



ocura doble, podríamos titular este mes la sección. Nos encontramos en la N-II, en dirección hacia Barcelona, en un tramo que es autovía. En un momento dado, el conductor de la furgoneta piensa que se ha pasado de la salida que buscaba. Ni corto ni perezoso, cruza la mediana y toma la dirección contraria -hacia Lleida-, quizás buscando la salida presuntamente sobrepasada.

ero, por si una vez no fuera suficiente como

locura, unos cientos de metros más allá, el conductor debió darse cuenta de que no

había llegado a la salida que necesitaba.

sino que no había llegado. Se arrima a la

izquierda, busca un lugar donde sobrepasar

esto supone para los que circulaban en ese

na locura por duplicado de la que nuestro

helicóptero sólo pudo fotografiar la

segunda parte. Y todo esto por no

otros y ponernos en peligro.

circular en sentido en el que iba unos

cuantos kilómetros para, en el primer

cambio de sentido, volver hacia atrás y

buscar la salida deseada. Y es que las prisas no son

buenas consejeras y nos llevan, casi siempre, a poner a

momento por la autovía.

la mediana y vuelve a girar, con el peligro que



#### INFORME

#### LA AGRESIVIDAD VA EN COCHE

¿Somos conductores agresivos o nos convertimos cuando cogemos el coche? Porque, además de los muertos de las carreteras por accidentes de tráfico, los hay también como consecuencia de incidentes entre conductores por asuntos aparentemente sin importancia. Un fenómeno bastante habitual que analizan expertos en este campo.

#### AUTOBUSES

#### MÁS SEGURIDAD

Recientes accidentes, como el ocurrido en Francia, vuelven a poner de actualidad la seguridad de los autobuses. Aunque es un transporte estadísticamente seguro, Europa estudia medidas para mejorár aún más este aspecto.....

#### ATROPELLOS

#### **GOLPES MENOS "DUROS"**

Los atropellos causan cientos de muertos cada año. Las autoridades de la UE estudian normas para garantizar que los coches sean menos 'agresivos" para los peatones en caso de accidente.

#### MOTOR

#### **CAMBIO PARA LOS TALLERES**

A los talleres les ha llegado la hora del cambio. La crisis, la calidad de los coches y las nuevas tecnologías aplicadas a las reparaciones les están obligando a renovar algunos planteamientos

#### MATRÍCULAS

#### **SU HISTORIA**

En el año 1900 un coche "Clement" lució por primera vez una matrícula. Era la placa número uno de la historia. Desde entonces hasta hoy mil anécdotas y curiosidades, como la de las provincias que se saltaron el número 13..



#### LLUVIAS

#### **AGUAS TORRENCIALES**

Los meses de septiembre, octubre y noviembre son proclives, en algunas zonas del país, a las lluvias torrenciales, mal llamadas "gota fría". Sepa cómo actuar si va a conducir por lugares de riesao...

#### FAMOSOS

#### DE LA MORENA. **DEPORTIVIDAD EN CARRETERA**

El líder de la radio deportiva en España, José Ramón de la Morena, director de "El Larguero", de la cadena SER habla de su éxito, de deportes de la Liga y critica las estupideces que algunos cometen en la carretera.



SECCIONES

10

11

30

33

36

48

53

54

56

58

La Locura. El Maletero Conducir Mejor

Editorial

El Zoom

Asombroso

Banco de Pruebas

El Cuentakilómetros

Famosos en Marcha

Área de Descanso

Suplemento Infantil (Cuadernillo central)

Mi Carril

Guía ITV

Motor al día

El Botiquín

La Firma

Cartas

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

TRÁFICO. Septiembre 1995

"ANTISMOG". Así se llama la ley alemana que prohibe circular durante 24 horas a los vehículos sin catalizador cuando el nivel de ozono suba por encima de los 240 microgramos.

ALERTA. El Conseio Económico y Social, en su memoria de 1994, hace una llamada de atención sobre la alta tasa de mortalidad juvenil, sobre todo masculina, asociada a causas evitables: accidentes de tráfico y SIDA.

SOSPECHAS, EL despistado dueño de un vehículo que se dejó las llaves puestas, hizo cundir la alarma entre la Policia y vecinos madrileños que, ante la posibilidad de que fuese un coche-bomba, acordonaron la zona, produciendo un atasco en la capital de hora y media.

> **VENCEJO** EN EL CALABOZO

Una de estas aves estuvo durante 8 horas en el calabozo por provocar un accidente de tráfico en Coslada (Madrid). Todo ocurrió cuando la persona que lo encontró y lo trasladaba en su vehículo, no pudo controlar el coche por culpa del revoloteo del animal.

#### ANIMALES EN PRIMERA CLASE

La Unión Europea (UE), sensibilizada ante el calvario que sufren los animales al ser transportados, ha aprobado una directiva regulando las condiciones y duración de este tipo de mercancía. Así, si van en camiones normales o viajan hacia el matadero, no pueden permanécer dentro más de ocho horas seguidas. Otra cosa es si van en vehículos adaptados -bien ventilados y con abrevaderos en el interiordonde los animales pueden estar hasta veintinueve horas con una de reposo v alimentación, y aquellos en fase lactante. hasta diecinueve horas. Mención aparte merece el transporte de cerdos, a los que la carga y descarga provoca comportamientos agresivos, y

para los que se han permitido hasta 24

horas seguidas si el camión dispone de





#### DIMISIÓN POR EXCESO **DE VELOCIDAD**

Roger Gale, presidente de una asociación contra la velocidad en Londres (Gran Bretaña), ha tenido que dimitir por exceso de velocidad. Fue "cazado" circulando a 160 km./h. cuando la limitación es de 110 km./h.

Su infracción le ha costado el puesto y 27.000 pesetas de



### CORTAR **POR LO SANO**

abrevadero.

La alcaldía de Buga, una ciudad al suroeste de Colombia, ha ordenado a los propietarios de las carretas de caballos que circulan por sus calles castrar a los machos. Según parece, en la época de celo, se desbocan y provocan accidentes de tráfico. Los dueños se niegan a cumplir este mandato "por caro v doloroso..." La medida cuenta con la aprobación de la Asociación Protectora de Animales, que avisa a los carreteros de que puede morir hasta un 80 por 100 de ellos "a causa del desenfreno pasional de los animales".

### **MUJERES MECÁNICOS**

El mundo de los talleres debe ser uno de los pocos donde la mujer brille por su ausencia... o mejor brillaba. Es bastante probable que cuando a final de año, las 30 mujeres que han realizado, con bastante éxito, un curso de pre-formación en Fuenlabrada, Alcobendas v Madrid, promovido por la Dirección General de la Mujer, sean oficiales de 2ª en

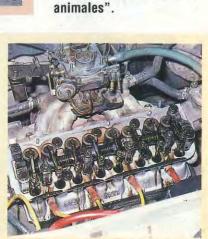
mecánica, tengan posibilidades de ejercer e. incluso, montar su propio

Según su profesor, Ángel Sánchez, en 300 horas "han pasado de no conocer prácticamente nada a volver a poner en marcha un vehículo que llegó en grúa; lo que menos les gustaba era chapa y pintura" Ana Mª Corral, con 37 años,

Nos comentó que estaba en paro y que, como la mayoría de sus compañeras, eligió el curso "por lo insólito". La experiencia ha sido muy gratificante: de no saber nada a saber bastante de mecánica y electricidad. La operación que más le cuesta llevar a cabo es el reglaje de válvulas Suerte v adelante.

ha sido una de las alumnas.





sanciones aquellos que osen tirar colillas desde el vehículo podrían elevarse de as 15.000 pesetas actuales hasta 100.000 si se aprueba una propuesta del grupo parlamentario

La Mutua de Seguros Pelayo es noticia doble: por la organización de unas jornadas sobre Lesiones en Accidentes de Tráfico, en la Universidad de Valladolid, y por ser pionera en mejorar las relaciones con los asegurados mediante el "Pacto por la Transparencia del Seguro" junto con la Confederación Estatal de Consumidores y Usuarios (CECU). Si no le austa el servicio, le devuelven el dinero.



#### **DÓNDE ESTÁ** LA CRUZ ROJA

Un lector nos rectifica: el puesto de la Cruz Roja que situábamos en Santa Margarida i els Monjos en El Cuentakilómetros (N-340: Tarragona-Barcelona), del número 107 de TRÁFICO, está realmente en la localidad de Vallirana.

#### TREN A LA ALHAMBRA

La información sobre Granada que incluía el reportaje "Reconquistar la Ciudad" (número 107 del pasado mes de junio) aludía al carácter gratuito del nuevo tren neumático que accede al recinto árabe. Pues nos equivocamos: cuesta 150 pesetas el viaje de ida y vuelta.



#### 16.000.000 AL VOLANTE

Ya somos más de 16 millones de conductores -exactamente 16.309.155-. El 66,65 por 100, hombres y el 33,35, mujeres, tal y como figura en el Anuario de 1994 de la DGT. En el último año se han expedido más de 700.000 nuevos permisos.

En cuanto al parque móvil, totaliza va

los 18 millones -18.218.924-. Esto es tanto como decir que por cada 1.000 habitantes hay 465 vehículos. Centrados en los turismos, existe 1 por cada 3 habitantes. Es curioso comparar este dato con 1969, cuando había 117 autos por cada 1.000 habitantes y a cada turismo le correspondían 17 habitantes, ¡Cómo hemos cambiado!



# BEBER CON MODERACIÓN

La campaña puesta

en marcha por la Asociación de Distribuidores de Grandes Marcas de Bebidas tiene un eslogan que podría sorprender teniendo en cuenta sus impulsores: "Bebe con moderación. Es tú responsabilidad". La campaña hace una llamada a la responsabilidad, que se concreta en algunos mensajes:
"Si tiene pensado conducir, no beba; si decide beber, no conduzca. Es libre de beber o no, pero, si lo hace, es su responsabilidad no conducir". También aconseia que, en grupos, una persona se responsabilice de no beber para poder conducir y advierte sobre el peliaro de los recorridos cortos v de que en este asunto no es sólo responsable el consumidor "sino padres. educadores, amigos, profesionales de la hostelería..."

### CONDUCTORES ECOLÓGICOS

Tal como está el panorama, es imprescindible que la ecología más que estar de moda se ponga en práctica. Esto pretende Volkswagen editando la "Guía del Conductor Ecológico", patrocinada por la Secretaría de Estado de Medio Ambiente del MOPTMA. En ella se recomienda elegir modelos que consuman menos, con piezas reciclables, usar el vehículo privado cuando no haya otra opción o compartirlo, no tirar el aceite, neumáticos o bujías, entre otras piezas. También recomienda aminorar la velocidad y no forzar las prestaciones del vehículo, pues así se ahorra hasta un 40 por 100 de combustible









#### **CASCOS PLEGABLES**

A sólo 8 centímetros de altura puede quedar reducido este nuevo modelo de casco. diseñado en 3 piezas y que se abre y se cierra a modo de abanico. El dispositivo está homologado en la Unión Europea. Su precio, en las tres tallas existentes, es de 19.900 ptas.

MUERTE DE UN CAMPEÓN, Un nombre mítico del automovilismo, el graentino Juan Manuel Fangio, murió a los 84 años. Empezando como mecánico en un taller, logró la gloria subiendo a lo más alto de podium al ganar en 5 ocasiones el Campeonato del Mundo de Fórmula 1. Su primer coche de carreras fue un taxi Ford, aunque ha pilotado las más prestigiosas marcas: Masserati, Alfa-Romeo, Lancia y Mercedes. Descanse en paz.

### Cómo ajustar los retrovisores

Tan fundamental es controlar todo lo que sucede en nuestro campo visual frontal -la carretera v su entornocomo saber qué pasa en la retaguardia, un punto vulnerable por el que muchas veces se acerca el peligro. Sin embargo, una adecuada colocación de los espejos retrovisores y una sana costumbre de rápidos y frecuentes vistazos a los mismos. nos permitirá conducir seguros.

siguiente paso, después de haber adaptado el asiento a nuestra medida, es la correcta colocación de los espejos retrovisores con el fin de conseguir, de forma artificial. un mayor campo de visión. Muchos accidentes tienen su origen en una maniobra en la que previamente no se ha controlado a los vehículos que vienen por detrás: no se miró por los espejos retrovisores o, simplemente, estaban tan mal colocados que se miró pero no se

#### ESPEJO INTERIOR.

Bien sentados, en la postura que habremos de llevar durante la conducción, colocaremos, en primer lugar, el espejo retrovisor interior de tal manera que ofrezca el mayor campo de visión posible por detrás de nosotros. Esto se conseguirá centrándolo con el perímetro de la luneta de atrás. La mirada hacia este espejo no tiene que implicar ningún movimiento de cabeza. sino de ojos.

# Guardar las espaldas



CONTROLAR POR DETRÁS. Una adecuada colocación de los espejos retrovisores permite controlar todo lo que se acerca por detrás.



**QUE NO SE** VEA EL COCHE. La posición adecuada del espejo exterior se consigue en el momento en el que se deja ver la

CENTRO. Co-

loque prime-

ro el retrovi-

sor interior,

bien centra-

do con la lu-

neta trasera.



TRÁFICO, Septiembre 1995

**RÁPIDOS VIS-**TAZOS. Rápidos y frecuentes vistazos a los retrovisores permitirán tener las espaldas bien cubiertas.

**ESPEJO EXTERIOR IZ-**QUIERDO, Una vez colocado el espejo interior, regularemos el retrovisor izquierdo, que no es sino un complemento de aquél. Comenzaremos enfoncando la carrocería del lateral del coche y lo movemos justo hasta el momento en que deja de verse por completo, también sin tener que mover la cabeza. De esta manera. cuando te adelanta un vehículo, puedes verlo al principio por el retrovisor interior hasta que desaparece del mismo y surge en el exterior izquierdo. De esta forma. los ángulos muertos (espacios sin visión) prácticamente desaparecen, va que si el vehículo que adelanta no se encuentra refleiado en algunos de los dos espejos citados, es que está ya casi a nuestra altura, paralelo a nosotros, y podemos verlo por el rabillo del ojo.

#### EXTERIOR DERECHO.

La mayoría de los nuevos modelos llevan también un tercer espejo retrovisor, colocado en el lateral derecho. Su orientación hay que hacerla de forma idéntica a su compañero de la izquierda. Es decir, se coloca justo en el límite en el que la carrocería deja de verse.

LEJOS/CERCA. A la hora de disponernos a adelantar, mirar por el retrovisor es la primera secuencia de la regla RSM (Retrovisor, Señalización y Maniobra) con el fin de observar si hay otro coche que se acerca más rápido por detrás. Sin embargo, si miramos por el retrovisor exterior (espejo convexo) veremos el vehículo mucho más lejano que si lo hacemos por el interior (espejo plano). Hay que acostumbrarse a calcular bien la distancia en función de por dónde se mire.

# La seguridad de los autocares

ada vez que un autocar sufre un accidente en carretera se genera una cierta alarma social. Es lógico. Hay bastantes muertos, muchos heridos, se ven fotos e imágenes espectaculares... Por si esto fuera poco, otra cosa: no estamos habituados. Nuestras retinas tienen grabadas imágenes de otro tipo de accidentes, hasta el punto que a veces mostramos una cierta -y peligrosa- falta de sensibilidad. La rutina es peligrosa

hasta para esto, para acostumbrarnos a las tragedias por muy cerca que las tengamos, por numerosas que sean, no parece una

buena práctica.

Pero hay que ver las cosas en su justo término. Que los autocares necesitan mejorar su seguridad parece obvio: hay normativas en vigor y otras a punto de aprobarse que persiguen precisamente reducir la accidentalidad y mitigar las consecuencias cuando el accidente se produce, como por ejemplo, las barras antivuelco y el anclaje de los asientos. Ahora se habla de la posibilidad de que los viajeros lleven cinturón de seguridad. Está claro que hay que controlar al máximo los posibles incumplimientos en los horarios de los conducto-

res, en la manipulación de los tacógrafos, en los descansos y otros problemas que pueden acarrear en algún caso un siniestro. El pasado año, por ejemplo, la Guardia Civil de Tráfico realizó controles a cerca de doscientos veinticinco mil autocares y más de treinta y tres mil extranjeros, con el resultado de dieciséis denuncias y ciento cincuenta y nueve inmovilizaciones. Es decir, los autocares están controlados en la medida que nos permiten nuestros efectivos.

ero, pese a todo, tenemos que tener muy claro que el nivel de accidentalidad de estos monstruos de la carretera es relativamente bajo. El pasado año se produjeron en nuestro país veinticuatro muertos y cerca de seiscientos heridos. Según algunos estudios comparativos, el autocar duplica en seguridad al tren; se cree que, incluso, supera al avión y, desde luego, está muy por encima del nivel de seguridad del automóvil: es entre 30 v 40 veces más fiable que el vehículo parti-

cular. Todo ello, claro, teniendo en cuenta el número de viajeros de cada medio y los kilómetros recorridos. Así pues, mejoras sí, pero que no cunda la alarma...



Colaboran en este número: F. Javier Álvarez, Gerardo Amechazurra, Antonio Aragüez, Arias, Carmen Delgado, Juan C. González, Charo Laiz, José Antonio López Rodríguez, Elena Markínez y Alvaro Ponce. Colaboración especial: Antonio Nuñez

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.

Redacción: c/ General Aranaz, 86. 28027 Madrid. Teléfs. directos: 742 83 53 y 741 40 11. Centralita: 393 04 75 (exts. 270 a 276). Télex: 44510 DIREE

Consejo Editorial: Francisco Altozano, Milagro del Arroyo, José Azpeitia, Aurea 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. Depósito legal: M-25.988-1985. N.I.P.O.: 062-95-001-3. Distribución: JARPA (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

Tirada de este número: 350.000 ejemplares.

TRÁFICO, Septiembre 1995



# CÓMO

Si, a pesar de todo, ha sobrevenido el accidente y nos encontramos en el interior del vehículo volcado sobre la cuneta, hay que mantener la serenidad y saber qué hacer para salir del trance. La Escuela de conducción v seguridad Audi. nos muestra cómo hacerlo mediante su simulador de vuelco.

J. Ignacio RODRÍGUEZ Fotos: Miguel GARROTE

VOLCADO DE LADO. Consideremos, en primer lugar, que el vehículo se encuentra volcado sobre un lateral. La persona que se encuentra en el plano más elevado debe dar los siguientes pasos para su liberación:

1 Sacar la pierna más próxima al suelo y apoyarla en la puerta interior o en el salpicadero, procurando no dañar al otro ocupante.

2 Apoyarse con la mano del lado hacia el que está volcado el coche en el respaldo (no en el reposacabezas) del otro asiento para, así, descargar el peso que ejerce su cuerpo sobre el cinturón.

1 Desabrochar el cinturón de seguridad con la otra mano.

 Sacar la otra pierna y salir del vehículo por la puerta o ventana de arriba.

**6** Los demás ocupantes saldrán de la misma manera.

PANZA ARRIBA. Pero tal vez, el vehículo se encuentra volcado sobre el techo. En este caso, los ocupantes cuelgan boca abajo sujetos por los cinturones, por lo que será preciso buscar un buen apoyo antes de soltarlos. y liberarse de uno en uno de la siguiente manera:

8



SIMULADOR. La máquina inicia el vuelco del vehículo, donde queda "atrapada" una persona.



SIGUE GIRANDO. El simulador sigue girando para mostrar otra posición incómoda para un conductor atrapado.



LIBRE. Una vez libre de ataduras, se rueda sobre el techo del coche para escapar.



DE LADO. El conductor, amarrado con el cinturón, debe iniciar serenamente los pasos para su liberación.

CABEZA ABAJO. En esta posición, la fuerza de la gravedad

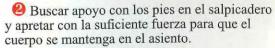


PROTEGERSE. Para evitar una posible lesión de columna, hay que poner la mano debajo de la cabeza y apretar la barbilla contra el pecho.

ESCAPAR. Después de sujetarse convenientemente y desabrocharse el cinturón, puede



1 Poner la mano exterior (la contraria a la que está próxima al anclaje del cinturón) debajo la cabeza y presionar la barbilla contra el esternón con el fin de proteger la columna vertebral.



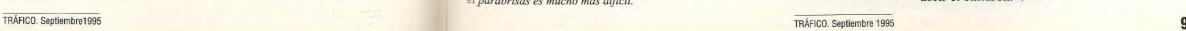
1 La otra mano debe deslizarse por el cinturón diagonal hasta el anclaje y abrirlo.

4 A continuación, deben apoyarse las manos y las rodillas en el techo y rodar hacia el interior. Una vez libre, ya se puede escapar por la puerta o por la ventanilla.

Los ocupantes de los asientos traseros pueden actuar del mismo modo apoyando los pies en el asiento delantero a la altura de las guías del mismo; o bien, en el caso de niños o personas ágiles, apoyando los pies y una de las manos en el techo, inclinar la cabeza hacia adelante y abrir el cinturón.



POR LA PUERTA. O rompiendo el cristal con un martillo u otro objeto contundente. Romper el parabrisas es mucho más dificil.



# Para los ojos, cinturón

#### Juan M. MENÉNDEZ

En una tertulia radiofónica, el conocido periodista Luis del Olmo le pidió al prestigioso doctor Barraquer un decálogo de la salud ocular. El galeno, sin inmutarse, contestó, más o menos textualmente:

- Lo primero, ponerse el cinturón de seguridad del automóvil cuando se viaja en ciudad. Usted no sabe la de lesiones oculares que se producen por los pequeños choques en ciudad...

La respuesta del doctor Barraquer sorprendió a Luis del Olmo y a la mayoría de los oyentes. Nadie sabía qué tenían que ver los ojos y el cinturón de seguridad. Sin embargo, el número de lesiones oculares, algunas de gravedad, que se producen en los automóviles por no llevar abrochado el cinturón de seguridad en ciudad es espectacular.

En 1991, 30 de los 5.035 muertos (0,58 por 100) presentaba lesiones en los ojos tras el accidente; 1.330 de los 27.310 heridos graves (4,76 por 100) y 6.581 de los 48.109 heridos leves (13,68 por 100) tenían lesiones en los mismos. Y estas cifras corresponden a conductores y pasajeros en carretera -en ciudad no se disponen de estos datos-. pero los porcentajes valen como orientación.

Buena prueba de la preo-

cupación que por estas lesiones tiene la DGT, aunque porcentualmente no tengan una representación excesiva, es la realización de un anuncio en este sentido en la campaña publicitaria que tanto impacto causó, cuyo eslogan eran "Las imprudencias se pagan". En él. a un joven, en su consulta, un oftalmólogo, le diagnostica que perderá la vista por causa de un accidente de tráfico no excesivamente grave en el que no llevaba abrochado el cinturón de seguridad.

Y es que, sin cinturón de seguridad, a una velocidad relativamente pequeña, nuestra cabeza sale propulsada hacia delante con una fuerza irresistible (como si su peso se multiplicara por 50). Y los ojos son la parte más delicada de la cabeza ante pequeños golpes o ante los posibles cortes con los cristales del parabrisas. Ya sabe: lo mejor para los ojos, el cinturón. Lo dice una eminencia como el doctor Barraquer •



En el siglo VI antes de Cristo, en la ciudad de Sybaris (sur de Italia), los gobernantes obligaban a que los trabajos que generaran ruido deberían realizarse fuera de la urbe.

Julio César prohibió la circulación de carros por la noche para evitar molestias.

Las viviendas, si están bien construidas, deberían absorber entre 20 y 25 decibelios de ruido.

España parece el país donde más caro es aparcar. Sólo está a nuestra altura Portugal. La media de pago por aparcar mal está en las 20.000 pesetas en nuestro país vecino y en unas 13.000 pesetas aquí; más del doble de lo que cuesta una "alegría" en países como Francia, Grecia, Holanda, Suiza o Bélgica. Con tanta doble fila como se ve en las ciudades.



cualquiera diría que cada

mal aparcamiento es un



Jesús SORIA Director

una encuesta de Vox-Pública, nada menos que el 93,7 por 100 de los españoles crea que los conductores son la causa fundamental del alto número de accidentes de tráfico que se produce durante las vacaciones. El mismo estudio refleja

s curioso que, según

que sólo el 4.6 achaca la accidentalidad a las carreteras y el 0,7 al vehículo. No coinciden estas apreciaciones con el resultado final del verano en lo que a víctimas de la carretera se refiere. Cabría pre-

**CULPABLES, "LOS DEMÁS"** 

guntarse: si somos tan conscientes de esta realidad, ¿por qué hacemos tantas burradas en la carretera? Segura-

mente, como ha pasado con otras encuestas, pensamos todo eso, pero aplicado a los demás. Es decir, no somos culpables, "son" culpables...

SI SOMOS

POR QUE

**BURRADAS?** 

**CONSCIENTES DE** 

**HACEMOS TANTAS** 

LA REALIDAD,

Cada vez son más -tambiénlos que, con las indudables mejoras de las carreteras, ponen mu-

cho menos en la picota al asfalto como causa de los siniestros. Y es razonable -aunque no lleven razón- el bajo porcentaje de importancia que se da al factor coche, sobre todo a tenor de los muchos conductores que hacen novillos a la hora de mandar el suyo a la ITV.

Probablemente si supieran la cantidad de fallos en ele-

mentos de seguridad que se descubren cada año y que probablemente evitan más de un accidente grave, pensarían de otra manera. También aquí somos muy propensos a pensar que esas deficiencias sólo les afectan a los demás coches.

En cuanto a esas causas que ponemos en la mochila "irresponsable" del factor humano, más de la mitad de los españoles piensa que es la bebida el factor principal de implicación en accidentes. Un aspecto este sobre el que parece haber cada día más conciencia. Hasta los distribuidores de grandes marcas de bebidas alcohólicas han iniciado una campaña para que se beba con moderación y aconsejan que, si se va a conducir, no se beba. Tras el alcohol, se considera que la temeridad es la segunda cau-



Año 2020

# Neumáticos "Braille"

Acaba de salir al mercado un nuevo neumático que va a ser una auténtica revolución. Dotado de cientos de "microchips" adosados a la goma, proporcionará al usuario del coche un sintín de datos que le permitirán una conducción más segura. Analizará el estado del suelo por el que se desplaza, si tiene humedad, qué grado, la capacidad de "agarre", incluso situaciones de alarma cuando el firme sea altamente peligroso, por ejemplo, por la existencia de gravilla. Toda esa información será enviada al conductor a través de un pequeño ordenador y se reflejará en una panta-lla. Incluso aconsejará la velocidad y la marcha "ideales". No será necesario tener

quirir en el futuro.

un coche moderno para instalar este equipo. Además, una vez instalado, se puede adaptar a los modelos que podamos ad-

TRÁFICO, Septiembre 1995

sa más importante.

Es decir, que somos la causa fundamental de los accidentes, pero más de uno ha seguido desplazándose en zapatillas, sin cinturón, con una "copita", pegado al coche de delante... hasta alguno ha avisado con ráfagas de que ahí está la Guardia Civil para que siga haciendo locuras y hasta se lleve a alguien por delan-

TRÁFICO. Septiembre 1995

IJKLMNOPQRS

BCDEFGHIKLMNO

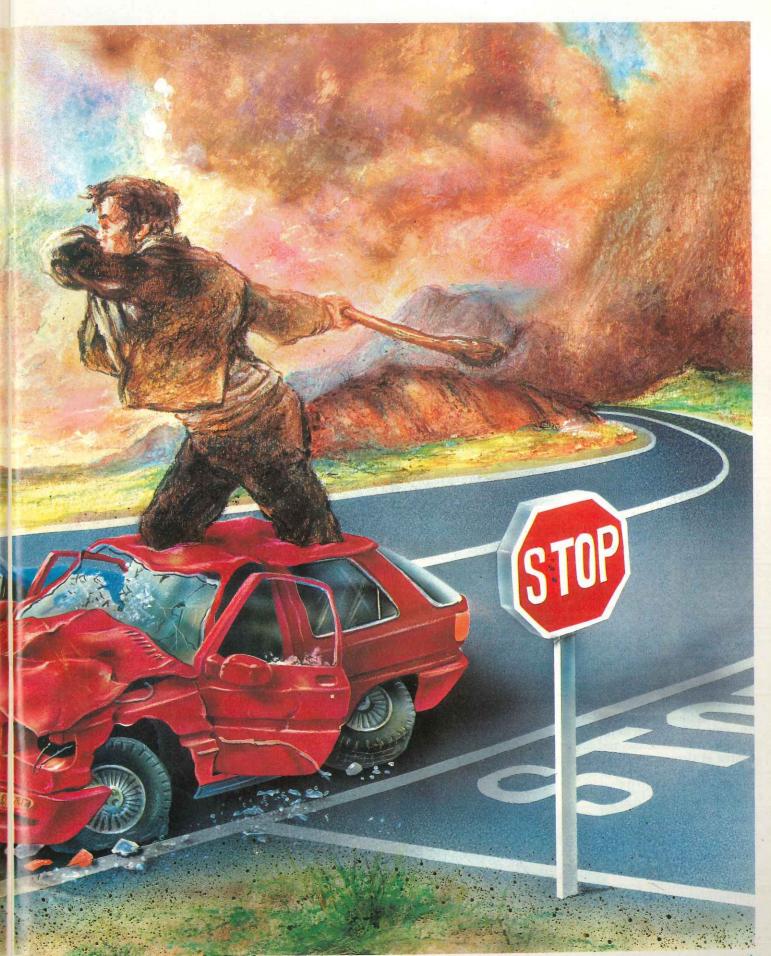
EFGHUKLMNOPQRSTUVW

**FGHIJKLMNOPQRSTUVWXYZQ** 

PORSTUVWXYZABCDEFGHUKLM

2 de cada 10 conductores se consideran a sí mismos agresivos

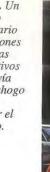
Que el tráfico provoca crispación, nervios y malhumor, estamos hartos de oirlo y sufrirlo. ¿Cuál es el motivo para que saltemos tan fácilmente cuando estamos dentro del coche? Frustración, graves consecuencias en caso de accidente, difícil comunicación, impunidad, egocentrismo y anonimato propician una amplia gama de conductas violentas.







GESTOS. IIn extenso muestrario de acciones v muecas despectivos son la vía de desahogo para reparar el agravio.





eflexione. Cuando alguien le pisa por la calle, seguro que acepta sus disculpas sin más problema. ¿Y cuando un conductor se incorpora despistado a una rotonda haciéndole frenar? Probablemente "listo" sea el vocablo más suave que salga de su boca.

Sentirnos agredidos por el comportamiento de otro conductor que ha sido irrespetuosos con las normas -a veces por un error o sin intención- es algo demasiado habitual. Ya en la tragedia griega, Edipo mató a su padre por una disputa en un cruce de caminos. Un reciente estudio sociológico de MAPFRE -1.312 entrevistas- sobre "El factor humano en la seguridad vial" refleja que más de la mitad de los conductores sufre, de forma ocasional, problemas emocionales en su automóvil; junto a ello, uno de cada cuatro puede considerarse "peligroso por ser impulsivo, estresado, con poca paciencia, compite contra si mismo, contra el tiempo y contra los demás". Otros trabajos. como la encuesta EDIS, el programa SARTRE o el estudio de Europear, corroboran lo anterior y fijan en 1 ó 2 de cada 10 los conducto-

Los conductores se violentan más ante jóvenes, mujeres, conductores con aspecto desarrapado, taxis, vehículos viejos, cuando

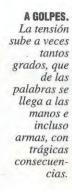
14

res que se consideran a sí

mismos como agresivos.



La tensión sube a veces tantos grados, que de las palabras se llega a las manos e incluso armas, con trágicas consecuen-





1 de cada 4 conductores es impulsivo. estresado, con poca paciencia v compite contra si mismo v los demás.

PUÑETAZOS, CUCHILLOS ...

En el punto álgido de crispación están los casos en los que se pasa de palabras a hechos -agresiones a puñetazos, con objetos contundentes como barra antirrobo, navajas, puñales, machetes, cuchillos, etcéte-



tiene prisa o si existen o no

disculpas tras la agresión, v

más en ciudades grandes

(según la encuesta EDIS, el

35 por 100 achaca los acci-

dentes en ciudad a la vio-

lencia vial). Se produce

bastante más en hombres

que en mujeres y cuando se

va sólo en el coche, porque

no se tiene con quién des-

cargar su ira.







ra- e, incluso, armas de fuego. Luis Montoro, catedrático de Psicología y Seguridad Vial de la Universidad de Valencia, señala que "las situaciones de tráfico son las que producen mavor uso indebido de este tipo de armas". En Madrid, según fuentes municipales, se producen al año 144 incidentes violentos denunciados...

Según un estudio llevado a cabo en el Hospital Pasteur de Niza (Francia) por el doctor Ollier, el 5 por 100 de las atenciones en ese centro por golpes y heridas provienen de revertas entre automovilistas. Las lesiones más frecuentes son desprendimiento de retina, traumatismo craneal, rotura nasal, fracturas en la zona ocular y problemas psicológicos que aparecen después del incidente.

#### EXPLICACION CIENTIFICA

La magnitud de los datos anteriores conduce irremediablemente a buscar las causas generadoras. Un primer acercamiento relaciona las conductas violentas en la conducción con el clima social agresivo en que vivimos -competitividad, innumerables necesidades, crisis de valores, hacinamiento, etcétera-. Luis Montoro lo resume: "Las sociedades conducen como viven y vivimos muy agresivamente".

La explicación del sociólogo Amando de Miguel es que "el tráfico propiamente no genera conductas agresivas, sino que es una vía de escape a otros problemas humanos". Al mismo tiempo incide en que el coche no transforma sino que "cada uno conduce según su personalidad: maleducado, egoísta, orgulloso, etcétera".

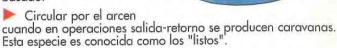
La agresividad se define, en palabras de Albert Cartoixá, psicólogo de la Comisión de Seguridad Vial del Colegio Oficial de Psicólogos de Cataluña, como "la tendencia instintiva e innata a actuar de un modo hostil". Para explicar el mecanismo que la pone en marcha, Jerónimo Sainz, del hospital "Ramón v Cajal" (Madrid), recurre a

### "PUTADAS" AL VOLANTE

#### En carretera

Dar las luces largas, hacer sonar el claxon y acercarse por la retaquardia para que el vehículo de delante acelere, deje adelantar...

Mantener un pulso con el conductor que adelanta para no ser rebasado.



No señalizar una maniobra con los intermitentes, teniendo que jugar a las adivinanzas los que circulan detrás.

Circular por el carril contrario, adelantando sobre y pese

Usar la luz larga durante la noche... porque todos los gatos son pardos.

#### En ciudad

Aparcar en doble y triple fila, en pasos de peatones, carril-bus, en la acera, en salidas de vehículos, etcétera, acciones que demuestran una enorme falta de respeto con el resto de usuarios.



No respetar las colas en las incorporaciones, despreciando al resto de usuarios. "Tonto el último" parecen pensar.

Pitar casi antes que la luz del semáforo se ponga verde para que los de delante arranquen.

Conducir en "zigzag" de un carril a otro.

#### Otras

Los camiones y autocares que circulan imponiendo la ley del más fuerte. icomo para llevarles la contraria!

Impedir o dificultar el paso los vehículos de 4 ruedas a los de 2 y al revés. Una querra sin cuartel.



Parar de un frenazo y sin avisar. Habitual en muchos taxistas. Insultar, pitar y agredir con gestos a novatos y mujeres.



No respetar los pasos de peatones, llegando algunos de ellos incluso a dar las gracias cuando algún vehículo para. Y viceversa. En muchas ocasiones los que van a pie campan por sus respetos cruzando por donde les viene bien y dando verdaderos sustos a los conductores.

# La química de la agresividad

Ante un estímulo externo amenazante, todo el organismo, mandado por el Sistema Nervioso Central, se prepara para la respuesta de forma similar a la que los animales se preparan para la lucha: vasoconstricción cutánea (palidez), dilatación de la pupila, piloerección (piel de gallina), sudoración y taquicardia: incluso el organismo pone en alerta a liquidos y sangre para una posible pérdida.

Las causantes de esta alerta máxima son sustancias químicas denominadas neurotransmisores. Las que intervienen de forma más destacada en reacciones agresivas son la adrenalina y la noradrenalina, con la misión de defensa ante una amenaza, y la serotonina, que incide sobre el control de los actos.



una fórmula matemática: "A la impulsividad personal se resta la falta de capacidad de control y se suman estímulos externos como frustración, amenaza o defensa"

La frustración más importante, en lo que a circulación se refiere, deriva del binomio coche-vía. El automóvil es algo propiedad del conductor, que siente como suyo, que le ayuda a desplazarse de forma rápida y cómoda de puerta a puerta; pero ese maravilloso invento debe circular por sitios específicos -carreteras y ca-





MALDITO COCHE. Dar las "largas" es un extendido mensaje para que el de delante se aparte o vaya más deprisa.

lles- que son de uso compartido con otros conductores más o menos hábiles, más o menos lentos. Al mismo tiempo, señala el psicólogo de la DGT José María Sánchez Pardo, "la circulación vial requiere, por sus características y magnitud, muchas normas; es un espacio muy normativizado, produciéndose un desfase entre coche, normas y fluidez que es frustrante".

No poder ir a la velocidad que se quiere, porque el de delante va lento, hay un semáforo, o una caravana; necesitar dar innumerables vueltas para dejar aparcado el coche; tener que salir bastante tiempo antes para no llegar tarde; no poder decirle nada al que casi nos lleva por delante porque ya está 25 metros más allá, etcétera, genera un cúmulo de despropósitos y de sensaciones de impotencia que se convierten en gestos, insultos, gritos o agresiones.

TRÁFICO. Septiembre 1995

### Historias violentas

LA MUERTE DE UN PEATON. Bilbao, 2,30h. de la madrugada. J.A.R.G. vuelve del Carnaval. Se dispone a cruzar por un paso de peatones que parece ser un turismo no respeta. Se enzarzan en un disputa verbal, que conclu-ye bajando el conductor con un cuchillo de monte con el que apuñala al peatón que resulta muerto.

NAVAJAZOS. Barcelona, 12,30h. de la noche. Jesús Gómez, taxista de 51 años, riñe con el conductor de una furgoneta a las puertas del aparcamiento donde el taxista tiene su plaza de garaje. De las palabras se pasa a las manos y el conductor de la furgoneta, con una navaja, secciona la arteria femoral del taxista, que se desangra.

MORDER AL AGENTE. Madrid, noche de teatro en La Zarzuela. Una espectadora aparca en zona prohibida reservada al personal del Congreso de los Diputados. Un policía se acerca para advertirla. Reacción de la fémina: muerde al agente que es dado de baja debido a un gran

A TIROS. Hospitalet de Llobregat, 1,15 h. de la madrugada. Un vehículo frena bruscamente en un paso de peatones por el que pasa una pareja. La joven tiene que saltar para no ser atropellada al tiempo que adjetiva de "¡burro!" al conductor. Este sale del coche, la zarandea y la tira al suelo, lo que da pie a una pelea entre novio y conductor, que termina con dos disparos, uno de los cuales atraviesa la cabeza al peatón, matándolo. El agresor se da a la fuga.

MOTIN DE BODA. Madrid. Los 50 asistentes a una boda se ponen, todos a una, a atacar a dos policías municipales que multan a sus vehículos mal estacionados (doble fila y carril-bus). Los agentes resultan heridos, uno con luxación de hombro, y ambos con contusiones y hematomas. Es precisa la intervención de varias dotaciones de policía para poner fin a la concurrida reyerta.

"Desde el vehículo se insulta más porque se tiene la necesidad de defender un espacio propio" (Antonio Pamies, profesor de lingüística. Universidad de Granada.)

En relación a los insultos, Antonio Pamies, profesor del Departamento de Lingüística General de la Universidad de Granada, -que junto con los profesores Juan de Dios Luque y Francisco Manjón va a publicar el libro "El arte del insulto"- hace las siguientes apreciaciones:"En el vehículo se insulta más porque la necesidad de defender un espacio aumenta la agresividad; el comportamiento verbal es más machista v se refleja tanto en la actitud como en el léxico: hav insultos casi espeBLOQUEADOS. La doble fila es una de las causas que genera mayor irascibilildad en ciudad.

cíficos, como domingue-

Otros vocablos muy utilizados para designar a los provocadores son "kamikaze" (héroe nacional) o "listo" que, contradictoriamente, como señala José María Sánchez Pardo, "son términos positivos, que provocan un reforzamiento de estas actitudes".

#### **FOMENTADORES**

A pesar de que la causa principal sea la frustración al no cumplirse las expectativas de necesidades cubiertas con el vehículo, existe una serie de causas secundarias que fomentan estas conductas negativas. La primera sería la anormalidad de los canales de comunicación entre automóviles: no es cara a cara, sino que hay un espacio entre coche y coche y, además, en movimiento, de lo que resulta una incapacidad

Luis Rojas Marcos, psiquiatra, Director de los Servicios de Salud Mental de Nueva York.

El prestigioso psiquiatra español Luis Rojas Marcos, Director de los Servicios de Salud Mental de Nueva York, explica los porqués de la agresividad vial, sus rasgos definitorios y las medidas contraceptivas a este mal que padece nuestra actual cultura competitiva.

- ¿Tiene alguna justifica-ción que el tráfico y la conducción generen tantos con-flictos entre conductores, llegando incluso a provocar muertes?

- No se si justificación, pero sí explicación. Creo que el ser humano conci-

personal. ¿Al volante cambiamos

nuestra personalidad? - No. És una extensión de nuestra personalidad, y por lo tanto reaccionamos a las situaciones igual que lo haríamos andando por la calle, al

mismo tipo de agravio.

¿Hay más causas que generen esa agresividad? - También estaría el elemento estrés o prisa, horarios aiustados, ir con hora, al que se añadi-ria una idealización del automóvil en el sentido de que uno piensa o espera llegar a tiempo. Ocurre algo similar en las personas que viajan en avión, donde basta un retraso de 15 minutos para que surja una reacción muy fuerte de frustracción. Con el co-

che pasa lo

mismo: se tie-

nen una serie de expectativas que la mayoría de las veces no se produ-- Está de acuerdo con la afirmación, "Las sociedades

conducen como viven"

- Sí. Una de las caracte-

be el vehículo como una extensión de sí mismo, de su ego, de su identi-dad. Cualquier situación conflictiva, de competitividad o amenaza, aunque sea de otro vehículo, lo considera un ataque

de nuestra cultura es la competitividad, que se refleja en el trabajo, los deportes, la televisión, en películas... El principio de que siempre tiene que haber un ganador y un perdedor es un mensaje cultural que se nos da constantemente. En el volante esa competitividad se traslada a ser el primero, el más rápido... - Trasladamos también al volante complejos, tensiones

y angustias. - Por supuesto. Además, añadiría "el culto al macho", favorecido también por la cultura. El automóvil es un instrumento de origenes mas-culinos, ha sido un simbolo de hombria; lo tipico era que el señor con-

el asiento de al lado. De ahí el ser un objeto que

se presta a ese culto al

machismo y que fomenta la fuerza y la violencia como solución al conflic-

- ¿Qué rasgos definirían a

- Impaciencia, incapaci-

dad de ceder, intoleran-

cia con otros conducto-

res, falta de principios cí-

vicos. El conductor agre-

sivo no se presta, por ejemplo, al ritual de pe-dir permiso para incor-

porarse a la circulación

en la salida de un apar-

- ¿Hay remedios para evitar

o aminorar las tensiones

dentro del automóvil?

camiento.

18

un conductor agresivo?

risticas fundamentales - Conducir tiene su encanto; muchas personas disfrutan conduciendo. Enfocar el aspecto positivo que tiene ir en un vehículo paseando, escuchando música o la radio v conversando. Asumir que el viaje va a durar más de lo previsto porque nos vamos a encontrar con una serie de hechos impredecibles que pueden retrasar la llegada. Aceptar que no está dentro de nuestro control llegar a un sitio en un cierto momento.

Si en nuestro camino tropezamos con un conductor agresivo dispuesto a levantar una barra o sacar una cadena, ¿cuál debería ser nuestro comportamiento?

- A la larga todas las personas implicadas en este tipo

de hechos, se arrepienten de haber caido en la tentación de la confrontación. El consejo seria tener claras las priorida-des, por encima de todo, preservar la vida.

¿Se ha sentido a veces agresivo condu-ciendo?

- En alguna ocaducía y la señora iba en sión, cuando iba con prisa y me sentía agobiado, con presión, llegando a perder en cierta medida la tolerancia. A lo único que contribuye es a llegar a la reunión o la visita en un estado de malhumor, inquietud y estrés. Lo mejor es to-

> marselo con calma. En la ciudad donde vive, Nueva York, ¿existen estos problemas? ¿Se ha tomado alguna medida?

> - Existe este problema sobre todo a horas punta. Para evitarlo hay que coger el coche pensando que se va a una aventura y, como tal, las cosas no van a salir de forma



OBSTÁCULOS. La adrenalina se dispara cuando alguién con motivo justificado o no impide la libre circulación.

para comprender y ser comprendido, produciendo malas interpretaciones.

Aunque el automóvil tiene más de un siglo de existencia, es relativamente reciente y no existen cauces lingüísticos adecuados mediante signos y símbolos comprensibles por los conductores. Por eso se acude al gesto para insultar. Esto, en vez de disculpar y relajar los ánimos, genera más violencia. En circulación no hay tiempo para la disculpa, y tampoco es posible dar explicaciones.

Por ejemplo, un conductor desconoce el itinerario y, buscando la dirección, circula algo más lento de lo normal; el resto de conductores "le da las luces", le pita y hace gestos despectivos. ¿Cómo puede ese conductor explicar en movimiento la causa de su lentitud? Resultado: el conductor que va más lento acaba enfadado por la incomprensión del resto y aquellos porque el primero obstaculiza la circulación.

sociedades conducen como viven, y vivimos muy agresivamente" Luis Montoro. catedrático de Psicología v Seguridad Vial)

Otro aspecto que incide en las conductas defensivas es la certidumbre de graves consecuencias en caso de producirse el golpe -daños económicos y/o físicos-. Es un mecanismo de protección, no carente de justificación, pues, según un análisis sobre los daños causados por los pilotos homicidas, se comprobó que las víctimas sufrían daños 3 veces superiores al culpable.

La impunidad facilitada por el movimiento y el hacinamiento; el anonimato del agresor, que probablemente fuera del vehículo es



GIGANTES. Los conductores de camiones y autobuses imponen la ley del más fuerte.

una persona cívica y educada; y el egocentrismo, favorecido por el aislamiento que provoca estar metido en el vehículo son condicionantes que amparan tan peligrosas actitudes.

En cuanto a los posibles remedios, José María Sánchez Pardo puntualiza que hay que "recordar que no somos dueños de las vías, sino que se nos permite usarlas; por ello es preciso obtener el Permiso de Conducir". Junto a ello es positivo para sosegar el ánimo la autoconciencia re-

conociéndose cada uno como alguien que también agrede y desidealizar el automóvil, pues no hay coches absolutos que ofrezcan un seguridad total. Tampoco se deben volcar tantas pretensiones ni previsiones sobre esta máquina, en la línea de medio para ligar, poner una hora de llegada, rebajar cada día un minuto al mismo itinerario o retos similares.

Además, Albert Cartoixá, aporta otros medios para evitar la violencia: tomar la conducción de manera tranquila, aunque no lenta, y ser comprensivos y tolerantes con otras formas de conducir, aceptando que existen otros conductores "no tan buenos como nosotros".

Podemos ser más tolerantes ante las provocaciones circulatorias y menos violentos en la forma de conducir si, como dice Amando de Miguel, "se reduce la agresión a una cuestión de cortesía v educación". •

¡Ojo con el

Que se sepa, y hasta el momento, nuestros sentidos son cinco. Planea sobre ellos la intuición. pero, a pesar de su buena prensa, la candidatura no prospera para ocupar el sexto lugar. Cinco sentidos pues para

relacionarse con el mundo y no circular por él como seres obtusos. Si será contraproducente dejarse llevar por la mala leche, que es a lo que iba, que los cinco se nos bloquean en ese repente. Una vez que huele a chamusquina,

los ojos invectan sangre, nos zumban os oídos, la boca no es lugar para el



IARKÍNEZ

guarida de insultos y el tacto deja paso al contacto... con los puños.

buen gusto

sino

Síntomas previos a todo ello son la aceleración del pulso, un comecome en las entrañas, la furia en las pestañas y malestar general. Consecuencias inevitables resultan la úlcera en sus distintas variantes, la soledad impuesta, la alopecia y la impotencia (ésto no está demostrado, pero acongoja, ¿a que sí?) y

toda suerte de desgracias. Si esto te pilla por lo civil, allá usted y sus vísceras. Si el repente le da por lo vial, o sea conduciendo, habrá de responder de su integridad y de la de los demás.

Conducir es conducirse, ya lo sabe. Y cada uno es responsable de sus actos sobre el asfalto.

Fiese de su intención y si está que no se aguanta ni usted mismo deje que sea ésta quien vele por sus cinco sentidos.

El coche da "subidón" agresivo, ya lo sabemos. Recuerde que aparcar y bajarse es muy sencillo.

Fatidica tarde de verano

9 de julio de 1987. 4 de la tarde. Dos automovilistas discuten en un cruce. Uno de ellos, pasa del "dicho al hecho", baja del vehículo y, provisto con una maza de madera, asesta un primer golpe al cristal trasero del otro vehículo. El segundo va a la cabeza del otro conductor que salia del coche.

Los resultados de tales riñas, cuando desaparece el acaloramiento, son desastrosos para todos los protagonistas. Este caso, ocurrido en Málaga y del que recientemente se ha dictado sentencia, deja a los conductores bastaste maltrechos.

La víctima sufrió hemorragia y heridas en el cráneo de las que tuvo que ser operado. Tardó 159 días en curar, pero le quedan secuelas -no puede comunicarse ni de forma oral ni escrita- y su incapacidad es permanente y absoluta.

El agresor ha sido condenado por un delito de homicido frustrado a 8 años y un día de cárcel; además, debe indemnizar a la víctima con 7 millones de pesetas más los gastos de hospitalización, que ascienden a 724.724

El final de la historia es aún más triste cuando se piensa en el motivo: un ceda el paso.



SEGURO. Se considera que el transporte en autocar es mucho más seguro que en turismo particular.

Cuando de un sólo golpe mueren 46 personas -como en Torreblanca- o, más recientemente, 23 en el sur de Francia, es comprensible que se active la alarma social, por más que el transporte en autocar sea estadísticamente muy seguro. Aunque se están incorporando normativas muy severas en cuanto a la seguridad de estos vehículos, fuentes sindicales avisan de la precariedad del trabajo de los profesionales que los conducen y de sus muchas horas al volante.

maure (Francia), en el que murieron 23 personas, hacen una auténtica necrológica del espanto.

Surge, por tanto, la alarma social y la pregunta: ¿Es seguro el transporte en autocar? 1994 registró 24 muertos y 583 heridos en accidentes de autocar en carretera con 441 de estos vehículos involucrados, pero los altibajos de la estadística en este tipo de transporte en el que, de una sola vez, puede haber muchas víctimas son muy acusados. Se manejan teorías comparati-

# J. Ignacio RODRÍGUEZ Fotos: M. GONZÁLEZ

ccidentes de autocar como el de Ouintanar de la Orden (Toledo), en 1981, en el que murieron 23 simpatizantes del Partido Comunista de España; el de Verín (Orense), en 1987, en el que perdieron la vida 38 pensionistas de Huesca; el más dramático de Torreblanca (Tarragona), en el que fallecieron 46 personas; o el más reciente del autocar español, en Roque-



MIEDO. El sector teme que la alarma que han provocado algunos accidentes aleje a los usuarios de este servicio.

### Dificultades europeas

La Propuesta de Directiva sobre seguridad de autobuses y autocares se suma a las de cinturones de seguridad y comporta-miento frente al fuego de materiales usados en el interior. Sólo Irlanda y Reino Unido plantean problemas por sus autobuses urbanos de dos pisos, el número de puertas de servicio para autobuses urbanos, el ancho mínimo del asiento y la distancia entre asientos.



VIGILANCIA. La Guardia Civil realiza un riguroso control en carretera.

vas con otros medios de transporte: duplica en al tren, e, incluso, a veces llega a superar al avión y es del orden de 30 a 40 veces más fiable que el coche particular, si se tienen en dad lateral. cuenta el número de viaje-

ros y kilómetros recorridos. Tanto los propios vehículos como sus conductores están sometidos a controles y normativas mucho más exigentes que el resto del parque y de la población conductora. Además de llevar elementos de seguridad como el ABS o ASR, los autocares han de pasar revisiones anuales en la ITV, e incluso cada seis meses cuando alcanzan una antigüedad de 10 años.

#### **AUTOCARES SEGUROS**

Por otro lado, el sector se encuentra inmerso en un profundo proceso de remodelación para adaptarse al nuevo marco legal y las exigencias del mercado. Es inminente la aprobación de una Directiva de la Unión Europea (UE) que, por primera vez, contempla los autocares de dos pisos y que englobará todos los reglamentos anteriores como el de antivuelco y sobre asientos y anclajes y añadirá una prueba de estabili-

Igualmente, se espera la aprobación por las instituciones europeas de una nueva norma sobre los cinturones de seguridad. Según su actual redacción -en la que participa Francisco Aparicio, director del Instituto Universitario de Investigación del Automóvil (INSIA)- el cinturón tendrá dos puntos de anclaje (semejante al de los aviones), salvo en los asientos que no llevan otro delante, en los que tendrán tres puntos de anclaje.

El director del INSIA considera que el autocar "es un transporte seguro y los nuevos elementos que se están incorporando están reduciendo considerablemente los daños de muchos accidentes graves; pero hay que seguir incidiendo en los aspectos de seguridad activa y pasiva y en la vigilancia del cum-

TRÁFICO. Septiembre 1995

# Retrato de una profesión

La DGT ha realizado un estudio sobre 553 conductores (el 48 por 100 eran profesionales) entre voluntarios que habían pasado por un Centro de Reconocimiento Médico. Este es su retrato:

PARA QUIÉN TRABAJAN: El 31 por 100 trabaja por cuenta propia. Del resto, que lo hace por cuenta ajena, el 72 por 100 tiene remuneración fija y los demás, a destajo o comisión.

HORAS DE VOLANTE: Entre 6 y 8 horas trabaja el 50 por 100 de los profesionales; de 8 a 10, el 27 por 100; de 10 a 12, el 15 por 100; e, incluso, un 3 por 100 supera las 12 horas al volante.





CAMBIOS DE JORNADA: Más de la mitad trabaja en jornada de mañana y tarde; pero el 21 por 100 se ve sometido a cambios rotatorios, algo que produce una alteración de los rit-mos circadianos y propicia la apari-ción de algunos trastornos, sobre todo los relacionados con el estrés.

DESCANSO SEMANAL: El 23 por 100 descansa un solo día; dos días el 68 por 100; y existe un 3 por 100 que no descansa ningún día.

HABITOS: Fuman más que el resto de conductores; toma alcohol diariamente el 13 por 100; el 70 por 100 come en casa, el 27 por 100 en restaurantes y el 3 por 100 de boca-



dillo; sólo uno de cada cinco no toma café, mientras que el 24 por 100 toma de 3 a 6 tazas y un 2 por 100 supera esa canti-

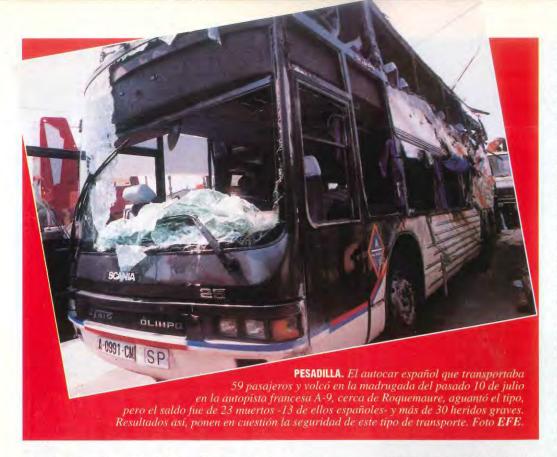
**DOLENCIAS:** Uno de cada cuatro profesionales manifiesta padecer algún tipo de molestias (por sólo un 4 por 100 en el resto de conductores), fundamentalmente en los aparatos locomotor y digestivo.

TRASTORNOS: Los profesionales padecen algunos trastornos físicos y alteraciones de personalidad en mayor proporción que el resto de conductores.

**DESTREZA:** En general son más precisos en algunas pruebas de aptitudes psicomotoras y calculan mejor velocidades y dis-



AL VOLANTE. El tiempo máximo al volante es de 4,30 horas.



plimiento de la normativa por parte de los conductores".

Los profesionales que pilotan estos gigantes del asfalto también están sometidos a rigurosos controles, sobre todo en lo que se refiere a los tiempos de conducción y descanso que quedan reflejados en los tacógrafos. Unos tiempos que la actual reglamentación sólo considera de conducción efectiva; ahora bien, los sindicatos y la patronal no se logran poner de acuerdo a la hora de considerar como tal los períodos de presencia y espera (tiempos en los que el conductor no está conduciendo pero realiza tareas de mantenimiento o simplemente se encuentra a la espera de iniciar un viaje).

Precisamente, Comisiones Obreras (CC.OO.) y la Unión General de Trabajadores (UGT) han redactado una propuesta conjunta sobre la regulación de la jornada de trabajo, jornadas especiales y descansos que coincide, en líneas generales, con el borrador de Real Decreto que podría aprobarse próximamente.

#### FUGA DE VIAJEROS

Lorenzo Chacón, secretario general de la patronal (ASINTRA) está preocupado porque se está aprovechando la espectacularidad de los accidentes para llevarlo al terreno laboral. "Las declaraciones oportunistas e irresponsables de un determinado sindicato y los propios medios de comunicación, que des-

EL CHIVATO. El tacógrafo permite

conducción y posibles excesos de

controlar los tiempos de

velocidad.

tacan los accidentes de autocar como noticia mientras que lós otros accidentes son meras estadísticas, están originando un auténtico proceso al sector y provocan un trasvase de pasajeros hacia otros medios de transporte más inseguros".

José Miguel Barrachina, uno de los responsables del sector de transportes de UGT, considera que "cada

### Testigo de cargo

La "caja negra" de los pesados, como muchas veces se ha denominado al tacógrafo, no es sino un velocímetro al que se le

incorpora un sistema de registro de lo que hace o no hace el conductor del camión o autocar: velocidad, paradas, tiempos, etcétera. Además, en el disco de este aparato se anotará el nombre del conductor,

el nombre del conductor, localidad de salida y llegada, kilometraje y matrícula.

El conductor debe llevar, además, los discos de la semana en curso y del último día de la anterior, por si los servicios de vigilancia e inspección los requieren. El empresario conservará los discos durante un año.

día hay mejores profesionales, mejores carreteras y los autocares ofrecen más seguridad y aunque algún conductor o algún empresario pueda incumplir, son casos aislados".

En cambio en CC. OO. lo ven más negro. "Detrás del fallo humano lo que se esconde es una precariedad en el trabajo del conductor", según Juan Luis García. Y niegan ser ellos quienes contribuyen a la alarma social cuando se producen estos accidentes: "son los empresarios quienes crean un clima de crispación", señala otro sindicalista que es, al mismo tiempo, conductor. Y añade: "El trabajo es escaso y, por mantener el puesto, un conductor, aunque sea fijo, hace lo que sea porque se verá en la calle aunque un juez le reconozca el derecho a ser indemnizado; tenemos miedo, mucho miedo".

#### INSPECCION

Y, sin embargo, las irregularidades deberían detectarse en los controles de los discos del tacógrafo que se hacen, tanto en carretera como en las propias empresas. Según Alfonso Sánchez, Subdirector General de Inspección del Transporte, "no hay excesiva picaresca v en cuanto a las manipulaciones para burlar los excesos de velocidad no tendrán ningún sentido a partir del 1 de enero de 1996 porque todos estos vehículos deberán llevar limitadores de velocidad".

Durante 1994 se controlaron más de dos millones de diagramas de camiones y autocares. El resultado fue de alrededor de 9.000 infracciones por manipulación o carencia de los mismos y unas 19.000 por incumplimiento en los tiempos de conducción y descanso.

Según la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, durante 1994 controlaron 224.810 autocares naciona-



**VELOCIDAD.** Aparte de que el tacógrafo registra los excesos, a partir de enero de 1996 todos los autocares llevarán limitador de velocidad.

les y más de 33.000 extranjeros, con cerca de 16.000 denuncias y 159 inmovilizaciones. Asimismo han confirmado a esta revista la detención de una persona cuando se encontraba con su vehículo -un turismo- en el arcén de una autopista con varios tacógrafos en funcionamiento para simular los tiempos de conducción y descanso que presuntamente servirían para dar el "cambiazo" por los originales.

Esta es una de las últimas fórmulas detectadas para eludir o burlar el control. Pero hay otras muchas, según ha podido saber "Tráfico": colocar un disco en el tacógrafo por la mañana y otro por la tarde, o, en viajes largos con dos conductores, utilizar un tercer disco con el nombre de un conductor que está en la estación. Además de la colilla o la desconexión del cable. para burlar los excesos de velocidad se recurre a otro método: el tacógrafo mide la velocidad en función de los metros que recorren las ruedas en cada vuelta, si se pasa la ITV con una medida de rueda y posteriormente se instalan otras de mayor tamaño, se incrementa un 10 por 100 la velocidad engañando al tacó-

Manuel Losada, secretario

grafo.



**REALIDAD DEFORMADA.** A pesar de la espectacularidad de algunos accidentes, viajar en autocar es muy seguro.

general de FETCOMAR-CC.OO., asegura que no pretenden crear ningún tipo de alarma. "Lo primero que leerá el usuario en un folleto del que editaremos 500.000 ejemplares es que va a bordo de un transporte seguro; pero, al tiempo, informamos de

#### LOS LÍMITES DEL TRABAJO

#### CONDUCCIÓN

#### AL VOLANTE:

Máximo de 4,30 horas; puede prolongarse 15 minutos para llegar al destino. El descanso es de 45 minutos, y se puede sustituir por dos de 15 minutos.

AL DÍA: No excederá de 9 horas. Dos veces a la semana se puede llegar a 10. Tras 6 días consecutivos habrá un descanso semanal.

volante durante dos semanas seguidas no excederá de 90 horas.

#### DESCANSO

SEGUIDO: Cada 24
horas se descansarán 11
horas consecutivas,
aunque se puede reducir
a 9 tres veces a la
semana siempre que
antes de acabar la
siguiente se compense el
descanso pendiente.

PERÍODOS: Las 11 horas pueden dividirse en 2 ó 3 períodos. Uno, como mínimo, de 8 horas y en total sumarán 12 h.

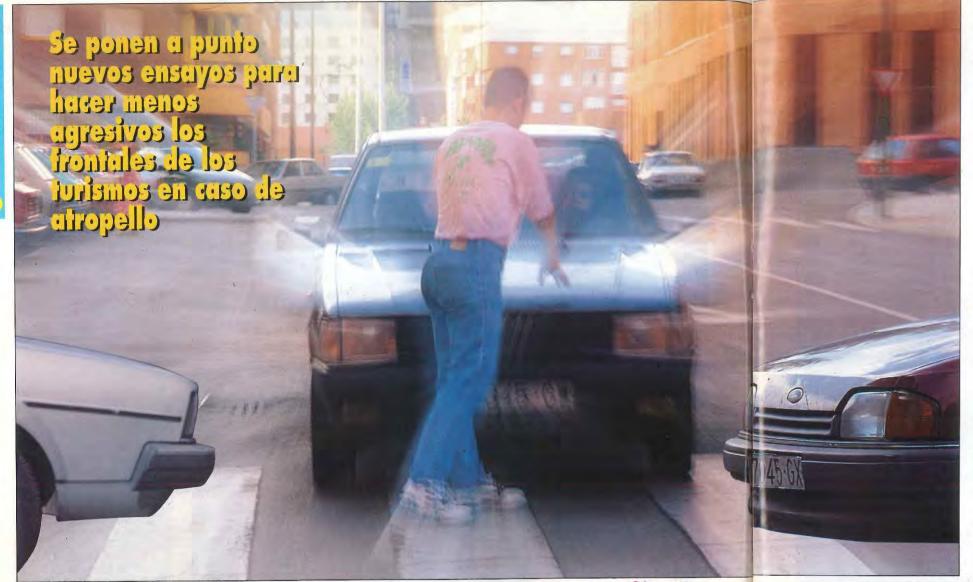
compensar: Si se reduce el descanso diario o semanal hay que compensarlo y añadir otro de, al menos, 8 horas consecutivas.

## Siete millones y a la calle

Aquel día de septiembre, J. A. H., tras 22 años conduciendo el autobús de la empresa, dijo ¡basta! Había salido de Chiclana (Cádiz) a las seis de la mañana con dirección Ubeda (Jaén) y desde allí hasta Madrid, donde había llegado a las 14 horas. Cuando, a continuación, se le ordenó salir hacia Talavera de la Reina (Toledo), abrumado por el cansancio, alegó que no se encontraba en condiciones físicas para realizar un nuevo viaje. De haber aceptado hubiera totalizado 15 horas hasta llegar a su casa en Madrid. La reacción empresarial no se hizo esperar: fue despedido.

Los tribunales le dieron la razón a J. A. H. y obligaron a la empresa a readmitirle o a abonarle 7,6 millones de pesetas. Siete millones y pico, y a la calle. los tiempos de conducción y ofrecemos recomendaciones". Éste se repartió el pasado verano en estaciones de autobuses.

Pese a todo, y siempre con la referencia estadística, todos coinciden en la seguridad del transporte de viajeros por carretera. Se espera que la introducción de nuevas normas, tanto para los vehículos como para los conductores, supongan el fin de una seguridad sospechosa.



# AMORTIGUAR EL DAÑO

Mientras están a punto de aprobarse los nuevos requisitos de ensayo de choques frontales y laterales para hacer que los coches protejan mejor a sus ocupantes, se ha comenzado a trabajar en otro aspecto: reducir su agresividad en caso de atropello. Ya han finalizado las pruebas que permitirán incorporar a los frontales de los vehículos nuevos diseños, estructuras y materiales con el fin de que peatones y ciclistas sufran menos daño.

J. Ignacio RODRÍGUEZ Fotos: Marcos GONZÁLEZ

1 Comité Europeo para la Experimentación de Vehículos (EEVC), organismo dependiente de la Comisión Europea, ha finalizado los trabajos técnicos

para establecer un procedimiento de homologación de turismos para la protección de viandantes y ciclistas. La protección en caso de atropello se plantea mediante nuevos diseños, estructuras y materiales que se emplearán en los frontales de los vehículos.

luación administrativa de la propia Comisión y todo un cúmulo de trámites burocráticos v visto bueno del Parlamento y del Consejo que hacen pensar que la norma en ciernes, en forma de Directiva de la Unión Europea (UE), no comience a aplicarse a los vehículos de nuevo tipo hasta dentro de unos cinco años. Además, ahora mismo se trabaja con prioridad en los procedimientos de homologación con ensayos de choque lateral y frontal, algo que podría quedar

aprobado durante la presi-

dencia española de la UE.

No obstante, falta la eva-

En países como Inglaterra, Francia y Holanda se han realizado las distintas pruebas antes de determinar el procedimiento de ensavo de elementos frontales protectores en caso de atropello a peatones y ciclistas.

#### PEATON ATROPELLA COCHE

El procedimiento, a vehículo parado, consistió en lanzar sobre distintas partes del mismo (parachoques, capó, parabrisas, etcétera) los tres subsistemas que simulan sendas partes del

cuerpo de un peatón (al ciclista se le consideró un peatón con otras características) más expuestas en un atropello: pierna-rodilla, cadera v cabeza.

Es decir, en lugar de atropellar a un "dummie" (maniquí), los ensayos consistieron en proyectar sobre la parte más saliente del vehículo cada uno de los subsistemas citados. Lo más saliente suele ser el parachoques que se encuentra a la altura de la rodilla, o ligeramente por debajo: es el primer golpe que hace que el cuerpo oscile y se produzca un segundo impacto, esta vez a la altura de la cadera y contra la parte más adelantada del capó o morro del coche; por último, se simula el choque de la cabeza contra diferentes partes del capó.

En cualquier caso, se ha

INDEFENSO. El peatón se encuentra a merced de las formas agresivas de los vehículos: suavizar o ablandar éstas es uno de los objetivos.





tenido en cuenta la posibilidad de que la persona atropellada sea un niño o un adulto, cuyas diferencias geométricas agravan o reducen, en su caso, las consecuencias de los distintos impactos sobre el cuerpo.

Por un lado, los niños tienen menos masa y más flexibilidad en los huesos -ambas cosas favorables-, y la desventaja de tener la cadera más baja y más expuesta. Es decir, la cabeza impacta a menos velocidad que la del adulto, pero debido a la posición más baja del centro de gravedad del niño, su cadera chocará a más velocidad longitudinal.

#### **Z**ONAS DE CONTACTO

Las consecuencias del golpe dependen de la geometría del frontal del coche y ahí es, evidentemente. donde habrá que aplicar los nuevos diseños de línea en frontales y capós (ángulos, etcétera) que, además, tendrán que ser compatibles

### Evitar 9.000 muertos en Europa

La aplicación de la normativa sobre impactos laterales y frontales, que se prevé se apruebe durante la presidencia española de la Unión Europea y entre en vigor en 1998, implicará cambios importantes en la estructura lateral y frontal de los vehículos que sean fabricados en cualquier parte del mundo, con un peso de hasta 1.300 kilogramos, y sean destinados al mercado

Precisamente el Parlamento Europeo acaba de aprobar unas enmiendas a esa normativa que supone un endurecimiento de los requisitos que actualmente cumplen los fabricantes de vehículos, hasta el punto que se estima que podrian ahorrarse unas 9.000 victimas mortales. Entre otras cosas, los automóviles deberán superar el impacto lateral de una barrera móvil deformable, de casi 1.000 kilogramos, lanzada a 50 km./h. De ahí que los cambios afectarán especialmente a las puertas, marco, bajos, guarnecidos internos y grosor del montante entre las dos puertas de cada lado, y los materiales que se aplicarán deberán tener una gran capacidad para absorber energía. No obstante, muchos fabricantes ya incorporan a sus nuevos modelos algunas de esas especificaciones -como barras laterales, etcéteraadelantándose a lo que pronto será obligatorio. También se modificará el procedimiento de

choque frontal y se pondrá a prueba la utilidad de determinados sistemas de seguridad pasiva, como la combinación de "airbag" y cinturón con

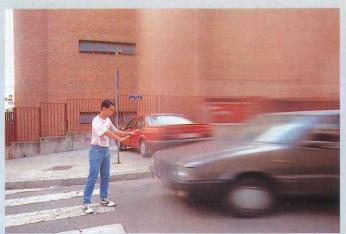
pretensor.

#### PUNTOS MÁS FRECUENTES Y PELIGROSOS DE IMPACTO



con lo que esconden (elementos mecánicos del motor) con el fin de que sean menos agresivos ante un hipotético impacto con un peatón o ciclista.

Según un estudio publicado en el Libro del Automóvil de Bosch, basado en 246 atropellos reales a peatones, los puntos del coche con los que suele impactar el viandante y ofrecen mayor peligro son: el parachoques, el ángulo que forman capó y la parte frontal y diversos lugares del capó



DOS CUERPOS. Uno blando y otro duro, frente a frente.



PARACHOQUES. El parachoques golpea primero, luego el capó.



DESPEDIDO. Incluso la aleta golpea, antes de despedir al peatón.



AL SUELO. El peatón aterriza sobre otra superficie dura, el suelo.



¿GRAVE?. Un frontal menos agresivo, podría suavizar el daño.



 $\textbf{EL TRUCO.}\ A fortuna damente\ esta\ secuencia\ en\ s\'olo\ un\ truco\ fotogr\'afico.$ 

y del parabrisas

La agresividad de estos elementos ya ha sido objeto de antiguas regulaciones (actualmente en vigor) en el ámbito europeo: "La superficie exterior no debe tener partes puntiagudas o afiladas ni salientes dirigidos hacia el exterior que, a causa de su forma, de sus dimensiones,

orientación o dureza, puedan aumentar el riesgo o la gravedad de las lesiones corporales sufridas por una persona golpeada o rozada por la carrocería en caso de colisión". Sin embargo, se considera insuficiente.

Actualmente prolifera la incorporación en los vehículos todo terreno de los denominados "matabúfalos", un elemento que se puso de moda en un safari africano consistente en una serie de barras para proteger el frontal de los vehículos contra hipotéticas embestidas de animales salvajes, pero que, en la práctica, sólo sirven para llamar la atención y pueden resultar muy agresivos para los peatones, sobre todo algunos que, en lugar de tubos, parecen auténticas cuchillas.

Por último, podría entrar en vigor próximamente una Directiva sobre la protección lateral de camiones y sus remolques con el fin de que peatones, ciclistas y motoristas no puedan deslizarse por debajo y ser arrollados.





visto como su actividad descendía en los útlimos años. La recesión económica, que hace que sólo se lleve al coche al taller cuando ya no queda más remedio, olvidando la necesidad de las revisiones periódicas; la nueva tecnología de los coches, que consigue que se "estropeen" menos; y el descenso en el número de matriculaciones, son los culpables. Aunar profesionalidad v calidad, parece la solución.

#### Mercedes LÓPEZ Fotos: Marcos GONZÁLEZ

a actividad de los talleres descendió un 15 por 100 en 1993, según datos de Lucas Distribución que provienen de una serie de trabajos y encuestas en las que alrededor del 60 por 100 de los talleres independientes confirmó este descenso. Asimismo, los talleres dependientes de un fabricante también sufrieron una disminución en su nivel de trabajo, aunque menos significativa. Por ejemplo: Opel España pasó de 501 talleres distribuidos por toda España en 1991 a 493 el pasado año; Citroën contaba en

1991 con 1.303 talleres de-

pendientes, mientras que en 1994 eran 1291.

Esta situación pesimista del sector no ha mejorado. Todos los implicados tienen muy claras las causas de la reducción en su trabajo. La mayor calidad de los vehículos, unida a la reducción del número de revisiones periódicas obligatorias y, por supuesto, la situación



**LA MARCA** Los talleres dependientes de una red de fabricantes aportan adecuada formación de su personal y de su instrumentación.

de desconfianza económica que hace que las reparaciones de carrocería sólo se hagan, en muchos casos, cuando las cubre un seguro, y las de mecánica se limiten, también en un tanto por ciento muy elevado, a las imprescindibles para que el vehículo continúe rodando.

Además, desde Opel España se apunta que la recesión en el número de matriculaciones de coches registrada en los últimos años conlleva, lógicamente, una disminución en el posible número de clientes.

#### MAS QUE EN FRANCIA

Para comprender la verdadera situación del sector, en primer lugar hay conocer algunas cifras. Según la Confederación Española de Talleres de Reparación de Automóviles (CETRAA), en España existen 51.000 talleres, de los que cerca de 10.000 forman parte de la red de un fabricante de coches; el resto son los denominados independientes, aunque pueden estar vinculados tecnológicamente a fabricantes de recambios y componentes.



**A EXTINGUIR.** La imagen del mecánico con mono cuya experiencia es su mejor herramienta va a desaparecer.



CRISIS. El sector de los talleres de reparación de coches atraviesa un período difícil, con un descenso del 15 por 100 en su actividad.



Por especialidades, hay 13.000 planchistas (exclusivos y mixtos) y 5.000 dedicados a electricidad; los demás son mecánicos de las distintas subespecialidades o generales. Teniendo en cuenta el parque total de vehículos, en España existe 1 taller por cada 250 coches. Según Lucas Distribución esta cifra triplica la francesa, por ejemplo.

Los talleres españoles son generalmente pequeños. El 70 por 100 está integrado por menos de tres personas, incluido el dueño. El sector emplea alrededor de 140.000 trabajadores, más unos 20.000 autonómos, titulares de su propio taller. Por último, el Ministerio de Hacienda estima que su facturación es de un 1,2 billones de pesetas: aproximadamente el 1,6 por 100 del Producto Interior Bruto.

#### CAMINO DIFICIL

Al evaluar la incidencia de la crisis en los diferentes tipos de taller, también desde los distintos frentes la opinión es clara y uniforme: en los próximos años será necesaria una profunda reconversión tecnológica. Carmelo Olmo, presidente de CETRAA, afirma que "caerán unos cuantos, aunque sea muy doloroso decirlo" y serán, precisamente, los pequeños talleres quienes tendrán el camino más difícil.

La razón parece muy clara y así se apunta desde Robert Bosch España: "La continua evolución hacia sistemas y elementos más complejos en los automóviles determina la necesidad de realizar inversiones de forma continuada en medios humanos v materiales, o lo que es lo mismo, en formación de personal v en nuevos medios técnicos y de comprobación". Sin olvidar un tercer elemento esencial en el trabajo de los talleres de reparación de automóviles: la información. Ésta, normalmente la proporciona la empresa productora de los diferentes componentes, que, al mismo tiempo, realiza una formación específica para esos elementos y su comprobación y ajuste.

Lucas Distribución asegura que, en los próximos años, habrá otra tendencia al envejecimiento del parque, producto de la actual situación de recesión, y que se producirá un fuerte incremento del parque de vehículos de más de 5 años. Esto será una clara oportu-

nidad para los talleres que se adecúen a las necesidades de ese potencial merca-

DE ES-

CUELA.

A los

profesio-

nales del fu-

turo se les exigi-

y especializada,

rá una formación

cada vez más completa

#### **DIAGNOSTICO PRECOZ**

Para llegar a esa situación de taller profesional adaptado al momento, se apuntan tres caminos, dependiendo del tipo de taller a que se refieran. CETRAA asegura que el taller tiene varias vías para sobrevivir, dependiendo mucho de su clientela, especialidad, ubicación y, sobre todo, del nivel de servicio y garantía que

EL COCHE SE LLEVA
AL TALLER
NORMALMENTE
CUANDO ES
IMPRESCINDIBLE
PARA QUE CONTINUE
RODANDO

"Doctor" en mecánica

Datos del Ministerio de Educación y Ciencia señalan que, durante el curso 93/94, la rama de automoción de las enseñanzas de Formación Profesional acogió alrededor de 30.000 alumnos, cerca del 6 por 100 del total de los matriculados en centros de FP de toda España. Al alcanzar el título, el 60 por 100 encuentra trabajo en menos de 3 años, siendo los talleres dependientes de una red de fabricantes de coches o de componentes los que absorben mayoritariamente a estos profesionales. Además, debido a su alta preparación suelen llegar a jefe de taller a los 5 años de su incorporación. El próximo curso -95/96entra en vigor la nueva normativa. Tres serán las nuevas titulaciones, dos de arado medio (carrocería y electromecánica) y otro de grado superior (automoción). Su duración será de dos años y al menos un 25 por 100 del tiempo lectivo deberá realizarse obligatoriamente en empresa. Los contenidos son específicos de la profesión.

sea capaz de dar. Además, apunta una solución: "Realizar diagnósticos de averías y subcontrataciones a los especialistas a través de la asociación con nuestra garantía y sin encabezar el producto, dando el servicio completo de la reparación y mantenimien-

to al usuario". Lucas Distribución, por su parte, apuesta por formar parte de una red de servicios oficiales de un fabricante de componentes, puesto que, "además de garantía y confianza por parte del usuario, tiene un respaldo absoluto en formación y equipamiento y puede ofrecer servicio a todas las marcas de vehículos, con una imagen de precio asequible". Todo esto, como afirma Robert Bosch España, "porque tienen acceso en exclusividad a una formación específica, disponen de medios y aparatos de control y detección de averías diseñados específicamente por el fabricante para sus productos, acceso preferente al suministro de piezas originales y están autorizados a atender y gestionar los casos de garantía".

olvidando la física, historia... Se

evaluará especialmente su "saber

hacer en la profesión".

Los fabricantes defienden a sus talleres. Opel España habla de "trato personalizado a sus clientes, profesionalidad y dedicación" y Citroën señala, además, "la formación específica que reciben sobre su producto y los medios técnicos idóneos que tienen para realizar su trabajo".

Pero centrar en un sólo modelo el taller ideal parece una utopía. CETRAA indica que existe un tipo ideal para zonas turísticas, para ciudades, para localidades de campo. Carmelo Olmo resume en una frase el futuro: "El taller ideal será el que consiga la satisfacción del cliente y gane dinero para vivir dignamente y al día en su profesión". •

#### DATOS TÉCNICOS

MOTOR: Posición:

Delantera transversal.

Cilindros:

Cuatro, en línea. Cilindrada:

1.595 c.c. Alimentación:

Inyección electrónica multipunto

Carburante:
Gasolina sin plomo.
Depósito: 70 litros.
Potencia máxima:
100 CV a 5.800 rpm.

TRANSMISIÓN
Tracción: Delantera.
Caja de cambios:

Manual, de 5 velocidades. **Embrague:** 

Monodisco en seco.

#### FRENOS

Delanteros de disco; traseros de tambor.

#### SUSPENSIÓN

Delantera, guías telescópicas. Trasera, eje semirígido con amortiguadores.

DIRECCIÓN

Tipo: De cremallera asistida. Diámetro giro:

> RUEDAS Llantas:

10,7 metros.

De acero 6J x 14.

Neumáticos:
196/60 R14.

Peso: 1.220 Kgs. Longitud: 4,60 mts.

Anchura: 1,72 mts.

Altura: 1,43 mts.

Maletero:
495/820 litros.

Precio final:

2.785.000 ptas.



# VOLKSWAGEN PASSAT CL 1.6

NOTA MEDIA

NOTA MEDIA

Estética Acabado

Habitabilidad

Maletero

Confort

Instrumentació

Equipamiento

Potencia

Elasticidad

Velocidad punta

Aceleración

Consumo

Estabilidad

Suspensión

Frenos

Dirección

Ruedas

Luces

**NOTA MEDIA:** 

**NOTA MEDIA** 

DE SEGURIDAD:

**SEGURIDAD** 

# autopista

COMENTARIO. - La gama superior del fabricante alemán se completa con la aparición de la versión dotada de motor 1,6 litros y 100 CV de potencia, inédito hasta el momento en la oferta de este modelo. Esta nueva versión cuenta con el mismo motor que recientemente Volkswagen ha incorporado en la versión especial del Golf denominada Rolling Stones. En un principio, parece bastante lógico pensar que sólo 1.600 c.c. de cilindrada le van a venir cortos a una carrocería de 4.60 metros y un peso de más de 1.200 kilos, pero la realidad es que el buen funcionamiento de este motor hace que nos olvidemos de esta circunstancia, tanto en ciudad, como cuando salimos a carretera, ya que las prestaciones son más que aceptables para el conjunto del coche, con unos consumos más que razonables.

Esta nueva versión no difiere en nada del resto de la gama, tanto exteriormente como en lo que se

refiere a su interior, conservando su generosa habitabilidad -con unas plazas traseras verdaderamente amplias, sobre todo en lo que se refiere al espacio para las piernas- y un acabado y una calidad de sus materiales verdaderamente excelentes.



Acabado y terminación. Equipamiento de serie. Rendimiento del motor.



Recuperaciones lentas. Estética gastada.

# 7.2 Motor 16

COMENTARIO.- Rompiendo un poco con la fama de coche caro con la que carga el Passat desde su nacimiento, Volkswagen ha sabido combinar a la perfección una berlina espaciosa y atractiva con un motor modesto de tan sólo 100 caballos (el mismo que monta el Golf Rolling Stones) pero lo suficientemente brillante como para mover con alegría todo el conjunto, y un precio atractivo. Esta acertada mexcla la ha aderezado con un equipamiento completísimo en el que no falta el aire acondicionado, "air-bag" para conductor y acompañante, dirección asistida, cierre centralizado, elevalunas eléctricos delanteros y traseros, inmovilizador electrónico, o los respaldos abatibles por mitades asimétricas. Bien es cierto que se echa en falta una rueda de repuesto de tamaño normal o una guantera en el lado del acompañante, que ha quedado anulada con el "air-bag". En cualquier caso, esas

lagunas se compensan con un acabado intachable, una habitabilidad insuperable y una facilidad de conducción que siempre se agradece. El Passat 1.6 CL, en esta serie especial de precio ajustado, puede ser el coche ideal de acceso a un segmento por lo general bastante más caro.



Estabilidad y confort.
 Habitabilidad interior.
 Rendimiento del motor.



Rueda de repuesto. Frenos justos. Asientos traseros.



# LA HISTORIA CONTINUA

Coincidiendo con el final del siglo, los últimos cursos de EGB v el actual bachillerato darán paso a los nuevos ciclos académicos de Educación Secundaria. Como en la Primaria, el abanico de novedades pasa por la inclusión de los "ejes transversales" en los programas escolares. La educación vial está entre ellos.

#### Juana SÁNCHEZ

Il curso que ahora comienza será el último en el que los escolares de doce años se matriculen en 6° de EGB. En el próximo, el 1996/97, se dejará de impartir ese curso para ser sustituido por 1º de ESO -Educación Secundaria Obligatoria, que abarcará de los 12 a los 16 añosque, desde ese momento, se impartirá obligatoriamente en todos los centros escolares de España. A principios del nuevo siglo la educación secundaria estará implantada al comple-

Sin embargo, son muchos los alumnos que ya cursan esta nueva modalidad -que introdujo la ley de educación, la LOGSE- en cientos de colegios e institutos que se han anticipado al calendario oficial de implantación de la Reforma. Una implantación no exenta de problemas que ya asoman en la educación Primaria, pero que se acentúan en la etana de Secundaria: la falta de formación del profesorado o la escasez de presupuesto se denuncian como los más importantes.

Además, los docentes di-



OPCIÓN. En el segundo ciclo de la Secundaria la educación vial suele tomar cuerpo como materia optativa.

INTERÉS. Informar sobre seguridad vial a los escolares permite despertar su interés por ella.

la inclusión y tratamiento en los programas de Secundaria de los denominados "ejes transversales" -materias que responden a una demanda social: educación vial, para la salud, medioambiental, etcétera- que, por su carácter interdisciplinar, parecen no encajar en algunas asignaturas. Pa-

cen tener dificultades para ra Milagros Montoya, Asesora del Centro de Desarrollo Curricular del Ministerio de Educación y Ciencia (MEC), es importante no dejarlas a un lado, va que, "en cada área, hay que plantear los contenidos correspondientes, pero también deben tratarse las cosas que se necesitan para la vida. Y la educa-

ción en valores de respeto a los demás y al entorno es fundamental".

En ese aspecto, la coordinación entre profesores de cada materia junto con la formación específica que ofrecen los Centros de Profesores (CEP) se dibujan como aspectos fundamentales y constituyen uno de los pilares de la Reforma.

#### EDUCACION INTEGRAL

Los centros escolares en cuyo entorno existen problemas concretos de tráfico o accidentalidad llevan tiempo convocando a sus alumnos en actividades concretas sobre la necesidad del casco, la conducción en ciclomotor o el peligro del alcohol. La autonomía de programación de colegios e institutos en este sentido es una de las posibilidades que se pretende potenciar desde los estamentos educativos, aunque, según algunos expertos, el tratamiento de los ejes transversales, también en esta segunda etapa, debería ir más allá de la realización de actividades puntuales. Milagros Montoya (MEC) asegura que se trata de crear hábitos duraderos de respeto "y eso no se consigue sólo con el trabajo

Aunque la idea de tratar la educación vial como "eje transversal" parece la más extendida también en Secundaria, existen opiniones que plantean dudas al respecto. Jaime Maugan. Jefe de Servicio de Planes de Estudios de la Junta de Andalucía, cree que "es discutible que deba tratarse de forma globalizada en esta etapa. Es más fácil contemplarlo como

contenidos específicos en

puntual de un profesor,

por mucho interés que tenga, ni con una jornada de educación vial".

En el mismo sentido, Luis Gómez, hasta finales del pasado curso Asesor para Temas Transversales de la Comunidad Valenciana, apuntaba además que estas

acciones no siempre son

educativas "porque lo po-

sitivo se borra, mientras

que lo negativo permane-

ce". Desde su departamen-

to pretenden que los propios alumnos se impliquen

en la gestión de un programa, dirigido desde la Con-

sejería, donde los chicos

analicen su situación: con-

sumo de alcohol, veloci-

dad, seguros de vehículos,

etcétera. Según Gómez, los

alumnos de Secundaria, co-

mo adolescentes que son,

se oponen al mundo adulto.

"Por eso, las acciones de

los propios chavales son

determinantes para gene-

rar actitudes de respeto

en otros". En su opinión.

cualquier asignatura debe

servir para la formación in-

tegral de la persona.

cada asignatura". En lo que sí coinciden todos es en que existe mucha presión hacia la escuela pero muy poco respeto por el sistema educativo en su conjunto. "Parece que todo el mundo pueda decir lo que hay que hacer en educación y cómo hacerlo", asegura Milagros Montoya, para quien se está pidiendo un cambio en el profesorado que no se da en el resto de la sociedad. "Y todos, familia, grupo de iguales y medios de co-

#### OBJETIVOS Y CONTENIDOS EN LAS DISTINTAS ÁREAS

#### CIENCIAS DE LA NATURALEZA

 Utilizar los conceptos básicos de las Ciencias de la Naturaleza para elaborar una interpretación científica de los principales fenómenos naturales, así como para analizar y valorar algunos desarrollos y aplicaciones tecnológicas de especial relevancia.

• Elaborar criterios personales y razonados sobre cuestiones científicas y tecnológicas básicas de nuestra época mediante el contraste y evaluación de informaciones obtenidas en distintas fuentes.

#### CIENCIAS SOCIALES. GEOGRAFÍA E HISTORIA

 Identificar y analizar, a diferentes escalas, las interacciones que las sociedades humanas establecen con sus territorios en la utilización del espacio y en el aprovechamiento de los recursos naturales, valorando las consecuencias de tipo económico, social, política y medioambiental de las mismas

 Obtener y relacionar información verbal icónica, estadística, cartográfica... a partir de distintas fuentes, y, en especial, de los actuales medios de comunicación, tratarla de manera autónoma y crítica de acuerdo con el fin perseguido y comunicarla a los demás de manera organizada e inteligible

Actitud crítica ante los

fenómenos socioculturales

asociados a las actividades

Planificación v realiza-

ción de actividades: sende-

rismo, acampadas, ciclotu-

didas de seguridad y pro-

tección necesarias.

orientación, etcétera.

físicas y deportivas.

 Identificar los elementos Ser consecuente con el matemáticos (datos estadísticonocimiento del cuerpo v cos, gráficos, planos, cálcusus necesidades, adoptando los, etcétera) presentes en las una actitud crítica ante las noticias, opiniones, publiciprácticas que tienen efectos dad, etcétera, analizando crítinegativos para la salud indicamente las funciones que devidual v colectiva, respetansempeñan y sus aportaciones do el Medio Ambiente y fapara una meior comprensión voreciendo su conservade los mensaies

> Elementos y relaciones básicos para lá descripción y organización del plano y el

 Interpretación de los datos relativos a una muestra estadística teniendo en cuen ta su representatividad.

rismo, esquí, carreras de Utilización de la probabilidad para tomar decisiones Autonomía para desenfundamentadas en distintas volverse en medios que no situaciones. son los habituales con confianza y adoptando las me-

#### zando y valorando los efectos positivos y negativos de las aplicaciones de la ciencia y la tecnología en la calidad de vida y su influencia en los valores morales y

Analizar objetos o sistemas técnicos para com-

decisiones tomadas en su diseño y construcción.

Mantener una actitud de indagación v curiosidad

hacia los elementos y problemas tecnológicos, anali-

prender su funcionamiento, la mejor forma de usarlos

y controlarlos y las razones que han intervenido en las

culturales vigentes. Desarrollo tecnológico, formas y calidad de vida.

Ventajas, riesgos y costes económicos, sociales y medioambientales del desarrollo tecnológico.

 Evolución de los objetos y procesos técnicos. Evolución de las disponibilidades de energía, Grandes mitos de la historia de la Ciencia y la Tecnología.

Toma de conciencia de la limitación de los productos energéticos.

La salud y la enfermedad. Prevención de accidentes.

 La relación y la comunicación humanas. El problema del tabaco, alcohol y drogas, sus efectos sanitarios y sociales. Los factores en la sociedad actual que repercuten en la salud mental.

 Reconocimiento y aceptación de la existencia de conflictos interpersonales y grupales y valoración del diálogo como medida de salud men-

 Movimiento. Estudio cualitativo de cualquier movimiento. Tratamiento cuantitativo del movimiento rectilíneo uniforme. Cálculo de la acele-

Observación y análisis de movimientos que se producen en la vida cotidiana, emitiendo posibles explicaciones sobre las relaciones existentes entre fuerzas y movimientos

 Identificación y análisis de las transformaciones energéticas que tienen lugar en las máquinas y aparatos eléctricos elementales.

 Los paisajes geográficos como resultado de la interacción entre los seres humanos y el medio, problemas de degradación de

 El espacio urbano en España. El hecho urbano: evolución y cambios: las funciones de la ciudad y la organización del territorio; las redes urbanas; espacio urbano y estructura socioeconó-

Principales aglomeraciones urbanas en el mundo. Las ciudades en el mundo desarrollado y subdesarrollado; diferencias y problemas. Espacios y redes urbanas en España; las carreteras y su influencia en el desarrollo económico del país.

 Redes viales y problemas del tráfico. Normas de circulación. Redes y medios de comunicación e información. Publicidad y

Fuente: Real Decreto de Enseñanzas Mínimas (MEC)

municación educan tanto

o más que la propia es-

# LA HISTORIA CONTINÚA



TRÁFICO. Las señales de tráfico, elementos siempre presentes.

cuela". Para Jaime Maugan, además, el número de materias es excesivo.

#### EVALUACION **POSITIVA**

Eugenio Ocio, Pedagogo de la DGT, asegura que la educación vial se trata como "eje transversal" en el primer ciclo de Secundaria y como materia optativa -centrado en el ciclomotor- en el segundo. En su opinión, la aceptación en uno y otro ciclo es favorable.

En general, la Reforma educativa se evalúa de forma positiva. Álvaro Marchesi, Secretario de Estado de Educación, declaró, al finalizar el curso 94/95, que el balance del año académico había sido bueno "por el esfuerzo que están haciendo los profesores por actualizar sus conocimientos y adaptarse a las nuevas demandas sociales". Un esfuerzo al que se han unido sectores fundamentales como las propias editoriales que, en un principio, parecían reticentes al cambio. En todo caso, según Milagros Montoya, quizás ha faltado "vender" mejor la Reforma fuera de la escuela para conseguir pleno apoyo de todos los sectores implicados.

novación Educativa de la Xunta de Galicia, incide en este aspecto y concreta que la educación vial, según su experiencia, despierta menos interés entre los profesores gallegos que otras materias "como la coeducación o el medio ambiente, por ejemplo. Quizás las campañas de sensibilización de las Administraciones han sido más fuertes en estos temas". •

Luisa Serna, Jefa de Servicio de Ordenación e In-

> FORMACIÓN alumnos "Ротреи Fabra" se formaron educación vial para formar a

**Distintos** centros,

Enrique Izquierdo, profesor del Instituto de Educación Secundaria "Pompeu Fabra" de Badalona (Barcelona) realizó el curso pasado una experiencia con sus alumnos de 1º de Bachillerato para que fueran monitores de escolares de 5º de EGB Con ello pretendía hacer llegar a los participantes unos y otros- información necesaria sobre seguridad vial y propiciar las relaciones entre los escolares

promoviendo el trabajo en equipo. En la actividad, ofertada al estudiante de Bachillerato como "crédito variable", participaron dieciseis alumnos que atendieron a más de 300 escolares, tras una fase de exhaustivo trabajo que completó su formación. La actividad ha sido calificada de

positiva por todos los participantes.
Esta es una muestra de distintos proyectos de educación vial que realizan centros que están "probando" la Secundaria. El Colegio "San Alberto Magno" -asociado al Colegio Alemán-, de Zaragoza, ha traducido a dicho idioma el material de la Jefatura de Tráfico, para servir de base de trabajo a los alumnos de 1º de ESO.

Para Mercedes Menéndez, orientadora del Instituto de Enseñanza Secundaria de Alcudia (Baleares), la educación vial es una necesidad en esta etapa porque la mayoría de los alumnos "está motorizada". Este centro, que recogió en su momento una campaña de la Jefatura de Tráfico, se ha incluido en educación para la salud. José Manuel López, Jefe de Estudios del Instituto de Educación Secundaria de Barredos (Laviana, Asturias), apunta que la educación vial está más definida en el segundo ciclo y que es "muy atractiva para los chicos porque les acerca al mundo de cada día".



### **NOTICIAS DE ALTOS VUELOS**



### CANTABRIA: Permiso de conducción para niños

Cuando en el C.P. "Cantabria" de Puente San Miguel, los profesores de Primaria decidieron tratar el tráfico como tema transversal empezaron

por diseñar una pista en la que desarrollar las posteriores actividades. Manos a la obra, los docentes y el padre de uno de los alumnos elaboraron igualmente las señales necesa-

alumnos conseguir un "permiso de conducción" especialmente pensado para ellos. La experiencia fue un éxito que

posteriores.

rias con la colaboración del equipo de carpintería de la Escuela-Taller del Avuntamiento. Después, las prácticas en bicicleta permitieron a los

Por otra parte, los escolares de 4 y 5 años del C.P. de preescolar "Virgen de la Fuensanta" de Alcaudepretenden continuar en cursos te (Jaén) han visto cómo sus aulas se convertían en un gran autobús -pintado en papel- donde podían aprender a viajar, a fijarse en las señales de tráfico. cómo circulan los peatones, etcétera. Este colegio obtuvo, el pasado curso. uno de los premios del Concurso Nacional de

Educación Vial.

ANDALUCIA:

y escolares

En Granada, 550 alum-

nos consiguieron aprobar el examen teórico del per-

miso de conducción en los

Talleres de Educación Vial organizados por la je-

fatura provincial de Tráfico y la delegación de Edu-

cación. El objetivo de los

talleres era que las perso-

nas de cualquier edad con

dificultades de lectura y

escritura pudieran acceder

a dichas pruebas. En total

se impartieron clases en 40

centros de educación de

adultos de la provincia.

adultos

Por último, en la localidad malagueña de Ronda se realizó, durante el último trimestre académico, la II Campaña de Educación Vialen la Escuela dirigida a unos 700 alumnos. Una marcha en bicicleta de los escolares por distintas calles de la ciudad y del conjunto histórico-artístico pusieron punto final a las actividades.



### ALCOY (ALICANTE): Proyecto municipal

La lectura de diferentes manifiestos elaborados por los escolares de Alcoy clausuró el Día del Peatón, con el que el ayuntamiento cerraba, en el mes de junio, la campaña de educación vial del curso 94/95. Más de 2.500 niños se dieron cita en un anfiteatro de la localidad para celebrar un multitudinario desavuno y asistir a la actuación de un grupo musical infantil. En esta jornada se presentó el libro "Proyecto Alcoy. Un modelo de intervención socio-educativa vial en el ámbito del municipio" en el que se recoge la experiencia de la localidad tras varios años de actividades y se destaca la necesidad de incorporar la problemática del tráfico a los planes urbanísticos de las ciudades.

### LA CORUÑA: Cierre de curso

Quinientos alumnos de 3º, 4º y 5º de EGB del municipio coruñes de Oleiros participaron en el último trimestre del curso pasado en un programa de educación vial impartido por la policía local. Tanto la jefatura provincial de Tráfico como la Xunta de Galicia aportaron material didáctico con el que trabaiaron los escolares.

Además, los chavales reflejaron lo aprendido en diversos dibujos relacionados con los

aspectos tratados.
Paralelamente, en La Coruña
capital los niños pudieron participar en unas jornadas de educación vial donde además de asistir a proyecciones de vídeo pudieron practicar la circulación en un circuito.

#### Langreo, Mieres y Almería: Memorias Anuales.

Las policias locales de Langreo y Mieres (Asturias) y Almería presentaron sus respectivas memorias del curso 93/94. La inauguración de un parque de tráfico en Langreo fue uno de los acontecimientos más importantes de la localidad. Por su parte, 3.500 escolares de Mieres han participado en el proyecto de su ayuntamiento que también se ocupó de importantes colectivos de adultos.

En Almería, más de un millar de niños celebraron con una fiesta su participación en las actividades de educación vial realizadas en sus respectivos colegios.

#### **BREVES**

#### San Sadurní D'Anoia (Barcelona): Decálogo del patinador

Formando parte de la IV Campaña de Educación Cívica y Vial, el equipo municipal presentó un decálogo que pretende ser una guía para todas las personas -no sólo escolares- que utilizan los patines en la localidad.

#### Concurso MEC: premio a la educación vial

La unidad didáctica "Salgo a la calle" elaborada por el CEP del Nalón (Asturias) -y coordinada por José Manuel Barreal-, ha sido premiada en el Concurso "Educación y Sociedad", convocado por el Ministerio de Educación y Ciencia. La unidad desarrolla un programa de educación física aplicada a la educación vial para la etapa de Primaria.

## Alicante: Campañas para niños y mayo-

Los colegios de la ciudad alicantina de Aspe han participado en la campaña de educación vial que, desde hace años, se realiza en el municipio. Además de a los escolares, la campaña llegó a los jubilados, amas de casa y a la Escuela de Adultos. En la vecina Torrevieja, la policía local también viene desarrollando una labor interesante en este aspecto.

#### Ford: escolares catalanes contra el fuego

La firma automovilística Ford patrocinó en mayo y junio una campaña de sensibilización para la prevención de incendios forestales en la que participaron 20.000 alumnos de 200 escuelas catalanas. La campaña estaba dirigida a escolares de 8 a 11 años y pretendía que los jóvenes transmitieran a los adultos el respeto al medio ambiente, algo que los niños tienen asumido en mayor medida.

# Fallado el Concurso de Dibujo y la primera opción del de Educación Vial

# TODO COLOR

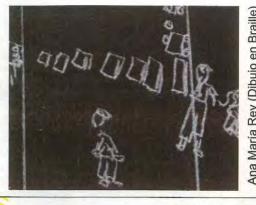
Tras resultar ganadores en sus respectivas provincias primero y comunidades autónomas después, dieciocho pequeños dibujantes se alzaron con los premios de la fase nacional del XXIX Concurso de Dibujo Infantil y Juvenil sobre Circulación Vial, fallado el pasado mes de julio.

omo en cada edición, los escolares presentaron sus trabajos enmar-, cados en una de las seis categorías convocadas, que abarcaban la etapa infantil y primaria, los últimos cursos de la EGB y la educación especial. Diversos materiales de pintura como acuarelas, ceras o rotuladores se mezclaron con otras técni-

cas como "collages" o mosaicos en manos de los niños para expresar su visión particular del tráfico. Accidentes terribles junto a paisajes bucólicos y vehículos futuristas que ponían coto a sonrientes vacas v oveias llenaron los folios hasta convertir algunos de ellos en pequeñas obras de arte. Los intensos rojos, azules y verdes de los benjamines fueron ampliando sus matices según los pintores contaban con más edad.n esta

edición, por primera vez, uno ción Vial, en su opción A (dide los trabajos premiados fue el de un niño deficiente visual que, con un dibujo en "braicupaba: cómo cruzar por un paso de peatones.

Por otra parte, también desde julio, hay ganadores del XI Concurso Nacional de Educa-





Arancha

Pérez

Pérez

seño teórico de un provecto curricular de etapa, ciclo o área para cualquier nivel edulle", representaba una situa- cativo). Tres colegios de Barción que seguramente le preo- celona, Albacete y Madrid se alzaron con los tres primeros premios. Otros tantos obtuvieron una mención.

Las opciones B y C se fallarán en octubre.

### XI CONCURSO NACIONAL DE EDUCACIÓN VIAL -Opción A-

1º. Premio: Escuela Municipal de Trabajo, Granollers (Barcelona) 2º Premio: C.P. Educ. Especial "Cruz de Mayo", Hellín (Albacete)

3".Premio: C.P. "Tirso de Molina". Colmenar Viejo (Madrid) 1º Mención: Escuela Infantil "Caballo de Cartón". Torrelavega (Cantabria)

2ª Mención: C.P. "Fray Luis de León". Belmonte (Cuenca)

3ª Mención: C.P. Prácticas. Tarragona



Lucía Pérez Díaz



Mercedes Campoy Sánchez

#### XXIX CONCURSO DE DIBUJO INFANTIL Y **JUVENIL SOBRE CIRCULACION VIAL**

#### PRIMERA CATEGORÍA (Educación Especial)

1er. premio: Ana Mª Rey.- C.P. "Al-Andalus/La Soledad". (Chiclana.- Cádiz) (Dibujo en Braille) 2º premio: Rosita Jiménez Romero. - C. Especial "Villa Santa Teresa". (Gotarrendura.- Ávila) 3°. premio: Rafael Cabezón García.- C. FP Especial "El Alba" (Burgos)

#### SEGUNDA CATEGORÍA (Educación Infantil)

1ºr. premio: Arancha Pérez Pérez. - C. "San Fernando". (Lorca.- Murcia) 2º premio: Beatriz Lorenzo Hernández. - C.P. "Vicente Aleixandre". (Valdemoro.- Madrid) 3er. premio: Lucía López Chaichio. - C.P. "El Olivo" (Torredonjimeno.- Jaén)

#### TERCERA CATEGORÍA (1º y 2º Primaria)

1º. premio: Lucía Pérez Díaz.- C.P. "Daniel Monie". (Navia de Suarna.-Lugo) 2º premio: Arturo Millán Contreras. - BEC "Del Áquila". (San Vicente del Raspeig.- Alicante)
3er premio: Cristina Carrasco Arauzo.- C.P. "Virgen del Sol" (Tarifa.- Cádiz)

#### CUARTA CATEGORÍA (3º v 4º Primaria)

1er. premio: Mercedes Campoy Sánchez. - C. Escolar "Ntra. Sra, de la Consolación" (Espinardo.- Murcia) 2º premio: Thais Sala Fernández.- Centro Marianistas. (Vitoria.- Gasteiz) 3er. premio: Natalia Mª Diez Fuentes.- C.

MM.Concepcionistas. (La Higuera. -Segovia)

#### QUINTA CATEGORÍA (5º Primaria y 6º EGB)

1er. premio: Rita Novoa Novoa.- C. "María Auxiliadora".

2º premio: Carmen Aramburu Infante. - C. "Santa María de Gracia". (Huelva)
3". premio: Cristina Gómez Amo.- C. "Aurelia Gómez

Escolar". (Burgos)

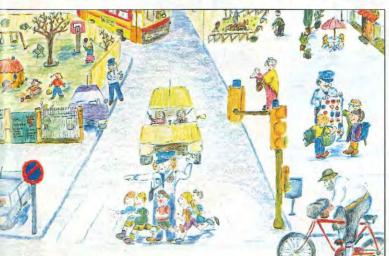
#### SEXTA CATEGORÍA (7º Y 8º EGB)

1º. premio: Francina Recasens Cuquerella.- C. "Canigó". (Barcelona) 2º premio: Mª Victoria Pérez Ferreras. - C. "Heidelberg".

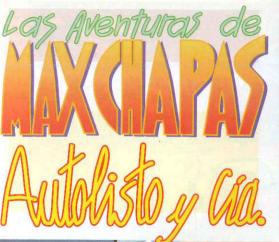
(Las Palmas) 3ºr. premio: Javier Diez Varela. - C. "Ntra. Sra. de la Piedad". (Nájera.- La Rioja)



Rita Novoa Novoa



Francina Recasens Cuquerella





















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



# APRILIA "STARCK" MOTO 6.5.

# **M848**

COMENTARIO. - El diseñador francés Philippe Starck v Aprilia retoman como objetivo para la Motó 6.5 al hombre y sus necesidades reales a la hora de fabricar una moto que esté a su servicio no sólo como vehículo, sino también a nivel estético, ideológico e incluso moral.

Algunos la situarán de lleno en la filosofía del diseño "de moda" v de los designios del marketing. Pero para muchos coincidirá con la moto ideal: una trail bajita, ligera (166 kilos en orden de marcha), v con un motor monocilíndrico de 45 CV capaz de un ritmo de marcha lo suficientemente alto. Es una moto lógica, con un manillar ancho, fácil, manejable, ligera, con consumo reducido, cómoda, utilizable, agradable, sensilla barata de mantener, silenciosa, ágil, polivalente, multiuso... Y, además, termendamente bonita ¿Qué quiere más?

Todas y cada una de las piezas de la Motó entran en el ámbito del diseño puro. No está hecha para

la autopista; su sitio es la ciudad y las carreteras viradas, aunque no es una moto deportiva. Además, no es cara: 949.000 pesetas, prácticamente el precio de un trail.



Estética. Facilidad de manejo. Comportamiento en ciudad.



Protección aerodinámica. Capacidad viajera.

# NOTA MEDIA

NOTA MEDIA SEGURIDAD Estética

ŏ	Acabado
5688868	Posición conducción
5	Pasajero
6	Instrumentación
8	Equipamiento
8	Motor
8	Cambio
6	Velocidad punta
8	Aceleración
9	Consumo
14.	SEGURIDAD
8	Chasis
8	Suspensión delantera
7	Susapensión trasera
8	Frenos
8 8 7 8 8 7	Estabilidad
7	Luces

Ciudad Carretera Autopista NOTA MEDIA: 7,2 **NOTA MEDIA** 

DE SEGURIDAD:

para realizar grandes viajes. •

Maniobrabilidad. Comportamiento urbano.Suavidad funcionamiento.

**MOTOCICLISMO** 

COMENTARIO. - La Motó 6.5 es

una de las últimas novedades del

mercado motociclista y la primera

Aprilia de carretera dentro de la ci-

lindrada media. Sus líneas innova-

doras y diferentes corresponden al francés Philippe Starck, conocido en el mundo del diseño por sus

ideas personales aplicadas a pe-

queños objetos como exprimido-

res, cuchillos o bicicletas plega-

bles, y a obras más grandes como

decoración de edificios en Nueva

York, Madrid, Amberes, Japón o

La Motó utiliza el mismo motor

monocilíndrico de la Aprilia

Pegaso 650, aunque conveniente-

mente adaptado a su nuevo come-

tido urbano. Ahora sólo lleva un

carburador de 40 mm. y se ha re-

ducido ligeramente su cilindrada.

Su concepción no encuentra com-

petencia en el mercado actual,

mostrándose como una moto ide-

al para facilitar la vida diaria en las

grandes ciudades. Resuelve con

alegría pequeños recorridos inte-

rurbanos y también permite todo

tipo de desplazamientos, aunque, en carrete-

ras de curvas, no tenga la efectividad de una

moto deportiva y tampoco esté concebida

en París, su ciudad.

Suspensión trasera. Asiento pequeño. Comportamiento deportivo.

#### DATOS TECNICOS

#### Motor:

Monocilíndrico de cuatro tiempos y balancines oscilantes.

#### Cilindrada:

649 c.c.

Diámetro por

#### carrera:

100 x 82,7 mm.

#### Alimentación:

Mikuni BST 40 mm con Vacuum.

#### Arrangue:

Eléctrico con descomprensor automático.

#### Encendido:

Electrónico.

#### Embraque:

Multidisco en baño de

#### Cambio:

De 5 velocidades

#### Chasis:

Simple viga desdoblado

#### Frenos:

Delantero disco de acero de 298 mm. Trasero de 220 mm.

#### Suspensión

Delantera, horquilla telehidráulica. Trasera,

#### basculante en acero Neumáticos:

Delantero, 100/90x18"; trasero, 130/90x17".

#### Peso:

150 Kgs.

#### Longitud:

2,13 mts.

#### Altura asiento:

0,81 mts. Capacidad

### depósito:

16 litros.

#### Precio final:

949.000 ptas.

MOTOR AL DÍA

ANDALUC	ÍA	CATALU	ÑA
Municipio (Provincia)	Teléfono	Barcelona (B)	900/10 10 20
Huércal de Almería (AL) Albox (AL) Puerto de Sla. Maria (CA) San Fernando (CA) Puerto Real (CA) Algecias (CA) Vidiamartín (CA) Córdoba (CO) Córdoba	950/14 02 29 950/14 02 29 950/12 09 02 956/87 18 00 956/88 35 20 956/59 06 24 956/57 28 17 in construcción 957/20 25 77 957/50 27 72 957/13 05 17 958/27 26 21 958/46 69 26 958/60 06 71 958/24 51 86 959/36 70 70 959/24 51 86 959/36 70 70 953/25 07 62 953/25 07 62 953/25 07 62 953/25 07 62 953/25 07 62 953/25 07 62 953/25 07 50 953/25 07 95/25 50 86 959/36 35 50 02 95/23 35 50 02	Barcelona (B) Barcelona (B) Barcelona (B) Barcelona (B) Barcelona (B) Vilanova i La Geltrú (B) Sant Joan Despi (B) Sant Joan Despi (B) Sant Jost Desvern (B) Manresa (B) Viladecavalis (B) Argentona (B) Badalona (B) Vic (B) Olerdola (B) Guerdola (B) Guerdola (B) Guerdola (B) Guerdola (B) Berga (B) Reus (T) Tortosa (T) Mora la Nova (T) Tremp (L) Lleida (L) Montferrer (L) Granyanella (L) Solsona (L) Artesa de Segre (L) Bianes (GI) Celra (GI) Vitamatila (GI)	900/27 27 27 900/10 10 20 900/27 27 27
Gelves (SE) La rinconada (SE) Osuna (SE)	95/418 27 82 95/579 71 61 95/582 07 83	Olot (GI) Palamós (GI)	972/26 95 76 972/60 05 55
Oddia (OL)	001002 01 00	Puigcerdá (GI)	972/14 06 60

#### Adiimes (GC) 976/57 08 18 Palmas (GC)

95/586 32 32

95/419 13 00

978/83 18 55

Puigcerdá (GI)

Calatayud (Z)	976/88 53 72	Las Palmas (GC)	928/26 06 39
Utebo (Z)	976/78 54 74	Lanzarote (GC)	928/81 14 73
Tarazona (Z)	976/64 40 50	Santa María de Guía (GC)	928/55 01 53
Egea de los Caballeros (Z)	976/66 44 51	Arafo (TF)	922/50 17 00
Huesca (HU)	974/21 14 76	La Palma (TF)	922/48 59 52
Sabiñánigo (HU)	974/48 19 19	El Rosario (TF)	922/61 93 22
Monzón (HÚ)	974/40 30 06	Los Realejos (TF)	922/34 53 59
Barbastro (HÚ)	974/31 41 54	San Miguel Abona (TF)	922/78 64 04
Fraga (HU)	974/47 22 58	CAUTADO	14
Teruel (TE)	978/60 29 64	CANTABR	IA

#### **ASTURIAS**

Utrera (SE)

Carmona (SF)

Zaragoza (Z)

Alcañiz (TÉ)

Llanera (O)	98/526 33 17
Mieres (O)	98/545 18 15
Gijón (Ó)	98/530 01 03
Jarrio (O)	98/547 38 38
RAI	EARES
DAL	FAILES

Palma de Mallorca (PM) 971/26 50 12 Palma de Mallorca (PM) 971/75 75 57 971/55 51 00 Manacor (PM) Inca (PM) 971/50 58 12 Ciudadela (PM) 971/48 00 44 Santa Gertrudis (PM) 971/31 59 70

949/22 49 86 Guadalaiara (GU) Alcolea del Pinar (GU) Toledo (TO) Talavera de la Reina (TO) 925/80 19 90 Ocaña (TO) Los Yébenes (TO) CASTILLA Y LEÓN

Burgos (BU) Miranda de Ebro (BU)

Aranda de Duero (BU)

Carbajosa Sagrada (SA) Castellano Moriscos (SA)

Burgo de Osma (SO)

Soria (SO) Tordesillas (VA)

Valladolid (VA)

Valladolid (VA

Palencia (P) Cuéllar (SG)

Segovia (SG) Ávila (AV) Arévalo (AV)

Badajoz (BA)

Mérida (BA)

Zafra (RA)

Cáceres (CC)

Plasencia (CC) Trujillo (CC)

La Coruña (C)

Santa. Eugenia de Ribeira (C)

Lugo (LU)
Lugo (LU)
Foz (LU)
Monforte de Lemos (LU)

Narón (C)

Viveiro (LLI)

O Barco (OR)

San. Ciprián

Verin (OR)

Vigo (PO)

Barro (PO)

Lalin (PO)

das Viñas (OR)

Pontevedra (PO)

Villanueva de la

972/71 40 45

928/18 20 20

928/26 06 39

942/33 95 06

942/83 12 80

967/21 59 73

967/21 07 74 967/31 13 86

967/14 53 62

926/21 28 00

926/41 08 14

CASTILLA-LA MANCHA

Alcázar de San Juan (CR) 926/54 66 54

Motilla del Palancar (CU) 969/33 33 99

Corrales de Buelna (S)

Albacete (AB)

Albacete (AB)

Almansa (AB)

Villarobledo (AR

Ciudad Real (CR

Manzanares (CR

Puertollano (CR)

Cuenca (CU)

Hellin (AB)

Benavente (ZA)

Morales del Vino (ZA) Cervera de Pisuerga (F

EXTRE

Burgos (BU)

Onzonilla (LE)

Béiar (SA)

Ponferrada (LE)

Cembranos (I F

987/32 00 60

987/41 84 51

923/36 14 35

983/47 23 54

983/29 29 11

980/57 00 85

921/14 24 29 921/49 00 23

920/30 33 58

924/37 20 73

924/84 33 50

924/55 44 41

927/21 25 77

927/41 18 70 927/32 18 35

981/62 32 61

981/32 50 55

981/80 60 09

981/87 24 00

982/20 90 37

982/13 55 10

982/41 04 12

982/55 04 83

988/24 97 12

988/41 15 39

986/86 50 20

986/48 69 36

986/33 39 92

986/71 33 54

923/45 15 00

87/25 40 99

949/30 03 80 Pinto-Getafe (M) 925/23 00 63 Vallecas (M) /illalba (M) 925/13 14 02 Las Rozas (M) 925/32 10 02 Tres Cantos (Colmenar Viejo) (M) San Sehastián 947/20 96 88

91/637 71 61 91/803 11 93 de los Reves (M) 947/32 59 52 Coslada (M 947/48 16 80

91/652 72 56 91/672 80 48 Arganda del Rey (M) 91/874 53 63 Salvanès (M) Leganés (M) Parla (M) 91/698 26 12 91/865 05 91 Navas del Rey (M)

MADRID

91/695 57 62

91/785 91 12 91/851 16 87

Alcantarilla (MU) 968/89 00 39 Cartagena (MU) Lorca (MU) 068/52 83 10 Jumilla (MU) 968/78 25 18 Caravaca de la Cruz (MU) 968/72 55 02

Peralta (NA) Beriain (NA) Pamplona (NA) 948/75 05 54 948/31 02 60 948/12 43 00

Logroño (LO) 941/29 11 58 Lograño (LO) Santo Domingo de la Calzada (LO) 941/34 27 10 Calahorra (LO)

COMUNIDAD VALENCIANA

Castellón de la Plana (CS) 964/20 00 19 Villarreal (CS) 964/53 54 00 964/40 13 20 Vinaroz (CS Ribarroja (V) Masalfasar (V 96/166 81 81 96/140 07 97 Gandía (V) Onteniente (V 96/291 07 20 Utiel (V) 96/217 15 62 Alicante (A) Redovan (A) Orihuela (A) 96/675 44 97 96/536 71 82 Elche (A) 96/544 40 04 Alcov (A 98/554 54 55

Bergara (SS) Irún (SS) 943/76 04 90 943/55 00 00 Urbieta (SS) 943/55 00 58 Arrigorriaga (B) 94/671 12 62 Jundiz (VI) 945 29 05 10 Trapaga (VI) Amorebieta (VI) 94/478 12 14 94/530 88 57

#### EN SEPTIEMBRE, REVISIÓN

Provincia	de	hasta
Álava	6709-M	7242-M
Albacete	5779-L	6417-L
Alicante	8088-BY	0918-BZ
Almería	2967-S	3979-S
Asturias	6091-BB	8174-BB
Ávila	4080-F	4335-F
Badajoz	9717-P	0733-S
Baleares	9984-BJ	1894-BK
Barcelona	3669-MP	4800-MS
Burgos	2090-0	2816-0
Cáceres	7275-K	1967-K
Cádiz	0587-AM	2494-AM
Cantabria	0361-Y	1484-Y
Castellón	9910-Y	1159-Z
Ciudad Real	0312-0	1097-0
Córdoba	6046-AB	7408-AB
Coruña, La	7380-AX	9503-AX
Cuenca	4615-G	4945-G
Girona	0259-AP	1839-AP
Granada	8781-Y	0297-Z
Guadalaiara	2179-F	2434-F
Guipúzcoa	3067-AL	4446-AL
Huelva	2713-0	3445-0
Huesca	7107-J	7492-J
Jaén	5997-P	6892-P
León	7708-U	8592-U
Lleida	6531-U	7368-U
Lugo	0423-N	1065-N
Madrid	6481-MN	8764-MP
Málaga	5349-BC	7397-BC
Murcia	3292-AV	5386-AV
Navarra	5208-AD	6642-AD
Orense	3270-M	3869-M
Palencia	7747-G	8064-G
Palmas, Las	5291-AV	6881-AV
Pontevedra	6519-AM	8388-AM
Rioia. La	2559-L	3000-AW
Salamanca	2174-M	2741-M
Sta, Cruz Tenerife	7284-AS	9119-AS
Segovia	7577-F	7869-F
Sevilla	7976-BS	1181-BT
Soria	9252-D	
Tarragona	7190-AF	9466-D
Гапауопа	3278-F	8528-AF
Toledo		3532-F
	1739-S	2766-S
/alencia	9856-DW	4443-DX
/alladolid	8107-V	8898-V
/izcaya	7871-BJ	9897-BJ
Zamora	7906-G	8247-G
Zaragoza	9628-AM	1202-AN

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

4937-F

#### LAS MATRICULAS

Por error, el número 108 (julio-agosto) repitió las matriculaciones de abril. Publicamos los datos desde aquel mes y pedimos disculpas por las molestias.

	N	latrículas cor	ncedidas				
Provincia	Últimas matrículas abril-95	Últimas matrículas mayo-95	Últimas matrículas junio-95		Total vehículos p matriculados ex	Total permisos expedidoso	Licencias de conducción
Álava (VI)	0504-S	1442-S	2468-S	3451-S	2.947	1.487	257
Albacete (AB)	4988-O	5510-O	6202-0	6699-O	1.711	1.825	639
Alicante (A)	3842-CT	8561-CT	3706-CU	7706-CU	13.864	8.156	3,577
Almeria (AL)	0220-X	1391-X	2705-X	3773-X	3.553	2.595	1,250
Asturias (O)	6103-BN	8184-BN	1006-BP	2890-BP	6.787	5.415	781
Avila (AV)	7131-G	7374-G	7684-G	7891-G	760	703	213
Badajoz (BA)	2417-W	3293-W	4288-W	5079-W	2.662	3.585	754
Baleares (PM)	9493-BZ	6066-CB	2412-CC	6505-CC	17.012	4.727	2.249
Barcelona (B)	3052-PN	6715-PP	3246-PT	7824-PU	44,772	28,486	8.085
Burgos (BU)	6826-T	7672-T	8604-T	9208-T	2.382	1.294	152
Cáceres (CC)	8267-N	8859-N	9601-N	0103-0	1.836	1.832	403
Cádiz (CA)	2343-AX	4004-AX	6182-AX	7580-AX	5.237	5.990	3.396
Cantabria (S)	8817-AD	9824-AD	1184-AF	1998-AF	3.181	2.464	696
Castellón (CS)	6546-AG	8016-AG	9781-AG	1084-AH	4.538	2.873	1,468
Ciudad Real (CR)	4343-T	4961-T	5737-T	6302-T	1.959	2.351	619
Córdoba (CO)	0015-AK	1226-AK	2843-AK	4010-AK	3.995	3.463	1.433
Coruña, La (C)	2079-BL	4287-BL	7083-BL	9073-BL	6.994	5.987	1.202
Cuenca (CU)	0545-	0847-1	1215-1	1466-1	921	1.042	164
Girona (GI)	4173-AY	5858-AY	7953-AY	9556-AY	5.383	3.532	1.394
Granada (GR)	9734-AH	1084-AJ	2640-AJ	4052-AJ	4.318	5.154	1.707
Guadalajara (GU)	5830-G	6094-G	6449-G	6679-G	849	822	244
Guipúzcoa (SS)	7317-AU	8770-AU	0627-AV	1900-AV	4.583	3.911	618
Huelva (H)	6360-T	7051-T	7968-Y	8720-T	2.360	1.897	1.534
Huesca (HU)	8018-L	8475-1	9052-1	0.468.1	1.450	1.064	271

I TO SI MAN	2072 7	A444			-	-	-
León (LE)	2273-Z		4423-Z	5247-Z		2.034	359
Lleida (L	6912-Y		8888-Y	9690-Y			501
Lugo (LU)	1980-S	2647-S	3475-S			1.329	863
Madrid (M)	7382-SK	9100-SM	4966-SS		68.382	27.849	4.400
Málaga (MA)	1797-BT		0076-BU	3673-BU	11.876	7.515	3.331
Murcia (MU)	1529-BH	3940-BH	6813-BH	8916-BH	7.387	6.756	2.899
Navarra (NA)	5408-AM	6948-AM	8876-AM	9909-AM	4.501	2.007	424
Orense (OR	5268-P	5852-P	6723-P	7314-P	2.046	1.793	332
Palencia (P)		3609-1	4069-1	4296-	1.017	843	154
Palmas, Las (GC)	9520-BH	1998-BJ	5346-BJ	8867-BJ	9.347	3.880	973
Pontevedra (PO)	9863-AX	1588-AY	3932-AY	5507-AY	5.644	4.873	1,306
Rioja, La (LO)	7759-N	8404-N	9097-N	9590-N	1.831	1,607	343
Salamanca (SA)	0871-P	1501-P	2241-P	2747-P	1.876	1.607	298
S. Cruz Tenerife. (TF	8796-BC	0978-BD	3705-BD	5943-BD	7.147	4.111	831
Segovia (SG)		1844-H	2182-H	2417-H	837	611	156
Sevilla (SE)	7975-CK	0879-CL	4896-CL	7751-CL	9.976	8.616	3,367
Soria (SO)	8081-E	8235-E	8459-E	8600-E	519	277	63
Tarragona	2067-AN	3705-AN	5605-AN	7109-AN	5.042	2.848	1,119
Teruel (TE)	5343-G	5567-G	5868-G	6044-G	701	439	136
Toledo (TO)	6641-W	7472-W	8549-W	9368-W	2.727	2.725	621
Valencia (V)	5640-EZ	1182-FB	8110-FB	3184-FC	17.544	13.090	5.405
Valladolid (VA)	3721-AB	4774-AB	6042-AB	6883-AB	3.162	2.669	470
Vizcaya (BI)	4445-BX	6787-BX	9796-BX	1814-BY	7.369	5.114	811
Zamora (ZA)	5024-1	5340-1	5755-1	6064-1	1.040	744	176
Zaragoza (Z)	0844-AY	2499-AY	4564-AY	6331-AY	5.487	3.847	667
Ceuta (CE)	3574-F	3728-0	3903-F	4099-F	525	380	99
Mefilla (ML)	6788-D	6939-D	7147-D	7326-D	538	340	101
TOTALES					330.881		63,142

1580-W 2404-W 3396-W 4109-W 2.529 2.805

# RENAULT presenta un nuevo concepto en seguridad CINTURÓN DE CINCO ESTRELLAS

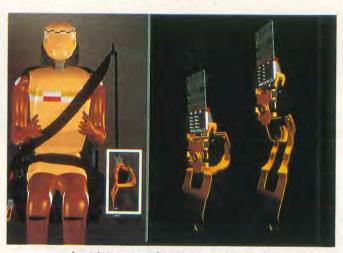
Reducir del 30 al 50 por 100 las cargas soportadas por los ocupantes de las plazas delanteras de un vehículo durante un choque frontal es el objetivo conseguido por el nuevo cinturón de seguridad desarrollado por RENAULT.

Se denomina "Sistema de Sujeción Programada" (SSP) v muy pronto estará disponible de serie en toda su gama. Su misión es acoplar perfectamente al ocupante del coche en su asiento. En caso de coli-

sión, en la primera fase (función del pretensor pirotécnico y del enrollador-bloqueador), el "SSP" reduce inmediatamente al nivel adecuado la tensión del cinturón, disminuvendo considerablemente los esfuerzos soportados por la parte superior del cuerpo: cabeza, cuello y tórax. La novedad consiste en que esto se logra gracias al limitador de esfuerzo alojado en la parte inferior del montante medio del coche, bajo el enrollador-bloqueador.

Para validar el "SSP", se ha realizado un centenar de

pruebas en el Centro de Pruebas de Lardy y en las sedes de las empresas TRW y AU-TOLIV, en Francia y Alemania. Los choques se efectuaron a 56 km./h. y cubrieron los golpes con ángulo, con barrera deformable y frontales a una pared perpendicular al sentido de la marcha. Además, se demuestra que el sistema es muy eficaz con o sin "air-bag" y que mejora apreciablemente los criterios de protección en ambos casos.



Los cinturones más seguros de RENAULT.

#### **NEUMÁTICOS** CON SÍLICE

"ContiEco-Contact CP" es el nuevo neumático de CONTINENTAL, para turismos y velocidades de hasta 240 km./h., que incorpora el sílice entre sus componentes. La banda de rodamiento utiliza un nuevo caucho sintético y sustituye el negro de humo por sílice como material de relleno y refuerzo, con menor desgaste y mayor dureza. Entre sus características, destaca su bajo nivel de rumorosidad (se estima un 21 por 100 menos). capacidad de ahorro (hasta un 5 por 100 menos de combustible gracias al reducir un 24 por 100 la resistencia al rodamiento) y buen comportamiento en las frenadas (en suelo mojado, a 90 km./h., reduce la distancia de frenado hasta 4 metros en comparación con un neumático convencional).

#### **NUEVA GAMA** CITROEN

CITROËN está de estreno. Acaba de poner en el mercado importantes novedades en su gama. Junto a las nuevas motorizaciones de la gama "Xantia" (1.8i 16 V y 2.0i 16 V y el motor diesel turbocomprimido 2.1 Turbo D) recientemente presentadas, añade la comercialización de los nuevos "AX Image", la incorporación de motores diesel al "AX Spot" y el nacimiento de la serie especial "RD Club" para el "C-15". Además de nuevos motores, todos estos modelos incorporan un importante volumen de equipamiento.

ROBERT BOSCH, durante un control de calidad, ha detectado que alguna de sus lámpara portátiles -las que utilizan los talleres no las que se instalan en vehículos- tienen deficiencias en el montaje de conexión a la red y pueden resultar muy peligrosas. Concretamente, los modelos MHL 220 y 220 LL comprados con posterioridad al 1 de noviembre de 1994. Dichas lámparas no deben ser utilizadas y se entregarán a cualquier distribuidor Bosch para su retirada y sustitución.



#### SI NO CUMPLE, LE DEVUELVE **EL DINERO**

Por primera vez en España, una aseguradora se compromete a devolver el dinero si no cumple con su palabra. Esto afirma PELAYO, cuyos mutualistas disfrutarán de un certificado de garantía del seguro que especifica las condiciones de la devolución. La garantía empieza a funcionar en caso de producirse una controversia entre asegurado y aseguradora. Si la reclamación es estimada favorable para el cliente. tras la intervención del Defensor del Asegurado o la CECU (Confederación Estatal de Consumidores y Usuarios), PELAYO rectificará inmediatamente y devolverá el importe íntegro del recibo que cubría el siniestro que originó la reclamación. Todo un ejemplo.

# Aprobado el nuevo Reglamento de los Concesionarios JUNTOS PERO NO **REVUELTOS**

Motor que regula la actividad de los mes de octubre, y contempla un períoconcesionarios de vehículos. La nove- do transitorio de un año (1 de octubre dad más importante es la apuesta por de 1996) para adaptar los contratos la multifranquicia, que permite al concesionario vender coches de otros fabricantes en locales de venta separamarcas. Por otra parte, el mantenimiento y reparación de los vehículos aunque sean de marcas diferentes. yor implantación. Este Reglamento entró en vigor el pa-

El próximo 1 de octubre comienza a sado 1 de julio, pero, para permitir la tener efecto el nuevo Reglamento de mejor asimilación a la nueva normati-Distribución y Servicio de Vehículos a va, no será efectivo hasta el próximo existentes al nuevo Reglamento. La medida beneficiará al consumidor.

En España, según FACONAUTO (Fedos y con gestión diferente, de forma deración de Asociaciones de Concesioque sea imposible la confusión entre narios de la Automoción), el número total de concesionarios es de 3.088. RENAULT, con 259, FORD, con 237, y se podrá realizar en un mismo taller, OPEL, con 218, son las marcas de ma-



#### **NUEVA MOTORIZACIÓN AUDI**

pondrá en el mercado su "A8" con una nueva motorización -la 3.7 V8 de 230 CV- como alternativa intermedia dentro de la gama de este modelo -hasta aho- corpora la nueva caja de

disponible con tracción delantera y quattro-. El nuevo modelo aporta un par motor en una banda muy ancha de revoluciones, e in-

A finales de año, AUDI ra 4.2 V8 quattro y la V6 cambios Tiptronic, con 5 velocidades v programa dinámico de cambio. Se comercializará en España a partir del próximo mes de noviembre, al precio de 9.975,000 pesetas.

#### **DE PELÍCULA**

El FIAT "Cinquecento" ha sido elegido por las lectoras de la revista TELVA como "Coche Triunfador para la Mujer". Su reducido tamaño y bajo consumo son las cualidades más valoradas y las que le convierten, a juicio de estas mujeres, en el coche ideal para el tráfico urbano.

A final de año, el "BMW Z3 Roadster" hará su debut. Un biplaza deportivo descapotable, con motor 1.8, 4 cilindros y 115 CV (también habrá una versión multiválvulas de 140 CV). Además ha sido elegido como coche de James Bond en su última película "Goldeneye", que se estrenará en noviembre. En esas fechas comenzará su lanzamiento que culminará con su aparición en el Salón Internacional del Automóvil de Detroit en enero de 1996.

BMW ha elegido el Centro de Experimentación y Homologación de Vehículos del INTA (Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial) para conseguir el Certificado de Homologación Tipo Europea de uno de sus próximos vehículos. La cooperación de BMW e INTA se ha desarrollado a lo largo de los años 94 y 95, centrándose en ensayos correspondientes a frenado, aparatos medidores de velocidad y campo de visión delantero.



Aquí se encierra un año de la vida del sector del automóvil.

#### **ANUARIO DE CUATRO** RUEDAS

El sector del automóvil ya tiene su anuario, tras la reciente aparición en el mercado del "Anuario de la Industria de Automoción' 95", una extensa publicación de EDIAUTO. Las noticias más destacadas en el ámbito empresarial, el lanzamiento de nuevos modelos, estadísticas de producción, ventas y exportación, evolución de las redes comerciales, los protagonistas del año, la marcha del sector de equipos y componentes, el mundo del transporte y los vehículos industriales, así como los principales acontecimientos deportivos son algunos de los temas con cabida en sus páginas. ¡Bienvenido!



#### MERCEDES BENZ cuenta con el simulador de conducción más perfecto

# CASI REAL

Crear la sensación de conducir en carretera, encontrándose simplemente en el interior de un vehículo que a su vez se encuentra dentro de una cúpula, es la última herramienta con que cuenta MERCEDES BENZ. Esta nueva aportación a la investigación se llama Simulador de Conducción y es el más sofisticado de los existentes hasta este momento. Su misión es ensayar y estudiar determinadas características de los nuevos vehículos y de sus componentes antes, incluso, de construir prototipos. Asimismo, MERCE-DES lo usa para analizar la aceptación entre los clientes de nuevos productos, realizar estudios de seguridad en el tráfico y del comportamiento dinámico de los vehículos.

El simulador lo forma una cúpula, apoyada en seis soportes hidráulicos, que se mueve al vaivén o se inclina repentinamente hacia delante o cualquier lado. En su interior se encuentra un automóvil, en que que se sienta el conductor de prueba. En torno al vehículo, una pantalla y seis proyectores reproducen, con enorme realismo. una situación cualquiera del tráfico. De repente, por ejemplo, el conductor ve como un vehículo entra en su carril desde la izquierda; él realiza una maniobra brusca para evitar el impacto, derrapa y acaba en la cuneta. El objeti-



Un coche es introducido en el simulador.

vo es buscar soluciones para que el automovilista supere estas situaciones sin sufrir accidentes.

Otro ejemplo, una extensa serie de ensayos busca soluciones para evitar con fiabilidad que el conductor pueda dormirse en marcha. El conductor del ensavo realiza sesiones de varias horas de duración a bordo del simulador, si se produce la temida "cabezadita", su reacción al despertar queda perfectamente estudiada así como sus resultados, lo que permitirá configurar los

sistemas de asistencia necesarios para no asustar al conductor provocando reacciones desproporcionadas.

La sensación que tiene el conductor es casi real. Los sistemas hidráulicos que sostienen la cúpula transmiten de modo casi perfecto la sensación y las fuerzas resultantes al tomar una curva, subir o bajar una cuesta, acelerar y frenar o, incluso, al derrapar. Una visión panorámica de 180 grados y los ruidos de fondo hacen olvidar que se trata sólo de un simulador.

**MASTER EN** 

El II Master en In-

geniería de Tráfico.

TRÁFICO

patrocinado por la Fundación

General de la Universidad Poli-

técnica de Madrid, con la cola-

boración de diferentes entida-

des públicas y privadas, y co-

#### "106" A TODA MARCHA

PEUGEOT acaba de incorporar una nueva versión a la gama del "106", lanzando el modelo automático con nivel de acabado XT en 3 y 5 puertas, adaptándose a la voluntad del conductor. Motor 1.6 litros, 90 CV y caja de cambios automática con gestión electrónica que permite una explotación óptima del motor, al tiempo que posibilita regular el paso de las velocidades.

Asimismo, en Francia puede adquirirse el 106" eléctrico en tres versiones. Con autonomía de 80 kilómetros v



Peugeot 106 automático.

una velocidad punta de 90 km./h., se presenta como idóneo para el 90 por 100 de los conductores de turismos que recorre menos de 50 kilómetros por día en ciudad. En España, por ahora, no está prevista su llegada. Para mayor comodidad del usuario.

se ha creado el "Servicio Baterías", un abono de periodicidad mensual que garantiza el suministro y mantenimiento de las baterías, y que incluye asistencia técnica. reparaciones y préstamo de un vehículo mientras dure la reparación.

ordinado por la Asociación Española de la Carretera, ha sido clausurado recientemente. El Master fue seguido por 20 titulados universitarios, con formación previa en Ingeniería Civil. En 520 horas lectivas se trabajó en el estudio, planeaasí como otros aspectos socia-les, jurídicos y reglamentarios del tráfico y la seguridad vial, sin olvidar su incidencia en el

medio ambiente.

### N-II: límite provincial de Soria-Zaragoza

# Entre dos reinos

De Medinacelli, a pocos kilómetros del límite de puntos conflictivos, aunque con cinco puntos la provincia de Guadalajara, hasta Zaragoza un negros, y una intensidad media de 12.000 trata de un camino sin 12 víctimas mortales.

itinerario entre dos reinos (Castilla v Aragón). Se vehículos v donde se registraron 176 accidentes v

FIRME

#### Nono HIDALGO

alimos del límite provincial entre Guadalaiara v Soria. De esta provincia sólo se recorrerán 41 kilómetros antes de llegar a la de Zaragoza.

Medinacelli es la primera población a la que nos acercamos. Allí se encuentra enterrado Almanzor (quien "en Catalañazor perdió el tambor"), muerto en el año 1002. Es la patria del "Cantar del Mío Cid" y está presidida por el magnífico arco romano -el único en España de triple arquería- que se ve desde la carretera.

Ouince kilómetros más

adelante encontramos el primer punto negro (p.k. 165), algunos kilómetros antes de llegar a Arcos de Jalón, otra población importante. Nueve kilómetros más allá encontramos el desvío al Monasterio de Santa María de Huerta.

En el punto kilométrico 180 encontramos el límite de la Comunidad de Aragón y de la provincia de Zaragoza y un poco más allá (p.k. 182,7) otro punto negro en una curva.

Tras pasar el desvío de Ariza -uno de los pueblos que atravesaba el antiguo trazado y que la autovía deja a un lado- encontramos la entrada a Alhama de

# TRAZADO PELIGROSIDAD Muy sinuoso Sinuoso

Curvas suaves Grandes rectas **TERMÓMETRO** PELIGROSIDAD

El índice de peligrosidad de las carreteras convencionales, autovías y autopistas sin peaje de la Red de Interés General del Estado fue de 24.2 en 1993. Este dato se obtiene de relacionar el número de accidentes con la intensidad media de vehículos y el número de kilómetros. Si al citado índice le damos un valor 5, al tramo de carretera estudiado le correspondería una puntuación

Aragón, famosa por sus baños, y la carretera al Monasterio de Piedra, otro monumento digno de visitarse. No obstante, más adelante. tras sobrepasar la población de Ateca, encontramos otra ruta mejor al citado monasterio, por la A-202.

Seguimos viaje y, en el p.k. 233, se encuentra el desvío a Calatayud y la carretera N-234 que nos lleva por un lado a Soria v. por el otro, hacia Daroca.

Dejamos atrás Calatavud y nos encontramos las dos únicas dificultades -estamos atravesando una zona muy montañosa-: los puertos de Frasno y Morata, En cualquier caso, su paso. suavizado por el trazado de la autovía, no tiene nada que ver con el de hace algunos años por el trazado an-

En el kilómetro 261 hallamos el desvío a La Almunia de Doña Godina, otra población de importancia. También salen de allí las carreteras autonómicas A-121, hacia Ricla, y A-220, hacia Cariñena, pueblo de amplias resonancias vinícolas. Y un par de kilómetros más adelante, el desvío hacia Calatorado y Rueda. también población vinícola. a través de la A-122.

Seguimos a través de unos kilómetros de amplias rectas. Cerca de La Muela, en el p.k. 294,3, en una curva. otro punto negro. Y diez kilómetros más adelante, en el kilómetros 303, el penúltimo del trayecto, en un tramo recto.

Nos acercamos a Zarago-



DESCANSO. El Monasterio de Piedra, un lugar ideal para el reposo

### Accidentes con víctimas (1994)

Nº accidentes	Nº muertos	№ heridos
176	12	272
		1, meenes

za y se nota en la intensidad del tráfico. En el p.k. 310 se encuentra el desvío hacia el aeropuerto y la Feria de Muestras, a los que se accede a través de la N-125. Luego tomamos la circunvalación de Zaragoza por la autopista, donde se produce un importantísimo nudo de carreteras, con carreteras hacia Huesca (N-330) o hacia Daroca en el sentido contrario; hacia Logroño y el País Vasco (N-232 y A-68); Lleida y Barcelona (A-2), Alcañiz (N-232); Leciñena (A-129) y

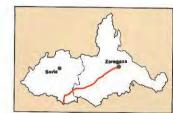
CARIÑENA

Zuera (A-123) y la citada N-125 hacia el aeropuerto y la Feria de Muestras. Y, ya en Zaragoza, no podemos dejar de visitar la ciudad y su espléndida catedral y la Virgen del Pilar. Por último, señalar que próximamente, la DGT instalará un Centro de Gestión de Tráfico en esta capital bañada por el Ebro.

Este reportaje ha sido elaborado con datos de las Jefaturas Provinciales de Tráfico de Soria y Zaragoza.

# Características de la carretera

Denominación: N-II (Madrid-La Junguera) Tramo estudiado: Kms. 139-312 (límite provincial Guadalaiara-Zara-Nº de kilómetros: 173 Admón. Responsable: MOPTMA Anchura: 7.30 metros Arcenes: 2 metros Nº de carriles: 2 (en cada sentido) Estado del firme: Muy bueno y bueno Trazado: Curvas suaves y grandes rectas Obras: Ninguna Previsión de Meioras: Colocación de Postes SOS y creación Centro Gestión



Tráfico en Zaragoza.





Puntos negros (1994)

P.k.	Nº Accidentes	Muertos	Heridos	Observaciones
165,4	4	-	3	Somaén
182,7	4	-	9	Curva
294,3	5	-	8	Curva
303,2	7	-	8	Recta
312,1	3	-	6	Zaragoza

MEDINACELI '

1+12









ARIZA



ALATAYUD

233

TRÁFICO. Septiembre 1995

CALATORAO RUEDA

# EL PAPEL DE LOS OTROS

Con motivo del Año Europeo del Joven Conductor y la presidencia española de la Unión Europea durante el segundo semestre del año, los días 25, 26 y 27 de octubre se celebrará en Madrid un seminario internacional con el título "El Joven conductor y su entorno: agentes, sectores de opinión y medios de comunicación".

Juana SÁNCHEZ

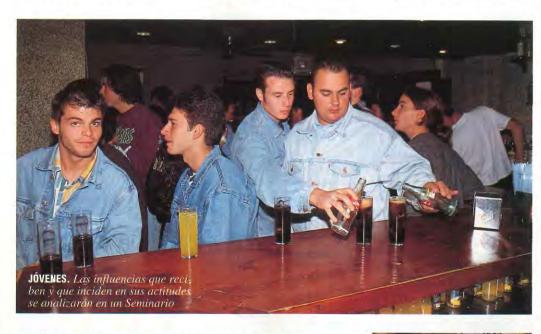
os jóvenes de 15 a 24 años apenas representan un 15 por 100 de la población europea pero suponen el 25 por 100 de las víctimas anuales en accidentes de

circulación. Una situación más que preocupante si consideramos, además, que esta es la primera causa de muerte en esta franja de edad. Su forma de divertirse tiene mucho que ver con que más de 14.000 de ellos dejen la vida cada año en las carreteras de Europa.

Ante tal panorama, la Unión Europea designó 1995 como Año Europeo del Joven Conductor.

Primero fue Francia quien, a instancia de la Unión Europea y con motivo de su presidencia hasta el mes de junio pasado, analizó la formación vial de los jóvenes conductores europeos. En el segundo semestre del año es España quien asume dicha presidencia y, en ese contexto. se celebrará en Madrid, durante los días 25 a 27 de octubre, un seminario internacional donde expertos de diferentes áreas y distintos países analizarán el entorno en que se mueve el conductor joven: instituciones u organismos que realizan acciones de concienciación. el papel de los medios de comunicación, la publicidad dirigida a los jóvenes y la influencia de todos y cada uno de estos agentes en sus comportamientos.

El seminario estará articulado en torno a cinco grandes ejes en los que se tratarán, en mesas rendondas, otros tantos temas desde diversos puntos de vista. La investigación como forma de conocer los valores y actitudes de los jóvenes conductores; la influencia de la divulgación institucional a la hora de modificar actitudes o generar otras; la otra influencia, la de la publicidad, en la formación de los jóvenes conductores; el papel de los medios de comunicación como formadores de opinión y, por último, la labor de agentes como las Fuerzas Armadas, la iglesia católica u otras instituciones. •



# La investigación como conocimiento

La primera sesión de trabajo abordará la investigación como sistema de conocer los valores y actitudes de los jóvenes con-

Ninguna de las acciones destinadas a los jóvenes que se rea-lizan en materia de seguridad vial se hacen de forma intuitiva o aleatoria. Previamente a cada actuación, se llevan a cabo distintos estudios de diversa índole -psicológicos, sociológicos, estadísticos, etcétera-, que ofrecen una visión de cada cir-cunstancia sometida a análisis y sirven como punto de partida. La participación en el seminario de expertos de reconocido prestigio como el catedrático de Psicología y Seguridad Vial de la Universidad de Valencia, Luis Montoro, y el catedrático de Sociología de la Universidad Complutense de Madrid, Amando de Miguel, darán una idea de las investigaciones más importantes realizadas en esta materia. Junto a ellos, Fermina Sanchez, psicóloga de la DGT analizará al jóven español frente a sus "iguales" europeos, mientras Horst Schul-ze, psicólogo del Instituto Federal de Tráfico de Alemania y Wolf Dietrich Zuzan, del Consejo de Seguridad Vial de Austria, analizarán la situación en sus respectivos países.



### Divulgar para cambiar actitudes

Las campañas de divulga-ción sobre seguridad vial han seguido distintas líneas a lo largo del tiempo, tanto en Europa como en otros países del mundo occidental. En España se ha pasado de los mensajes simbólicos que pretendian disuadir al conductor, de una forma amable, para que evitara conductas arriesgadas a los dramáticos "spots" de los últimos años donde se muestra, con toda su crudeza, el accidente y sus consecuencias.

Paralelamente, un importante número de investigaciones han ido analizando el impacto de unas y otras. Manuel Martín Serrano, cate-drático de Teoría de la Comunicación Social de la Universidad Complutense de Madrid; Enrique Carbonell, profesor de Psicología Básica de la Universidad de Valencia; y Adrián Huici, profesor de Comunicación Audiovisual de la Universidad de Sevilla, serán algunos de los ponentes del seminario. Tapani Mäkinen, del Instituto de Investigación del Transporte de Finlandia y Lauk Wol-tring, de la Universidad de Holanda, analizarán las campañas publicitarias y el conductor europeo.



### El poderoso influjo de la publicidad

En la sociedad actual, los medios de comunicación inciden de una forma directa en los comportamientos de los individuos y en los sucesivos cambios de pensamiento o actitud. Esa incidencia no sólo se produce cuando desde la prensa o la televi-sión se informa u opina, sino también cuando las personas se ven reflejadas en situaciones que puedan identificarse con su entorno. Así, el receptor puede ser influenciado -positiva o ne-gativamente- cuando contempla la publicidad comercial de los fabricantes de vehículos, pero también cuando se utiliza el automóvil como elemento para vender otros productos o cuando aparece en la escena cumbre de una película.

Entre otros ponentes, José Luis Garcí, nuestro galardonado director de cine y Michel Ledru, subdirector de Comunicación de la Dirección de la

Seguridad y la Circula-ción Vial de Francia y presidente organizador del grupo de pu-blicidad de la OCDE (Organización para la Cooperación y Desarrollo Económico), tratarán el papel de los automóviles desde ambas perspectivas.



# El periodismo crea opinión

En las sociedades actuales, el papel de los medios de comu-nicación es fundamental en la formación de la opinión pública. Las noticias de cada día relacionadas con el tráfico llegan a los usuarios a través de ellos y el receptor puede aumentar su formación vial a la vez que se informa. El tratamiento de un hecho noticioso con una información completa incide directamente en la educación de los automovilistas, especialmente de los más jóvenes y puede llegar a modificar su comporta-

Para dar su punto de vista al respecto, participarán en el seminario profesionales del periodismo como Eduardo García Matilla -antiguo profesor de la Facultad de Ciencias de la In-formación de Madrid- y Jesús de la Serna, presidente de la Asociación de la Prensa de Madrid. Jesús Soria, director de "Tráfico", analizará la divulgación de la seguridad vial desde

una revista pública.

# Los otros agentes sociales

La seguridad vial no preocupa sólo a los organismos responsables de la Administración del Estado. El alto número de jóvenes que cada año dejan la vida en la carretera de todos los países del entorno occidental se intenta atajar, cada vez más, desde todos los frentes posibles. Así, la DGT cuenta con la colaboración de instituciones como la iglesia católica, que está ejerciendo una continua labor de apostolado con la que pretende concienciar al conductor de su papel fundamental en el descenso de accidentes de tráfico.



De la misma forma, el Plan Nacional de la Juventud y las comunidades autónomas han tomado cartas en el asunto realizando programas de toma de conciencia que abarcan desde las asociaciones juveniles a los planes de reinserción social. Por su parte, las Fuerzas Armadas están desarrollando iniciativas que mejoren la seguridad vial de sus componentes. El obispo de Coria-Cáceres, Ciriaco Benavente, el general francés Guy Bourdeau y Rosa Berian, directora de Tratamiento de Menores de la Comunidad de Madrid expondrán las acciones llevadas a cabo en este seminario.

#### SEMINARIO INTERNACIONAL "JÓVENES CONDUCTORES"

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

	FICHA DE PARTICIPACIÓN
Apellido	S:
Nombre	
Organiza	ación-empresa:
Cargo:	
Profesión	n:
Teléfono	Fax:
Deseo pr	resentar comunicación: Si 🗆 No 🗆
Tema	
los jóvenes; generar o m de vehículos cuanto a foi	ación como sistema para conocer los valores y actitudes de II: Influencia de la divulgación institucional como medio de lodificar actitudes; III: Influencia de la publicidad empresarial s a motor; IV: Los Medios de Comunicación y su función en rmadores de opinión; y V: Otros agentes sociales e iniciati- ejorar valores).
Fecha y fi	rma
DEREC     Tfnos. Inf	HOS DE INSCRIPCIÓN: 20.000 Ptas ormación: 320.34.97 -742.34.43. Fax: 741.81.34
Dirección Secretaria Subdirec	R ANTES DEL 15.09.95 A: General de Tráfico ado del Seminario "Jóvenes conductores" ción General de Investigación y Formación Vial Valcárcel, 28; 28027 Madrid (España)



FORMACIÓN. De la buena formación que tengan los profesores depende en gran medida la eficacia de la enseñanza que impartan.

# El aprendizaje de los conductores europeos, objeto de análisis en el Congreso de París

# PERMISOS PARA LA SEGURIDAD

Durante la presidencia francesa de la Unión Europea, se celebró en París un Congreso donde se analizó el panorama europeo en cuanto a la formación de conductores. La posibilidad de conducción tutelada para los jóvenes que aspiran al permiso de conducción de automóvil y los cursos de reciclaje para quienes han cometido una infracción grave son algunas de las tendencias en Europa.

Juana SANCHEZ

n España, tres de cada cuatro alumnos matriculados en autoescuelas son menores de 25 años y el 88 por 100 de ellos pretende conseguir el permiso de conducción B-1. Estas cifras demuestran hasta qué punto es importante garantizar la calidad de la formación vial que se ofrece a los futuros conductores de automóvil, especialmente los jóvenes, y la profesionalidad de quienes la imparten.

Con motivo de la celebración del Año Europeo del Conductor Joven, y puesto que Francia obstentó la presidencia de la Unión Europea durante el primer semestre de 1995, los pasados 15

y 16 de junio se celebró en París un Congreso sobre la formación de los conductores. Un buen número de representantes europeos analizó las acciones que, en esta materia, se están realizando en sus respectivos países. El Congreso giró en torno

a cuatro grandes ejes: la comparación de los distintos sistemas de formación de conductores que se realizan en Europa; los contenidos de esa formación -centrados en los ejemplos español, suizo y belga- y el control de calidad a que se somete en Francia; los sistemas de acceso progresivo a la conducción de algunos paises miembros; y los cursos de reciclaje para conductores,



TRÁFICO REAL. Desde julio de 1996, los motociclistas deberán hacer, además de la prueba de destreza, una en circulación real.

en algunos casos obligatorios tras haber cometido alguna infracción grave.

#### PERMISO TUTELADO

Mientras en nuestro país, una vez obtenido el permiso de conducción, el recién estrenado conductor sólo debe llevar un distintivo en el coche durante el primer año -la "L" blanca sobre fondo verde-, en Alemania. Bélgica o Gran Bretaña llevan algunos años experimentando un permiso tutelado, esto es, la posibilidad de que el "aprendiz" de conductor cuente con el apoyo de otro experimentado que le acompañe en los primeros años. Este permiso de prueba, que en el pais germano dura dos años, está pensado sobre todo para jóvenes inexpertos que suelen asumir un alto nivel de riesgo al volante. Los resultados ya se han dejado notar puesto que la tasa de accidentes ha disminuido una media de un 5 por 100.

En Francia, este tipo de



TUTELA. La conducción acompañada de un conductor experto está dando buenos resultados en algunos países europeos. Antes de arrancar, algunas recomendaciones generales siempre son oportunas.

RES DE CADA **ALUMNOS DE LAS AUTOESCUELAS ESPAÑOLAS SON** MENORES DE 25 ANOS

aprendizaje también ha demostrado su eficacia: los conductores así formados tienen cuatro veces menos accidentes que los otros. El período mínimo es de un año y el máximo de tres. Al acompañante, de más de 28 años y más de tres de antigüedad de permiso, se le exige, entre otras circunstancias, no haber conducido en estado de embriaguez o bajo una suspensión o anulación del permiso.

En Suiza, donde los cursos de autoescuela incluyen sesiones para sensibilizar a los alumnos ante los problemas del tráfico (con una duración total de ocho horas), la conducción acompañada desde los 16 años está en estudio. En algunos de estos países, además, es obligatoria la práctica durante un número mínimo de horas por autovía, autopista, de noche o en malas condiciones climatológicas.

Según Javier Uclés, asesor pedagógico de la DGT, la calidad de la formación vial en España está al nivel exigido en Europa a pesar de no contar con posibilidades como la conducción tutelada. En el Congreso de París, los representantes españoles detallaron el programa que siguen los futuros profesores de formación

# CONDUCTORES "RECICLADOS"

Otra de las tendencias que parece ir generalizándose en Europa es la del reciclaje de conductores implicados en una infracción grave. Se trata de cursos, en algunos casos obligatorios y no siempre gratuitos, en los que mediante técnicas de dinámica de grupo y dirigidos por especialistas, se pretende sensibilizar al conductor de la repercusión personal y social de su actitud al volante. El análisis del accidente sufrido y su relación con la infracción que lo ha causado es uno de los aspectos que suelen tratarse. El número de alumnos es reducido para garantizar la participación de los asistentes y con ello su eficacia.

Francia, Alemania, Austria, Hungría o Suiza son países donde estos cursos llevan años experimentándose. Fuera de Europa, podemos encontrar ejemplos similares en Estados Ûnidos o Japón.

#### tores la retirada de su permiso de conducción, aunque no así la sanción económica inherente a la infracción. Existen algunos ejemplos, como el caso de Polonia, donde está contemplada la retirada, tras agotar 21 puntos previstos, pero no la posibilidad del curso de reciclaje: el conductor castigado con esta sanción está obligado a pasar de nuevo el examen de conducción para conseguirlo. Además, puede negarse el permiso a un aspirante que tenga dependencia del alcohol u otras drogas. EXAMENES

En los paises en los que el "permiso a puntos" está en vigor, estos cursos pueden evitar para algunos conduc-

# HOMOGÉNEOS

A partir de julio de 1996. se establecerá en todos los Estados de la Unión Europea, la homogeneización de los exámenes de conducción, de forma que cualquier ciudadano tendrá que superar una prueba teórica y otra práctica. Además, la denominación de los permisos para los distintos tipos de vehículo también será la misma.

En nuestro país, el cambio más significativo se producirá en los exámenes de motocicleta que incluirán, además de la prueba de destreza -con algunas modificaciones sobre la actualuna prueba teórica específico para este vehículo y otra de conducción en circulación real, conectado el sujeto que se examina con su profesor mediante un equipo de radiotransmisión. Está en fase de estudio que este tipo de examen sólo sea preceptivo para motocicletas superiores a 125 cc. Para la preparación de la prueba de circulación, el aspirante obtendrá un permiso provisional, una vez aprobada la parte teórica y la prueba de destreza, que le permitirá pilotar su motocicleta siempre que vaya asistido en todo momento por un profesor de formación vial.

# Tutela y reciclaje: Una tendencia en alza

La conducción tutelada o acompañada, especialmente pensada para jóvenes, y los cursos de reciclaje para quienes han cometido infracciones graves, parecen constituir una tendencia que se va generalizando en Europa. En el primer caso se trata de que alguien experimentado acompañe al "aprendiz" de conductor en sus primeros años. En cuanto al reciclaje, es obligatorio en algunos casos y puede evitar una retirada de permiso. En nuestro país ninguna de las dos posibilidades existe en la actualidad.



Las matrículas de los automóviles cumplen 95 años en España

# DEL UNO AL INFINITO



Siete años después de que Baleares matriculara el primer vehículo de la historia, Lérida lanzó su número uno.

de números y letras con capacidad para seis años más. Actualmente se está pendiente de incorporar la enseña

europea mientras se prepara un nuevo sistema de numeración que coincidirá con la publicación del nuevo

El 31 de octubre de 1900, un flamante "Clement" lucía por las calles de Palma de Mallorca la primera placa de matrícula de nuestra historia. Muchas provincias se saltaron el número 13 y cuando, en 1971, otras se aproximaban al millón, se recurrió a una combinación

J. Ignacio RODRÍGUEZ

a fabricación de automóviles en España se inició de forma tardía, por lo que era preciso adquirirlos en el extranjero. Así, en 1897 un industrial barcelonés adquirió en París un "De Dion-Bouton", mientras que el pionero en tierras sureñas fue el popular torero Antonio Reverte, quien, ese mismo año, se hizo con un "Lyon-Peugeot". Más adelante, algunas fábricas extranjeras nombraron agentes en nuestro territorio hasta que, en 1903, con la fabricación del "Hispano Suiza", se inicia el lento despegue de la industria automovilística española.

Hasta el año 1900 no se inicia en España el control admimotor. El 31 de octubre de ese año se matricula en Palma de Mallorca el primer vehículo, un "Clement" tipo cuadriciclo. Ese mismo año se matriculan tres vehículos más y 47 al año siguiente, de ellos seis en Santander y 36 en San

francesa de las citadas ciuda- unificación de la matrícula en

nistrativo de los vehículos de des y el ser lugar de veraneo de las clases más pudientes justifican su protagonismo. En cambio, en Madrid y Barcelona no se produce ninguna matriculación hasta 1907, a finales del cual el parque nacional de vehículos ascendía a 2.369 unidades.

Reglamento de Vehículos.

La Real Orden de 24 de La proximidad a la frontera mayo de 1907 establece la

todos los automóviles, ya que, hasta ese momento, los vehículos tenían una doble numeración: una que proporcionaba el avuntamiento para circular por su término municipal y otra, del Gobierno Civil, para hacerlo por las carreteras de la provincia. Con la citada unificación, en muchos casos se matricularon con número antiguo coches relativamente mo-

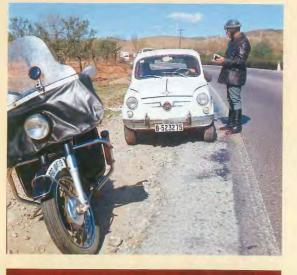
#### Matrícula europea

Muy pronto (al cierre de esta edición aún no se había confirmado la fecha), los nuevos vehículos que se matriculen y aquellos otros que tengan que reponer su placa por causa de robo, pérdida o deterioro, tendrán que incorporar el modelo comunitario de matrícula. El nuevo modelo incrementa

ligeramente sus dimensiones para incorporar en el margen izquierdo una banda vertical de color azul con el logotipo de la Unión Europea y la sigla "E" del Estado español. No hay ninguna otra variación salvo la desaparición de los guiones de separación entre grupos de caracteres.

#### SUPERSTICION

Una anécdota curiosa, que revela la tolerancia administrativa de la época, es que el número 13 de matrícula quedó vacante en muchas provincias, sobre todo andaluzas. En otros casos, las siglas provin-



La España del seiscientos -un utilitario al alcance de la clase media- comenzó a ser realidad en 1957.



En abril de 1966, Madrid alcanzaba el medio millón en su matrícula. Cinco años después, se acercaba al millón.



Si entre 1941 y 1945 se fabricaron 400 motocicletas anuales, en 1952 se alcanzan los 20 millares.



ciales estuvieron formadas las labores del campo. En esa por tres letras, como ALB en Albacete, CAC en Cáceres, CAS en Castellón, SEG en Segovia, o TER en Teruel.

Después del tímido crecimiento inicial de la automoción, de 1915 a 1920 cambia la tendencia como consecuencia de la producción en serie de la industria americana, con un promedio anual de 4.000 unidades; de 1921 a 1925 se matriculan 81.000 vehículos, y en el quinquenio 1926-1930, 151.000, con un promedio anual de más de 30.000 automóviles.

En 1931 se produce la caída de la monarquía y la política ralización de la industria y de viles de Turismo (SEAT),

época, el automóvil sigue siendo en España un artículo de lujo, inaccesible a personas con ingresos medios.

De 1932 a 1936, las matriculaciones inician un nuevo despegue hasta el período 1936-1939, en el que los desastres de la Guerra Civil y, posteriormente, la segunda contienda mundial, paralizan la industria del automóvil.

En 1946 se constituye ENA-SA, que absorbe a Hispano Suiza y fabrica el primer vehículo "Pegaso". Es el comienzo de la segunda etapa del despegue de la automoción: en 1950 se constituye la Sodel Gobierno origina una pa- ciedad Española de Automó-



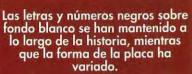
quien, tres años después, lanza 959 automóviles modelo 1.400-A con licencia FIAT; a finales de 1951 se constituye la sociedad FASA para la fabricación de Renault; y en 1954 se constituye Barreiros Diesel, para la fabricación de

#### LA ESPAÑA DEL 600

En 1957, SEAT lanza su coche más emblemático -el modelo 600- de gran aceptación en un país en el que, como consecuencia de los incrementos de productividad, han aumentado los salarios y se han reducido los precios de venta. La expansión de las matriculaciones, sobre todo de motocicletas, es vertigino-

Una expansión que se mantiene y se acentúa en el período 1960-1964 en toda clase de vehículos, excepto en el de motocicletas, que se estabiliza. La situación es tal que la demanda es muy superior a una oferta que debe ser satis-







En 1971 se produce el cambio del sistema de la numeración de las matrículas

algo inferior: 4.831.365 unidades, de las que casi el 58 por 100 son turismos y la cuarta parte motocicletas. Nueve años después, al concluir 1980, el parque se ha duplicado fecha con la producción inte-

rior. En provincias como Ma-

drid, el 25 de abril de 1966 se

alcanza el número de matrícu-

Pronto, el sistema utilizado

para identificar cada automó-

vil -la sigla provincial y a

continuación un número de

hasta seis cifras- iba a quedar

desbordado por la la pujanza

en la matriculación de vehícu-

los de dos grandes ciudades

españolas, beneficiadas por la

bonanza económica de la épo-

ca. El 7 de octubre de 1971,

Madrid y Barcelona han lle-

gado, respectivamente, a los

números M-960.985 y B-

918.387. Les siguen, muy le-

jos, provincias como Valencia

(V-298.176), Sevilla (SE-

190.268), Vizcaya (BI-

171.342), Alicante (A-

169.477) y Baleares (PM-

En esa fecha de cambio,

5.381.384 vehículos tienen su

numerito particular en la pla-

ca de matrícula, si bien el par-

la 500.000.

que -descontadas las bajas- es 10.192.748 unidades, de las que casi la cuarta parte son turismos. Madrid cierra el año con la matrícula M-8210-EC, superada por la B-0171-EM de la capital catalana. Sin embargo, al cierre de 1994, de con creces: nuevo Madrid toma la cabeza

(M-2362-SB), seguida de Barcelona (B-3114-PH).

En ese momento, el parque

supera los 18 millones, si bien

el numero de vehículos matri-

18 MILLONES DE

**MATRICULAS** 

Al margen de que al principio de los tiempos de la automoción, muchas siglas provinciales llevaban tres letras, que posteriormente quedaron reducidas a dos, se ha dado cierta picaresca caprichosa entre algunos propietarios. Imagínense a los ciudadanos de Lepe a Girona.

Además, y por motivos de posible confusión, se eliminó del alfabeto de matriculaciones las letras Q, N y R. El legislador suprimió de un plumazo las vocales Á, E, I y O, en la segunda posición de la serie: así se evitaba que algunos presumieran de AL-TO's o BA-JO's, o llevaran el San Benito de MA-LO's, CO-CO's, TE-TA's o MU-LO's.

formar palabras que inviten a la mofa o se confundan con siglas conocidas es evidente: ANO, PIS, FEO, DGT, SOS, RIP, GAL... ¿Se

sopa de letras?



### PIS, MULO, FEO...

acudiendo a matricular sus coches a León, o a los de Gijón

Si, como todo parece indicar, desaparecen los distintivos

TRÁFICO, Septiembre 1995

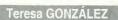
eliminarán de la

culados en estos 94 años es muy superior: 26.769.316. Tomando como referencia Madrid, que matricula unos 15.000 vehículos mensuales, las previsiones de agotamiento del actual sistema de matrícula es muy amplio: más de ocho años. No obstante, coincidiendo con la incorporación, a partir de julio de este año, del logotipo europeo a las placas de matrícula, se ha puesto

en marcha un estudio para modificar la serie de números y letras para que admitan combinaciones millonarias. Los resultados del nuevo sistema estarán contemplados en

el nuevo Reglamento de Vehículos -actualmente en redacción- una de cuyas líneas de trabajo se basa en la eliminación de las siglas provinciales y la inclusión de una combinación de tres letras y cua-

tro números.



ada año durante los meses de septiembre, octubre y noviembre, sobre todo en la zona sureste penínsular y Baleares, las miradas están puestas en el cielo, esperando la temida "gota fría", denominación impropia pues en realidad son sistemas convectivos. es decir, grupos de tormen-

tas agrupados y compactas que forman una única masa nubosa. Un fenómeno meteorológico que puede llegar a descargar en una hora hasta 200 litros por metro cuadrado en un área que puede oscilar entre los 50 y 400 kms de diámetro y una duración entre las tres y quince horas.

La zona mediterránea es especialmente propicia porque en otoño hay una gran masa de agua caliente a la que se une una fuerte evaporación y humedad en el ambiente. Ricardo Río, Jefe del Servicio de Técnicas de Análisis y Predicción del Instituto Nacional de Meteorología, alerta de que "en otoño en la zona mediter-

rranea cualquier tormenta puede ser peligrosa aunque sea en un sólo punto, porque el problema es que cae mucha intensidad de agua en muy poco tiempo".



Cuando ocurre este tipo de fenómeno, los automó-

167.861).

EN BATERIA.

Estado en que quedó un

agua en Granada.

garaje después de una tromba de



SIN RUMBO. La fuerza del agua arrastra los vehículos dejándolos a la deriva. (Granada, 1995)

viles y la circulación pasan a ocupar un lugar principal: cortes y desvíos de carreteras, vehículos inundados y arrastrados por la fuerza del agua, víctimas atrapadas en coches a la deriva o calles convertidas en ríos que dificultan la actuación de los servicios de socorro. La magnitud del riesgo de estas lluvias para los automóviles lo constata una cifra: el 70 por 100 de los fallecimientos que se producen en estas circunstancias tienen como causa imprudencias cometidas con los vehículos al intentar cruzar con ellos corrientes de agua.

# ¿Quién repara al daño?

Cuando ocurren este tipo de catástrofes (inundación, terremoto, tempestad, terrorismo, (inundación, terremoto, tempestad, terrorismo, tumulto popular, etc.) la reparación e indemnización por daños no corre a cargo de la compañía aseguradora, -salvo que se tenga contratada póliza de riesgos extraordinarios-, sino del Consorcio de Compensación de Seguros, dependiente del Ministerio de Economía y Hacienda. Para ello, en todas las pólizas con cobertura de daños al vehículo propio es obligatorio un recargo, que en el caso de turismos son 740 pesetas.

No pueden beneficiarse de esta protección los

vehículos que tengan solamente el seguro obligatorio y el denominado "a terceros". La cuantía de la indemnización tienen como límite el valor del vehículo en el momento de producirse el siniestro, salvo en los casos en que su compañía aseguradora lo reemplazase por un vehículo nuevo, que suele ser para los automóviles con menos de 2 años.

Conviene saber también que el Consorcio aplica una franquicia del 10 por 100 que debe abonar el propietario y que nunca sera inferior a 25.000 pesetas; es decir, que si a reparación cuesta 300.000 pesetas, pagará hasta 270.000 Consorcio, y las 30.000 restantes el



SINIESTRO TOTAL. Deplorable estado en el que queda el vehículo inundado

#### TRES MESES EN ALERTA

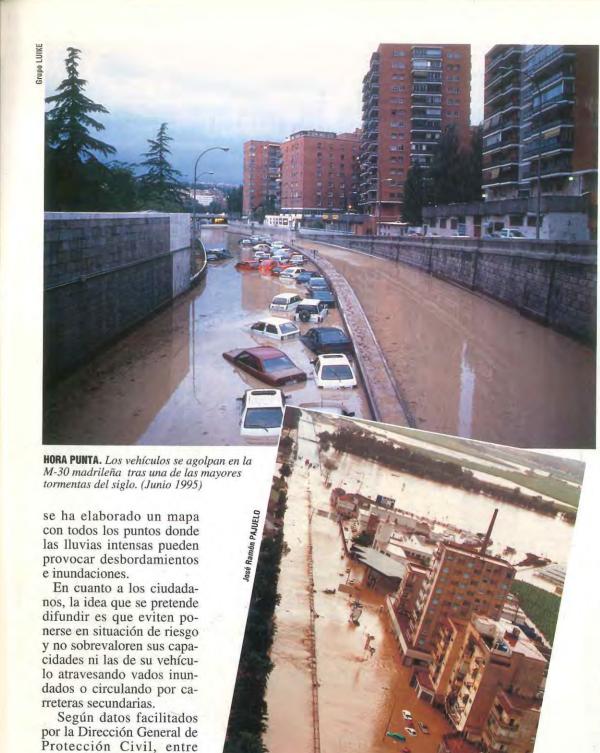
Prevención, coordinación en las actuaciones e información constituven las claves que pueden, en alguna medida, paliar los efectos cuando las lluvias son de tal intensidad que provocan inundaciones. Con ese obietivo se pone en marcha todos los años desde 1979 el Plan Previmet-Mediterráneo elaborado conjuntamente por el Instituto Nacional de Meteorología y la Dirección General de Protección Civil.

La campaña tiene una duración de tres meses, que coinciden con el otoño - del 1 de septiembre al 30 de noviembre- y una extensión de 18 provincias: Girona, Barcelona, Tarragona, Lleida, Castellón, Valencia, Albacete, Alicante, Murcia, Almería, Granada, Málaga, Cádiz, Jaén, Córdoba, Sevilla, Huelva, Baleares y las ciudades de Ceuta y Melilla.

Ayuntamientos y ciudadanos son los principales destinatarios de este plan. Los primeros como responsables locales de Protección Civil a la hora de preparar un Plan de Emergencia Muncipal.

En ese plan preventivo deben detallar las zonas de especial riesgo, como vados inundables, adoptar medidadas de prevención -limpieza de cauces y alcantarillados, señalización de vados-, establecer una estructura operativa -personas y medios a intervenir y criterios de activación del Plan-. Deben impedir estacionar en zonas que puedan convertirse en torrenteras y controlar los tramos inundables de las carreteras. En localidades como Benicasim (Castellón de la Plana), Blanes (Girona) o Arenys de Mar (Barcelona) algunas de sus calles son torentes naturales.

En esta última localidad, según comenta la Policía Local, cada año al menos 10 vehículos aparcados en la calle principal son arrastrados por el agua hasta el mar. En la isla de Mallorca, conscientes del peligro,



Volver a poner en marcha un vehículo que queda anegado por el agua es tarea costosa y, según CETRAA, Confederación Española de Talleres de Reparación de Automóviles y Afines, casi imposible si el vehículo ha dado con sus huesos en el mar, pues el agua salada es un enemigo natural cuyos efectos son imparables con el paso del tiempo. Si la inundación ha sido de agua dulce, no merece la pena cuando el valor del automóvil no supera 1.500.000 pesetas. Si supera esta cifra, habrá que empezar limpiando a

Arrancar de nuevo

fondo todos sus componentes: después vaciar de arenilla el depósito de combustible y el tubo de escape -si ésta se ha disuelto es antieconómica su reparaciónsustituir todo el sistema electrónico y la tapicería, además de reparar los golpes, los arañazos, dar tratamiento anticorrosivo y pintar.

CALLES FLUVIALES. Hasta 200 litros en una hora convierte calles en ríos.

1992 y 1994 se produjeron un total de 37 episodios de lluvias torrenciales con incidentes. Los últimos lluvias que han generados daños catastróficos han tenido lugar este mismo año en Granada y Madrid, aunque en este caso la causa fue una tormenta, las consecuencias son idénticas.

# y la vida!

La Dirección General de Protección Civil, a fin de evitar que se produzcan victimas por el arrastre de vehículos, da una serie de recomendaciones a los conductores para evitar riesgos:

Circular con precaución y moderando la velocidad.

Utilizar las rutas principales y autopistas.

No cruzar vados que salven barrancos u otros tramos de carretera si están inundados.

No estacionar en cauces secos ni a la orilla de ríos, para evitar ser sorprendidos por una súbita crecido de agua o riada.

Alejarse de la base de colinas para no se alcanzado por el agua que discurre por las laderas, que suele arrastrar barro, piedras y restos de árboles.

Cuando se circule por vías secundarias o accesos subterráneos, extremar la precaución; si están anegados o en vado, retomar otra ruta alternativa, nunca cruzarlos.

Asegurarse en los servicios de información de Tráfico ( 900- 123 505) que el itinerario no tiene problemas. Si por la ruta que viaja encuentra algún tramo inundado o peligroso, comunicarlo a la Policía Local o la Guardia Civil.

TRÁFICO. Septiembre 1995

# Anfetamina: dos caras de la misma moneda

La anfetamina es un compuesto químico del grupo de las aminas simpaticomiméticas que, como tal, ejerce una poderosa acción estimulante sobre el sistema nervioso. Se conocen sus acciones desde los años veinte, aunque el principio activo con el que se relaciona, la adrenalina, fue descubierto ya en 1899.

Dr. J. C. GONZÁLEZ LUQUE Dr F. Javier ÁLVAREZ

a anfetamina y sus compuestos afines (metanfetamina, metilfenidato, fenmetracina, efedrina y otros) tienen algún uso terapéutico, pero los anfetamínicos son asimismo objeto de consumo sin prescripción y consumo de abuso.

MECANISMO DE ACCION DE La anfetamina. La transmision del IMPULSO NERVIOSO

El Sistema Nervioso, constituido por unidades celulares características y específicas denominadas neuronas, controla todas las respuestas del organismo. Las neuronas se comunican entre sí mediante la transmisión de impulsos (impulso neuronal) que permiten estimular las células encargadas de llevar a efecto la acción concreta ordenada por las estructuras, controladoras del sistema nervioso.

Los mecanismos de transmisión del impulso nervioso suponen uno de los aspectos más complejos de la fisiología y bioquímica nerviosa. Se trata de una transmisión de tipo químico: la terminación neuronal libera sustancias químicas (neurotransmisores) que, al actuar en zonas específicas de otras terminaciones nerviosas (denominadas receptores), consiguen la estimulación de la neurona. Las acciones ejercidas por el estímulo nervioso son distin-

tas según el tipo de neurotransmisor y de receptor implicado.

Los neurotransmisores actúan tanto a nivel del sistema nervioso central como a nivel del sistema nervioso autónomo o vegetativo (que se ocupa preferentemente del control de las funciones vegetativas: regulación de la circulación sanguínea, respiración, aparato digestivo, sistema urinario, sudoración, termorregulación, metabolismo, actividad sexual y emociones, entre otras). Por tanto, cualquier modificación ejercida sobre los neurotransmisores se acompañará de importantes efectos a múltiples niveles del orga-

Uno de los transmisores más conocidos es la noradrenalina (NA) que se encuentra ampliamente distribuida por el sistema nervioso central. La anfetamina ejerce su mecanismo de acción funda-

liberación de noradrenalina de la terminación nerviosa. (ver figura).

mentalmente estimulando la

ACCIONES DE LA **ANFETAMINA Y** COMPORTAMIENTO DEL CONDUCTOR

Los efectos de la anfetamina son muy numerosos, extendiéndose a la mayor parte de órganos del individuo. Sobre el sistema nervioso central, los efectos psíquicos dependen de la personalidad del sujeto, de su estado mental previo v de la dosis v forma de administración. Dosis terapéuticas originan ausencia de sueño, incrementan el estado de alerta y disminuven la sensación de fatiga. El humor se eleva, con un incremento de la autoconfianza y de la capacidad de concentración y de la actividad motora. No obstante, está demostrado que en tareas compleias -por ejemplo, muchas circunstancias viales- el número de errores cometidos aumenta significativamente.

La anfetamina con frecuencia juega "malas pasadas" a

sus consumidores. Los efectos son variables, no sólo entre sujetos, sino también para el mismo sujeto, y el uso prolongado o las dosis más elevadas suelen conducir a fatiga y depresión mental. Además, en muchos individuos la anfetamina se manifiesta más por sus efectos disturbiadores que por los supuestamente beneficiosos. apareciendo trastornos vegetativos, dolor de cabeza, alteración del estado de ánimo, agitación, psicosis y alucinaciones, aun con dosis no muy

elevadas. Un uso relativamente frecuente de las anfetaminas se produce en situaciones de fatiga o ausencia de sueño donde se pretende mantener un rendimiento adecuado. La anfetamina suele ser eficaz para ello, pero a cambio de alterar el patrón de sueño, de manera que su uso prolongado ocasiona un sueño anómalo durante meses después del consumo.

El conductor que se encuentra bajo los efectos de las anfetaminas puede ver modificada su aceptación del riesgo debido a la euforia y sensación de hiperatención. Sin embargo, el aspecto más preocupante es el del consumo más o menos habitual por ejemplo en conductores con horarios prolongados al volante o quienes, por otras razones, utilizan a menudo estas sustancias. En ellos son probables los síntomas tóxicos, aun sin sobrepasar dosis elevadas, tales como mareos, alucinaciones, irritabilidad, reflejos hiperactivos, etcétera. En estas situaciones se observa un conductor peligrosamente agresivo, a veces patológicamente agresivo (las alucinaciones y delirios suelen ser paranoicos, es decir, con sensación de persecución). También el uso sin control médico de la anfetamina puede desencadenar trastornos mentales en personas predispuestas. Por otra parte, el consumo inicial de

## Recuerde que:

anfetaminas puede dar lugar

a cuadros de intoxicación

aguda, y no son raros casos

de adolescentes que, durante

una noche de copas, presen-

tan dicho cuadro. Además es

frecuente el consumo asocia-

do de cocaína, con la que

existen reacciones aditivas

importantes, y de cocaína y

anfetamina con alcohol o

barbitúricos (el conocido

Un aspecto que no debe

quedar olvidado es la capaci-

dad de las anfetaminas para

originar dependencia v tole-

rancia tras el uso crónico.

Después del uso prolongado

suele sobrevenir un cuadro

de supresión seguido de una

imperiosa necesidad de dor-

ANFETAMINAS Y ACCIDENTES DE TRAFICO

El consumo de anfetami-

nas entre conductores en

España ocupa el tercer lu-

gar en importancia tras el

consumo de derivados del

cáñamo (marihuana, etcéte-

ra) y de tranquilizantes sin

prescripción médica. El uso

de anfetamina parece más

frecuente en mujeres que en

varones y en menores de 40

mir y de gran fatiga general.

"speedball").

La anfetamina y sus derivados existe fatiga o cansancio, pero no garantizan una conducción segura.

Muchos sujetos presentan síntomas de intoxicación aguda con las dosis "habituales".

El consumo prolongado de anfetaminas tiende a originar efectos adversos en el comportamiento del conductor.

Pueden existir efectos de dependencia y tolerancia tras el consumo prolongado de anfetaminas.

años. Igual que sucede con otras drogas, existen aun muchas lagunas en el conocimiento de la presencia de sustancias psicoactivas en conductores implicados en accidentes de tráfico. Con esta limitación, extensiva a la mayor parte de países de nuestro entorno, se estima que las anfetaminas pueden estar presentes en el 1 por 100 de los conductores accidentados.

# mejoran algunas capacidades cuando

La conducción de vehículos es una actividad compleja, en la que las anfetaminas son menos eficaces e, incluso, pueden incrementar el número de errores.

la tasa de dopamina cerebral y con eso lo que consiguen es que suba la actividad

cerebral. El individuo que las toma se encuentra eufórico, deshinibido con un aumento de la actividad motora, seguro de sí mismo, y sin miedo. ¿Se dan ustedes cuenta de lo que esto significa?. Es una persona que ha conseguido artificialmente llegar a lo que todos deseamos pero sin saber que está así artificialmente. Se siente por encima del mundo y no le importa la razón. Se siente muy seguro.

cree que domina la situación y desprecia a los demás que van lentos e inseguros. Pero es que, además, ese individuo posee un arma peligrosa en sus manos: un coche. Esto le convierte, de una forma involuntaria, en un pequeño tirano: se siente superior a los demás y, además, con un arma en su mano. ¿Verdad que esto le suena?. A lo largo de la historia se ha repetido en muchas ocasiones un tirano que desprecia a los demás y tiene poder. Esta situación ha causado muchas muertes. demasiadas en la humanidad. Pero no se preocupe, no voy a exagerar y comparar a los tiranos de la historia con un joven que conduce un fin de semana cargado de anfetaminas. Sin embargo, ¿el tráfico en el día a día no está causando tantas muertes con todas las barbaries de la humanidad? Pero la sociedad se inhibe. Espera una tragedia importante para reaccionar. No quiero alarmar a nadie, simplemente tomar conciencia de un problema fácilmente atajable. Los que conducimos normalmente tenemos el derecho de que no haya tiranos en la carretera.¿ Por qué tenemos que aquantar a los que van a 200 por hora ?; A los que conducen con un nivel de alcoholemia en exceso ?¿ A los que no respetan a los demás? . Los normales

tembién tenemos nuestro corazoncito.

¡Mezcla explosiva!

uando colqué el teléfono después de

hablar con Jesús Soria, que me pidió

un artículo sobre "conducir y

anfetaminas", lo primero que pensé fue: ¡ Mezcla explosiva!. Una bomba de

relojería dispuesta a explotar ante cualquier

pequeño movimiento ¿por qué?, pensarán

Estoy acostumbrado a trabajar con drogas,

sé cómo funcionan, sé cuál es su

mecanismo de acción, sé cómo modifican

la conducta de cualquier persona y, por lo

tanto, no es extraño que mi cerebro, en una

Las anfetaminas actúan a través del

sistema dopaminérgico. Su acción es elevar

síntesis rápida, llegara a esa conclusión.

ustedes. Voy a tratar de explicárselo.

Dr. José Antonio LOPEZ RODRIGUEZ(\*)

(\*) Psiquiatra.

Terminación de célula efectora Terminación neuronal Receptores de NA NA: Noradrenalina (transmisor neuronal)

TRÁFICO, Septiembre 1995

# El próximo mes de noviembre se celebrará en Madrid el primer Curso de Medicina del Tráfico LA SALUD DE LA SEGURIDAD VIAL

La Medicina del Tráfico, una disciplina científica que cuenta con un amplio desarrollo en España, será e tema de un curso organizado por la Facultad de Medicina de la Universidad Complutense de Madrid con el patrocinio de la Dirección General de Tráfico. Las clases tendrán lugar en Madrid durante los cuatro fines de semana delpróximo mes de noviembre.

Simón J. BERNAL Fotos: Marços GONZÁLEZ

a facultad de Medicina de la Universidad Complutense de Madrid, en colaboración con la Dirección General de Tráfico, impartirá el próximo mes de noviembre el primer curso de Medicina del Tráfico. Dicho curso, dirigido a los médicos que trabajan en Centros de Reconocimiento de Conductores o que tengan interés en introducrise dentro de este sector, tendrá como objetivo mejorar la calidad a la hora de abordar los distintos problemas relacionados con la medicina del tráfico. Se trata, en palabras del decano de la facultad de Medicina, doctor Vicente Moya, "de poner al día a estos profesionales en los nuevos conocimientos teóricos y en las técnicas más avanzadas en relación con esta disciplina científica".

Tanto la Dirección General de Tráfico como la facultad de Medicina estiman que a través de este curso se podrá mejorar la calidad del servicio que prestan los Centros de Reconocimiento de Conductores. Para ello, se pondrá a disposición de los alumnos la bibliografía más moderna, además de estudiar diferentes casos prácticos. El curso va a ser impartido por profesores con amplia experiencia en

estos sectores y por técnicos de la propia Dirección General de Tráfico. "A pesar de las mejoras innegables producidas en los últimos años en materia de tráfico, cada vez se hace más difícil dar pasos adelante, por lo que se necesita adoptar estudios profundos y colaborar en el cambio de hábitos de todos los profesionales vinculados de alguna forma a la seguridad vial. En este sentido, pretendemos

tor Vicente Moya. Este será el primer curso que aborde, de manera oficial, estas materias en España, aunque la pretensión de sus organizadores es que no sea el último. La Dirección General de Tráfico y la Facultad de Medicina tienen el propósito de que es-

que este curso cubra esos

objetivos", explica el doc-

tos cursos se mantengan y tengan una implantación permanente. "Pretendemos que el curso se mantenga de forma permanente y se pueda impartir, a partir de ahora, dos veces al año", comenta el decano de la facultad de Medicina de la Complutense.

Este curso, que constará de 60 horas lectivas, divididas en cuatro fines de semana de quince horas cada uno, forma parte de las enseñanzas que imparte la Universidad Complutense de Madrid para la obtención de acreditaciones que, aunque no confieren competencias profesionales, tienen un valor de certificado oficial. En principio se ofertarán solo 60 plazas con el fin de garantizar la calidad de la enseñanza. Entre todos los solicitantes. tendrán prioridad aquellos médicos que se encuentren trabajando en Centros de Reconocimiento de Conductores.

La Medicina del Tráfico está considerada hoy en todo el mundo como una especialización médica a





ORGANIZADORES.- Los encargados de poner en marcha estos cursos: doctor Vicente Moya, decano de la Facultad de Medicina de la Complutense de Madrid y doctor Fernando Pérez Torralba, coordinador.



URGENCIAS .- Una mayor especialización de los profesionales que atienden las urgencias puede ser muy positivo.

nivel universitario, aunque de momento no existe una titulación específica a nivel oficial. "Se trata de una ciencia que pretende mejorar la situación en que se encuentran los diferentes problemas del tráfico aplicando conocimientos médicos. No pretenden ser la panacea, pero en algunos aspectos puede contribuir notablemente a la majora de la seguridad vial", asegura Vicente Moya. En este sentido, esta rama de la medicina se ocupa fundamentalmente delanálisis de los fallos humanos en la causalidad de los accidentes de tráfico, fallos que suelen ser de origen psicológico o médico. Asimismo se ocupa, entre otros aspectos, de los efectos de la embriaguez y del consumo de drogas y fármacos y su relación con la conducción.

En el curso se se analizarán los diferentes factores implicados en las causas de los accidentes de tráfico,

para centrarse posteriormente enlas causas médicas que impiden la obtención o renovación del permiso de conducir ordinario. Un apartado especial se ocupará de las discapacidades psicológicas que pueden originar problemas en la conducción, un tema que, aunque no es estrictamente médico, es un apoyo imprescindible para la Medicina del Tráfico. Asimismo,

se pasará revista a los problemas específicos de los conductores con discapacidades físicas y a la conducción en situaciones psicofísicas especiales. Por último, se analizarán los problemas asistenciales y legales que se plantean una vez ocurrido el accidente. En este sentido el papel del médico es imprescidible tanto para determinar la responsabilidad del sinies-

tro como para determinar el daño que éste ha podido causar en las personas involucradas. El papel del médico consiste en reconstruir el accidente para fijar, de forma ecuánime, las indemnizaciones que deben percibir los perjudicados. "La Medicina del Tráfico podría abarcar un temario mucho más amplio pero hemos querido, en este primer curso, entrar en los aspectos que más interesan a los profesionales que trabajan en los Centros de Reconocimiento de Conductores ", explica el doctor Fernando Pérez Torralba, coordinador del curso

En suma, se trata de una importante puesta al día de una disciplina que, cada vez más, se está haciendo imprescindible en el campo de la seguridad vial y es que, como asegura Vicente Moya, "hoy día, hay una serie de situaciones en el mundo del tráfico que sólo se pueden resolver por la vía médica". ♦

### **SOLICITUD DE PREINSCRIPCIÓN**

# CURSO DE MEDICINA DEL TRÁFICO

<u>D</u>	
con domicilio en	
Teléfono	
Titulación en	
Inscripción: 60.000 ptas. Matrícula: Del 1 de sep. a Días del curso: 3, 4, 10, 11, 17, 18, 24 y 25 d	a 16 de oct. le nov.

ESCUELA DE MEDICINA LEGAL. FACULTAD DE MEDICINA. Universidad Complutense de Madrid. Ciudad Universitaria s/n. Tfno. Información: 394.15.77. - Fax: 394 16 06

Dies and the past that the

#### PROGRAMA DEL CURSO

#### I DERECHO DEL TRÁFICO

Normativa española (2 horas). Normativa comparada (1 hora)

#### II. ACCIDENTES DE TRÁFICO

Epidemiología de los accidentes (2 horas). El concepto de riesgo en la seguridad vial (1 hora)

#### III. CAUSAS MÉDICAS QUE IMPIDEN LA OBTEN-CIÓN O RENOVACIÓN DEL PERMISO DE CONDUC-

Introducción (1 hora). Enfemedades y alteraciones mentales (3 horas). Enfermedades neurológicas (3 horas). Trastornos del sueño (1 hora). Enfermedades oftalmológicas

(3 horas). Enfermedades otorrinolaringológicas (2 horas). Enfermedades del aparato locomotor (3 horas). Enfermedades cardiovasculares (2 horas). Enfermedades respiratorias (1 hora). Enfermedades renales (1 hora). Enfermedades metabólicas y endocrinas (2 horas). Otros trastornos (1 hora). Alcoholismo (3 horas). Trastornos por

uso de sustancias ilícitas (3 horas). Sustancias de uso terapéutico que modifican la capacidad de conducción (1 hora).

#### IV. CAUSAS PSICOLÓGICAS QUE IMPIDEN LA **OBTENCIÓN O REVISION DEL PERMISO DE CON-**

Trastomos de atención y percepción. Trastornos de la personalidad. Otras psicopatologías (3 ho-

#### V. EL CONDUCTOR DISCAPACITADO

Adaptaciones de vehículos para conductores discapacitados (1 hora). iProblemática de los conductores discapacitados (1 hora).

#### VI. CONDUCCIÓN EN SITUACIONES PSICOFÍSI-CAS ESPECIALES

Influencia de la gestación en la conducción de vehículos (1 hora). Aspectos psicofísicos generales que condicionan la capacidad de conducción en la tercera edad (1 hora). Discapacidades temporales y conducción (1 hora). Fatiga y conducción de vehiculos (1 hora)

TRÁFICO. Septiembre 1995

### VII. OTROS ASPECTOS DE LA MEDICINA DEL

Utilización de elementos de seguridad y morbilidad previa del ocupante (1 hora). El conductor profesional (2 horas). El papel de los centros de reconocimiento de conductores en la prevención de la accidentabilidad. Educación vial. Accidentes de tráfico y juventud (1 hora). Investigación y seguimiento del accidente de tráfico en el ámbito del centro de reconocimiento de conductores (1 hora). Responsabilidad legal en el centro de reconocimniento de conductores (1 hora).

#### VIII. LICENCIAS DE USO DE ARMAS

Características del reconocimiento médico para la obtención y renovación de la licencia de uso de armas. (2 horas).

### IX. OTROS RECONOCIMIENTOS MÉDICOS OFI-

Tráfico aéreo (1 hora). Tráfico ferroviario y marítimo (1 hora).



LISTOS PARA CIRCULAR

La entrada en vigor del Reglamento sobre Vehículos Históricos supone eliminar la prohibición genérica de circular que tenían estos automóviles, pudiéndolo hacer a partir de ahora libremente aunque, eso si, observando ciertas limitaciones y previa resolución del órgano autonómico competente.



l pasado 14 de julio el Consejo de Ministros dió el visto bueno al Reglamento de Vehículos Históricos, norma que permitirá circular a los vehículos antiguos que habiendo pasado la correspondiente inspección técnica presenten condiciones óptimas para compartir el asfalto con las modernas máquinas.

La importancia de tal disposición radica en que cambian notoriamente las posibilidades de circular de este tipo de automóviles, anulando el artículo 249 del Código de la Circulación que limitaba su movilidad a exhibiciones, certámenes o carreras de vehículos de esta naturaleza.

Este régimen especial se basa en su carácter representativo y simbólico de una determinada época de la producción automovilística y de la importante significación en la cultura actual.

La denominación de vehículo histórico comprende tres categorías: los que tengan una antigüedad mínima de 25 años desde la fecha de su fabricación; aquellos incluídos en el Inventario General de Bienes Muebles del Patrimonio Histórico Español o declarados Bienes de Interés Cultural así como los



Las viejas glorias ya no tendrán que permanecer olvidadas en el garage.

que revistan un interés especial por haber pertenecido a una personalidad relevante o intervenido en algún acontecimiento histórico; y por último, los denominados de colección, -los que por su singularidad, escasez u otra circunstancia sobresaliente merezcan esta denominación-.

Los órganos respectivos de las comunidades autónomas -excepto en Cantabria que es la administración estatal sobre industria, al no estar transferidas estas competencias- son los encargados de dictaminar mediante la inspección en un laboratorio ofical acreditado y resolución posterior, la catalogación de estos vehículos como históricos.

#### **CIRCULACION LIMITADA**

Las disposiciones que incluye el Reglamento sobre su circulación se refieren a velocidad y conducción nocturna. Cuando no alcancen los 60 km/h no podrán circular por autopistas ni autovías; si no superan los 40 km/h deberán circular por el arcén cuando lo haya o, de lo contrario, lo más próximos posi-

# Cómo ser "vieja gloria"

①.- Solicitar la inspección en uno de los laboratorios oficiales de la comunidad autónoma correspondiente, adjuntando documentación de las características técnicas, informe del fabricante, entidad o club donde se especifique la razón por la que se podría catalogar como histórico, incluyendo las limitaciones de circulación necesarias por sus condiciones técnicas y las características que no se le pueden exigir en la inspección técnica.

②.- Resolución favorable dictada por el órgano correspondiente de la comunidad autónoma, que incluirá limitaciones de circulación así como periodicidad y condiciones técnicas a exigir en las inspecciones.

estación de ITV en la provincia del domicilio del solicitante.

Matriculación del vehículo como histórico en la Jefatura Provincial de Tráfico.

ble al borde exterior derecho, salvo cuando vayan a adelantar o girar a la izquierda, maniobras que se llevarám a cabo siempre y cuando no obliguen a otros vehículos a modificar bruscamente dirección o velocidad. También se prevee la posibilidad de limitar la circulación en determinadas fechas y vías cuando no superen los 80 km/h.

Por último se prohibe circular entre la puesta y salida de sol a aquellos que por su antigüedad o características carezcan de los sistemas de alumbrado y señalización óptica exigidos por las normas vigentes.

En lo referido a forma y sistema de matriculación, se siguen varias vías dependiendo de si conserva o no la placa original. Para los primeros se conservará la matrícula original aunque se añadirá una placa circular -12 cms. de diámetro- con fondo amarillo reflectante en la que irán inscritos los caracteres VH en negro.

Cuando se desconozca la matrícula o sea importado, se asignará una nueva formada por las letras VH más la sigla provincial y cuatro dígitos del 0000 al 9999. Los importados pueden exhibir como ornato la placa original.◆

# Un "fox" en la autopista

arta y yo habíamos sido una pareja feliz. No habíamos logrado tener hijos, a pesar de los cuantiosos gastos en médicos y tratamientos, pero para mí tener o no tener un hijo fue siempre una cosa bastante secundaria. O. al menos, eso creía. Marta lo llevaba peor y, de vez en cuando, le entraba el arrebato, cogía el puente aéreo y se quedaba dos días en una clínica de Barcelona. Volvía triste, con unos cuantos miles de duros menos, pero convencida, o al menos eso decía, de que había hecho lo que tenía que hacer. Marta soñaba con frecuencia que estaba embarazada, con una barriga enorme, y si a la mañana siguiente le faltaba la barriga y se deprimía, ya podías jurar que antes del próximo fin de semana estaría charlando tranquilamente con su médico de Barcelona.

En cierta ocasión, hace dos años, le propuse comprar un perro, pero Marta rechazó mi sugerencia aplicando un sencillo razonamiento:

- Si hubiéramos tenido diez hijos -me informó apasionadamente- quizás no me importaría que me trajeras un animal a casa. Pero comprarme un perro porque no tenemos niños, me parece una burla; casi, casi, una estafa.

Le juré que no quería estafarla, pero Marta me exigió que incluyera en el juramento que no había pretendido burlarme de ella.

Pero, Marta -protesté- sabes lo que te quiero.
Sí -aceptó Marta- me quieres. Pero me

haces muy infeliz.

Creo que en estos casos lo más razonable es el silencio y abstenerse de comentar los cargos que te hace la clínica en tu tarjeta de crédito. Ni los de Iberia por los billetes del puente aéreo. Ni nada de nada. Lo mejor es subirse al coche con Marta y, autovía de La Coruña adelante, acercarse a Segovia y disfrutar de un buen almuerzo. Cuando hablo de un buen almuerzo estoy hablando de una comida que te asegura un buen nivel de colesterol y de ácido úrico. La verdad es que, sin esa garantía, resulta bastante más económico quedarse en casa, oir a Mozart y, si viene al caso, echarse una siesta con Marta y quedar como un hombre.

Bien. En la autovía, a la altura del kilómetro 35, nada más sobrepasar la curva, Marta divisó, en la salida a La Navata, junto al arcén, una pequeña forma, algo que se movía.

- Un conejo -dije yo sagazmente.

- Afloja -dijo Marta con progresiva ansiedad. Parece un perro. Para. Un perrito. Un cachorro.

Un perrito, en efecto; un cachorro. En la cuneta. Junto a la alambrada que sigue hacia Villalba. Era tan pequeño que apenas si se tenía sobre sus cuatro patas. Quizá tenía hambre; o sed. O se había perdido. O alguien, en vacaciones, se había desprendido de él. Todo eso, cuando se tiene la capacidad que yo tengo al volante de un coche, se percibe en unos segundos, de manera que dejé el perro atrás y, cuando quise darme cuenta de que el cachorro se había quedado atrás, llorando e intentando escalar el talud de la cuneta para que un coche le sacara las tripas en el asfalto, ya me encontraba entrando en Villalba.

 No se puede ser tan duro -subrayó, irritada, Marta-. Ese animal nos necesitaba.

- Lo siento -dije. Pero no lo sentía.

Pude desviarme por la vía de servicio, sobrepasar la autopista en dirección a Villalba ciudad y, por la otra vía, sentido Madrid, volvía al punto donde seguía el perrito.

No entiendo nada de perros, pero me recordaba a Milou, el de Tintín, y si aquello que andaba por la honda depresión de la cuneta no era un pequeño "caniche", que viniera Diòs y lo definiera. No vino Dios, que suele estar ocupado en asuntos de mayor enjundia, pero estaba Marta en su lugar.

- Un "fox terrier" -me informó.

- ¿Un "fox terrier"? -dije, algo escéptico. Estacioné el coche fuera de la vía de servicio, bajamos y nos pusimos a mirar al perro desde el borde de la cuneta. Todavía intenté quedar a un nivel aceptable: - ¿no es un "caniche"? -insistí.



Antonio NÚÑEZ

- Un "fox terrier" -dijo Marta secamente-. Pelo duro.

El perro, un macho, tenía algo así como tres meses y una patita rota. Por lo menos, eso nos cobró el veterinario de Galapagar. Algún desaprensivo que se marchaba de vacaciones lo había deiado caer en la autovía desde el coche. El veterinario, un tío amable, tendió al perrito en la camilla y lo conectó a una botella de suero. Marta dijo que habría que bañarlo. Anduvo por la tienda buscando un champú, un collar y una correa. Se puso de acuerdo con la chica que auxiliaba al veterinario y compró comida. Compró de todo, y volvió dentro, a la consulta, con los brazos llenos de cosas y la cara radiante. Creo que había decidido que aquella era la tienda de su vida. Parecía feliz.

- ¿Cómo le ponemos al perro? -dijo el veterinario disponiéndose a escribir en una ficha-. Nombre -aclaró.

- Dimas -dije yo. Podía haber dicho Pijota, pero dije Dimas.

 ¿Dimas? -se preguntó Marta, y miró al perro, que no la perdía de vista con unos ojitos lánguidos, amorosos, inolvidables-. Bueno, Dimas -aceptó Marta.

A Marta le apetecía ver cómo reaccionaba Dimas cuando entrara en su nuevo hogar. Olvidamos el almuerzo en Segovia y volvimos a Madrid. Hacía calor y llevábamos las ventanillas abiertas; el campo olía a seco, a rastrojo y tierra quemada, pero también a algo más. En la cercanía de Las Rozas, junto al viejo cementerio, Dimas se puso nervioso e intentó abalanzarse a la ventanilla. Marta tuvo una intuición. Me obligó a salir de la autovía.

A unos pocos metros, entre las frescas ramas de la piracanta, había otro perro, un tipejo oscuro y grande, sin pedigrí, con una herida que sangraba en la cabeza. Parecía, estaba, asustado. Te pedía auxilio con la mirada, sin quejarse, como un tío, y Marta, en silencio, le abrió la puerta del coche.

Meses después cambiamos de casa. Tengo un chalé por Guadarrama y un jardín lleno de perros. Es verdad que a veces resulta caro y sobre todo molesto, pero mucho menos, en conjunto, que el puente aéreo y la clínica de Barcelona. Lo único que les pido es que no se lo digan al veterinario, que ya ha cambiado tres veces de coche desde que Marta está dedicada en cuerpo y alma a todo este lío perruno.

#### PARADA PROHIBIDA

En vía urbana se puede realizar una parada en doble fila y los vehículos que circulan detrás, si existe una línea continua, no deben rebasarla mientras dicho vehículo esté en situación de parada. ¿Quiere esto decir que se puede parar en doble fila en vía urbana aunque haya una línea continua que no deje que nos rebasen los vehículos que circulen detrás del nuestro sin invadir el sentido contrario? ¿Deberían esperar los vehículos que estén detrás del nuestro? Si la calle es de sentido único, con un sólo carril, ¿sería posible realizar dicha maniobra?

También está prohibido adelantar en las intersecciones y en sus proximidades, salvo excepciones. Pero, también está prohibido adelantar en una intersección que no goza de prioridad-

la distancia entre el vehículo y el borde opuesto de la calzada, o una línea longitudinal sobre la misma que indique prohibición de atravesarla, sea inferior a 3 metros o, en cualquier caso, cuando no permita el paso de otros vehículos (artículo 91.2.a).

Los vehículos que están de-

trás podrían rebasar al inmovilizado después de cerciorarse su conductor de que se puede realizar la maniobra sin peligro (artículo 88). Pero, a veces no es posible físicamente el paso y, dada la brevedad de la parada, compensa más esperar. No parece lógico una calzada con más de un carril en el mismo sentido sin prioridad en la intersección o semáforo; la razón de la prohibición del adelantamiento es que el vehículo adelantado oculta al que se acerca al cruce lateralmente con prioridad de



En algunas gasolineras, el usuario debe servirse él el combustible.

cuando la calzada por la que circulamos tienen más de un carril para cada sentido?-Elena Alonso Ganuza. Pamplona (Navarra)

Respuesta: El que sólo se prohíba expresamente el estacionamiento en doble fila por el artículo 94.2 del Reglamento General de Circulación no quiere decir que la parada (inmovilización inferior a 2 minutos) en doble fila esté siempre permitida. Es una infracción grave cuando

#### **EXCESO DE PESO**

¿Se permite algún margen o porcentaje de exceso sobre el bruto máximo autorizado (38.000 ó 40.000 kilos) en materias peligrosas y no peligrosas? Es frecuente hacer descargar camiones por llevar 400/600 kilos sobre el máximo autorizado. Les agradecería me remitieran a algún Boletín Oficial del Estado donde pudiera leer sobre el tema. -José A. Bella-



rín Fernández, Huelva.

Respuesta: Las infracciones por exceso sobre el peso máximo autorizado (PMA) son competencia del órgano de transportes de la correspondiente Comunidad Autónoma a la que se remite la denuncia. Por eso, sólo le podemos informar que vienen reguladas en el Boletín Oficial del Estado del 8 de octubre de 1990, que publica el Reglamento de Transportes. Esté prevé dichas infracciones en los artículos 197.c), 197.e) y 198.j). A nuestro juicio, no existen tolerancias y, según el artículo 201.5 del mencionado reglamento, es posible la inmovilización del vehículo hasta descargar el exceso tratándose de infracciones muy graves o graves.

#### PORTABICIS Y REGLAMENTO

En el número de junio, en contestación a una pregunta sobre portabicis traseros en vehículos, contestábamos que estos soportes estaban prohibidos por el artículo 59 del Código de la Circulación. Este artículo está expresamente derogado por el Reglamento General de Circulación. Eso, no obstante, no quiere decir que estén permitidos dichos portabicis, sino que el artículo 15 del R. G. C., aprobado por el Real Decreto 13/1992, de 17 de enero, lo prohíbe en los mismos términos y nos los permite en tanto en cuanto superen la planta del vehículo, excepto cargas de utilidad pública.

#### **OTROS PROFESORES**

Soy profesora de Formación Vial. Quiero que sepa que no todos los formadores pensamos como Juan Manuel Galán Cavadas (Málaga). El alumno no es un pobre ingenuo e ignorante, es una persona a la que debes respetar, enseñarle actitudes, aptitudes, buenos hábitos y debe saber autoevaluarse.

Si razonamos y cuestionamos con un alumno los pros y los contras de presentarse a una prueba sin estar preparado, y lo suspenden, no evaluará al examinador, porque antes todo estaba comentado.

Agradezco de un examinador su comportamiento cordial v agradable, pero no quiero avudas en el momento en que se valoren mis enseñanzas, que quedan reflejadas en mis alumnos. Estos futuros conductores deben superar una prueba de circulación con seguridad y fluidez. De ellos depende la circulación del futuro. La crítica que recibimos de mala gestión, pésima calidad de la enseñanza, desprestigio, etcétera es el resultado del examen que pasamos día a día ante nuestros alumnos.-Lourdes Solanes Fernández. Premiá de Mar (Barcelona).

#### **DESVIO PELIGROSO**

U

9

En la N-610, por donde circula todo el tráfico pesado entre las provincias del norte de la Península y que en verano experimenta un incremento considerable a causa de los portugueses, existe un desvío, para tomar la C-612, a 12 kilómetros de Palencia capital, donde no hay ni una mala raqueta para realizar este giro. El vehículo que circula de Palencia con dirección a Medina de Rioseco debe parar en mitad de la carretera, poner el intermitente izquierdo, pisar el freno repetidas veces y encomendarse a San Cristóbal para que no la embistan por detrás. Y. una vez que de frente no viene nadie, hacer el giro.

No termina aquí el mal trago: a 200 metros hay que cruzar Villamartín de Campos, donde existen 3 curvas de lo más peligroso. En este entorno ya han ocurrido muchos accidentes, alguno de ellos mortales.

Va siendo hora de que las autoridades competentes tomen la decisión de hacer un paso elevado y un nuevo trazado de carretera.- J. Pablo Díez Polanco. Valladolid.

#### SIN "L"

Un conductor que, con 17 años, se sacó el Permiso de motocicletas con cilindrada menor a 75 c.c. y al llegar a los 18 se saca el Permiso de automóviles y que, por tanto, lleva ya un año conduciendo, ¿tiene que llevar la "L" en el coche?-Manuel Gómez Tejero. Logroño (La Rioja).

Respuesta: Con arreglo al artículo 1 de la Orden del 20 de junio de 1979 (Boletín Oficial del Estado de 24 de julio de 1979) dicho conductor no es un conductor novel y no está afectado por la limitación de velocidad de 80 km./h., no teniendo que llevar la "L" en el vehículo.

#### NUEVO PERMISO

A un familiar, por olvido involuntario, se le pasó la fe-

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

Tengo 27 años. Pertenezco a la generación del llanto. Llanto porque nunca recibí Educación Vial. En el colegio estudié matemáticas, inglés y francés, etcétera, pero nunca Seguridad Vial. Nunca fui a un parque infantil para aprender las normas elementales.

Salí a la calle y aprendía a manejar una bicicleta -no sabía qué era un "stop" o un "ceda el paso" y quién tenía preferencia-. A los 16 años me dieron la Licencia de Ciclomotor; tampoco a esa edad recibí ninguna Educación Viel

Dese mi infancia hasta casi los 18 años nunca recibí Educación Vial. A los 18 fui a la autoescuela; aprendí qué era un "stop" y una preferencia de paso y recibí el Permiso de Conducción.

Ahora me dicen que los jóvenes rompemos las estadísticas. ¿Quién era el responsable de educarnos a nosotros? ¿Cuántos jóvenes nos hubiéramos salvado si nos hubieran enseñado Educación Vial en la escuela? ¿Dónde estaban esos responsables? ¿En algún despacho con aire acondicionado haciendo méritos para conseguir algún alto cargo en la Administración Pública?

Hay que sembrar para recibir frutos. De los errores se aprende. Intentemos entre todos que los futuros conductores, ahora niños, lleguen a la edad adulta ya con buenos cimientos de Educación Vial.

Nosotros, los jóvenes, seguiremos reventando la estadísticas. Desgraciadamente. -Joan Mas. Palma de Mallorca (Baleares).



La "L" identifica a los conductores con menos de un año de antigüedad en el Permiso.

cha de caducidad del Permiso de Conducción. Al percatarse de la anomalía, previos los trámites correspondientes, renovó el citado documento. Observó que el Permiso estaba expedido en la fecha de renovación, no figurando la de cuando obtuvo el Permiso por primera vez. Al preguntar por este cambio, se le informó de que era correcto. Pero, Tiene que llevar la "L" como novel?- Ángel Arana Berruete, Logroño (La Rioja).

Respuesta: Efectivamente, cuando le Permiso de Conducir se revisa después de haber pasado 30 días naturales desde que expiró su plazo de vigencia, el Permiso no se prorroga, sino que se expide un nuevo permiso (artículo 269 III del Código de la Circulación). Pero ese conductor no es un conductor novel y no tiene que llevar la "L",

pues sólo la tienen que llevar los conductores que obtengan el Permiso por primera vez (artículo 1 de la Orden 20 de junio de 1979, Boletín Oficial del Estado de 24 de julio de 1979).

#### FILM HOMOLOGADO

El pasado mes de marzo fui a pasar la inspección técnica de vehículos (ITV) a un Seat Panda comercial de dos años de antigüedad. Tiene los dos cristales posteriores tapados y con publicidad de la empresa. Asimismo, el cristal trasero para evitar el que se vea el interior, lo protegí con film solar, además del anagrama y el teléfono de la empresa. ¡Cuál fue mi sorpresa cuando en la ITV me dijeron que no la superaba por llevar film solar! Me prestaron una cuchilla para que lo retirase. Comenté que, al ser comercial, podía llevar el cristal trasero tapado y me respondieron que sí, pero no con film solar. ¿Es coherente que pueda tapar el cristal con lo que sea menos con film solar? -Jesús López Martínez. Manresa (Barcelona).

Respuesta: Según el artículo 19 del Reglamento General de Circulación, únicamente se permite circular con láminas adhesivas o cortinillas contra el sol en las ventanillas posteriores cuando el vehículo lleve dos espejos retrovisores exteriores que cumplan las especificaciones técnicas necesarias, quedando prohibido en todo caso la colocación de vidrios tintados o coloreados no homologados.

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 Aranaz, 86 Sección CARTAS 28027 MADRID.

# 

#### GRAN CRUCIGRAMA

HORTZONTALES .-1-: Emhustero. tramposo. Admite en su casa .- 2: Preparado, dispuesto. Consonante.- 3: Azaroso, de mal agüero. Mamífero carnicero americano de la familia de los prociólidos .- 4: Demostración de alegría y regocijo. Vocal, Háblelas, dedíquelas un sermón.- 5: Siglas inglesas de Fuerzas Aéreas. Embistiérala, acometiérala .- 6: Adulación, halago. Poéticamente, cielo, firmamento.- 7: En

sentido figurado, endurecidas, resistentes. Parte interior del pan.- 8: Entrega. Labrad la tierra. Estrellas que aparecen súbitamente en el espacio.- 9: Dios escandinavo. Doy los colores del arco iris. 10: Símbolo químico del osmio. Pasa de la parte de adentro a la de afuera. Cloruro sódico.- 11: Vocal. Género de pájaros tenuirrostros de los bosques del Brasil. Voz del arriego.- 12: Reina inglesa de las hadas. Igualaremos la superficie de los áridos.- 13: Súbala. Quitóla la vida.- 14,-: Corte árboles por su pie. Excitar, enardecer.- 15: Das aire con cierto instrumento manual. Sin ninguna enfermedad.

VERTICALES. 1: Cierto barco de guerra. Deje de decir.- 2: Dispuesto en ramas. Rey impío de Israel, casado con Jezabel.- 3: Toro sagrado egipcio. Nota musical. Provincia de Filipinas, en la isla de Luzón.- 4: Canción de cuna. Estado de Asia Occidental, conocido antes con el nombre de Persia. Consonante. Dícese del hilo cuyas hebras están poco torcidas.- 5: Repetición del sonido. Esclava de Abraham y madre de Ismael. Mujer de Abraham y madre de Isaac. Vocal.- 6: Carcajada. Medida antigua do longitud equivalente a dos anas. Símbolo químico del actinio.- 7: Ave rapaz nocturna de las estrígidas. Súmelas. Malatrícula española.- 8: Vocal.. Aves palmípedas de gran tamnño. Ciertas plantas muy comunes en España, de matas largas y flexibles y flores blancas y menuditas.- 9: Quiere con exceso. Conjunción copulativa. Res vacuna entre uno y dos años de edad.- 10: Uniremos dos telas con hilo. Cercados de arbustos vivos.- 11: Vocal. Cuerpos que pueden inferirse. Fruto de la morera.- 12: Consonante. Saco, costal. Arrasan, destruyen.- 13: Pusieras esspalda con espalda. Enlosara, cubriera el suelo de losas.

#### LABERINTO

¿Qué camino cree que debe seguir el ciclista para salir de este terrible laberinto de carreteras?



#### SOPA DE LETRAS

Encuentra en el grabado los mariscos de la lista y, con las letras sobrantes, podrás leer una recomendación de Tráfico.

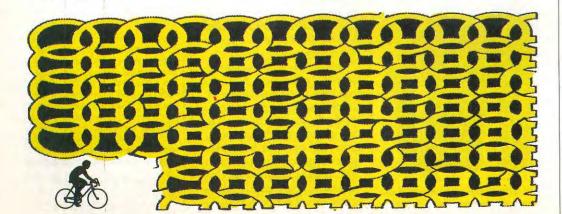
ALMEJA
CARABINERO
LANGOSTINO
NECORA
*SANTIAGUIÑO
BIGARO

CIGALA LAPA OSTRA BOGAVANTE GAMBA MEJILLON CAMARON LANGOSTA NAVAJA QUISQUILLA VIEIRA PERCEBE

#### **JEROGLÍFICO**



¿Tenía razón el peatón?





AL JĒROGLÍFICO: En parte, si. (en PAR, te; sí). AL LABERINTO:

AL GRAV CRUCIGRAMA. (Solo horizontales)- 1. Aranero. Acoja.- 2. Capaciero. Acoja.- 3. Capaciero. Capaciero. Capaciero. C. - 3. Ominoso. Osito.- 4: Aracero. 5. - 3. Ominoso. Osito.- 4: Aracero. 5. - 3. Ominoso. Osito.- 4: Aracero. 10: Osito. 11: O. Aracero. 10: Osito. 11: Osi

SOLUCIONES

# PRÓXIMOS CURSOS DE EDUCACIÓN VIAL EN LA UNED



# Dirección Gral. de Trafico

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

Se ofertan dos cursos:

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

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

número de créditos asignado es de 18.

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

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

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

#### TASAS DE MATRICULA

El coste de las tasas de matrícula es de:

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

	VI. T. VI. VI. VI. VI. VI. VI. VI. VI. VI. VI	
FIOLIA	DE	PREINSCRIPCION
		REINZURIDU

	I IOIIA DE I	TILINOOTHI OIO	1 1
Nombre y apellidos			
DNI	Tel.:		
Domicilio		Loca	alidad
Provincia	C P	Centro Trabajo	
Profesión:			
Localidad:	Provincia:		Código Postal:
Teléf.:			
Fax:			
☐ FDUCACIÓN VIAL PAR	BA EDUCADORES EXT	BAESCOLARES	

EDUCACIÓN VIAL PARA EDUCADORES EXTRAESCOLARES

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

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



# LAS IMPRUDENCIAS NO SÓLO LAS PAGAS TÚ.



