones para la mejora de las intersecciones y renovación de los hitos kilométricos -para poner las nuevas denominaciones de las vías-.

En la actualidad, según Aureliano López Heredia, "se ha ejecutado alrededor del 80 por 100 de los 4.862 kilómetros previstos en el Plan, quedando para el bienio 96-97 la actuación en 800 kilómetros".

Dentro de lo ejecutado, destacan las obras en los 164 kilómetros entre Toledo y Sotuelamos -toda la longitud de la CM-400, la carretera más transitada de la región-, con un coste de 3.500 millones; el tramo Villar de Domingo García hasta el límite con Zaragoza -101 kilómetros y 3.334 millones-; el acondicionamiento de toda la CM-412 (Porzuna-Almansa), 9.088 millones para 347 kilómetros; y también la CM-313 (Munera-Hellín), donde, en 92 kilómetros, se han invertido 2.290 millones. También se han acondicionado todas las radiales de Talavera de la Reina (Toledo), uno de los centros económicos más importantes de la región. Las variantes de poblaciones de Valdepeñas, Calzada de Calatrava y Aldea del Rey (Ciudad Real) y Madridejos y Mora (Toledo) han sido las destinatarias de nuevas obras.

En 1990 se aprobó la Ley de Carreteras, que fijó las grandes directrices de actuación en este campo. Al año siguiente, 1991, se estructuró la red en tres tipos de vías: básica (1.826 kilómetros), comarcal (5.304 kms.) y local (818 kms.).

En estos momentos se acomete la renovación de la nomenclatura vial, sustituyendo la anterior denominación por la aprobada en un decreto regional de 1994. Este establece las iniciales de la comunidad (CM) en sustitución de las



antiguas C o iniciales de la provincia en las vías locales. Estas letras irán seguidas de tres dígitos cuando se trate de red básica y las llamadas "carreteras borde" (aquellas que se adentran en otras comunidades autónomas con las se han firmado acuerdos), y de cuatro dígitos en vías comarcales y locales, diferenciándose las primeras porque los dos últimos números son inferiores a 49, mientras que en las locales van del 50 en adelante.

La accidentalidad en 1994 anota 63 muertos y 928 heridos en 514 accidentes en la red autonómica. Por desgracia, los números no han bajado. Todo lo contrario, hubo 5 muertos y 25 accidentes más que en 1993.

### PEOR SEÑALIZACIÓN

La evolución respecto al estado de señalización, según el análisis anual de la Asociación Española de la Carretera junto con otras

**PUNTOS DE ATASCO**

- Ocaña (N-301)
- Honrrubia (N-III)
- Variante de Albacete
- Valmojado (N-V)

del mismo ámbito, presenta una ligera regresión en señales verticales, pues en 1986 era aceptable, nivel que, en 1993, se situaba en el deficiente; todo lo contrario de la horizontal, don-

de, aún siendo deficiente, se aprecia cierta mejora.

Cuando, en 1997, finalice el I Plan de Carreteras, toda la red básica, y parte de la comarcal, se habrá acondicionado y se habrá renovado la señalización y medidas de seguridad. El siguiente Plan se destinará más a actuaciones de conservación y mantenimiento en comarcales y locales. ♦

Próximo capítulo:  
**CASTILLA-LEÓN**

# REGRESO A LA VIDA



Texto y dibujos:  
J. Ignacio RODRÍGUEZ

**E**n el viejo vídeo de la boda de Nacho, cuando su mano temblorosa corta la tarta nupcial, se aprecia perfectamente que algo más se rasga en el ambiente: sonrisas que sólo consiguen mostrar una mueca, lágrimas apenas enjugadas y un recuerdo especial para el hermano, para el hijo, para el amigo, que, desde hacía unas horas, se debatía entre la vida y la muerte.

Madrid, viernes, 20 de mayo de 1982. 8 de la mañana. Paco conduce su flamante Ford Escort de color negro por la carretera de Burgos (N-I). Primero comprará el regalo de boda de su hermano pequeño y, luego, acudirá al trabajo. A la altura de San Sebastián de los Reyes, mientras adelanta a otro vehículo por la izquierda de la calzada de doble carril, alguien que cruza caminando el asfalto se detiene bruscamente sobre su trayectoria.

En esos segundos angustiosos, Paco ha de tomar una decisión. Ante él, como una estatua, se encuentra lo que parece una señora que

En mayo de 1982, Francisco de H. C. sufrió un trágico accidente por intentar esquivar a una extraña viandante que nunca apareció. Después del impacto, todos le creyeron muerto; sin embargo, no llegó a culminar la travesía hacia la muerte a través de un túnel en cuyo final, según sus propias palabras, había mucha luz.

lleva algo de la mano, una niña, un perro, una bolsa... Ni por un momento supone que pueda ser una guadaña su vida.

-Traté de esquivarla girando el volante, primero a la izquierda, luego a la derecha..., pero el coche perdió el control dirigiéndose hacia el arcén. Allí observé una gran mancha azul, que identifiqué con un autobús, e intenté como pude dirigir el morro hacia otra zona ne-

*La zona oscura de sus recuerdos coincidía con aquella extraña vivencia del túnel de la muerte*

gra más pequeña, que supe era la rueda trasera. El impacto es muy violento y hace que el autobús se desplace varios metros y tire por tierra a las personas que se están apeando o se encuentran subiéndose. La trasera del Escort se levanta encabritada y por el hueco que deja durante unos instantes pasa, a duras penas, el vehículo a quien Paco estaba adelantando. Sobre su techo quedan impresas las huellas de los

neumáticos.

El cuerpo de Paco sale catapultado, después de golpear el volante y romper el parabrisas, y queda tendido sobre el capó. Echado sobre la chapa caliente, Paco está desconcertado: siente que su cuerpo ingrátido flota en el silencio y la oscuridad más absolutos; no nota ningún dolor y percibe que una sensación de paz le inunda.

En ese momento, en medio de la oscuridad aparece una luz, una especie de túnel por el que comienza a caminar, o tal vez a deslizarse. Cuando está próximo a desembocar en la gran masa luminosa del final, Paco se da cuenta de que hay alguien más allí con él: gente con una rara indumentaria. ¿El cielo? Ataviados con batas blancas, se afanan a su alrededor, le tocan y le manipulan con extraños instrumentos. Se da cuenta de que aquello es un hospital aunque en un rin-



cón, inmóviles y erguidos, con sus gorras en la mano, se encuentran dos agentes de la Guardia Civil pulcramente uniformados. Una dura realidad que, sin embargo, le muestra que está vivo. Son las 6 de la tarde.

**-¿A qué velocidad iba usted? ¿Cómo fue el accidente? ¿Qué es lo que usted vio?**

Paco les habla de una señora gorda que se interpuso en el camino. Parece que algunos testigos también la han visto, pero no ha sido posible encontrarla. Ha desaparecido. Sus recuerdos le permiten narrar los hechos hasta el momento del impacto. Luego... nada, ni siquiera el túnel de luz.

Será preciso que transcurran horas y días en la Unidad de Cuidados Intensivos para ir recobrando todas las imágenes, voces y sonidos que percibió después del accidente y que, aparentemente, no ha visto.

La zona oscura de sus recuerdos coincidía con aquella extraña vivencia del túnel de la muerte, durante cuya travesía habían transcurrido casi diez horas. Ahora, poco a poco, pero nítidamente, va reviviendo la experiencia hasta sentir cómo le apartaban del coche, le depositaban en el arcén y alguien comenzaba a

cubrirle con una manta mientras susurraba:  
**- Pobre chico, está muerto.**

Sangraba por los ojos, la boca y la nariz. Recordó que, al cabo de unos minutos, llegaba una ambulancia haciendo sonar la sirena. Alguien le destapaba y confirmaba el diagnóstico:

**- Sí, está muerto.**

Algo, quién sabe desde qué dimensión, provocó un movimiento involuntario en su actividad respiratoria. De su garganta escapó un sonido salpicado de coágulos.

**- ¡No estoy muerto, no estoy muerto!**

Nadie le oía, pero ahora sí sabían que aquel joven luchaba desesperadamente por la vida. El ulular desagradable de la sirena le acompañó en su viaje al hospital "Ramón y Cajal".

Allí la noche ha sido muy movida, agotadora. Muchos accidentes. El equipo de cirujanos había operado ininterrumpidamente. Paco tiene que esperar cuarenta minutos antes de ser interveni-

do. Durante la espera, en su estómago bailan afilados cuchillos. Chilla de dolor como un loco. Se necesitarán seis horas para recomponer su clavícula y nariz rotas y su vesícula e hígado reventados.

**- "Nadie -recuerda ahora, trece años después de aquel día- daba un duro por mi vida, pero aquí estoy. Tuve mucha suerte".**

Paco, hoy, es director comercial de una importante imprenta; tiene 37 años y es un hombre pragmático, poco dado a bromas o exageraciones. Y sin embargo

**-repite- "yo sí he visto ese túnel, con mucha oscuridad a los lados y una luz blanca que se intensificaba, pero no llegué al final; había oído hablar de ese concepto, pero me parecía un cuento; ahora no sé qué pensar".**

Al contrario que su familia, no se sintió atemorizado por su propio accidente, hasta el punto de que volvió a conducir un coche a los seis meses. **"En cambio, me impresionó mucho el accidente de un**

**amigo que sufrió pérdida de la masa encefálica y al que tuvieron que cortar una pierna; murió al cabo de un año".**

Su comportamiento al volante nunca fue temerario, pero, **"desde mi accidente, voy mucho más pendiente del tráfico; cuando uno se monta en el coche, hay que desconectar con todo y concentrarse en lo que estás haciendo; y, sobre todo, desde entonces siempre me pongo el cinturón de seguridad y obligo a hacerlo a quienes me acompañan".**

Uno de los propósitos que se marcó Paco fue que siempre seguiría recto aunque se le atravesase un peatón. **"Pero la verdad es que hasta cuando se me ha cruzado un pajarillo he intentado esquivarlo".**

Paco permaneció diecisiete días en cuidados intensivos, junto a otros siete enfermos. Perdió 20 kilos y algo más: cada vez que echaba en falta a alguien preguntaba a la enfermera. Ha muerto, le respondía y le apremiaba a que se fuera pronto de allí para no seguir sus pasos. Y así, poco a poco, menos él, se fueron muriendo todos.

Un año después se celebró el juicio por el accidente, pero la misteriosa señora



## Todos reyes, todos quijotes

**M**arinetti, el visionario, el futurista, el augur de los grandes carroceros de hoy como Pininfarina, Bertone o Giugiaro, lo dijo un día: *"Un coche de carreras es más bello que la Victoria de Samotracia"*. Un grito que observado desde las cercanías del Louvre, que contiene la bella escultura griega, mascarón de proa de toda una civilización, o analizado desde la pura y simple *"grandeur"*, podría resultar un insulto contra la historia, pero que contemplado desde la modernidad no deja de ser más que una constatación del gusto de unos tiempos que corren a una velocidad más acelerada que la empleada por la tortuga de Aquiles.

Pero lo que Marinetti certificó para la estética de su futuro -nuestro presente- no es, desagradablemente, un concepto asumido por el común, que las más veces considera al automóvil no una obra de arte, sino un artefacto doméstico, y muy pronto, en cuanto la gasolina deje paso a las baterías, como un electrodoméstico. De cualquier forma, aún reconociendo que la épica del automóvil es todavía corta, ya que corta es aún su vida, tenemos que negarnos a admitir esta grosera, torpe y fácil interpretación de la realidad. El automóvil es algo más que un sucesor del carro, aunque así lo llamen nuestros parientes americanos.

No pretendemos que, de la noche a la mañana, se reescriba la crónica del mundo con otros protagonistas, no, pero sí que asumamos que los coches autopropulsados no han sustituido al carro; han sustituido a aquél, más que amigo, colaborador del hombre que desde siempre ha sido el caballo, aunque, ingratos, olvidemos su papel con frecuencia, quizás para acrecentar el nuestro, en detrimento del *"oficio"* del más irracional. Pero, ¿es más irracional el bello équido que el hombre?

Así parece que lo pensemos. Sin ir más lejos, cuando hablamos de la máxima joya de la literatura, al citar a Don Quijote, a lo sumo comentamos la presencia especular de su copiloto Sancho, pero sólo marginalmente nos acordamos del rocín del caballero o del asno del escudero. ¿Cómo hemos maltratado a las humildes cabalgaduras! Pero sin caballo y sin pollino no hubieran existido ni Quijote ni Sancho.

Y si esto ocurría al nacer la novela moderna en el siglo XVII, lo mismo cuando

surgió la literatura entera, allá en el siglo VIII antes de Cristo, de la mano de Homero, en su *Iliada*. Nadie puede hurtar al ingenio humano una de sus más altas creaciones como fue la de Agamenón y sus soldados, ante su propia impotencia para asaltar las murallas de Troya, inventando el gigantesco caballo que al fin rendiría a los ladrones de la bella Helena. Y, desde luego, al hacer Homero el relato de aquella peripecia, la aventura del caballo llevando en sus tripas a los vengadores áticos no podía sino ser la parte del león, el santo y seña, el ariete de la torrenciosa literatura del genio. Como cuando Rocinante también fue coprotagonista en la aventura más osada del caballero de la triste figura ante los gigantes que confundiera con los molinos...

¡Malos son los atenienses, y peor cuando vienen con regalos!, decimos hoy recordando la gesta de Agamenón, para nosotros más literaria que bélica, cuando desconfiamos de los detalles de aprecio con los que nos pretenden honrar tanto enemigos como... amigos. Y no lo hacemos, vive Dios, por prevención ante el caballo, sino por temor al adversario. Hemos de reconocer que, en este sentido, también en otros, el hombre ha apreciado más a su caballo que a sus congéneres.

Mirémoslos en la obra de William Shakespeare. Allí vemos como, en uno de los momentos más grandiosos del

dramaturgo, su Ricardo III, vencido por el destino, lo único que grita, poco antes de su muerte, poco antes de su tragedia, es aquella exclamación, tan famosa como el *"Ser o no ser"* de Hamlet: *"¡Un caballo! ¡Un caballo! ¡Mi reino por un caballo!"* No llega el caballo y Richmond vence al sanguinario. El amado caballo no llega a tiempo.

El envés de la situación lo encontramos en una deliciosa escena de *"Enrique IV"*, que Orson Welles robó para sus *"Campanadas a medianoche"*. Es el momento en que Lady Percy -¿Marina Vlady, se acuerdan?- quiere retener a su joven marido, el impetuoso Hotspur que lucha por el trono de Enrique. Ella, con más querencia al amor que a la guerra, le pregunta: *"- ¿Qué es lo que os aparta de mí?"* Su marido, que no quiere preocupar a su linda y tierna esposa con sus conspiraciones, le contesta: *"- Pues... Mi caballo, amor..., mi caballo"*. Poco antes, Hotspur había confesado a su palafranco que el roano desorejado que le ofrecía montar sería su trono... Lady Percy, que no está dispuesta a que su marido arriesgue su vida, le pondrá entre la espada y la pared: *"- No me amáis, ¿verdad?"* El guerrero se desprende del abrazo de la amada y dice apasionado, antes de subirse al roano: *"- Cuando esté a caballo te juraré amor infinito"*. Para Ricardo y para Hotspur el caballo es algo más que su obsesión, es su trono.

Hoy los roanos desorejados del ayer son los caballos de los motores automovilísticos. Los Ricardo III de nuestro tiempo montan en deportivos para burlar al destino. Y los Hotspur contemporáneos suben a sus máquinas para alejarse, por un tiempo, de su insistente esposa. Tragedia y comedia se dan la mano en estos vehículos venerados por el hombre del siglo XX.

Sin duda, ningún rey shakespeariano tuvo nunca una carroza tan bella y apasionante como la que millones de personas en este loco mundo pueden disfrutar poniéndose al volante de su sencillo utilitario, a cien kilómetros por hora, de ciudad en ciudad, mientras se escucha a la más sofisticada orquesta beethoveniana interpretando una sinfonía... Tampoco Don Quijote. Ahora, todos somos reyes y todos somos quijotes, en nuestro caballo, en nuestro trono, en nuestro coche. Y, tal vez, ahí esté el problema. ¿Todos reyes? ¿Todos quijotes? Demasiado.



**Ignacio AMESTOY EGIGUREN**

José María Sanz, LOQUILLO:

## "Si se sale de marcha, lo mejor es coger un taxi"

Con ese aspecto de "roquero", los brazos tatuados y un abultado tupé por montera, cuesta creer que Loquillo sea el nuevo abanderado de la canción de autor. A pesar de todo, ha puesto su voz al servicio de la poesía y se ha convertido en el último trovador de los noventa.

Ana JIMÉNEZ  
Fotos: Marcos GONZÁLEZ

Tiene "La vida por delante" -título de su nuevo disco-, pero ha decidido que es momento de recuperar los versos de Salinas, Gil de Biedma, Neruda o Pavese en forma de poemas musicados porque "hay que reivindicar la palabra". Considera que vivir es un arte y procura aprenderlo cada día. Le apasionan las motos y está orgulloso de conducir su Harley Davidson, una reliquia del 75 a la que ve como "una obra de arte".

Loquillo viste su 1,95 de estatura de negro, el color preferido de este barcelonés de 34 años y dedos ensortijados, que hace años cantó que para ser feliz quería un camión. Sin embargo, el chico del "Cadillac solitario" confiesa que, aunque tiene Permiso de Conducir desde 1981, este trabajo se lo deja otros que "sepan conducir mejor que yo... (risas). En realidad, me gusta que me lleven. Es más cómodo".

### EDAD Y PRISA

- ¿Prefiere viajar en coche o en moto?

- Se ha perdido el placer de viajar y de ir tranquilamente en auto o moto. Lo único que hay son prisas. Si vives en una gran ciudad, como yo que resido en Barcelona, Madrid y San Sebastián, no puedes disfrutar de la conducción. De todas formas, prefiero viajar en mi moto, que no corre mucho. Si tuviera un accidente, no sé qué pasaría con las 60 personas que

trabajan conmigo.

- ¿Qué recomienda al joven que se compra moto y ama la velocidad?

- Si es muy joven, que no la compre de gran cilindrada, porque cuando se tiene una determinada edad, se tiene mucha prisa y, a veces, el problema no es uno, sino los demás, que no conducen demasiado bien. Desgraciadamente, conozco mucha gente que se ha quedado en la carretera por estos motivos. Por otro lado, hay algo muy impor-



mayor control. Este país no es como Estados Unidos, donde hay miles de kilómetros de autopista para perderse con tu moto a gran velocidad. En España no se puede hacer; por eso no entiendo que se fabriquen motores que pueden correr tanto. Habría que hacer campaña contra ésto; la gente joven no tiene "coco" para darse cuenta del peligro que suponen las motos de esas cilindradas.

### A MI AIRE

Le conocían como "El Pájaro Loco", por los saltos que daba cuando jugaba al baloncesto; luego se convirtió en cantante y en "Loquillo"; y, desde que entró en la treintena, le da seguridad llamarse "Don Loco". Su partida de nacimiento delata su auténtico nombre, José María Sanz, pero "todos forman parte de lo

**Lo que me gusta es que me lleven. Es más cómodo**

que soy: un existencialista".

Habla con la arrogancia del que sabe lo que quiere. Tiene fama de no andarse por las ramas y de llamar a las cosas por su nombre. Presume de ser un artista poco convencional y de nadar contracorriente en el mercado musical. No persigue el éxito mayoritario y dice que, si alguna vez lo ha rozado, espera a que pase. Por ejemplo, en su personal y particular diccionario, éxito significa sumi-

sión. "Siempre he estado aparte de modas y movimientos determinados. Puedo permitirme el lujo de ir a mi aire. Tengo una manera de ser y busco a mi público. No hago discos para buscar "fans", sino para compartirlos con gente con una sensibilidad parecida a la mía".

Piensa que en cultura hay que sumar y no restar. No cree que "La vida por delante" sea un trabajo en solitario, sino su aportación personal a la poesía. "Es, ni más ni menos, "Loquillo" al servicio de una idea. Algo que me rondaba desde hace cuatro años. Es la colaboración entre un cantante de una banda de "rock and roll", como somos "Los Trogloditas" y yo, con un poeta, Gabriel Sopena, que ha musicado los doce poemas del álbum".

- ¿Tienen que ver "rock" y poesía?

- Mucho. La poesía es urgente y directa, como el "rock". Si tienes algo que decir, hay que decirlo rápido y sin medias tintas.

- Este disco pone música a poemas de autores como Salinas, Gil de Biedma, Octavio Paz o Bernardo Atxaga. ¿Son sus favoritos?

- Cuando nos planteamos el trabajo, quisimos rendir homenaje a autores clásicos y tuvimos que concentrarnos en unos poetas muy determinados, dando prioridad a aquellos que hubieran sido poco o nada musicados. Queríamos que el álbum tuviera esa sorpresa de recuperar la vieja idea de los trovadores de los 60 y 70, algo que había olvidado mi generación. Sólo he intentado darle una envoltura musical más acorde a mi época.

Ante la extrañeza de muchos por el giro en su carrera, el cantante responde: "Un músico no debe estar

recluido siempre en lo mismo. "Loquillo" ha demostrado que le interesa mucho el mundo de autor. He versionado a Brassens y he hecho incursiones de este tipo".

- ¿Qué pasa con "Loquillo y Los Trogloditas"?

- Nada. Seguimos trabajando juntos. Sacaremos un "elepé" el próximo año. "La vida por delante" es un trabajo distinto al que hago con mi grupo. Sólo he querido demostrar que el mundo del cantautor y el del "rock" no son antagónicos, como nos han inculcado. Es hora de romper esa barrera, porque hemos perdido muchas cosas. Insisto en que lo que me gusta es trabajar con mi banda, donde estoy muy a gusto.

Su rostro recuerda a las figuras de la Isla de Pascua y "Loquillo" se jacta de ello. Tras su armadura de tipo duro, asegura que hay un corazón fácil de herir, especialmente si se desconfía de él. Tiene la humildad de no reconocerse como músico (no toca ningún instrumento), pero posee una intuición que le hace arrojarse con "gente muy válida, a la que admiro y me enseña mucho. No fui a la Universidad, pero tengo una gran capacidad de absorción de todo lo que me rodea".

- Si es verdad que dice lo que piensa, ¿qué opinión tiene de sí mismo?

- Me gusta que me tomen por lo que soy. No soy especial por decir lo que pienso; lo que hay es miedo a expresarse. Me gusta ser "un bala", no estar atado a nada, ni que me digan cuándo, dónde y por qué tengo que hacer las cosas. Para mí, lo más importante es la palabra libertad. ♦

## GAFAS Y PASAJEROS

El requisito de llevar gafas de repuesto, exigido en el correspondiente Permiso de Conducir, ¿se considera satisfecho cuando alguno de los pasajeros que viajan en el mismo vehículo tiene Permiso suficiente para conducir ese mismo automóvil? Si ambos titulares de Permiso están en el mismo caso -cristales correctores y gafas de repuesto-, ¿necesitan un tercer par? -**Joaquín Pérez. Salamanca.**

**Respuesta:** Llevar gafas de repuesto es una obligación personal que afecta a cada conductor obligado a ello en tanto conduzca el vehículo.

culo 100.2 prohíbe el uso de la luz de largo alcance o de carretera siempre que el vehículo se encuentre parado o estacionado.- **Manuel Tomás Fernández Roper. Castro del Río (Córdoba).**

**Respuesta:** Depende de la causa de la detención. Si está motivada por necesidades de la circulación o por cumplir algún precepto reglamentario (por ejemplo, obedecer una señal de "stop") y no se deslumbra a ningún otro usuario, se podrá utilizar el alumbrado de carretera. Cuando es por una emergencia, se estará a lo dispuesto en el artículo 130 del RGC.

## PELIGRO DE INCENDIO

Todas las administraciones (central, autónoma y local) nos bombardean insistentemente sobre el peligro de los incendios. No puedo evitar revolverme en el asiento de mi automóvil cuando veo que unos pocos conductores hacen caso omiso de esas recomendaciones y arrojan la colilla del cigarrillo encendida por la ventana de su coche o camión, sin importarles la posibilidad de incendio o si alguien circula detrás. No es descabellado pensar que, si uno circula con la ventanilla abierta, pueda entrarle la punta de cigarrillo encendida dentro del coche.

Como no puede haber un agente de la autoridad detrás de cada uno de estos desalmados, ¿puedo denunciarlos? ¿Cómo? ¿Alguien me hará caso? ¿Será efectivo? -**A. Peinado Iborra. Valencia.**

**Respuesta:** Puede usted, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 75 de la Ley de Seguridad Vial, formular una denuncia voluntaria, ante la Jefatura de Tráfico o los agentes de vigilancia del mismo, por infracción a lo dispuesto en el artículo 6 del RGC.

## SEÑAL DE REMOLQUE

En la revista de julio-agosto de 1994, la respuesta a una carta decía que la placa cuadrada de fondo azul y triángulo amarillo inscrito -que tienen que llevar los automóviles con remolque- no era obli-

gatoria, pues el artículo 239 del Código de la Circulación está derogado por el Reglamento General de Circulación. El R. D. 13/1992, de 17 de enero, en sus disposiciones derogatorias no menciona el artículo 239. Tanto es así que sigue apareciendo en el Código y la señal en el RGC, en el apartado "señales en los vehículos" del libro "Tráfico,



Circulación y Seguridad Vial" del Ministerio del Interior, edición 1993 y actualizada a 1994.- **Heliodoro García Navarro. Huesca**

**Respuesta:** Reiteramos la respuesta y recordamos que ese artículo debe considerarse implícitamente derogado por el Reglamento de Circulación.

## PERMISO Y EMBARAZO

Quedé embarazada mientras estudiaba para sacarme el B-1. Como todo marchaba bien, estando de mes y medio aprobé el examen teórico. Luego, por un contratiempo, el ginecólogo aconsejó que no siguiera con las clases prácticas. Preparé un justificante que presenté en la Jefatura de Logroño, donde dijeron que lo tenían que enviar a Madrid. Teniendo algún percance, ¿Tráfico respeta el tiempo de baja o "corren" los 6 meses desde que apruebas el teórico hasta el práctico? Si es así, a lo tonto, he perdido dos oportunidades, ya que hago los 6 meses en diciembre. Luego

dan otros 3 meses -17 de marzo-, pero me toca dar a luz el 10 de febrero. ¿Qué derechos tengo en este caso? -**María Dolores Faurte Conde. Alfoz (La Rioja).**

**Respuesta:** Todas las pruebas tienen 6 meses de validez. La única forma de prorrogar la de la prueba teórica por 3 meses más es examinándose de la prueba práctica antes de

que caduque aquella.

## COMARCAS Y MATRICULAS ESPECIALES

¿Puede haber submatrículas para vehículos? ¿Pueden existir matrículas para comarcas importantes -como Cartagena, Talavera o Vigo-, que, en sus respectivas provincias, antes "mandaban"? Por esa razón les podrían conceder, en honor a su antiguo mandato, una submatrícula. En ella deberían aparecer las siglas de la comarca y un subíndice con las de la provincia -por ejemplo, "CAmu", TVto" o "VIpo"- manteniendo el número y letra de la provincia a la que pertenece. Además, sería una forma de obtener más dinero al asignar un plus extra de matriculación. -**Carlos de la Llave Cabañas. Talavera de la Reina (Toledo).**

**Respuesta:** De acuerdo con lo dispuesto por el artículo 231 del Código de la Circulación, en las placas de matrículas para automóviles se inscribirán 3 grupos de caracteres constituidos, el primero, por

la contraseña de la provincia donde se matricula el vehículo; el segundo, por un número de 4 cifras que irá del 0000 al 9999; y, el tercero, por una o dos letras de una serie que comienza con la letra A y termina por ZZ. Por consiguiente, no es posible la submatrícula para identificar comarcas importantes como las que cita. Lo importante es identificar el vehículo, no la provincia, región o comarca donde reside su titular.

## LUZ Y TRACTORES

¿Es obligatoria la luz destellante de los tractores agrícolas? ¿Es posible interesar la presencia de Tráfico al sufrir un accidente con coche en carretera? -**José Lagunas León. Cretas (Teruel).**

**Respuesta:** De acuerdo con la Orden de 9 de septiembre de 1993, que determina la señalización luminosa de tractores, maquinaria agrícola y demás vehículos especiales o de transportes especiales, el alumbrado con el que deben señalizar su circulación por vías públicas estos vehículos será una de las dos indicadas a continuación: el previsto en el artículo 147-VI del Código de la Circulación (luz intermitente o giratoria de color amarillo auto, situada en la parte delantera superior del vehículo) o el establecido en el Reglamento 65 sobre prescripciones relativas a la homologación de luces especiales para automóviles.

Por lo que se refiere a la segunda pregunta, el artículo

ACUSE DE RECIBO

## Mi vida vale más

"Mi vida vale más que mis prisas", "Si tienes cabeza usa el casco..." y así podemos idear sucesivas e ingeniosas frases, llenas de verdadero razonamiento. ¿Y qué? ¿Acaso nuestro comportamiento está lleno de sentido común para saber, en todo momento, lo que nos traemos entre manos? Es vergonzoso que el ser humano sea, en verdad, el que comete las mayores salvajadas; y nuestro comportamiento en las vías públicas no es ninguna excepción. Es cierto que cada día poseemos mayores y mejores técnicas, pero ¿y nuestra conciencia?, ¿y nuestra evolución como personas?, ¿en qué nivel se encuentra? Sabemos las estadísticas de los accidentes reales; y nos alarmamos, porque, a pesar de los esfuerzos de divulgación y prevención -que deben aún ser incrementados-, siguen salpicándonos los noticieros de ese servicio permanente de carnicería humana, de sangre, "de las salas de despiece" en que hemos convertido las carreteras. Y ahora el incremento de mutilación y muerte de nuestros jóvenes -carne de gallina sólo de pensarlo-.

¡Basta ya! Nuestras vidas valen mucho más que el atisigamiento de intereses que, en continuo, nos empujan hacia los actos llenos de peligrosa inconsciencia. Mi voto por el sentido y el sentir humano. ¡Cultivémoslo! Va a merecer la pena. Gracias.- **Juan Manuel Galá Cavadas (profesor de Formación Vial). Madrid.**

129 del Código de la Circulación obliga a todo usuario implicado en accidente de circulación, dentro de lo posible y entre otras medidas, a avisar a la autoridad o a sus agentes.

## CINTURON Y MUJERES

En un curso de seguridad que impartía mi empresa, el profesor contó algo nadie sabía: el cinturón de seguridad, las mujeres han de llevarlo entre ambos pechos y no encima de ellos, porque, en caso de accidente, es probable que,

si está encima, éste revienta internamente y provoque la muerte. Sería conveniente que se informara de ello a las mujeres a través de las autoescuelas y de los medios de comunicación.- **Tomás Gigante Moreno. El Prat de Llobregat (Barcelona).**

**Respuesta:** Si bien es cierto que conviene que la mujer lleve el cinturón entre los pechos -es la posición más normal-, no lo es que de llevarlo en otra posición pueda producir la muerte, ni que el pecho reviente internamente. Si se podría producir una lesión en la mama, pero, aunque se produjera, ésta no es suficiente para producir la muerte.

## BADENES Y SEGURIDAD

Estoy completamente de acuerdo con que la Administración redacte normas de circulación y de todo lo que conlleve mejor Seguridad Vial por el bien de la inmensa mayoría y en detrimento de otra inmensa minoría. Esa minoría son, para mí, todos los "llevacoches", no conductores (el Código indica claramente que es un conductor, cómo se comporta y cómo se accede a ello). Con lo que no estoy en

absoluto de acuerdo, y como yo muchos conductores, es en dar la razón a la Administración por la moda los badenes para obligar al conductor a aminorar su marcha cuando llega a tramos de peligro.

El ente al que corresponde la instalación de tales badenes no tiene en cuenta que una cosa es apercibir al conductor de que llega a un tramo con cierto peligro y de que debe aminorar la marcha -aunque existan otras formas de hacerlo-, y otra obligar a reducir la velocidad hasta, en muchas ocasiones, detenerse por completo.

No tiene en cuenta que la inmensa mayoría de badenes artificiales son realmente alcantarillas, que lo único que provocan es aumentar la marcha, en vez de aminorarla; incluso, en ocasiones, algunos "llevacoches" los esquivan circulando a caballo entre su carril y el del sentido contrario, con peligro para quienes vienen de frente.

Los que circulamos prudentemente, al llegar a esos badenes, a veces detenemos casi totalmente el vehículo para que el enorme golpe no repercuta en la delicada dirección, neumáticos, amortiguadores, etcétera. Luego viene la ITV y a reparar. Sin contar los alcances.

Razonablemente, los badenes se pueden plantear, según el dibujo que adjunto, de forma alternativa; al golpear los neumáticos sobre éstos habría menos problema de desgaste de piezas debido al menor impacto paralelo de los neumáticos sobre aquellos. Con ello, la Administración consigue la misma finalidad, pero sin perjudicar los vehículos.- **Antonio Sánchez Antón. Albal (Valencia).**

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

REVISTA "TRÁFICO"  
General Aranz, 86  
Sección CARTAS  
28027 MADRID.



Cada conductor, si va a conducir, debe llevar gafas de repuesto.

## ESPACIO SUFICIENTE

El artículo 82.2 del Reglamento General de Circulación dice: "Por excepción, y si existe espacio suficiente para ello, el adelantamiento se efectuará por la derecha y adoptando las máximas precauciones..." ¿Debo entender como espacio suficiente al arcén, si fuera necesario? -**Javier Piquer Sebastia. Rafelbunyol (Valencia).**

**Respuesta:** Como norma general, el espacio suficiente a que se refiere dicho artículo es la calzada.

## LUZ "LARGA"

¿Se puede usar la luz de largo alcance o de carretera al dejar un vehículo detenido en una vía pública fuera de poblado? El Reglamento General de Circulación en su artí-



¡Ojo con cómo se coloca el cinturón! Puede producir alguna lesión.

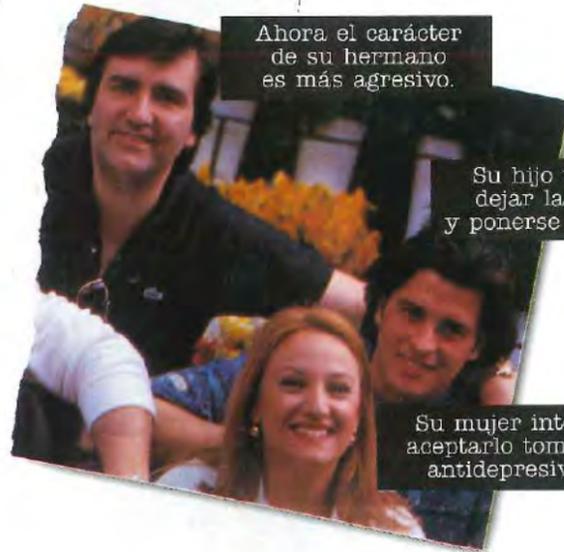


Luis murió por  
no descansar durante  
un viaje.



# LAS IMPRUDENCIAS NO SÓLO LAS PAGAS TÚ.

Ahora el carácter  
de su hermano  
es más agresivo.



Su hijo tuvo que  
dejar la carrera  
y ponerse a trabajar.

Su mujer intenta  
aceptarlo tomando  
antidepresivos.

**PIÉNSALO.**

 **Dirección Gral. de Tráfico**

 **Ministerio de Justicia e Interior**