

AÑO XI.
Nº 111
Noviembre
1995

Tráfico

**Los Diputados,
con los ciclistas**

**Discriminados
por el cinturón**

**Los mejores
sistemas
antirrobo**

**Seminario
Internacional**

**RETRATO DE
JUVENTUD**



Aunque es obvio, por depender del apoyo fotográfico, no siempre podemos demostrarlo, pero las imprudencias son cosa de todos. Y buena prueba es esta secuencia -que también puede servir para demostrar que la patrulla de helicópteros no sólo se preocupa de sancionar-. Un grupo de aficionados al ciclismo marcha por una carretera sin respetar las normas.



Mi marchan en fila, sino en grupo, ni tampoco lo más arrimados posible a la derecha, sino que circulan ocupando todo el ancho del carril. Aunque en ese momento no esté permitido adelantar, eso no es excusa para circular anti-reglamentariamente. La charla que parecen mantener tampoco justifica esta actitud que, como muestran las fotos, no es momentánea, sino que dura un período de tiempo importante.

Através del altavoz, el helicóptero avisa de la irregularidad a los ciclistas que, de inmediato y como consta en el informe, deponen su actitud y se van colocando en fila india y acercándose a la derecha de la calzada. Y es que, con esas precauciones, los ciclistas pueden perfectamente circular por carretera. Y, además, resultará menos peligroso.

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

SUMARIO

CONGRESO

JUVENTUD CONDUCTORA

Expertos en distintas materias relacionadas con la juventud y la conducción se han dado cita en el congreso sobre "El joven conductor y su entorno" celebrado los días 25, 26 y 27 del pasado mes en Madrid..... **10**

CICLISTAS

PREOCUPA SU ACCIDENTALIDAD

La ponencia que investiga la accidentalidad de los ciclistas ha llegado a su recta final. Por el Congreso han pasado más de cien expertos en distintas materias, entre ellos ciclistas como Perico Delgado o Miguel Indurain..... **24**

MOTOR

CRISIS A MEDIAS

Las ventas de coches no pasan por su mejor momento. Tampoco el mercado de segunda mano, que se enfrenta a otro capítulo: la falta de vehículos para ofrecer a los clientes..... **27**

SEGURIDAD

CINTURÓN SIN SEXO

El cinturón de seguridad ha sido el centro de una polémica en las últimas semanas. ¿Se discrimina a la mujer a la hora de diseñarlos? Los fabricantes niegan estas acusaciones..... **38**

PRECAUCIÓN

SISTEMAS ANTIRROBO

Los coches salen a la calle con sofisticadas medidas de seguridad para evitar robos. En el mercado, una amplia gama de productos en gran parte pueden garantizar que no se lo "moverán" de su sitio..... **41**

RADIOGRAFÍA

LOS COCHES QUE PREFERIMOS

¿Dónde se venden más coches?, ¿qué cilindrada tienen?, ¿cuántos son nacionales y cuántos de importación?, ¿cuáles son los meses de mayores ventas?..... **44**

HISTORIA

CUMPLEAÑOS MILLONARIO

SEAT ha puesto en el mercado el coche 10.000.000, cifra nada despreciable para el querido fabricante nacional de vehículos. Toda una historia de nuestro país que va desde el 600 al Córdoba..... **49**

FAMOSOS

LUZ CASAL "ANTIBARBARIDADES"

Luz Casal, que acaba de presentar su último trabajo, "Como la flor prometida", habla de sus muchos kilómetros en la carretera, de las barbaridades que se cometen y defiende la igualdad entre conductoras y conductores..... **54**

SECCIONES

La Locura	2
El Maletero	4
Conducir Mejor	6
Editorial	7
Asombroso	8
Mi Carril	9
Banco de Pruebas	30
Suplemento Infantil (Cuadernillo central)	
Guía ITV	32
Motor al día	33
Cuentakilómetros	36
Medicina Vial	52
La Pluma	53
Famosos en Marcha	54
Cartas	56
Área de Descanso	58



FALSEAR LA LONGITUD

Recientemente, la Guardia Civil encargada de realizar la vigilancia en Girona ha detectado varios casos de modificaciones en vehículos transportacoches que alargaban la distancia entre la cabina de la cabeza tractora y el semirremolque con lo que se ganaba el suficiente espacio para transportar algún automóvil más.

Este hecho puede desencadenar trágicos accidentes donde estén involucrados camiones de estas dimensiones con las desastrosas consecuencias en vidas que, desgraciadamente, son bien conocidas.

Se han dado las órdenes pertinentes para que, cuando se detecten este tipo de infracción, dada su gravedad, la Guardia Civil pueda, además de imponer la multa correspondiente, retirar el Permiso de Circulación e, incluso, inmovilizar el vehículo.

✓ Los vehículos Z de la Policía Nacional ya no causarán lumbalgia a los agentes. El Ministerio de Justicia e Interior los ha dotado de un mayor grado de inclinación, para lo que ha tenido que modificar la posición de la mampara de separación con el habitáculo para detenidos.

✓ Baja la cuantía de las multas en el Ayuntamiento de Zaragoza entre el 30 y 80 por 100. También se han eliminado 41 infracciones distintas. Los motivos que alegan los responsables municipales es su desproporción entre la cuantía de la multa y el daño causado por el infractor.



✓ La Sociedad para la Conservación de los Vertebrados ha alertado sobre el atropello de lince, nutrias, reptiles, aves, etcétera en el Parque de Doñana. Para evitarlo propone a las autoridades medidas como túneles, bandas sonoras, reducción de velocidad, paneles indicadores y control más estricto de los visitantes.

MINI TREINTAÑERO

Nada menos que 35 años tiene ya el popular Mini en su carrocería. Lleva en marcha desde principios de los 60 y, en su momento, revolucionó el mundo de la automoción incorporando el motor transversal. De él se han vendido más de 5 millones. Su línea, proporciones y momento de aparición han hecho que la principal demandante haya sido la mujer -70 por 100 de las

ventas-. Hoy son pocas las unidades que se venden y los principales consumidores son Japón, Alemania y Francia. El modelo de la fotografía pertenece al Rey, don Juan Carlos I.

PLEITO A LA AMERICANA

El Tribunal Supremo de New Hampshire (EE. UU.) ha recibido una curiosa demanda contra una empresa automovilística. La causa era la muerte, en 1988, de una joven en accidente de tráfico al chocar contra el volante del vehículo, algo que, según la demandante (su madre), se hubiera evitado con el "air-bag". Sus razones para ir a los tribunales están en que la industria automovilística demandada poseía la tecnología apropiada para instalar el "air-bag" y no lo hizo por cuestiones comerciales. En EE. UU., hasta 1998 no será obligatoria por ley instalar el "air-bag" en todos los vehículos.



VINO ESPAÑOL COMO COMBUSTIBLE

Nada menos que 5.000 toneladas de vino destinadas a combustible, eso sí ecológico, para 82 autobuses de Estocolmo (Suecia). Con ellos, y previo permiso de la Unión Europea, se fabricará un gas -etanol- que permite al municipio mantener bajos sus niveles de contaminación. La medida es chocante es un país donde vinos y licores están controlados por el Estado y dichos productos sólo se venden en tiendas del monopolio. Algunos opinarán que es un desperdicio...



CAMIONES CON MEDIDAS EUROPEAS

El Consejo de Ministros de Transporte de la Unión Europea (UE) ha aprobado una norma unificadora de las dimensiones máximas que podrán tener, en el ámbito de la UE, los vehículos que superan 3,5 toneladas de peso. El límite será 18,75 metros de longitud y 2,55 de anchura.

Dos excepciones al alza para Finlandia y Suecia en atención a sus características geográficas, demográficas y de especial distancia con el resto de países de la UE. Se trata de una medida más para suprimir los obstáculos a la circulación de los miembros.

FRANCIA EN EL 0,5

La autoridades que vigilan la seguridad vial en Francia han rebajado el índice de alcoholemia permitido durante la conducción de 0,7 a 0,5 gramos de alcohol por litro de sangre. Para darlo a conocer a todos los conductores se ha ideado una campaña con el lema: "Después de dos vasos, todo se acelera".

Quien rebase el 0,5 sin llegar a 0,8 tendrá 25.000 pesetas de multa; si supera el 0,8, hasta 750.000, retirada de hasta 5 años del permiso e, incluso, 2 años de cárcel; además si es conductor profesional puede perder hasta 6 puntos en el carné.

DAÑOS POR INUNDACIONES

Entre las medidas urgentes puestas en marcha para reparar los daños causados por las inundaciones ocurridas en Guadalajara el pasado verano, se encuentra la supresión de las tasas para aquellos que deban dar de baja sus vehículos por esta causa, o aquellos que, por extravío en las mismas circunstancias, tengan que solicitar duplicados de documentación propia o de sus vehículos.

● **CEPO EN MADRID.**- La Concejalía de Circulación del Ayuntamiento de Madrid pretende recuperar el cepo como medida disuasoria para atajar el aparcamiento indebido. En compensación ofrece bajar las tarifas de aparcamiento.

● **ROBO CON SEÑAS.**- En Valencia, un ladrón roba un coche y, arrepentido, no se le ocurre más que hurtar la cartera al propietario y devolvérsela con una nota disculpándose e indicando donde dejaba el vehículo.

● **AUTOPISTA GRATIS.**- Pero sólo para los diputados entre su circunscripción y Madrid. El Congreso les pagará, además, 21 pesetas por kilómetro.

● **BANGKOK, HORA PUNTA.**- Nada menos que 3 horas se necesitan para acceder al centro de esta ciudad, superando a urbes tan populosas como Bombay o El Cairo.



Esplai Gent Gran de Viladecans, (Barcelona), ganadores del premio al mejor reportaje fotográfico.

YA TENEMOS GANADORES

El Hogar de la Tercera Edad, de Arnedo (La Rioja), y el Esplai Gent Gran, de Viladecans (Barcelona), son los ganadores de la V edición del concurso audiovisual "El tráfico visto por nuestros mayores" convocado por la Dirección General de Tráfico, en su apartado de Mejor Vídeo y Mejor Reportaje Fotográfico, respectivamente.

El trabajo presentado por el Hogar de la Tercera Edad de Arnedo, titulado "Conciencias para el futuro", repasa todas las situaciones peligrosas que el tráfico depara en la vida cotidiana, aporta soluciones y, sobre todo, apunta la necesidad de implicar a todos, jóvenes, niños, adultos y ancianos, sin crear apartados y aporta una visión del anciano activo en la sociedad que le toca vivir.

En el mismo sentido se desarrolla el reportaje fotográfico del Esplai Gent Gran de Viladecans, con un título muy significativo "El tráfico es cosa de todos". Felicidades a los dos grupos.



Hogar de la Tercera Edad de Arnedo (La Rioja), ganadores en el apartado de vídeo.

SEÑAL CAMUFLADA

¿Qué será, será? Algo parecido deben pensar los conductores cuando otean la señal camuflada tras el árbol en Almansa (Albacete). La fotografía la remite desde esa población Juan José Bonete Alcolea.



✓ Nada menos que el 43 por 100 de los talleres de la Comunidad de Madrid no cumple con las normas exigidas. Un dato triste si pensamos que son los "hospitales del automóvil" y su trabajo redundante en la seguridad y por lo tanto en la vida de muchas personas.



El manejo de la caja de cambios

No vaya a "marchas forzadas"

El secreto de una correcta manipulación de la palanca de cambios estriba en no forzar las revoluciones del motor - pero que tampoco se ahogue- y cambiar en el momento oportuno. Reducir a una velocidad más corta para adquirir más potencia en caso necesario, o la práctica del doble embrague en suelos resbaladizos, permitirán rodar más seguros.

J. I. R.

El cambio de velocidades es uno de los mecanismos que permiten un aprovechamiento óptimo del coche. No es difícil saber cuál es la marcha más adecuada, según las circunstancias, que debe estar engranada en la caja de cambios: el ruido del motor, cuando no se dispone de un cuenta-revoluciones, es una buena pista.

Cuando vamos progresando en velocidades, desde la primera hasta la quinta, iremos apurando cada una hasta un límite de revoluciones, o sonido del motor, que dependerá del tipo de conducción -si es tranquila lo podemos fijar en unas 3.500 r.p.m.- y así ir cambiando sucesivamente. Es absurdo -castigamos la mecánica y gastamos gasolina a chorros- llegar a 6.000 r.p.m. en primera o segunda para alcanzar una velocidad final de crucero de 100 ó 120 km/h.

Cuando vamos detrás de un vehículo lento y nos disponemos a adelantar, conviene que la maniobra dure el menor tiempo posible.



Sobre todo si la carretera es algo empinada, al reducir a una velocidad inferior, ganaremos inmediatamente la potencia necesaria para lanzar el coche a mayor velocidad.

Así, cuando afrontamos la subida de un puerto, probablemente habrá que reducir a una marcha intermedia -tercera o cuarta- en función de la pendiente. Y para la bajada, sobre todo si el suelo está resbaladizo, los expertos recomiendan la misma marcha con la que se subió, con el fin de que actúe como freno. Jamás realice el descenso en punto muerto para ahorrar combustible, aunque en circulación urbana, mientras espera el semáforo debe evitar estar pisando el embrague hasta que se encienda la luz verde.

COMO REDUCIR

Los coches actuales están preparados para pasar de una marcha superior a otra inferior con sólo pisar el embrague. Sin embargo, si la retención es muy brusca pueden llegar a bloquearse las ruedas motrices, algo que puede ser fatal si el suelo está mojado, y mucho más si estamos trazando una curva. El coche se puede ir de atrás si es un tracción trasera o perder la dirección si es delantera.

Esto se puede evitar utilizando la técnica del doble embrague, que consiste en la reducción de una velocidad larga a otra más corta de tal manera que el motor y los piñones del cambio giren a las mismas revoluciones y se amortigüe la retención cuando ambos se engargen. ♦

Juventud = esperanza

Hay datos que justifican plenamente la preocupación generalizada por ese cóctel, a veces explosivo, que son los coches, las motos y la juventud: los accidentes de circulación son la primera causa de muerte entre los jóvenes de 18 a 24 años; más de 14.000 jóvenes entre 15 y 24 años mueren cada año en la Unión Europea; aunque sólo representan en 15 por 100 de la población, uno de cada cuatro fallecidos en la UE no sobrepasa los 24 años. ¿Seguimos?

Por eso no hemos querido desaprovechar la oportunidad de ostentar la presidencia europea para, en el marco del Año Europeo del Conductor Joven, organizar un gran foro en el que expertos de cada una de las materias pueda aportar alguna luz sobre este espinoso asunto. En esta misma revista informamos ampliamente de lo que en estas interesantes jornadas se ha tratado; sin duda muchos puntos para que toda la sociedad haga su propia reflexión. Porque si algo queda patente es que en este asunto hay muchos sectores que tienen mucho que ver, mucho que decir, mucho que

aportar. Ustedes mismos podrán sacar sus conclusiones.

En cualquier caso, nadie piense que estamos ante unos "desalmados" cuyo fin es convertir la carretera en un campo de batalla repleta de siniestros. Estamos ante una juventud que invita a la esperanza, como lo demuestra una encuesta realizada entre 17.000 jóvenes conductores de toda Europa: 3 de cada 3 jóvenes considera el cinturón como necesario; 7 de cada 10 está a favor de los controles de alcohol-

lemia y fuertes sanciones; la seguridad y la fiabilidad es lo que más destacan de un coche; un gran porcentaje muestra un grado aceptable de concienciación, a veces similar al de los adultos...

Ahí está el alcohol, la necesidad de autoafirmación, inexperiencia al volante, ocupación masiva de los coches, sobrevaloración de su capacidad como conductores... Muchos problemas que habrá que ir limando, pero también otros muchos que hablan de una juventud -la mayoría- cada día más sensata. Tampoco con ellos es bueno generalizar.

Tráfico



AÑO XI. NÚMERO 111. NOVIEMBRE 1995

Director: Jesús Soria.

Redactores jefe: Juan M. Menéndez y J. Ignacio Rodríguez. Confección: José Bélamo. Redactores: Teresa González, Mercedes López, Juana Sánchez y Nono Hidalgo (Andalucía). Fotografía: Miguel Garrote, y Marcos González y Rafael Martín (colaboradores). Secretaria de Redacción: Ana Álvarez.

Colaboran en este número: F. Javier Álvarez, Gerardo Amechazurra, Antonio Aragüez, Arias, Simón J. Bernal, Carmen Delgado, Juan C. González, Charo Laíz y Álvaro Ponce. Infografía: DPI.

Colaboración especial: Javier Moro

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

Consejo Editorial: Francisco Altozano, Milagro del Arroyo, José Azpeitia, A. Mónica Colas, Carlos Corbacho, Isabel Herrarte, Juan José Jauralde, María Paz López, Juan M. Menéndez, Miguel Muñoz Medina, J. Pedro Molina, Carlos Muñoz Repiso, Fernando Ortega, José Antonio Peñas, Estrella Rivera, José I. Rodríguez y Jesús Soria.

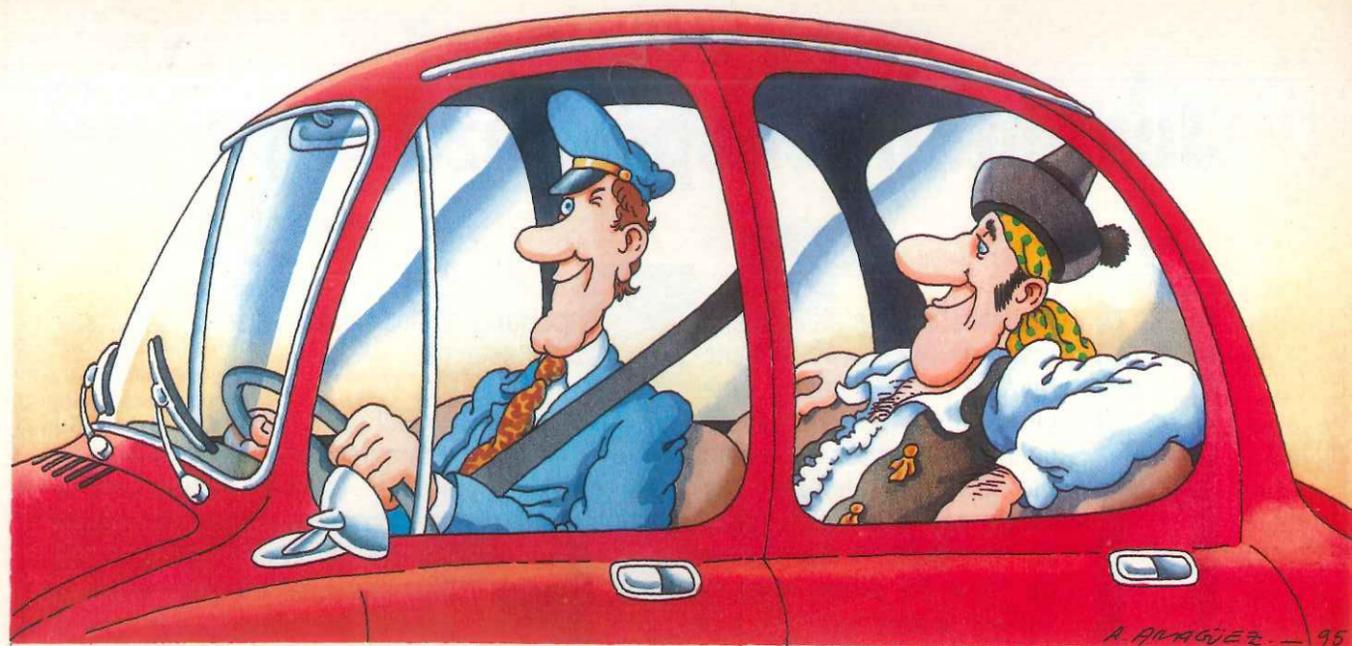
Imprime: Rotedic. Depósito legal: M-25.988-1985. N.I.P.O.: 062-95-001-3. Distribución: JARPA.

(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.

Edita: Dirección General de Tráfico (Ministerio de Justicia e Interior).

Tirada de este número: 350.000 ejemplares.



Magín se ahorra una pasta

De como Magín A. Vispado, harto de que un compañero le "robara" la plaza de aparcamiento en la oficina, le llevó en coche al trabajo por una cantidad y de como con ella pagó la gasolina y tuvo siempre reservada la plaza de garaje.

J. M. M.

Todos los días, Magín A. Vispado se llevaba un sofoco. Al llegar a trabajar, su plaza de parking estaba ocupada por José María Mangas, a quien todos llamaban "el Tempranillo", por su veterana costumbre de madrugar, aunque las malas lenguas opinaban que era por su costumbre de "robar" las plazas de aparcamiento.

Harto de llevarse disgustos y sin querer madrugar más, A. Vispado pensó cómo tener siempre libre su plaza. Primero trató de convencerle de que no se la quitara, pero "el Tempranillo" no entró en razón. Así que, A. Vispado tuvo que darle vueltas a la cabeza.

Como eran vecinos, pensó en compartir el coche.

Pero, llevado un comprensible afán de venganza, pensó en darle una lección a aquel "salteador" de plazas de parking.

Por eso, trazó un "malévolo" plan que no sólo le proporcionaría una plaza de aparcamiento reservado en la empresa, sino, además, que le pagaría buena parte de la gasolina y que al "Tempranillo", además de darle una lección, no le costaría más dinero que lo que le costaba

ir actualmente en coche al trabajo.

Un día, esperó al "Tempranillo" al salir del trabajo y le propuso:

- Te doy ocho mil duros y me llevas todo el año a trabajar en tu coche...

De antemano sabía que no iba a aceptar, pero esto era parte del plan.

- ¡No fastidies! Para eso te los doy yo y me llevas tú.

- ¡Vale! Por ese precio, además, te dejo que me llames Bautista.

Y así fue. Magín A. Vispado cogió el dinero de su compañero de trabajo y le llevó puntualmente al trabajo todos los días del año. Con las 40.000 pesetas pagó el 70 por 100 de la gasolina que él hubiera gastado yendo en coche al trabajo, con lo que él se ahorró bastante dinero. Y la sociedad, en general, se ahorró en torno a 500 litros de combustible y la contaminación que estos generan. Y, además, A. Vispado dejó de madrugar, porque tenía el sitio de aparcar libre todos los días. ♦

CURIOSIDADES

- ▶ Ya en 1913 se vendieron unos 250 "Ford T" en Siam, Indias Holandesas y China.
- ▶ El primer coche de FORD se vendió en España en 1907
- ▶ Una fábrica como la de Citroën en Vigo consume, cada día, 175 toneladas de chapa. Su producción es de 1.052 vehículos/día (1992).
- ▶ Un automóvil de formato medio, circulando a 60 km./h. despeja ante sí la presencia de 30.000 litros de aire por segundo.
- ▶ En los últimos 50 años, los automóviles han pasado de un coeficiente aerodinámico (Cx) de 0.60 a 0.28.

Un interesante trabajo del Instituto para la Diversificación y Ahorro de Energía (INSIA) y la revista "Autopista", demuestra que correr con el coche por la ciudad no significa muchas veces llegar antes y sí, por el contrario, gastar 400 pesetas más por cada 100 kilómetros recorridos. Tomen nota.



Jesús SORIA
Director

No podía ser de otra manera: las petroleras están contra la venta de gasolina barata en los hipermercados. A su juicio, esta "moda" destruirá el sector. Los usuarios, mientras tanto, siguen preguntándose dónde están las tan cacareadas ventajas que nos vendieron con el fin del monopolio. Son más caras, los servicios son peores...

Año 2020

Seguros

Algunas compañías de seguros han decidido ganar cuota de mercado y siguen con sus innovaciones. Al automatismo en la emisión de los partes, en los que el usuario sólo tienen que pasar su coche por los "túneles" especiales de que disponen algunos talleres y donde se evalúa el siniestro, se valora y se dice cuándo estará arreglado, se ha pasado a fórmulas que afectarán directamente al bolsillo del usuario. Los coches reciclables tendrán bonificación de hasta el 20 por 100, el historial en accidentes del usuario podrá reducir la cuota hasta en un 50 por 100 y estar varios años sin dar partes posibilitará otros importantes beneficios en las cuotas y las ya conocidas y hasta desfasadas subvenciones estatales.

FACTOR HUMANO

Los coches que circulan por las carreteras están cada día más y mejor equipados. No sólo con elementos más o menos **superfluos**, sino en lo fundamental, en aquello que tiene que ver muy directamente con mejorar tanto la **seguridad activa** como la **pasiva**; en definitiva, para

evitar los accidentes y la gravedad de los mismos.

Los **ABS**, "air-bag" -bolsas de aire-, los **protectores laterales**, los **habitáculos indeformables**, ya han dejado de ser

elementos exclusivos de los coches de las gamas altas, los inasequibles para muchos; un buen número de modelos "**caseros**" ya los incluyen, y no como "extras", sino de serie.

Hasta elementos que en otro tiempo eran considerados "lujos", como elevallas eléctricas, radios digitales y programables, cierres centralizados, etcétera, son ya habituales en todos tipo de coches y también pueden jugar un papel "**seguro**" en determinadas circunstancias.

Las motos también han incorporado en los últimos años importantes elementos de seguridad que ofrecen a sus conductores muchas más garantías.

Qué decir de las carreteras, cuya mejora en los últimos años me parece algo innega-

ble, al menos en lo que se refiere a la red general. Ya es factible realizar **grandes desplazamientos** sin tener que hacer un mal adelantamiento o verte de frente con otro coche.

El esfuerzo de fabricantes de coches, administraciones y de los propios usuarios, cada día más exigentes a la hora de comprar un coche, han conseguido este panorama. Ya han quedado atrás los tiempos en los que lo que primaba era el color, la velocidad o el maletero grande. Ahora priman los **elementos de seguridad**.

Un panorama que quizá debería haber llevado a este país y a la propia UE a **índices de siniestralidad** mucho menores. Una incongruencia que podría tener una razón, entre otras: como tenemos "air-bag", ABS, cinturones



con pretensores, buenos neumáticos, mejores autovías, **nos la jugamos más**, deben pensar algunos. Si es verdad, corremos el riesgo de volver a la época en la que no había nada de eso. Porque aunque los coches son otros coches, es verdad, los accidentes siempre serán accidentes y nosotros, a lo que se ve, necesitaríamos cambiar más. ♦

Seminario internacional sobre el joven conductor y el entorno social

LOS AÑOS QUE VIVIMOS PELIGROSAMENTE

Los accidentes de circulación son la primera causa de muerte de los jóvenes en Europa, donde cada año el asfalto se cobra 14.000 víctimas mortales entre 15 y 24 años, pese a que sólo son el 15 por 100 de la población. Si bien la disminución de las víctimas en España en los últimos años da pie a la

esperanza, la Dirección General de Tráfico, en el marco de la presidencia española de la Unión Europea y del Año Europeo del Joven Conductor, ha organizado unas jornadas internacionales para determinar la influencia de los distintos estamentos de la Sociedad.

RESPONSABILIDAD Y CONCIENCIA CRECIENTE SOBRE LAS CONSECUENCIAS DEL ALCOHOL Y LA VELOCIDAD.

DESCENSO MUERTES EN ACCIDENTE DE CIRCULACIÓN DE JÓVENES 18-24 AÑOS.



Los jóvenes muestran un grado aceptable de concienciación equiparable, y a veces superior, a los adultos.

En la UE mueren cada año más de **14000** jóvenes entre los 15 y 24 años.

LOS JÓVENES REPRESENTAN EL 15% DE LA POBLACIÓN...

Y EL 25% DE LOS MUERTOS EN ACCIDENTES DE COCHE.

ACCIDENTES DE CIRCULACIÓN
1ª CAUSA DE MORTALIDAD EN JÓVENES 18-24 AÑOS.

FACTORES SOCIALES

15% en contra de controles de alcoholemia



70% a favor de controles de alcoholemia y fuertes sanciones

1ª causa de accidentes
ALCOHOL



BAR

DIVERSION

Los jóvenes tienen en toda Europa comportamientos parecidos a la hora de divertirse. Noche, música y alcohol con desplazamientos en coche.

PUBLICIDAD

Los jóvenes son un grupo social muy sensible a los mensajes publicitarios que incitan a la velocidad...



43% a favor de no permitir alcohol a conductores

FACTORES MATERIALES

La seguridad y la fiabilidad son, sin embargo, los rasgos que más destacan de un coche

COCHES VIEJOS

Los jóvenes utilizan vehículos prestados o de segunda mano.

SOBRECOCUPADOS

A menudo viajan demasiadas personas en un mismo vehículo aumentando el riesgo.

INEXPERIENCIA

La poca experiencia de los jóvenes produce no pocas situaciones peligrosas.

FACTORES PSICOLÓGICOS

PASAR SEMAFORO EN AMBAR

1ª infracción más habitual

ADELANTAMIENTOS APURADOS

4ª infracción más habitual

APARCAR EN LA ACERA

3ª infracción más habitual

3ª causa de accidentes
NO RESPETAR DISTANCIA SEGURIDAD

2ª causa de accidentes
VELOCIDAD

GRUPO RIESGO declara disfrutar asumiendo riesgos al volante.

NO RESPETAR DISTANCIA DE SEGURIDAD

2ª infracción más habitual

El 52% de los más jóvenes disfruta conduciendo deprisa



14% reconoce hacer carreras a veces



8% menos de 25 años



4% entre 25 y 39 años

SOBREVALORACIÓN

Los jóvenes sobrevaloran su capacidad en maniobras arriesgadas y minimizan los efectos del alcohol o la importancia de cinturón y casco.

AUTOAFIRMACIÓN

Los jóvenes tienen una necesidad de autoafirmación que les lleva a adoptar conductas competitivas y exhibicionistas.

31% cree conducir más rápido que la media

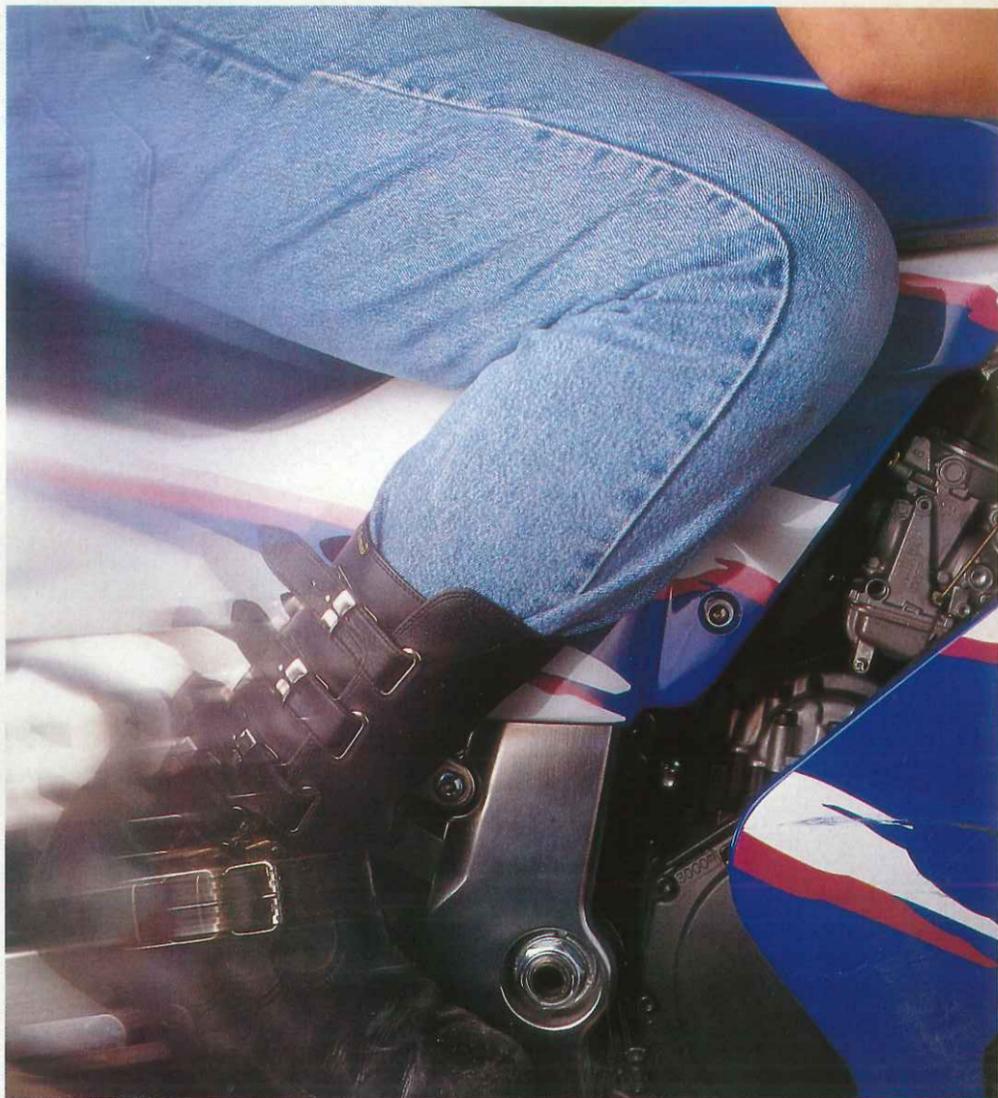
20% se califica más lento que la media



Que los jóvenes constituyen un grupo de riesgo ante los accidentes de tráfico es una verdad no sólo evidente, sino estadística. No en vano, cada año mueren más de 14.000 jóvenes dentro de la Unión Europea, donde, además, uno de cada cuatro fallecidos en accidente de tráfico es menor de 24 años. Sin embargo, su evolución en este capítulo ha sido mejor que la de otros grupos (ancianos, niños o adultos, por ejemplo). Con este motivo, y enmarcado dentro de la presidencia española de la Unión Europea y del Año Europeo del Conductor Joven, la Dirección General de Tráfico organizó en Madrid, del 25 al 27 de octubre, el Seminario Internacional "El Joven Conductor y el Entorno Social: agentes, sectores de opinión, medios de comunicación".

Sin duda, el dato de la mejor evolución de su accidentalidad añade una validez especial a lo discutido en este Seminario Internacional sobre los jóvenes conductores y cómo afecta a sus comportamientos al volante la publicidad, tanto institucional como comercial. En este sentido, el seminario ha hecho hincapié en la necesidad de convertir la publicidad en favor de la seguridad vial en algo tan atractivo para los jóvenes como los comportamientos negativos, arriesgados, violentos o de falsa afirmación de la personalidad que presentan las películas o utiliza la publicidad de productos, como, por ejemplo, algunos anuncios de automóviles.

Ante un auditorio repleto de público, se han apuntado experiencias de países tan diversos como Reino Uni-



do, Dinamarca, Finlandia, Países Bajos o Francia para prevenir los accidentes de tráfico juveniles, así como investigaciones españolas sobre cómo actúan los jóvenes, quiénes influyen en sus comportamientos, cómo les influyen los medios de comunicación, qué secciones leen. Desde cómo se actúa

en el ejército francés para educar a los jóvenes conductores, hasta cómo se reduce a delincuentes españoles implicados en accidentes tráfico, pasando por el pacto que desde hace 5 años funciona en los Países Bajos con los fabricantes, distribuidores y vendedores de bebidas alcohólicas y

que está dando excelentes resultados. Y se ha propuesto un amplio abanico de soluciones: desde la clásica y llamativa "del palo y la zanahoria" hasta la concienciación del estamento femenino como medio para evitar las imprudencias de los varones, pasando, naturalmente, por la publicidad

institucional, la presencia de formadores juveniles en los ambientes que éstos frecuentan y la concienciación de los propios periodistas que deben informar sobre materias relacionadas con la seguridad vial y su formación específica.

Quizá buena parte de las soluciones podrían resumirse en lo que apuntó José Martín, Director del Apostolado Nacional de la Carretera: "hace falta un rearme moral". En este sentido, el Director General de Tráfico, Miguel Muñoz, al clausurar el Seminario, valoró positivamente las aportaciones de los ponentes y destacó que esta era sólo una de las perspectivas desde la que puede abordarse la problemática de los jóvenes. Por último, señaló que "sin la colaboración de todas las fuerzas sociales es imposible que ninguna Administración consiga nada".

En las siguientes páginas se abordan las cinco mesas redondas -investigación, publicidad empresarial, divulgación institucional, el papel de los medios y el de otras organizaciones no gubernamentales en los valores y actitudes de los jóvenes conductores- que corresponden a las grandes áreas temáticas por las que circuló el seminario internacional sobre el joven conductor y su entorno social. ♦

Esta información ha sido elaborado por T. Gonzalez, J. Sánchez, J. M. Menéndez, J. I. Rodríguez y J. Soria. Fotos: Marcos Gonzalez.

El Congreso se divierte

► Los intérpretes simultáneos del Seminario no lo tenían fácil. Los matices y terminología usados por los ponentes pusieron en apuros a algún traductor. Los asistentes, incluso, oyeron alguna exclamación de angustia entre frases. El delirio llegó con Forges. Su vocabulario -"cirulos", por ejemplo- no tiene parangón oficial con ninguna lengua

vernáculo y mucho menos con las extranjeras.

► Un ponente, J. T. Busstra, empezó su charla de forma curiosa: pidió a los asistentes que le ayudaran a elegir qué camiseta -del Real Madrid o Atlético de Madrid- debía comprar a su hijo. ¿Cuál es el mejor equipo de la ciudad? A mano alzada, los "merengues" tuvieron

muchos más seguidores. Una mujer ofreció la del "Atlético" y otra persona, para introducir concordia, dijo que debía regalarle una de cada equipo.

► Tampoco los micrófonos repartidos entre el público se portaron bien. En el coloquio de la primera sesión, un participante hubo de repetir su intervención varias veces para desesperación de la

azafata que le auxiliaba. Inasequible al desaliento, y con idéntica contundencia una vez tras otra, al final consiguió que su voz se oyera en toda la sala.

► Muchos congresistas quedaron estupefactos ante una intervención que habló de Maastrich, de la moneda única o de los acuerdos de agricultura o pesca, y poco

de seguridad vial y jóvenes.

► Un importante empresario de autoescuela, preocupado por la falta de profesores en España, pidió que se importaran de fuera. Tampoco es que tuviera mucho que ver con jóvenes...

► El presidente de la última mesa, desesperado por la larga charla del general francés Guy Bourdeau, al

terminar, tras varios avisos, le dijo: "He constatado lo difícil que es parar a un general, sobre todo cuando sólo se es cabo de un ejército pequeño".

► Quienes más sufrieron por los horarios fueron los asistentes extranjeros. ¡Claro! ellos no están acostumbrados a comer "a la española"; es decir, a las...

RUEDA



RUEDA COCHE



RUEDA COCHE 16 V



RUEDA COCHE 16 V TURBO



RUEDA COCHE 16 V TURBO VIERNES



RUEDA COCHE 16 V TURBO VIERNES NOCHE



Así lo ve Forges

El humorista gráfico Antonio Fraguas, "Forges", aportó una visión más relajada sobre los jóvenes, aunque no exenta de mordaz ironía. Y lo hizo, no sólo con palabras, sino como mejor sabe hacerlo: con una tira cómica donde, paso a paso, asistimos a la transformación de un joven normalito, a medida que avanza la técnica y pasan los días de la semana y se acerca el furor y desenfreno de la noche del viernes.

Una a una, desmitificó esas palabras tóxicas -16 válvulas, turbo, etcétera- que llevan a esos jóvenes "mister Hyde" a sufrir la peligrosa metamorfosis que le convertirá en un monstruo vampiresco.



CONOCER ANTES DE ACTUAR

Saber cómo son y qué piensan los jóvenes automovilistas es el primer paso para que su comportamiento al volante sea menos arriesgado y reducir así sus cifras, altas aunque en descenso, de accidentalidad. Los métodos de investigación y algunos resultados se analizaron en el Seminario sobre el Joven Conductor.

La investigación como medio para saber cómo son y qué piensan los jóvenes conductores preocupa a los países de nuestro entorno. Un grupo de especialistas europeos estudió las distintas formas de análisis y los resultados obtenidos en la primera mesa redonda del Seminario sobre el Joven Conductor. Para Amando de Miguel, prestigioso sociólogo español, la encuesta es un instrumento válido en seguridad vial porque no sólo cuenta la realidad, sino que la explica. Varias razones validan este método de investigación en la materia: el automóvil es un instrumento generalizado; a las personas le gusta hablar de su coche y se identifican con él, lo que le convierte en proyección del individuo y de su "status" "como antes el caballo"; las relaciones personales que establece el tráfico reflejan las propias relaciones sociales; y, por último, el vehículo es una extensión

del conductor y la familia, que incluso acomoda su tamaño a las 4 ó 5 plazas del automóvil. Según De Miguel, además de plantear la encuesta, el sociólogo debe saber interpretar el resto de factores que confluyen en ella. En su opinión, una causa de la transgresión de las normas de circulación entre los jóvenes podría darse, en una sociedad como la España de hoy, al relacionar a quienes creen que jueces, empresarios, políticos, etcétera no cumplen las normas sociales en general y a los conductores que incumplen sistemáticamente las normas de tráfico.

GRUPO HETEROGÉNEO

Los jóvenes no son un grupo homogéneo. Tampoco en la conducción: frente a jóvenes conductores pruden-

tes y seguros existen los arriesgados e, incluso, otros que, siendo prudentes, actúan con imprudencia presionados por su grupo de amigos.

Dietrich Zuzan, psicólogo del Instituto de Seguridad Vial de Austria, clasifica al joven en seis grupos según su carácter; cree que el respeto a las normas no depende de la edad, sino de la personalidad del individuo, y que el adulto debe respetar siempre el riesgo que necesariamente el joven asume "no sólo en el tráfico". Bajo su punto de vista, su mayor número de accidentes de circulación no se debe sólo a inexperiencia, ya que arriesgan más cuando cumple 1 ó 2 años como conductor y la cifra de accidentalidad no baja hasta el tercero. La mayoría de los jóvenes se considera segura, aunque existe un tipo de conductor arriesgado, que suele coincidir con personas familiar y socialmente mal adaptadas, resiste a los mensajes de seguridad vial.



INVESTIGACIÓN. T. Mäkinen, A. de Miguel, Miguel Muñoz, Wolf D. Zuzan, Horst Schulze y F. Sánchez.

de Tráfico del Instituto Federal para la Seguridad Vial de Alemania, planteó una distinción en función del sexo: la mujer es más prudente que el varón aun cuando los accidentes de ambos se producen fundamentalmente en el tiempo libre y en torno a discotecas. Schulze dibuja al conductor joven proclive al accidente como un varón con nivel educativo básico, que reacciona emocionalmente y ejerce profesiones marcadamente viriles (construcción, metalurgia o ejército); individuos, además, bastante impermeables a los mensajes. Ante ese panorama, Schulze plantea dos niveles

de actuación: influir en el conductor sensibilizando a las chicas del grupo y que ellas rechacen la conducta arriesgada, y la comunicación directa mediante jóvenes formadores en los lugares que ellos frecuentan. En el panorama diferente entre hombre y mujer insistió también Fermina Sánchez, psicóloga y asesora de la DGT, quien apuntó que un riesgo que con mucha frecuencia asume el varón joven es circular a mucha velocidad, "rasgo típicamente masculino" con el que pretende mostrar su valía. Sin embargo, en ingesta de alcohol, en contra de lo que se cree, el menor

de 25 años no destaca frente a otras edades ni cuantitativa ni cualitativamente. Eso sí, el joven español aún no desliga el alcohol de la conducción, algo habitual en Europa. Sánchez apuntó la necesidad de una imagen atractiva de las conductas seguras, ya que el joven considera buenas las normas, pero está dispuesto a saltárselas si los amigos "lo requiere", algo en lo que, en su opinión, la publicidad del automóvil sería de gran ayuda.

Las campañas de divulgación no deben ser la única medida, según Tapani Mäkinen, del Centro Técnico de Investigación de Finlandia. Muchas buenas campañas, no siempre son eficaces para un joven sin conciencia del peligro porque nunca ha sufrido un accidente. Según Mäkinen, la vigilancia constante y la correspondiente sanción a la infracción deben combinarse con campañas para cambiar las actitudes. Finlandia comprobó que el conductor sancionado por exceso de velocidad circula más despacio; al menos, tres meses. ♦

Cuando el coche ya no es un juguete

Según Amando de Miguel, la accidentalidad del joven es proporcional a la novedad que el vehículo supone para él. Su inexperiencia como conductor justifica que vea en el automóvil lo que un niño en un juguete nuevo: hay que sacarle el máximo rendimiento. Sin embargo, no es una relación exclusiva del joven. También lo hace el adulto, cuando pasa de conducir un coche con pocas prestaciones a otro mejor o cuando, en países menos desarrollados, el ciudadano poco familiarizado con el tráfico empieza a conducir un vehículo.

HOMBRES Y MUJERES

Tras insistir en la heterogeneidad de los jóvenes, Horst Schulze, psicólogo

TAPANI MAKINEN, del Centro Técnico de Investigación de Finlandia



"La eficacia de las multas está probada"

Las campañas divulgativas no son suficientes para cambiar los hábitos de conducción de los jóvenes si no se acompañan de medidas de vigilancia y sanción, según Tapani Mäkinen, responsable del Departamento de Investigación finlandés. En su opinión, ninguna de estas medidas debe prevalecer sobre otras, sino combinarse entre sí.

- ¿Las campañas que muestran accidentes o sus consecuencias llegan a los jóvenes?

- No les motivan demasiado. Únicamente sirve como información, pero lo olvidan con facilidad. Si están basadas en el miedo pueden ser contraproducentes.

- Según su experiencia, ¿son más sensibles a las multas?

- Las multas son eficaces. En Finlandia se ha comprobado que, al menos durante un periodo, la actitud del conductor cambia. Entre los jóvenes también está mal visto que un conductor acumule varias sanciones.



HACIA UN CÓDIGO EUROPEO DE PUBLICIDAD



Mientras fabricantes y publicistas niegan la influencia negativa de sus mensajes en la seguridad vial, ellos mismos se contradicen ofertando avances tecnológicos como algo que, por sí solo, la garantizan. Expertos en comunicación rechazan esta teoría mientras Bruselas podría dar próximamente el visto bueno a una especie de código de buena publicidad, de obligado cumplimiento en la Unión Europea.

El debate sobre la "influencia de los mensajes externos, en especial de la publicidad empresarial de vehículos a motor: sus posibles efectos negativos" puso de relieve el desacuerdo de los expertos en comunicación respecto a la teoría de los fabricantes de vehículos cuando afirman que la forma de hacer publicidad de sus productos no influye en la seguridad vial.

Michel Ledru, presidente del grupo de trabajo sobre publicidad de la Unión Europea (UE), presentó las líneas maestras de un documento sobre recomendaciones y reglas de control que prohibirá el estímulo de las conductas arriesgadas al volante. Este "código de la publicidad" será de obligada aplicación próximamente, unificando los diversos sistemas de control que actualmente rigen en cada uno de los 15 países de la UE.

Los actuales sistemas se basan, en países como España e Italia, en disposiciones del Código de la Circulación; en otros -como Alemania, España, Portugal y Reino Unido- existe una reglamentación específica de publicidad; en Alemania la industria del automóvil ejerce el control, mientras en otros existe una organización tripartita formada por anunciantes, agencias de publicidad y medios de comunicación.



PREMIO AL "SPOT" MAS SEGURO

Según manifestó a "Tráfico" Michel Ledru, a principios de 1996, junto con el estatuto de la publicidad se propondrá la creación de un premio anual para recomendar la publicidad comercial que mejor favorezca la seguridad vial.

En su intervención sobre

"la incidencia de la publicidad de automóviles en la educación vial, en el caso de España", el catedrático de Teoría de la Comunicación, Manuel Martín Serrano, expuso el resultado de una investigación sobre la influencia de los "spots" sobre automóviles. De ella se desprende que el automóvil, y todo cuanto se relacione con su uso y posesión, constituyen compo-

nentes esenciales de la vida cotidiana. Tanto que, junto a la vivienda y trabajo, es el principal objeto de deseo y el que, junto con las personas queridas, más satisfacción produce.

No obstante, según Martín Serrano, esta publicidad no es la única proveedora de modelos de comportamiento irracionales o peligrosos: toda la programación televisiva, sobre todo



INFLUENCIA. De izquierda a derecha, Juan Rey, Lourdes Ortiz, Manuel Martín, Estrella Rivera y Michel Ledru.

películas, muestran el uso competitivo, agresivo, temerario, erótico y gratificador del automóvil. Por ello propone, más que controlar los mensajes de la comunicación, educar al niño para que sea capaz de hacer un análisis racional de su propia vinculación al automóvil.

Juan Rey, profesor, de la Facultad de Ciencias de la Información de Sevilla, basó su exposición sobre "los alegres conductores, o cómo corregir esa frívola conducción", en un estudio sobre las últimas campañas de la Dirección General de Tráfico (DGT). Así, establece cuatro submodelos de conductores: adulto o serio, familiar o responsable, aventurero y juvenil o alegre, al que los publicistas dirigen sus mensajes para destacar en unos casos la seguridad, el consumo, el equipamiento y el confort; en otros, el placer de viajar en coche; en el caso del conductor joven, se presenta el coche como símbolo de independencia, de virilidad, desenfado, alegría e, incluso -añadido de irresponsabilidad.

CONTRACAMPAÑAS

Por eso, propone cómo corregir esa "frívola con-



CONTROL. La UE pactará con anunciantes, publicistas y medios de comunicación, unas reglas y mecanismos de control de la publicidad.

LAS REGLAS DEL JUEGO

Ya existe una lista sobre aspectos que anunciantes, agentes de publicidad y medios de comunicación deben evitar en la publicidad del automóvil. Podría entrar en vigor durante 1996.

- ◆ No incitar a infringir las normas.
- ◆ No destacar la potencia o velocidad, sino situarlas como un aspecto más.
- ◆ No representar escenas de carreras y competiciones o que presenten la conducción sobre las vías públicas como deporte.
- ◆ No evocar necesidades incompatibles con la seguridad o sugerir que cualquier persona, con ese coche, tendrá un perfecto dominio del impetu y de la agresividad.
- ◆ No dar una sensación artificial de seguridad gracias a elementos como ABS, "air-bag", barras, etcétera.

ducción de algunos jóvenes que, aunque sobradamente preparados, publicitariamente hablando, circular para ellos es tan divertido como ir de copas o ligar". La forma de contrarrestar el discurso publicitario es usar sus mismas armas: mostrar el accidente con crudeza, como desde 1992 hace la DGT.

Sin embargo, Lourdes Ortiz, profesora de la Escuela de Arte Dramático, aseguró, por experiencia personal, que se "zapinea" el horror, mientras es gratificante contemplar coches esplendorosos. "Nos enfrentamos a un mundo imposible de corregir y mientras no se prohíban los anuncios de coches, todo lo demás son parches".

Al margen de estas reflexiones iniciales, la reciente finalista del premio Planeta de Novela realizó una magistral exposición sobre el indudable valor educativo del teatro, desde la tragedia griega al siglo XX. No dudó en señalar que puede ser utilizado en campañas preventivas de accidentes, ya que el poder de fascinación sobre un público infantil, por ejemplo, puede ayudar a transmitir normas de conducta, alertar de peligros y despertar la conciencia sobre determinados problemas. ◆



CAMPAÑAS POR, PARA Y DESDE ELLOS

La línea realista se confirma como la fórmula más eficaz para modificar comportamientos, teniendo en cuenta que es imprescindible poner en marcha campañas específicamente pensadas para la juventud con mensajes positivos que refuercen su confianza y autoestima, y ambientadas en su forma de vida y diversión. Aún así, los logros aparecerán a largo plazo si hay constancia, insistencia e investigación.

ciente alguien cercano; tratar desde los 15 años temas del riesgo en el tráfico; programas televisivos que reconstruyan accidentes y el ambiente anterior -se hace en Holanda-; e incluso trabajar con heridos en si-

niestros circulatorios.

Tras esa radiografía de los jóvenes, Enrique Carbonell, profesor de la Facultad de Psicología de la Universidad de Valencia, calificó la intervención social en el ámbito circulatorio como

La segunda jornada analizó la influencia que tiene la divulgación desde instituciones para generar y modificar actitudes, centrándose en las campañas de distintos países, tras de enfocar y definir las características de los jóvenes y la necesidad de difundir publicidad divulgativa.

Lauk Woltring, profesor de socialización con jóvenes en la Escuela Politécnica de Amsterdam (Holanda), relató qué lleva, a los jóvenes varones, a asumir comportamientos arriesgados: falta de confianza y estima, reacciones irregulares y violentas y presión de las amistades para afrontar riesgos. El varón, biológicamente más proclive a la violencia, pasa, además, sus primeros años entre mujeres, al relacionarse con otros refuerza su masculinidad -juega más que habla- para probarse a sí mismo.

EN POSITIVO

Precisó que para que una campaña sea eficaz en los jóvenes debe hacerles conscientes del riesgo que asumen y los motivos. Concluyó enumerando varias opciones preventivas que responsabilizan al joven de sus actos, como enseñarle a enfrentarse a la herida "en crudo" cuando sufra un ac-



IMPACTO. La mejor manera de acceder al colectivo juvenil es participando de sus mismos ambientes.

Pros y contras de las líneas simbólica y realista en publicidad de tráfico

Metáfora o dureza

Adrián Huici, profesor de la Facultad de Ciencias de la Información de Sevilla, enumeró los aspectos positivos y negativos de las tendencias publicitarias en seguridad vial. Los anuncios que apelan a la simbología y a la metáfora son más ricos ("el hombre es un animal simbólico, procesa toda su realidad simbolizándola en metáforas y mitos") y, por tanto, llegan mejor a la gente. El lado negativo es que se debe conocer previamente esa realidad; en este caso, haber vivido muy de cerca el accidente de tráfico.

Las campañas realistas cuentan en su haber el "sacudón emocional que provocan" y que enganchan al receptor; pero no sólo asustan, sino también cuentan una historia, y puede influir más directamente en el cambio de comportamiento y actitud. En su debe, el rechazo de cierto sector de la audiencia y la insistencia en su proyección, que puede provocar saturación y, por ello, insensibilización.

"urgente y necesaria, pues afecta al futuro de la Sociedad". Basó sus razones en el continuo cambio de normas y tecnología que precisa ser conocida y reciclada; y, por otro lado, para eliminar la complicidad y crear rechazo social hacia conductas infractoras, algo extendido en las ciudades.

Apoyó no sólo la divulgación mediante publicidad institucional, sino también iniciativas promovidas por empresas, como las recientes de British Petroleum (BP), la aseguradora Mapfre o BMW e, incluso, donde participen varios organismos como el caso de "La Taula" que funcionó en Valencia en 1993; y



DIVULGACIÓN. De izquierda a derecha Lauk Woltring, Manuel Martín Serrano, Sophie Lambert, Knud Flensted-Jensen, Adrián Huici y Enrique Carbonell.

acentuó especialmente la educación como método eficaz aunque a largo plazo.

DURAS PERO EFICACES

El resto de ponencias examinó la estrategia y resultados de la actividad publicitaria institucional centrada preminentemente en "spots" televisivos. Adrián Huici, profesor de la Facultad de Ciencias de la Información de Sevilla, comparó las campañas de la DGT de 1990 y 1991, ideadas en tono simbólico, con la ruptura que supuso la del 92, que adoptó la postura dura y realista que continúa hoy y que se ha mostrado más eficaz y alertó del posible riesgo: la saturación.

Corroborando la eficacia de la campaña 92, Manuel Martín Serrano, Catedrático de Teoría de la Comunicación de la Universidad

Complutense (Madrid), aportó datos de la encuesta realizada a 3.875 personas sobre esa campaña. De dura y necesaria la calificaron unos receptores que, a pesar de ello, en el 87 por 100 de los casos se mostró partidario de su difusión. Esta cuestión suscitó amplio debate. Especialmente conmovedoras fueron las palabras de apoyo a la línea dura de representantes de la Federación de Afectados por Daño Cerebral y la Asociación de Lesionados Medulares.

Knud Flensted-Jensen, Gestor de proyectos del Consejo de Seguridad Vial, relató la experiencia de una campaña específica para jóvenes "Doctor Driver" que intenta atajar los muertos por exceso de alcohol, difundiendo la práctica de que el conductor del grupo no tome bebidas alcohólicas. También Sophia Lambert, Directora de Seguri-

dad Vial del Departamento de Transportes del Reino Unido, y presidente de la mesa, hizo un recorrido por el tratamiento publicitario que, desde 1974, se ha dado a las campañas contra el alcohol proyectando numerosos "spots" que, en varios casos, sobrecogieron a los asistentes. ♦



CRUDEZA. Algunos anuncios por su dureza no se emiten antes de las 9 de la noche.

Apelar a la responsabilidad de los jóvenes "Doctor conductor"

La novedad de la campaña danesa para prevenir los accidentes por alcohol es haber sido ideada para jóvenes pero desde los jóvenes. El lema del mensaje "Doctor Driver" -traducido "doctor conductor"- aconseja que uno del grupo, elegido incluso mediante juegos, se haga responsable de que el resto vuelva a casa sano y salvo; y para ello se compromete a no beber alcohol.

La campaña se distribuye por distintos medios: "spot" en televisión con un planteamiento juvenil (muchas imágenes por segundo en ambiente y sonido de discoteca) transmitiendo incluso la sensación de un film violento. A la par se edita una revista distribuida en lugares de ocio y por correo a todos los jóvenes entre 18 y 20 años. Y junto a ello se reparte en discotecas y bares un paquete con posters, música, posavasos, vasos, cerillas y demás elementos que suelen manejar en sus salidas nocturnas con el lema de la campaña inscrito.

Veinte años de campañas contra el exceso de alcohol en la conducción

Perseverancia británica

La historia de la lucha contra los accidentes por exceso de alcohol en el Reino Unido se resume y valora en dos cifras: los 1.600 muertos al año por esta causa de 1974 se han reducido a 510 en 1994.

El bombardeo, año tras año, con lemas como "No lloves tu coches a tomar una copa", "Piensa antes de que bebas y antes de que conduzcas" y el reiterado insistentemente desde 1987 "Beber y conducir destroza vidas", acompañados de imágenes

duras y realistas, han dado la vuelta en 20 años a una sociedad permisiva con el conductor que bebía, que ahora es objeto de condena y rechazo.

Sophia Lambert, Directora de Seguridad Vial del Departamento de Transportes del Reino Unido, basa el éxito en planteamientos a largo plazo, regularidad en la divulgación y la investigación y encuestas a posteriori sobre las campañas, que califica de muy importante.



Cómo llegan los medios de comunicación a los jóvenes

MALAS INFLUENCIAS

Los mensajes de seguridad apenas llegan a una población juvenil que lee poco el periódico, sólo escucha la radio musical y ve películas violentas repletas de escenas en las que no pasa nada cuando el coche vuelca. Mientras,

la publicidad comercial, mediante estratagemas, atrae nuevos consumidores. La especialización y responsabilidad del periodista y de las fuentes se perfilan como fórmula idónea para favorecer al conjunto de la Sociedad.

Eduardo García Matilla, Director General de Corporación Multimedia, inició su exposición en el contexto general de "Los Medios de Comunicación y su función en cuanto conformadores de opinión". Y se centró precisamente en la influencia en el comportamiento del joven conductor, tanto en sus aspectos positivos como negativos.

Por un lado, lamentó lo poco que se investiga la eficacia de los mensajes en el comportamiento, porque lo que realmente interesa -señaló- es su repercusión en el consumo. No obstante, se refirió a los datos más recientes sobre los hábitos de consumo de los jóvenes en medios de comunicación, bastante diferentes a los de los adultos: leen poca prensa diaria y prescinden de las secciones de economía, internacional y nacional; en radio se centran en las emisoras de "radio fórmula", dedicadas a música; son los más asiduos al cine, sobre todo al de acción; y, respecto a la televisión, muestran interés por las comedias de situación, películas y deportes.

Así, desde la

prensa convencional llegan a los jóvenes las cifras reiteradas de muertos por accidente que se convierten en algo "fatal" que, como en el pasado la tuberculosis, afecta en especial a los jóvenes. Sólo una minoría se detiene en explicaciones sobre las causas de los ac-

cidentes o las recomendaciones.

ESTRATAGEMAS

En cambio, las revistas juveniles o la radio musical sacan muchos anuncios de bebidas alcohólicas, en un

afán de atraer nuevos consumidores. Y utilizan todo tipo de estrategias, incluso vincularlas al deporte (algunos campeones de atletismo compiten con una marca de ginebra en la camiseta).

Por ejemplo, España (productora de vino) sólo prohíbe la publicidad de bebidas con más de 20 grados; en otros lugares no se da ese límite, porque no se quiere atacar a la industria de cada país. "Se actúa con hipocresía y sería preciso un pacto social en el que todos seamos responsables de nuestras propias acciones".

Según García Matilla, para sortear las dificultades que atraviesa últimamente la publicidad, los anunciantes insertan los anuncios dentro de los programas para que el usuario no discrimine respecto al contenido informativo o de evasión. Mostró varios "spots" y secuencias de películas para mostrar un sinfín de triquiñuelas publicitarias mediante las que se burla la normativa (anunciar un producto que no existe pero que alude a otro cuya publicidad está



MALOS LECTORES. El interés de los jóvenes en los medios de comunicación se centra en secciones muy concretas: deportes, motor, etcétera.



LOS MEDIOS. Estrella Rivera, que sustituía provisionalmente a Javier del Moral en la mesa sobre la influencia de los medios de comunicación, flanqueada por Garci, Forges, Matilla, y el director de esta revista, Jesús Soria.

prohibida) o, rizando el rizo, el caso de un corto pagado por una marca automovilística (en los cortes se emitía su publicidad), cuyo protagonista encubierto era un vehículo de otra marca.

Por otro lado, pocos personajes en el cine usan cinturón de seguridad o casco (naturalmente no se puede tapar la cara al protagonista) y todos conducen a velocidad suicida, se saltan los semáforos, van por dirección prohibida... y los accidentes no provocan heridas graves, salvo que el guionista no encuentre otra fórmula más cruel para acabar con algún criminal especialmente siniestro.

En definitiva, malas in-

fluencias, como la iniciación del niño en los videojuegos, donde también es posible hacer salvajadas con los coches. "Con 100 pesetas más, o apretando al 'star', se vuelve a la vida y pueden comenzar de nuevo".

UNA REVISTA SEGURA

Tras tanta referencia negativa de los medios de comunicación, se expuso la divulgación desde una revista pública -"Tráfico"- . Lo hizo su director y fundador, Jesús Soria, profesional que se impuso el reto de aportar un granito de arena para informar y concienciar a los

conductores y contribuir así a disminuir la lacra de los accidentes. Todo ello sin estructuras rígidas y oficialistas, con contenidos amenos y en gran parte dirigidos precisamente a esa población juvenil protagonista de tanto accidente.

En una macroencuesta realizada entre los propios suscriptores, el 95 por 100 cree que "Tráfico" influye en el comportamiento de los conductores y un 74 por 100 se confiesa expresamente influido. Incluso se ha alcanzado otro objetivo: servir de fuente de información a otros medios de comunicación, como reconoce la mayoría de los periodistas encuestados.

El decano de la facultad de Ciencias de Información de la Universidad Complutense (Madrid), Javier Fernández del Moral, en su exposición sobre la "responsabilidad social de los medios de comunicación", señaló el fracaso de todo intento de código ético y consideró que realmente lo que vale es el esfuerzo y dignidad de cada profesional que, en cada caso, tiene cara y nombre.

Aludió también a la responsabilidad y profesionalización de las fuentes y la equiparó a la de los periodistas. "Es preciso una colaboración estrecha entre ambos para que el juego de responsabilidades termine favoreciendo al conjunto de la Sociedad". Por último, lamentó el frustrado intento entre la DGT y su Facultad para especializar a estudiantes de periodismo en la seguridad vial, y señaló la conveniencia de retomarlo. El Director General de Tráfico, Miguel Muñoz, recogió el guante durante el coloquio y señaló su compromiso "de colaboración para establecer un contacto permanente con la Sociedad a través de esos periodistas especializados, que se unirán a otros muchos que ya hemos ganado para la causa de la seguridad vial". ♦

José Luis Garci esboza el guión del buen conductor

"Hay que ser feliz"

Las experiencias en automoción del director de cine José Luis Garci no pasan de las de su condición circunstancial de copiloto o de haber manejado en su juventud "coches de choque" en las ferias. Sin embargo, hizo una bella reflexión sobre la inutilidad de tanta muerte joven, "porque siempre sobra un segundo en esta vida". Ellos -añadió- se creen inmortales y tienen prisa, pero el coche no debe servir para descargar tensiones.

Incluso se atrevió, desde su humilde inexperiencia, a dar algunas pautas de lo que, a su juicio, debe ser un buen conductor: "Sobre todo, hay que ser buena persona, tolerante, respetuoso con la libertad de los demás y feliz; y utilizar el coche como medio, no como arma, porque el que conduce bebido es un asesino".



ASIGNATURA PENDIENTE.

La de José Luis Garci, que aún no sabe conducir, aunque sus consejos son los de un experto.

EN LA MISMA DIRECCIÓN



La última jornada del Seminario analizó la importancia que puede tener en este problema la Sociedad en su conjunto, sintetizada en algunos colectivos, desde la Iglesia, los militares, los educadores... La Mesa Redonda llevó como título "Otros agentes sociales e iniciativas tendentes a mejorar los valores y actitudes de los jóvenes conductores. Sus posibles efectos beneficiosos o perniciosos".

La directora de Tratamiento de Menores del Instituto Madrileño de Atención a la Infancia, Rosa Berrián, habló de las pautas que siguen con los jóvenes relacionados con algún delito y que, además, han estado implicados en asuntos relacionados con el tráfico, accidentes, atropellos, robos de coches o motocicletas, etcétera. Explicó que actuaciones llevan a cabo con ellos, siempre bajo la supervisión judicial, a veces a petición de ellos mismos, "pues se trata de jóvenes que normalmente no tienen Permiso de Conducir y, sin embargo, llevan bastantes años conduciendo". A su juicio, "está claro: si han fracasado en la enseñanza tradicional, hay que buscar otros métodos".

"El ejército puede jugar un papel fundamental en la enseñanza de la educación vial", aseguró el gene-



ral francés Guy Bourdeau, delegado de Seguridad Vial de las Fuerzas Armadas de Francia y auténtico experto en la materia. Explicó las cifras de accidentalidad de los jóvenes en su país, implicados en el 27 por 100 de los siniestros pese a suponer solamente el 12 por 100 de la población -cifra similar a la española- y aseguró que "ellos viven intensamente la velocidad, el riesgo; les supone un placer especial que es más importante que su sentido de la culpabilidad". A su juicio, "estamos ante una plaga que actúa contra los jóvenes y que para todos los demás suponen un auténtico combate". Contó la experiencia que desde hace años se lleva a cabo en Francia: el Ejército, en colaboración con otros estamentos, realiza campañas de formación en la etapa militar. "Hay que enseñarles que conducir es un oficio y que la prevención es muy importante. Es una etapa ideal para formar al conductor".



AGENTES SOCIALES. Iglesia, Fuerzas Armadas y otros colectivos, pueden tener un papel destacado sobre los jóvenes.

LA IGLESIA TAMBIÉN

La Iglesia tampoco faltó a la cita. José Martín Hernández, Director del Apostolado Nacional de la Carretera, de la Conferencia Episcopal, aseguró que "la Iglesia está participando de la preocupación por esta materia desde que este problema tiene entidad". Aseguró que para mucha gente la carretera es un tema marginal "salvo que

nos toque cerca un accidente y ya es hora que todos tomemos conciencia del tráfico, de los accidentes, de los muertos, de los heridos, de los 2 billones de coste social que le suponen al país; la solución pasa por el rearme moral: al joven hay que ilusionarle y, en una Sociedad donde parece que todo vale, hace falta explicar que no vale conducir como sea..."

Olga Moragas, formadora de Centros de Estudios Juveniles, dijo que lo primero que es inculcar a los jóvenes que "a ellos también les puede pasar. Ellos creen que eso sólo les pasa a los demás". Aseguró que de poco sirve "que a los niños se les enseñen normas si luego los padres las incumplen delante de ellos, lo que no deja de ser una contradicción". Para ella, hay unos valores éticos que deben impregnar a toda la Sociedad, de la familia a la escuela, pasando por los medios de comunicación. Lo mismo que los ejes transversales. "Tenemos que



VARIEDAD. J. T. Busstra, José Martín, Olga Moragas, Leon Nilles, Guy Bourdeau, Rosa Berrián y María Antonia Freijanes, hablaron de los otros agentes sociales.

concienciar a los jóvenes de que el tráfico es una situación de convivencia que puede provocar conflictos si no se respetan las normas". Abogó por ofrecer a los chicos "alternativas de ocio saludable".

La autoregulación en la conducción bajo los efectos del alcohol fue abordada por J. T. Busstra, Director Internacional de Seguridad Vial del Ministerio de Transportes de los Países Bajos. Explicó la experiencia que en su país se lleva a cabo para regular la publicidad del alcohol, que tanta importancia tiene en la accidentalidad. "La propuesta de autorregulación se aceptó por todos los sectores, desde los fabricantes a los publicistas, los distribuidores, etcétera. Porque hasta el que sirve la bebida tiene que ser responsable de lo que está haciendo". Para ello, aseguró que es necesaria la existencia de objetivos claros, que haya

una reglas, pero también unas sanciones y que hasta puede tener ventajas para las arcas públicas por la implicación que todos los sectores tienen en estas iniciativas.

ALCOHOL Y VELOCIDAD

La prevención en el marco del Plan de la Juventud fue explicado por María Antonia Freijanes, Secretaria de la Comisión Interministerial del Ministerio de Asuntos Sociales. Para ella, "el acceso a edades tan tempranas al coche es la causa de muchos accidentes. El alcohol, la velocidad y las imprudencias son la causa fundamental de los siniestros". Según una encuesta que dio a conocer, los jóvenes usan el coche para ir al trabajo, de compras y otros usos en el 50 por 100 de los desplazamientos, pero en un 70 por 100 "cuando es por ocio o

por vacaciones". Y desarrolló todas las iniciativas que desde la Administración se llevan a cabo.

Terminó las intervenciones León Nilles, Presidente de la Prevención Vial Internacional, que aseguró que "la inseguridad vial es el problema más importante de salud pública de nuestra sociedad". Contó alguna iniciativa del organismo que preside para buscar cauces que profundicen en las soluciones al problema y que quiere que sean los propios jóvenes los que participen; habló de la importancia del intercambio de experiencias internacionales, de eliminar situaciones de riesgo, de incentivar la creación de carreteras más seguras y de que, en definitiva, "hay que dar prioridad a los jóvenes conductores porque ellos son nuestro futuro". ♦

Te puede pasar

Todos los asistentes a las jornadas se habían percatado de la presencia durante todos los días de una joven que seguía las intervenciones desde las primeras posiciones sentada en silla de ruedas. El último día quiso intervenir y explicó su propósito: destacar la importancia de las consecuencias de los accidentes y mostró su apoyo a las últimas campañas de la DGT, "aunque sé que algunos que están en mi misma situación no lo entienden así". La joven, además de psicóloga, explicó que estaba allí por su condición de parapléjica por un accidente. La asociación a la que pertenece, AESLEMA, lleva a cabo una campaña "Te puede pasar" - dirigida fundamentalmente a los jóvenes.



VÍCTIMA. Esta joven, por propia experiencia, creyó necesario explicar las consecuencias de los accidentes.

LEON NILLES, Presidente de la Prevención Vial Internacional (PRI)

"Lo primero, educación; la represión, lo último"



- ¿Qué considera más importante para atajar el problema de la accidentalidad de los jóvenes?

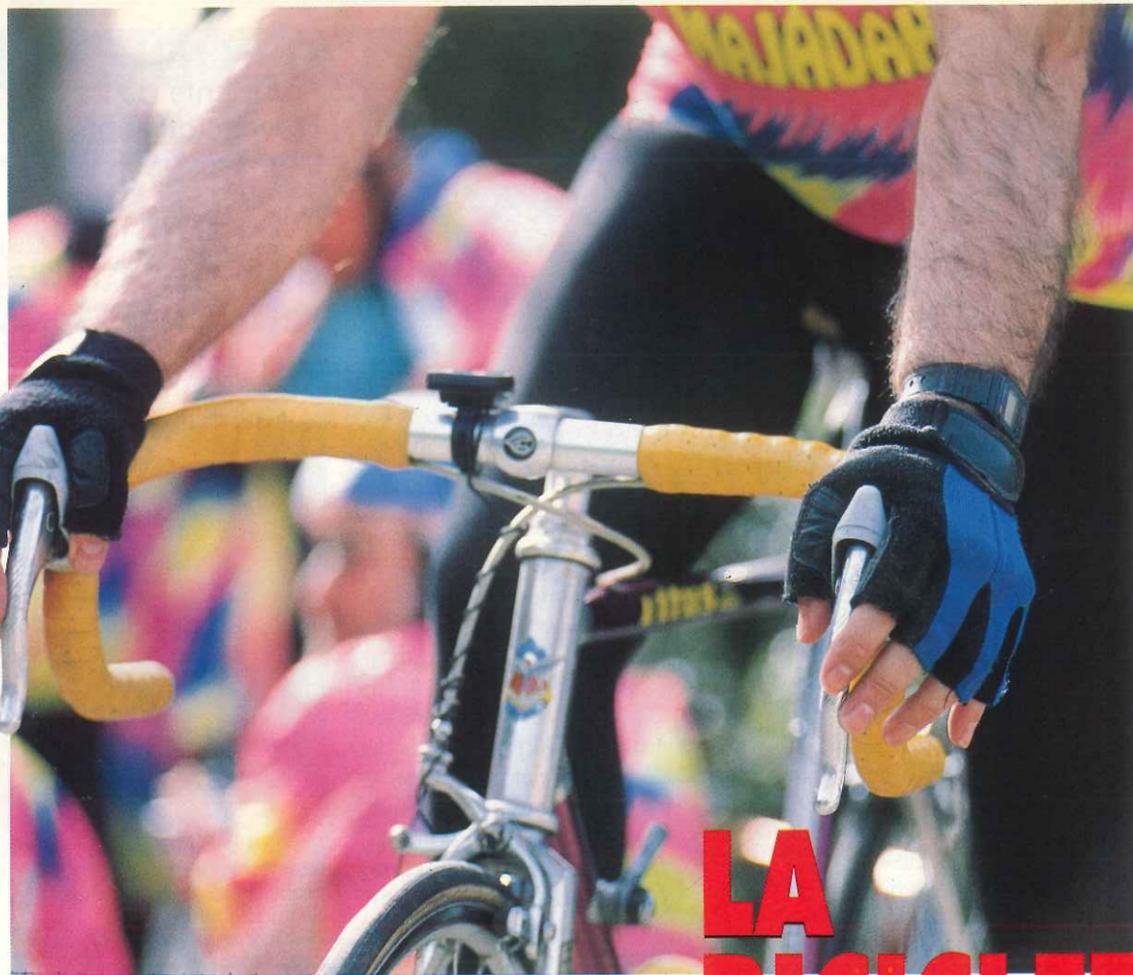
- Hay que llevar a cabo una labor de concienciación, de influencia hacia este colectivo de forma continuada y, desde luego, desde la más tierna infancia. En cada etapa tienen que recibir una tipo de información y de formación. La escuela juega un papel fundamental, pero después de ella hay que seguir...

- ¿Es partidario de medidas severas?

- Lo más importante es la educación y pienso que lo último deben ser las medidas de represión. Cuando hay que aplicarlas, como ocurre muchas veces de forma inevitable, significa que los fines educativos fallan en algo

- ¿No faltan iniciativas a nivel europeo, incluso mundial, frente a un problema al que no escapa ningún país?

- Somos una organización, como otras, que apoya y asesora a los gobiernos de cada país. Cada uno luego decide. Y es obvio que los hay más y menos sensibles al problema del tráfico...



A DEBATE. El Congreso alarmado por el número de accidentes de ciclistas ha creado una ponencia de estudio para buscar posibles soluciones.

Cada año más de 100 personas perecen en la cuneta

LA BICICLETA, A EXAMEN

Las negras estadísticas de accidentes donde los ciclistas son las víctimas (2.278 accidentes en el bienio 1993-94) han llevado a la creación en el Congreso de los Diputados de una ponencia que analiza la circulación en bicicleta. El propósito es elaborar, sondeando todos los sectores implicados, unas recomendaciones que consigan compatibilizar automóvil y bicicleta.

Teresa GONZALEZ

Cada fin de semana, fundamentalmente entre marzo y noviembre, 700.000 aficionados y profesionales cogen la bicicleta y pedalean por calles, carreteras y caminos. El fenómeno de la bici, propiciado por figuras como Delgado e Indurain, es tal que durante 1992 se vendieron dos millones de unidades. El lado oscuro del ciclismo en carretera, práctica ecológica y saludable para cuerpo y mente, es su convivencia con vehículos a motor. La necesidad de compartir el espacio y la gran desigualdad entre ambos arroja un balance muy negativo para los usuarios de las dos ruedas, que, en el bienio 1993-94, fue de 235 muertes en carretera, y 2.278 víctimas.

Tal estado de cosas ha propiciado que, por iniciativa del grupo socialista, se crease en el Congreso una Ponencia de Ciclismo. Integrada por 9 diputados, funciona desde febrero y está a punto de hacer públicas las conclusiones y recomendaciones que han comparecido.

En la ponencia han estado desde la Administración



DAVID Y GOLIAT. Los ciclistas reclaman que se respete en la práctica los 1,5 metros de distancia en adelantamientos.

(Secretario de Estado de Deportes, DGT, Guardia Civil de Tráfico y RENFE) hasta 20 periodistas especialistas en deportes, pasando por clubs, asociaciones y federaciones ciclistas, RACE, expertos de universidades y medicina deportiva, autoescuelas, seguros y ciclistas profesionales (Pedro Delgado, Eduardo Chozas, José L. Laguía (Presidente de la Asociación Nacional de Profesionales del Ciclismo) o Julio Jiménez). Estos últimos pidieron integración para el usuario de la bici en carreteras y vías



EXPERTOS. Perico Delgado ha sido junto con otros ciclistas profesionales el emisario de las demandas de este colectivo.

Consejos de los profesionales

Las primeras figuras del ciclismo han colaborado con la DGT en la elaboración de un vídeo divulgativo que, de la mano de Peio Ruiz-Cabestany, aconseja sobre equipo para montar, circulación por ciudad y carretera, e, incluso, cual es la colocación y la conducción más óptima de la bicicleta. Estos son los consejos de los número uno:

Miguel Indurain: "A todos los aficionados, sobre todo a los jóvenes, cuando salgan a la carretera, que viajen en grupo y en fila, a ver si entre todos podemos evitar estas desgracias".

Abraham Olano: "En la carretera no vamos solos, tened precaución".

Peio Ruiz-Cabestany: "La bicicleta es un vehículo y como tal debe respetar todas las señales de tráfico".

Fernando Escartín: "Circulad por la derecha, por vuestro bien".

Laurent Jalabert: "Cuando salgáis a hacer bicicleta, circula por el arcén".

ACCIDENTES EN LOS QUE HAN ESTADO IMPLICADOS CICLISTAS (1993-1994)

Nº DE ACCIDENTES Y VÍCTIMAS (MUERTOS Y HERIDOS)



INFRACCIONES DE LOS CICLISTAS EN EL MOMENTO DEL ACCIDENTE Y TIPOS DE ACCIDENTE

INFRACCIONES DE LOS CICLISTAS POR ORDEN DE IMPORTANCIA



INFRACCIONES COMETIDAS POR LOS OTROS CONDUCTORES

INFRACCIONES MÁS HABITUALES



TIPO DE VÍA Y DE TRAMO DE LOS ACCIDENTES

TIPO DE CARRETERA

Fundamentalmente carreteras convencionales, seguido de caminos vecinales, autovías, convencionales con carril lento, vías rápidas y autopistas.

TIPO DE TRAMO



MES Y DÍAS EN LOS QUE SUCEDEN LOS ACCIDENTES

DÍA DE LA SEMANA

El 36,5% de los accidentes se producen en fin de semana.

MESES CON MÁS ACCIDENTES

De mayo a septiembre se producen 149 accidentes mensuales (5 al día), mientras que en el resto del año se produce una media de 56 (1,9 al día).



urbanas, que no se le aisle en guetos que impidan el fomento del respeto mutuo entre ciclistas, automovilistas y peatones.

La comparecencia más entrañable fue la de una viuda de Barcelona que perdió a su marido ciclista en un accidente y que ha recogido 30.000 firmas por toda España pidiendo medidas para proteger a los ciclistas.

En la fase informativa, se han llevado a cabo también varias jornadas ciclistas entre parlamentarios y su presencia en la Vuelta a España. Incluso se pretende viajar a ciudades como Vitoria, Bilbao, La Coruña, Barcelona o Madrid para comprobar el funcionamiento y problemas de los carriles-bici allí instalados.

Tras lo dicho y escuchado en estos 9 meses, Francisco Javier Martín del Burgo (coordinador de la ponencia y diputado del PSOE por

Ciudad Real), que se declara aficionado, establece el objetivo general de estas actuaciones: "No pretendemos conseguir la imposición de normas imperativas ni obligatorias, sino que los ciclistas circulen con una serie de garantías y cautelas, sin perturbar el tráfico, pero compartiendo el uso de unas carreteras que son de todos". El plazo para conseguirlo "con un nivel razonable de ímpetu y estímulo" lo sitúa entre 10 y 15 años, y el resultado, en reducción de accidentes, entre el 10 y 20 por 100.

El camino para lograrlo recorrería la ejecución de todas o parte de las propuestas que allí se han planteado y que aportan novedades en los ámbitos de educación, sanciones, vigilancia, normas de circulación, creación de carriles-bici, etcétera. ♦

DE UNO EN UNO. Una de las propuestas donde hay disparidad de opiniones es la posibilidad de circular en paralelo.



SÓLO BICIS. A menudo, los peatones invadiendo el carril-bici provocan su abandono por los ciclistas.

Estudio de la DGT sobre accidentes de ciclistas

Perfil del accidente

La DGT ha realizado una reciente investigación, estudiando no sólo datos, sino también realizando entrevistas personales, sobre accidentes entre ciclistas y automóviles sin víctimas mortales en las carreteras de Madrid. Sus conclusiones dibujan los perfiles del ciclista y conductor implicados en estos percances.

El ciclista es varón, casado, con algún hijo, mayor de 37 años; posee Permiso de Conducción B-1 (76,5 por 100) por lo que se deduce que conoce a fondo las normas de circulación; usa la bicicleta con fines deportivos o de entretenimiento o paseo (sólo un 11 por 100 la usa como medio de locomoción para ir a trabajar); recorre una media anual de 3.000 kilómetros o más; circula normalmente solo, durante la mañana de sábados y domingos y utiliza la bicicleta desde hace varios años.

La descripción del conductor implicado es la siguiente: más de 37 años; varón; tiene una antigüedad del permiso superior a 8 años; conduce un turismo de su propiedad y, por lo tanto, lo conoce.

El accidente tipo se produce entre las 7 y 15 horas (52 por 100) y en fines

de semana (64 por 100). Los percances más frecuentes son las colisiones laterales -47 por 100-, (el ciclista circula por la vía principal y, al atravesar un carril de deceleración, se cruza con otro vehículo que se incorpora, con resultado de fracturas en miembros inferiores y superiores), y colisiones por alcance -41 por 100 de los casos- (un turismo adelanta a otro y, al incorporarse al carril, se encuentra con el ciclista colisionando con la parte posterior al no darle tiempo a adecuar su velocidad a la del ciclista; también ocurre cuando el vehículo se incorpora a la vía principal vigilando que no venga nadie por su izquierda y despistando al ciclista que circula por la derecha; en estos casos el ciclista cae hacia atrás golpeándose la cabeza con el suelo o con la luneta frontal del turismo).

El factor humano destaca como el primer causante del percance: el del ciclista en el 26 por 100 de los casos y el del conductor del automóvil en el 44 por 100. A la vía se deben el 15 por 100 de los accidentes y al medio, el restante 15 por 100.



La crisis y la falta de "stock" provocan un estancamiento

COCHES USADOS:

CRISIS, PERO MENOS

Para casi todos los profesionales del sector, el mercado de coches usados vive una situación de estancamiento el último año y medio. Las asociaciones relacionadas con los coches usados están preocupadas y esperan tiempos mejores.

Alvaro PONCE
Fotos: Marcos GONZÁLEZ

Las Vives, Secretario General de la Federación de Asociaciones de Concesionarios de Automoción (FACONAUTO), achaca la situación a la crisis general que atraviesa España. "Lo que más preocupa en el sector es la situación actual de caída de consumo

y desconfianza general, que ha originado una presión al potencial comprador de vehículos nuevos y usados. Si la situación no se aclara a medio plazo, hasta que no se celebren nuevas elecciones y salga quien tiene que salir, no habrá ambiente de confianza. De momento, esa desconfianza provoca que la gente no invierta un dinero que existe y que está



BARATOS. Los coches usados sufren menos la crisis.

ahorrado. En cuanto se produzca esa confianza, ese dinero ahorrado saldrá a la luz y potenciará la venta de bienes de consumo, entre ellos el automóvil. Hasta ese momento, habrá que tener paciencia..."

CRISIS Y POCA OFERTA

En GANVAM piensan, sin embargo, que el mercado de segunda mano se encuentra en "una situación más activa, proporcionalmente, que el de vehículos nuevos" y que "la demanda dentro del sector de

COCHES USADOS: CRISIS, PERO MENOS

usados ha aumentado en los últimos años”.

Paralelamente, la falta de “stock” es otro hecho alarmante que también provoca irregularidades en la venta de coches usados. En ese sentido, los vehículos del segmento bajo (coches de gama baja tipo utilitarios) son los más afectados. Según Blas Vives, actualmente no hay ofertas ni suficientes coches de esa gama. En GANVAM opinan que “es notoria la situación de “stocks” reducidos de unidades usadas y fundamentalmente de vehículos con pocos kilómetros”. La situación opuesta vive el automóvil de lujo, cuya oferta excede en mucho a la demanda existente. “Los coches del segmento medio-alto (M2) se venden con mucha dificultad -añade Vives-. Son transacciones que tardan bastante en realizarse. Como su valor es más alto de lo normal, es lógico que en momentos de recesión, la gente no los compre. Cuando el comprador está dispuesto a desembolsar gran cantidad de dinero, se decanta por vehículos nuevos. La gente con un alto poder adquisitivo se puede permitir ese lujo...”

CAE LA DEMANDA

Dentro del marco de los usados, el mayor volumen de mercado ha estado siempre constituido por los englobados en el segmento bajo. En definitiva, los más apetecibles; los que más se venden y que hoy escasean, tal y como insisten representantes del sector.

Más optimista es Jesús Manzanares, Presidente de la Cooperativa de Vendedores Libres de Vehículos de Ocasión (COBA), que asegura no padecer esa proble-



STOCKS. La escasez de vehículos, otro problema más.

mática expuesta por Blas Vives. “Coches de segunda mano siempre hay disponibles. Quizás ahora el concesionario no llama con tanta asiduidad como hace tres o cuatro meses. Ahora somos nosotros -los vendedores libres- quienes estamos detrás de ellos, pendientes de lo que entra. Por lo demás, es un

mercado donde siempre hay algo de demanda. A pesar de la crisis y ya que el coche es un instrumento necesario en nuestras vidas, siempre hay alguien dispuesto a comprar uno de ocasión”.

Personalmente, Jesús Manzanares confiesa vivir

Reducción de los stocks

Los coches más demandados en el mercado usado son precisamente los que hoy por hoy escasean en el sector: los seminuevos entre 1 y 2 años de antigüedad de los segmentos bajo y medio.

Actualmente, dentro de esa gama, sólo abundan los automóviles con más de 5 años, que despiertan poco interés en los posibles compradores. Y todo ello, según los concesionarios, porque en el último año y medio se ha producido una salida masiva de ese tipo de coches procedentes de grandes flotas de “rentacar”.

Los coches de alquiler están exentos del impuesto de matriculación y compran en grandes volúmenes a los fabricantes con descuentos que oscilan en torno al 35 por 100. Por eso, una vez usados se exportan y se venden a precios excelentes en el extranjero, con un margen importante de beneficios para los empresarios dedicados al alquiler de coches.

Esa situación provoca que esos automóviles -los más golosos- no se vean en los expositores de concesionarios, pues se destinan a la exportación. Para paliar estas irregularidades, hay marcas en cuyos contratos de venta con los “rentacar” exigen que se les haga efectivo el pacto de recompra. Los resultados están aún por ver. De momento, los concesionarios se siguen quejando de no contar con una oferta suficiente para satisfacer la demanda de dichos vehículos de ocasión.



MEJOR NUEVO. La gente que hace una inversión durante la crisis, prefiere un coche nuevo.

día a día esa situación como empresario del sector. “Afortunadamente, dispongo de un “stockaje” de vehículos bastante bueno. No faltan coches. Lo que hace falta es que la gente compre más. Ojalá todos los vehículos que pudiera comprar los pudiera vender con la misma facilidad. En el contexto económico actual, la gente se lo piensa más cuando tiene que cambiar de vehículo”.

Tanto los concesionarios



LUJO. Los de lujo, sin crisis.

TIPOS DE COCHES

SEGMENTO BAJO

- Coches de gama baja, utilitarios de pequeños volumen y baja cilindrada.

SEGMENTO MEDIO-BAJO

- Rondan los 4 metros y su cilindrada no alcanza los 2.000 c.c.

SEGMENTO MEDIO-ALTO

- Sin llegar a ser coches de lujo, superan los 2.000 c.c. de cilindrada.

SEGMENTO ALTO

- Vehículos de superlujo.

como los vendedores libres coinciden en señalar la evolución experimentada en los últimos años en cuanto a la profesionalidad del sector. Una situación amparada por la Ley de Defensa del Consumidor que exige garantía por escrito cada vez que se adquiere un vehículo de ocasión. En este sentido, según GANVAM

“tanto los concesionarios como los vendedores libres de verdadero prestigio, revisan y reacondicionan todas las unidades antes de comercializarlas, dando, en todos los casos, las garantías correspondientes”. A ello se suma también el papel que juegan los concesionarios en esa labor y siempre en pro de su buena imagen, según palabras de Blas Vives: “Cada día son más las personas que entregan en los concesionarios sus coches usados como parte de pago a la hora de efectuar una compra, el mercado cuanta con más garantías que nunca. Antes era muy fácil desprenderse del coche usado dejándolo en manos de los compradores; ahora nosotros nos encargamos la mayoría de las veces de ofrecerlos a las casas oficiales en las mejores condiciones posibles”. Por eso, a juicio de GANVAM hay “mayor confianza por parte del consumidor en los establecimientos profesionales en detrimento de las operaciones entre particulares, que no pueden cumplir los requisitos, especialmente en cuanto al reacondicionamiento y garantía”.

INTRUSISMO

Sin embargo, FACONAUTO aún detecta intrusismo en el sector, aunque en menor medida que hace años. “Todavía hay algún que otro rezagado haciendo de las suyas -señala Vives-. Es una inercia que viene de atrás. Para solucionar del todo el tema, serían necesarias más inspecciones de consumo. Así, desaparecerían los pocos piratas que andan por ahí”.

Desde este punto de vista, la solución de Jesús Manzanares se basa simplemente en dejar pasar el tiempo confiando en que, a corto o medio plazo, los “chapuzas” que quedan desapare-

FIJESE EN LOS DETALLES

Antes de decidirse por un coche usado, conviene fijarse en algunos detalles. Si no se siente capaz, es preferible gastar algún dinero y acudir a un taller de confianza.



DOCUMENTACIÓN: Cerciórese de que los papeles están en regla (Permiso de Circulación, Tarjeta de Inspección Técnica, certificado de haber pasado la ITV, seguro en vigor, impuesto municipal de circulación...) Además, pase por la Jefatura de Tráfico y compruebe si el coche tiene multas pendientes o embargos.

CARROCERÍA: Compruebe que no existen puntos de corrosión en la carrocería, aletas y bajos. Las variaciones de tonalidad en la pintura pueden significar posibles golpes.

NEUMÁTICOS: Además de la profundidad de la escultura, controle si el desgaste es uniforme; si hay desgastes en los flancos, pueden haber deficiencias en la suspensión o dirección.



SUSPENSIÓN: Presione en las cuatro esquinas del coche para comprobar que los amortiguadores están bien: si al soltar oscila más de 3 veces es señal de desgaste.



DIRECCIÓN: Detecte posibles holguras del volante: en marcha, suelte el volante y compruebe si el coche se desvía de la trayectoria; hágalo también frenando.

MOTOR: Compruebe si hay fugas de líquidos; si arranca sin dificultad; si mantiene las mismas revoluciones o “ruido” al ralentí; si el tubo de escape despide humo muy negro o muy blanco; verifique si tiene fuerza y brio al ir cambiando velocidades.



FRENOS: Compruebe el desgaste de los discos delanteros y de las pastillas. Su duración suele ser de unos 65.000 kilómetros.

CAMBIO: ¿Entran bien las marchas? Verifique si patina el embrague soltándolo un poco al arrancar en primera con el freno de mano echado.

INTERIORES: El desgaste en alfombrillas, tapicerías y gomas de los pedales indicarán el uso del coche.



cerán ya que cada día se exigen más garantías. “Hace diez años, la gente cogía un dinerito, iba a Alemania y traía unos cuantos Mercedes con idea de forrarse. Antes, cualquiera ponía un chiringuito sin ser profesional. Esas personas tarde o temprano han caído, te-

niendo en cuenta que cada día la demanda es más exigente; los coches tienen que estar más preparados. El que aún permanece es porque sabe estar en su sitio. El que monta un negocio con el único objetivo de ganar dinero rápido acaba por estrellarse”. ♦

DATOS TÉCNICOS

MOTOR:
Posición: Transversal.
Cilindros: Cuatro, en línea.
Cilindrada: 1.396 c.c.
Alimentación: Inyección multipunto.
Carburante: Gasolina sin plomo.
Depósito: 55 litros.
Potencia máxima: 103 CV a 6.000 r.p.m.
TRANSMISIÓN
Tracción: Delantera.
Caja de cambios: Manual, de 5 velocidades.
Embrague: Monodisco en seco.
FRENOS
 Delanteros, de disco autoventilados; traseros, de tambor.
SUSPENSIÓN
 Delantera, independiente doble trapecio.
 Trasera, independiente trapecio inferior.
DIRECCIÓN
Tipo: Servo-asistida, de piñón y cremallera.
Diámetro giro: 10,3 metros.
RUEDAS
Llantas: Acero estampado 5J x 14.
Neumáticos: 175/65R14.
Peso: 1.120 kgs.
Longitud: 4,31 mts.
Anchura: 1,69 mts.
Altura: 1,39 mts.
Maletero: 375 litros.
Consumo: 8,9 l. en ciclo urbano; 5,5 l./90 km./h. y 6,5 l./120 km./h.
Otras versiones: 416 i
Precio final: 2.282.000 ptas.



ROVER 414 i

auto REVISATA

COMENTARIO. - Las virtudes del Rover 414 i, el modelo básico de la nueva Serie 400 de la firma británica, se encuentran en un diseño exterior muy acertado, un interior elegante y amplio, así como en un precio final bastante aquilatado. Lástima que los elementos del equipamiento más interesantes sean opcionales y que no exista la posibilidad de montar, ni pagando, el ABS.

Este modelo dispone de un motor que, si bien se muestra bastante enérgico en los regímenes altos, no da la talla a la hora de exigirle potencia a pocas vueltas. En lo que se refiere a los consumos, resultan bastante contenidos a velocidades moderadas y mantenidas, aunque varían sustancialmente dependiendo del ritmo de marcha.

Los desarrollos de la transmisión son ligeramente largos, y la caja de cambios se muestra suave y precisa en cada movimiento de la palanca de cambio. La dirección, asistida de serie, es suave y filtra bien las irregularidades del asfalto.

La rigidez del bastidor permite obtener una muy buena estabilidad dinámica. A su vez, el acertado tarado de suspensiones dota al coche de un buen confort de marcha. ♦

😊 ➤ **Acabado y terminación.**
 ➤ **Equipamiento de serie.**
 ➤ **Rendimiento del motor.**

☹ ➤ **Recuperaciones lentas.**
 ➤ **Estética gastada.**

NOTA MEDIA **7,1**
 NOTA MEDIA SEGURIDAD **7**

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

SEGURIDAD		
7,5	Estabilidad	7,5
7	Suspensión	7
7	Frenos	5
8	Dirección	7
7	Ruedas	6,5
7,5	Luces	7
7,2	NOTA MEDIA:	6,9

NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: **6,7**

😊 ➤ **Estética agradable.**
 ➤ **Puesto de conducción.**
 ➤ **Comportamiento.**

☹ ➤ **Recuperaciones lentas.**
 ➤ **Distancias de frenado.**

autopista

COMENTARIO. - Uno de los puntos en los que más enteros ha subido la nueva Serie 400 de Rover con respecto a su predecesor es su estética. Se puede decir que es como una fotocopia reducida de su hermano mayor, el Rover 600. Exteriormente cuenta con una línea llamativa, agradable y, sobre todo, que le confiere un mayor empaque de lo que en sí aporta el modelo en cuestión.

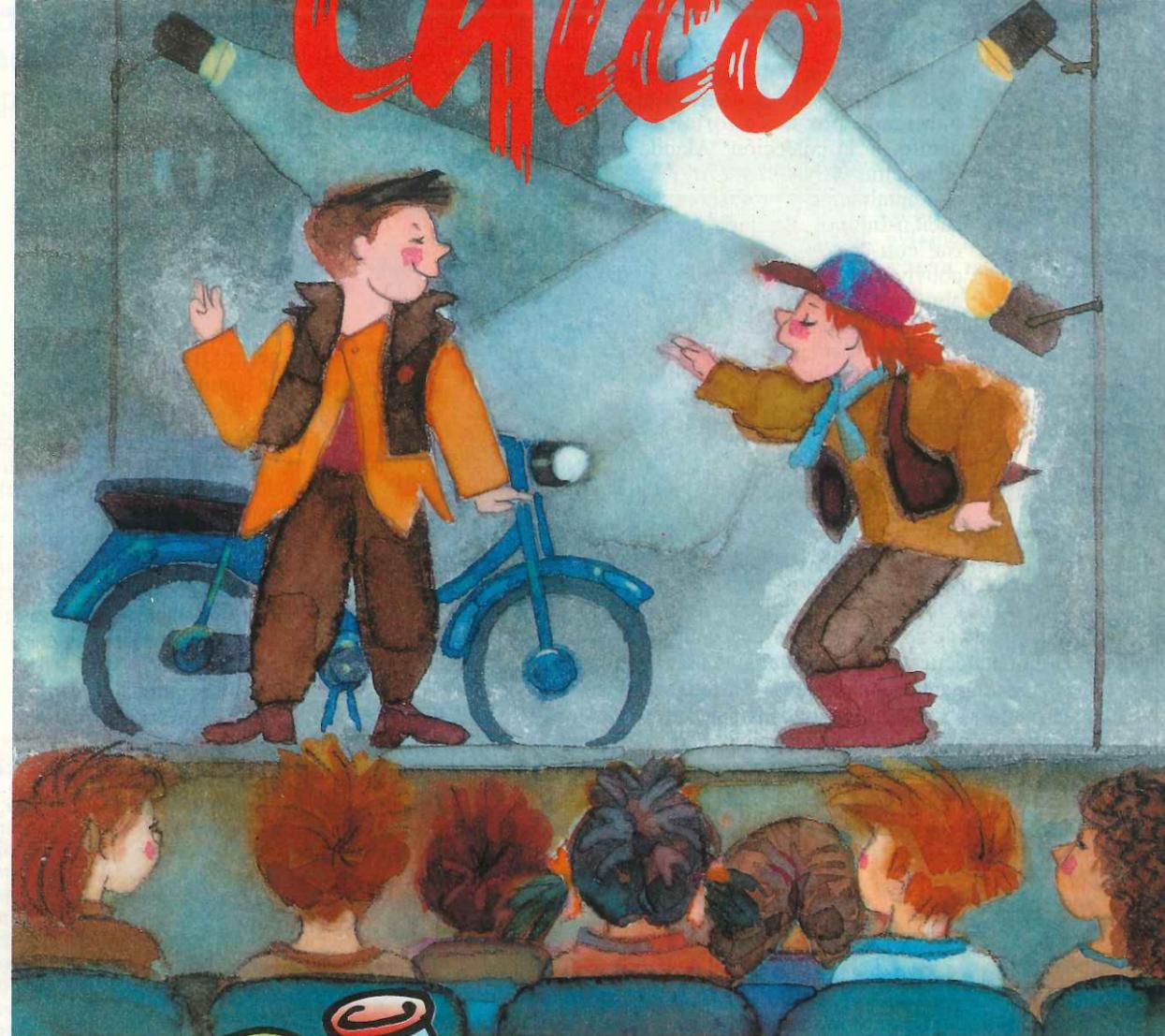
El escalón más bajo de la oferta lo conforma la versión que hoy probamos, el Rover 414 i, que cuenta con el motor tipo K de 1,4 litros de cilindrada y 103 CV. Las prestaciones que se consiguen con este modelo no son de primer orden, pero, para tratarse de la oferta más básica, son más que razonables y permiten viajar con soltura. El rendimiento de esta mecánica es bastante bueno, pero la falta de valores altos de par se dejan notar, sobre todo, en las recuperaciones.

El interior cuenta con un aspecto visual muy agradable, como suele ser habitual en los modelos de la marca. El equipamiento de serie no es muy abundante, pero sí dispone de "air-bag" para el conductor, dirección asistida y cierre centralizado, entre otros elementos. ♦

SUPLEMENTO PARA ALUMNOS Y PROFESORES
 Número 87

Chico Tráfico

Este suplemento infantil corresponde a la revista TRÁFICO nº 111, de noviembre de 1995



¡El ruido de tu ciclomotor también es contaminación!

FRENTE A FRENTE

SUMARIO

- Fue noticia.....Pág. II
- El Colegio del mes.....Pág. III
- El teatro, recurso pedagógico.....Pág. VI
- Max Chapas en el Trópico.....Pág. VIII

Coincidiendo con el nuevo curso, y tras el descanso del verano, la obra teatral "El otro y yo", destinada a un público adolescente, está de nuevo sobre los escenarios de numerosos institutos y centros culturales de España. Con un decorado de luces y señales de tráfico, los espectadores -alumnos de bachillerato y formación profesional en su mayoría- ven reflejados al personaje que les gustaría ser y al que son en realidad. (Págs. IV-VII).



Anaya y la educación vial

"Educación para la seguridad vial" es el título de un libro recientemente publicado por la editorial Anaya, dentro de la colección "Alauda", de educación en valores. Dirigido fundamentalmente a profesores de Educación Infantil, Primaria y Secundaria, con él se pretende fomentar la convivencia cívica, la calidad medioambiental y la salud. En el libro, se detallan objetivos, contenidos y propuestas metodológicas para trabajar la educación vial en el entorno escolar. Según los autores, Violeta Manso y Manuel Castaño, para conseguir que las actitudes de peatones y conductores sean las correctas hay que empezar a educarles desde la escuela.

La cadena de tiendas C&A, en sus departamentos infantiles y juveniles, vende un conjunto de prendas exteriores - sudaderas, chalecos, parkas y cazadoras - pensadas para peatones y ciclistas, que incorporan un tejido "retro-reflectante" con alto poder de reflexión de la luz. Con ellas, la visibilidad en horas nocturnas y zonas de poca iluminación de los niños se incrementa notablemente. El tejido reflectante aparece como adornos en las mangas, la parte delantera y la espalda de las prendas, que adquieren un intenso color blanco al ser iluminado por los faros de un vehículo.

Moda "reflectante" para niños en C&A

La cadena de tiendas C&A, en sus departamentos infantiles y juveniles, vende un conjunto de prendas exteriores - sudaderas, chalecos, parkas y cazadoras - pensadas para peatones y ciclistas, que incorporan un tejido "retro-reflectante" con alto poder de reflexión de la luz. Con ellas, la visibilidad en horas nocturnas y zonas de poca iluminación de los niños se incrementa notablemente. El tejido reflectante aparece como adornos en las mangas, la parte delantera y la espalda de las prendas, que adquieren un intenso color blanco al ser iluminado por los faros de un vehículo.



DGT: Informe sobre seguridad para niños

El Centro Superior de Educación Vial de Salamanca, de la DGT, ha editado recientemente un "Estudio sobre Seguridad Infantil dentro del automóvil", realizado por Begoña García-Matrés y Carmen de Vergas. En él, se analiza la normativa existente sobre sistemas de retención para niños en los automóviles, el conocimiento que los padres españoles tienen de este tipo de dispositivos y algunas investigaciones realizadas, tanto en nuestro país como fuera de él. Las conclusiones indican que existe una considerable falta de información entre los padres al respecto, aunque se constata que su preocupación va en aumento.

ACTIVIDADES:

★ ¿Qué es la hora punta? ¿Se produce en todas las ciudades o solamente en las que son muy grandes? ¿Cómo se refleja en el tráfico de tu ciudad o de tu barrio?

★ La lluvia y otras inclemencias del tiempo suelen agravar los atascos de tráfico. ¿Por qué? ¿Qué precauciones deben tomar en estos casos los conductores? ¿Y los peatones y ciclistas?

★ El regreso de los escolares a sus colegios suele dejarse notar en el tráfico de ciudades grandes y pequeñas. ¿Cómo vas habitualmente al colegio? ¿Qué riesgos tiene el itinerario que normalmente haces?

★ ¿Qué es la mediana? ¿En qué tipo de vía existe y donde está situada? ¿Qué es una vía de circunvalación?

Madrid: Las lluvias provocan un gran atasco en la M-30

La hora punta matutina fue ayer complicada y larga para los conductores madrileños. La lluvia caída a esas horas sobre la ciudad, aunque escasa, provocó un atasco de 10 kilómetros en la M-30, que afectó al tráfico en numerosas zonas. Fue la vuelta a la "normalidad", coincidiendo además con el fin de las vacaciones de verano, de las jornadas intensivas y el regreso generalizado de los escolares. Para agravar la situación, un autocar sufrió un accidente cuando su conductor perdió el control del vehículo y chocó contra la mediana, acabando de colapsar la vía de circunvalación.

FUE NOTICIA

MURCIA: Actividades para escolares y profesores

Trescientos diez colegios y más de 47.000 escolares han pasado por los 16 parques infantiles de tráfico existentes en la Comunidad murciana en la campaña de educación vial del pasado curso escolar. La representación de la obra de teatro "El otro y yo", que vieron cerca de 2.000 alumnos, la participación en el concurso de dibujo infantil, el apoyo a Escuelas de verano o la adaptación radiofónica de la obra "Cuentos rodados. Las cosas del tráfico" fueron algunas actuaciones. Cabe destacar, además, los cursos de educación vial a maestros de EGB y Secundaria realizados en 7 Centros de Profesores de distintas localidades.

BREVES

► La Policía Local de Manzanares (Ciudad Real) ha recibido el premio "Plinio" (convocado por el ayuntamiento de Tomelloso y la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha) por su proyecto "Escuela y educación vial", que viene realizando desde hace varios años en su municipio. De dicho proyecto, los organizadores del premio han destacado su "innovación, labor divulgativa y acercamiento a la sociedad".

► Los alumnos del C.P. "Martínez Bellver", de Xátiva (Valencia), participaron en el programa de educación vial que se realizó en el colegio el pasado curso. El objetivo era conseguir que los niños se desarrollaran correctamente en la calle, desarrollando su sentido de la responsabilidad y tomando conciencia de la importancia de las normas. El papel del peatón, del conductor y del viajero en cada una de las edades fue el tema principal.

Escolares de Oviedo analizan múltiples aspectos del tráfico Del semáforo al ciclomotor



SEGUROS. Aprender a cruzar con seguridad es uno de los aspectos más importantes para los escolares.

Todos los alumnos del Colegio "Santa María del Naranco" (Oviedo), unos 1600 escolares de educación infantil hasta bachillerato y COU, participan este curso, por tercer año consecutivo, en el programa de educación vial diseñado en el centro escolar.

Juana SÁNCHEZ

El programa, coordinado en el centro por Noemí González, está afianzado ya en la etapa Primaria y empieza a tener entidad en Secundaria. Tratados de forma interdisciplinar, se pretende trabajar los distintos conceptos de educación vial en función de la edad de los alumnos y de su papel en el tráfico. Así, mientras los benjamines de Educación Infantil -3 a 5 años- analizan los colores del semáforo y las conductas del peatón en la ciudad, en la siguiente etapa, Primaria, se analiza también cómo circular y cruzar en carretera, las partes de la calzada o el significado de las señales. A partir de 6º, la bici-

cleta adquiere un papel relevante, que después tomará el ciclomotor cuando los escolares cursan bachillerato y COU.

El curso pasado, los alumnos reflejaban en una encuesta el interés que este aspecto tenía para ellos.

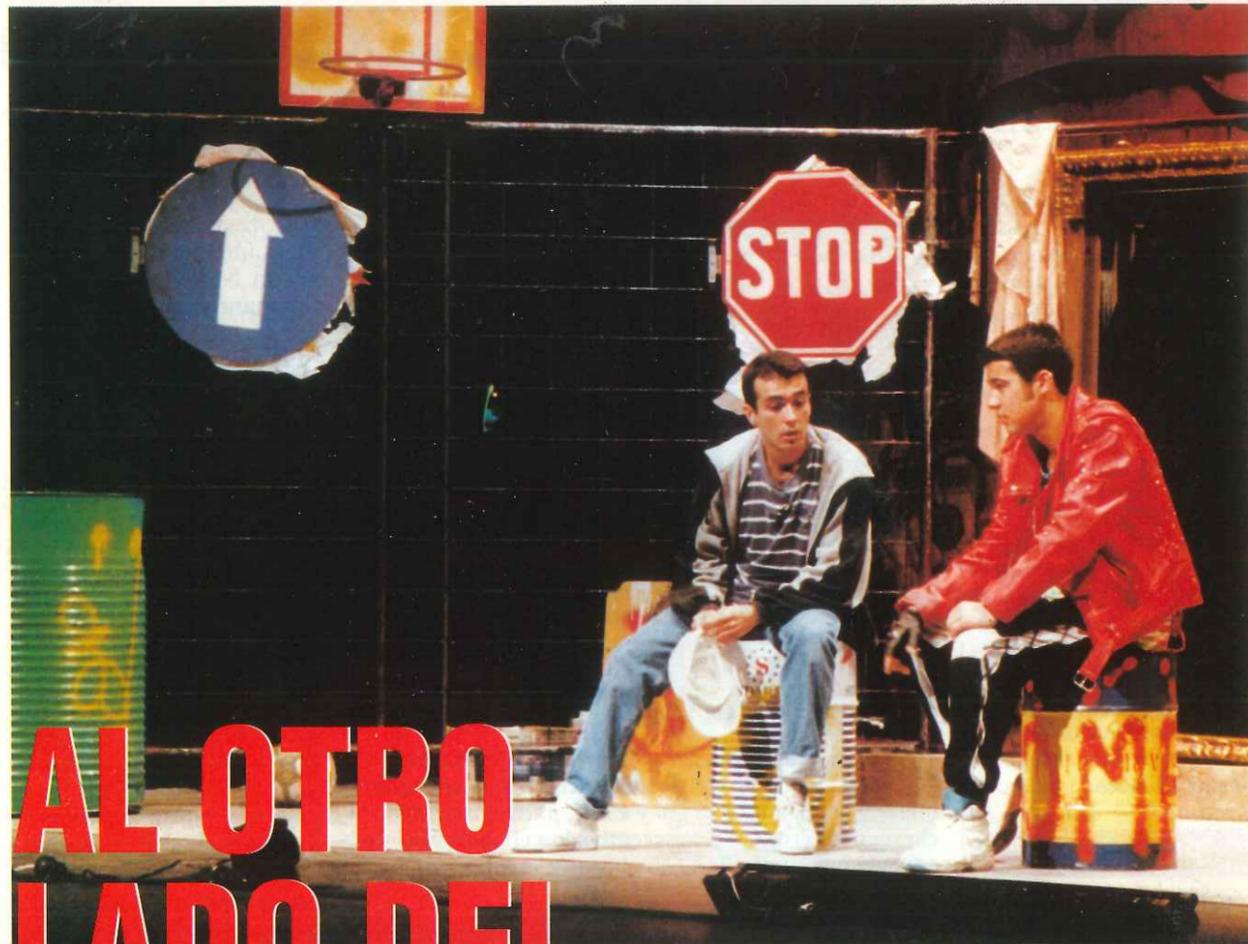


AGENTES. La colaboración de entidades como la Policía Local aporta el punto de vista de los expertos.

Los resultados fueron alentadores: los chicos, según Noemí González, "demandaban que se tocaran más temas y con más profundidad de lo previsto en el programa". Prueba del interés es que los Talleres de Educación Vial, que se desarrollan como actividad extraescolar durante un cuatrimestre, están a la cabeza de peticiones de los alumnos que, incluso, piden repetirlos.

Además contaron con la colaboración de la Jefatura Provincial de Tráfico y de la Policía Local de Mieres y Oviedo; sobre todo en lo relativo a la bicicleta y el ciclomotor, donde fueron analizadas cuestiones como si se puede aparcar una bicicleta donde está prohibido detenerse o si pueden viajar dos personas en ese vehículo. Con la experiencia acumulada, los chicos volverán a incluir educación vial en su calendario escolar durante este curso. ♦

Una obra de teatro analiza la actitud de los jóvenes ante el tráfico



AL OTRO LADO DEL ESPEJO

La aceptación de su propia imagen y de las normas establecidas son dos problemas de adolescentes.

Más de 56.000 alumnos que cursan estudios de BUP, FP y COU presenciaron la obra de teatro "El otro y yo" en las sesenta ciudades españolas en que se representó durante la primera fase -de marzo a junio pasados-. Con el comienzo del nuevo curso, el 3 de octubre la obra ha vuelto a los escenarios de centros escolares y culturales. La actitud de los adolescentes ante la seguridad vial centra su argumento.

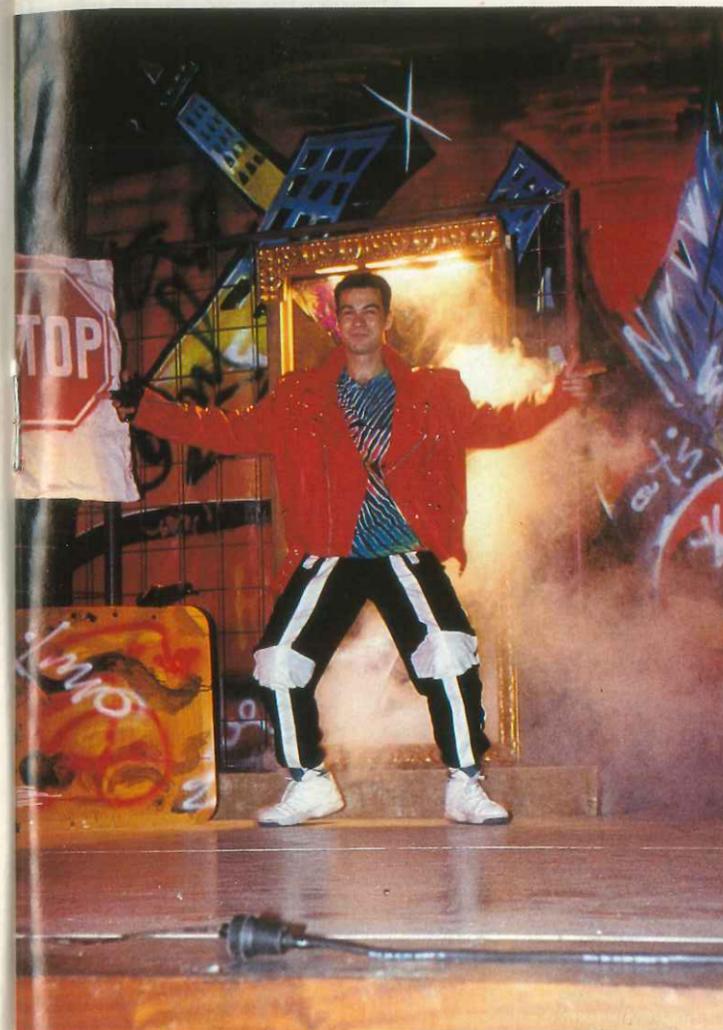
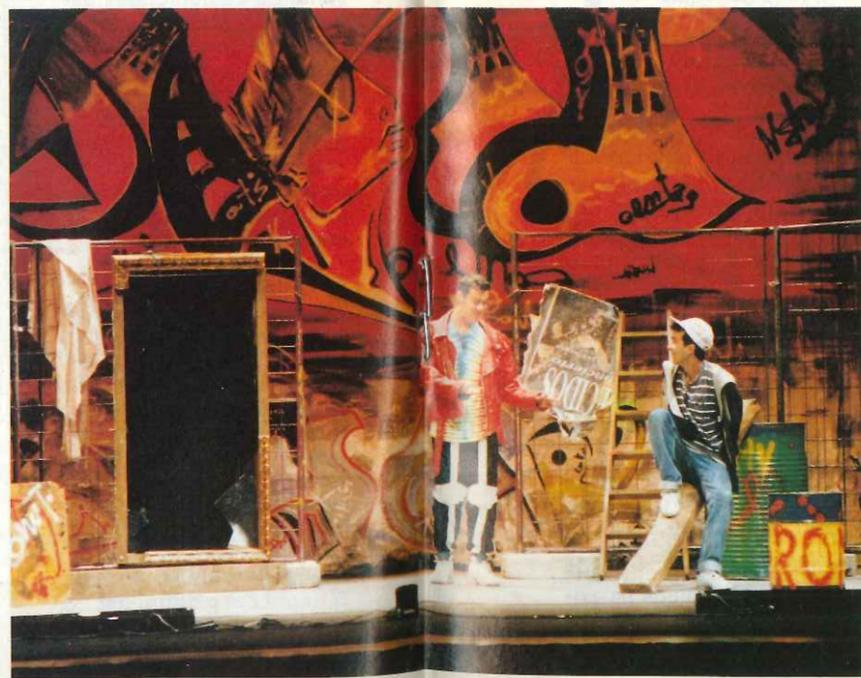
Juana SANCHEZ

Esta es la primera ocasión en que la Dirección General de Tráfico realiza un programa educativo

sobre seguridad vial con el soporte de una obra de teatro. Destinada a alumnos de bachillerato, COU y formación profesional y enmarcada en el "Año Europeo del Joven Conductor", la representación "El

otro y yo" es una comedia musical, creada y puesta en escena por la empresa "Teatrate", que narra las preocupaciones de un adolescente insatisfecho con su aspecto e inseguro en su relación con los demás.

Un programa experimental con 30 representaciones en la Comunidad de Madrid, a las que asistieron alrededor de 10.000 alumnos de múltiples centros públicos y privados, fue el punto de partida a finales de 1994. Una encuesta entre los asistentes reflejó entonces una aceptación general superior al 80 por 100, valorando con un 92 por 100 de acierto su aspecto comunicativo



La imagen ideal sale de un espejo. Al final de la obra, volverá a él.

La imagen de un joven y su yo ideal

HISTORIAS DE UN ADOLESCENTE

La obra describe las inquietudes de un joven insatisfecho con su aspecto -como suele ocurrir al adolescente de su edad- y preocupado por su relación con el grupo de amigos, los adultos que le rodean y las chicas que quisiera conseguir. Desea ser diferente. Su imagen ideal, salida de un espejo, goza, en un primer momento, de su admiración: es desenvuelta, no tiene trabas ni prejuicios sociales y se mueve de forma atrevida.

Sin embargo, es irresponsable en su actuación ante las personas y cosas: frente a las normas de tráfico es agresivo, imprudente y egoísta. La confrontación entre ambos trae la aceptación final del personaje de su propio yo.

Antonio Prada, autor de "El otro y yo"

"El espectador debe verse implicado en la obra"

Antonio Prada lleva toda su vida profesional ligado al teatro. Desde 1979 se dedica al teatro educativo, dirigido a niños y adolescentes. Sus obras sobre la Constitución, los Derechos Humanos o ésta sobre la seguridad vial acercan el lenguaje teatral a unos escolares acostumbrados casi exclusivamente a la televisión.

- ¿Qué debe tener una obra de teatro para interesar a un niño o a un joven?



- Fundamentalmente, ser amena y divertida. Debe ser la proyección de un juego en el que el espectador, escolar en este caso, se vea implicado. Aunque el objetivo sea educativo, el espectáculo no puede abandonarse.

- ¿Qué se pretende conseguir con una pieza teatral como "El otro y yo"?

- Varias cosas. Por un lado, acercar el teatro al escolar como vehículo de transmisión cultural: para algunos es su primera experiencia. Por otro,

hacerle llegar algunos valores o conocimientos que, en principio, pueden ser arduos. Por último, dar pie al análisis: el teatro refleja la sociedad.

- No estar en los circuitos comerciales, ¿es menos "serio" para un autor?

- En absoluto. Una representación como ésta precisa de muchos meses de preparación previa. Tiempo de escribir el texto, ajustar diálogos y ver cómo surgen los personajes. Si el trabajo no es bueno, tampoco llegará al espectador.

Tras esta experiencia, la obra se ha representado en las 17 comunidades autónomas, llegando, en su primera etapa, a 60 ciudades en 24 provincias. En diciembre, cuando concluya la segunda fase -que volvió a los escenarios el 3 de octubre- unos 110.000 jóvenes la habrán visto.

El objetivo de la obra es, según los organizadores, "iniciar y experimentar nuevas formas de acercamiento de la educación vial a los jóvenes adolescentes en su propio medio". Desde esta perspectiva, la mayor dificultad estriba en transmitir la necesaria mezcla de sensatez y responsabilidad que el

La continuación de una obra de teatro en el trabajo escolar
LA HORA DESPUÉS

El ámbito educativo nos aporta cada día nuevas formas de comunicación y encuentro con los objetivos buscados. Los profesionales de la educación comienzan a recoger los resultados del empeño -que predica la ley de educación- de acercar al alumno aquellas enseñanzas impregnadas de realidad y de las facilidades para incorporarlas a su entorno y costumbres. En esa línea, la obra de teatro "El otro y yo" puede servir para la reflexión, dentro del aula, sobre la actual situación del tráfico y sus consecuencias.

La ficha pedagógica plantea objetivos y actividades que pueden trabajarse a partir de la obra teatral.

CONTENIDO:

Temas básicos de seguridad vial:

Casco, ciclomotor, cinturón, seguridad, alcohol, fin de semana, velocidad, siniestralidad, accidentalidad, medio ambiente, tráfico...

Etapa madurativa:

Más de 14 años: BUP, COU y 2ª etapa de Educación Secundaria Obligatoria (ESO).

Objetivo General:

Conocer y conducirse adecuadamente en su medio.



La confrontación entre los dos personajes hará cambiar al "bueno" de opinión.

mundo del tráfico requiere a destinatarios que, por su edad (adolescentes de 14 a 17 años), presentan una turbulenta personalidad, difícilmente compatible con esos valores.

Para ahondar en ello, y puesto que los alumnos asisten a la representación acompañados de sus profesores, al finalizar la obra se entrega a éstos la documentación necesaria para un trabajo posterior en el aula.

HABLAR EN SU LENGUAJE

Acercar el aspecto y el lenguaje de los personajes a los espectadores era una de las claves del éxito y sus creadores lo sabían. No en vano, Antonio Prada, el autor, y Juan Carlos López, director de produc-

ción -ambos componentes de "Teatrarte"-, llevan quince años dedicados al teatro educativo. Ambos

son conscientes de que los chicos de esta edad mantienen un rechazo sistemático a las normas -y, por extensión, también a las de tráfico, aunque algunos

ya conducen ciclomotores- y se identifican fácilmente con las actitudes transgresoras.

Con el ritmo ligero de una comedia, "El otro y yo" está impregnada de música que abarca desde el "rap" a la balada pasando por el "bakalao" y otros estilos de plena actualidad

OBJETIVOS

- Comportarse de manera responsable en la conducción de bicicletas y ciclomotores, teniendo conciencia de los peligros que puede suponer y respetando las normas y señales de tráfico implicadas en la circulación.
- Reflexionar sobre la importancia del tráfico en la sociedad actual.

ACTIVIDADES

- Elaborar un mural grupal esquematizando las causas más frecuentes de accidentes en ciclomotor y bicicleta, así como las normas de protección, vestimenta y uso del casco, normas de conducción, etcétera, después de haber debatido en la clase sobre la necesidad de las normas de tráfico.
- Organizar un taller específico de bicicletas o ciclomotores, con aquellos alumnos interesados.
- Elaborar diferentes trabajos en clase sobre: la siniestralidad viaria, tráfico y medio ambiente, grupos de riesgo, conductas de protección antes de un accidente, sentido crítico ante las imágenes reflejadas en los medios de comunicación, etcétera. Exponerlos y debatirlos por grupos en una mesa redonda con todos los alumnos del centro.
- Organizar un concurso creativo de obras de teatro, canciones, carteles sobre circulación vial, etcétera.

RECURSOS

- La ley de Seguridad vial.
- La guía del ciclomotor.
- Video y manual sobre el ciclomotor.
- La guía de la bicicleta
- Seguridad vial I y II.
- Montar una exposición en el pasillo o en un aula adaptada para los alumnos, profesores y padres dentro de unas jornadas de educación vial que se pudieran celebrar.

Mateo Alonso, compositor

"Con las canciones, los mensajes vencen barreras"

Antes de componer, Mateo Alonso formó parte de diversos grupos musicales. Ahora, su labor profesional se desarrolla entre partituras de obras teatrales y películas. La libertad de creación que le ofrece su trabajo actual es una de las cosas que más valora.

- En "El otro y yo", el papel que desempeña la música es fundamental. ¿Se hubiese conseguido llegar al adolescente sin ella?



- Siempre hay que buscar la forma más eficaz de enganchar al espectador. Y en el caso de los jóvenes, la música forma parte esencial de su vida. Para ellos, la música es una manera de identificarse.

- ¿Los mensajes calan más si van envueltos entre canciones?

- En este caso, los mensajes causan rechazo entre los jóvenes. Si se incluyen en las letras de las canciones entran más

suaves, desapercibidos, y se vence la barrera que el adolescente pone ante las normas.

- En la obra hay varios estilos de música. ¿Qué relación guardan con el desarrollo de la obra?

- Cada momento precisa de un tipo de música determinado. Si la acción es violenta, la música debe reflejarlo, y lo mismo si se trata de cualquier otra circunstancia. En todo caso, se pretendía que fuera música que los espectadores sintieran como suya.

entre los jóvenes. Según el autor de la música, Mateo Alonso, ésta es un elemento primordial para llegar a los espectadores, en función de su edad, y conseguir su identificación con los personajes y sus formas de actuar.

La opinión de los profesores asistentes sobre la obra es bastante homogénea: la mayoría la califica de amena y divertida, con un mensaje sólido y un lenguaje y ambiente propio de adolescentes. Juan Carlos López asegura que algunos de los docentes dudaban, antes de la representación, de que sus alumnos "aguantaran" la hora larga que dura la obra sin moverse de sus butacas mientras mostraban su asombro y satisfacción al final de la misma.

Además, las posibilidades

pedagógicas de un recurso como éste no escapaban a los ojos de los maestros. Áurea J. Álvarez, una de las profesoras asistentes, opinaba en el diario "La Región", de Orense, que "esta pieza de teatro no sólo mentaliza a los alumnos sobre la importancia del grave problema de los accidentes de circulación, sino que, además, a los profesores nos hace reflexionar sobre la didáctica y metodología que se puede emplear para conseguir conectar con los alumnos y hacerles pasar el contenido de nuestras materias".

"MALO" Y "BUENO"

José Luis Massó y Lino Ferreira, los dos actores,

encandilan desde el primer momento a los espectadores que, en ocasiones, les esperan al final de la actuación para conseguir sus autógrafos. Ambos consiguen que el adolescente se identifique primero con el "malo", en el que admiran la rebeldía ante lo establecido y la firmeza al exponer sus deseos y reivindicar sus "derechos", frente al "bueno", tímido e inseguro, que únicamente pretende ser como los demás para evitar el rechazo de sus amigos.

Los diálogos de la imagen ideal tienen suficiente atractivo para los espectadores: "Eres un ingenuo. Cuando vas en vespino, a 40, yo estoy en el circuito

de Jerez montando una máquina de 500 centímetros cúbicos... Allí no hay semáforos... Sólo la máquina, la velocidad, el asfalto y tú". Sin embargo, el enfrentamiento entre las actitudes que desarrollan ambos personajes convencerá a todos de que la imagen "ideal" no lo es tanto como al principio parece.

Según Antonio Prada, la identificación con el aspecto negativo para llegar después al positivo incita a la reflexión entre los adolescentes que es, en definitiva, el primer paso para cambiar sus actitudes. ♦

Las Aventuras de MAX CHAPAS

Autolista Via.

Y DE REPENTE, LA NOCHE



ESTO DE MONTAR EN BICI ES UN INVENTO TERRÍCOLA QUE ATROLIZA CANTIDAD

PUES APROVECHA, PORQUE AQUÍ EN EL TRÓPICO CAE LA NOCHE DE REPENTE



¡CLONG!

¡POR TODOS LOS COMETAS! SI QUE CAE RÁPIDO LA NOCHE



RÁPIDO, NO, DE GOLPE. ¡AY, QUÉ TORTAZO!

¡HEY BWANAS!, ¿ES QUE USTEDES NO SABEN QUE AQUÍ LAS ALCANTARILLAS NO SE VISITAN?



¿CÓMO SEGUIREMOS? NO SE VE NADA DE NADA



NO TE PREOCUPES, CARINO. ESTOY PREPARADÍSIMO PARA LA NOCHE: CHALECOS "FOSFORITOS", BRAZALETES REFLECTANTES, PEGATINAS PARA LAS BICIS Y...



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



BMW R 1100 RT

DATOS TÉCNICOS

- Motor:** Bicilíndrico.
- Cilindrada:** 1.085 c.c.
- Diámetro por carrera:** 99/70,5.
- Alimentación:** Motronic.
- Arranque:** Por piñón de rotación y empuje con engranaje reductor.
- Encendido:** Electrónico.
- Embrague:** Monodisco en seco.
- Cambio:** De 5 velocidades.
- Chasis:** De tres conjuntos.
- Frenos:** Delantero doble freno de disco, diámetro 305 mm. Trasero, de disco integrado, diámetro 276 mm.
- Suspensión**
Delantera, Telelever con brazo telescópico. Trasera, basculante monobrazo.
- Neumáticos:** De baja sección sin cámara. Delantero, 120/70 ZR 17; trasero, 160/60 ZR 18.
- Peso:** 282 kgs.
- Longitud:** 2,23 mts.
- Altura asiento:** 0,80 mts.
- Capacidad depósito:** 26 litros.
- Precio final:** 2.300.000 ptas.

MOTOCICLISMO

COMENTARIO. - En BMW han vuelto han vuelto a encontrar una nueva utilidad a su motor boxer de última generación. Después de presentarse bajo 3 formas distintas -como sport turismo (R 1100 RS), trial turismo (R 1100 GS) o Roadster (R 1100 R)- el bicilíndrico con inyección de la casa alemana alcanza su máxima expresión propulsando la nueva R 1100 RT, una superdimensionada, pero a la vez ágil y manejable "Gran Turismo", con unos acabados que rozan la perfección y equipada al máximo, con un sistema de calefacción incluido. A buen seguro, esta nueva ruter de BMW marcará una época.

Su motor destaca por su sistema de refrigeración aire/aceite, culatas de cuatro válvulas, y la inyección electrónica motronic MA 2.2. Su característica más sobresaliente es su respuesta a bajo y medio régimen, aunque el embrague resulta un poco brusco debido a la sensibilidad y el cambio un poco lento. La parte ciclo se comporta muy bien en todo tipo de circunstancias, especialmente en las curvas amplias, ofreciendo una excelente protección gracias al envolvente carenado. ♦

NOTA MEDIA **8,3**

NOTA MEDIA SEGURIDAD **8,6**

8	Estética	9
9,5	Acabado	10
9	Posición conducción	9
8	Pasajero	9
9	Instrumentación	9
9	Equipamiento	10
7	Motor	8
6,5	Cambio	8
7,5	Velocidad punta	7
7	Aceleración	8
7,5	Consumo	9
SEGURIDAD		
8	Chasis	10
8,5	Suspensión delantera	10
7,5	Suspensión trasera	8
8,5	Frenos	9
8	Estabilidad	10
9	Luces	9
6,5	Ciudad	7
8,5	Carretera	10
8,5	Autopista	9
8	NOTA MEDIA:	8,7
NOTA MEDIA DE SEGURIDAD:		
8,1		9

SOLO MOTO

COMENTARIO. - La nueva RT apunta hacia el "Gran Turismo" de la manera más clara posible. Bajo el faro, hallamos el doble óvalo estandarte de los coches de marca. La cúpula es envolvente, amplia, redondeada... y graduable en altura mediante un motor eléctrico con mando en el manillar. Para el invierno, BMW ha dotado a esta moto de calefacción y puños eléctricos. Las maletas originales BMW de 33 litros vienen de serie. El equipamiento de la RT es una maravilla, turísticamente hablando. Una vez acostumbrado al funcionamiento de la suspensión delantera Telelever no puedes hacer más que apreciar todas sus ventajas: su estabilidad a alta velocidad es impresionante, la moto acepta baches en fase de frenada sin descomponerse y permite que la suspensión siga funcionando y absorbiendo los baches aún con los frenos apretados a fondo.

La moto pesa 250 kilos en seco, pero recupera, tracciona y acelera de forma consistente. Llega a 2.300.000 pesetas, con ABS de serie. La capacidad de protección aerodinámica de la RT es sencillamente ejemplar y aporta las ventajas de seguridad del ABS, el Telelever... ♦

😊 ➤ Protección carenado. Equipamiento completo. En carretera y autopista.

😞 ➤ Tacto de embrague. Cambio lento. Anchura en ciudad.

😊 ➤ Estabilidad. ABS. Equipamiento.

😞 ➤ Precio. Peso. Maniobras en parado.

ANDALUCÍA		SANTA GERTRUDIS (PM)		MOTILLA DEL PALANCAR (CU)	
Municipio (Provincia)	Teléfono				
Huércal de Almería (AL)	950/14 02 29	Barcelona (B)	900/10 10 20	Guadalajara (GU)	949/22 49 86
Huércal de Almería (AL)	950/30 02 40	Barcelona (B)	900/27 27 27	Alcolea del Pinar (GU)	949/30 03 80
Albox (AL)	950/12 09 02	Barcelona (B)	900/10 10 20	Toledo (TO)	925/23 00 63
Puerto de Sta. María (CA)	956/87 18 00	Barcelona (B)	900/27 27 27	Talavera de la Reina (TO)	925/80 19 90
San Fernando (CA)	956/88 35 20	Vilanova i La Geltrú (B)	93/814 42 22	Ocaña (TO)	925/13 14 02
Puerto Real (CA)	956/59 06 24	Sant Joan Despí (B)	900/10 10 20	Los Yébenes (TO)	925/32 10 02
Algeciras (CA)	956/57 28 17	Sant Just Desvern (B)	900/10 10 20	CASTILLA Y LEÓN	
Villamartin (CA)	En construcción	Marresa (B)	93/874 51 11	Burgos (BU)	947/20 96 88
Córdoba (CO)	957/20 25 77	Viladecavalls (B)	93/780 75 55	Miranda de Ebro (BU)	947/32 59 52
Córdoba (CO)	957/29 11 50	Argentona (B)	93/799 42 11	Aranda de Duero (BU)	947/50 73 99
Lucena (CO)	957/13 05 17	Badalona (B)	900/27 27 27	Burgos (BU)	947/48 16 80
Pozoblanco (CO)	957/13 05 17	Vic (B)	93/886 10 33	Cembranos (LE)	987/32 00 60
Granada (GR)	958/27 26 21	Olerdola (B)	93/892 33 11	Onzonilla (LE)	987/25 40 99
Albortole (GR)	958/46 69 26	Cornellà (B)	900/10 10 20	Ponferrada (LE)	987/41 84 51
Motril (GR)	958/60 06 71	Igualada (B)	93/805 24 44	Peñar (SA)	923/45 15 00
Baza (GR)	958/34 20 98	Berga (B)	93/822 20 11	Carbayosa Sagrada (SA)	923/21 91 69
Huelva (H)	959/24 51 86	Reus (T)	977/39 14 14	Castellano Moriscos (SA)	923/36 14 35
San Juan del Puerto (H)	959/36 70 70	Tortosa (T)	977/59 70 66	Burgo de Osma (SO)	975/36 02 17
Thariss (H)	959/24 51 86	Mora la Nova (T)	977/40 27 77	Soria (SO)	975/22 71 40
La Palma del Condado (H)	En construc.	Tremp (L)	973/65 01 29	Tordesillas (VA)	983/77 11 51
Jaén (J)	953/22 07 62	Leida (L)	973/20 03 70	Valladolid (VA)	983/47 23 54
Guarromán (J)	953/67 19 00	Monferrer (L)	973/35 16 54	Valladolid (VA)	983/29 29 11
Ubeda (J)	953/75 80 70	Granyanella (L)	973/53 22 25	Benavente (VA)	980/63 67 99
Beas de Segura (J)	953/45 82 75	Solsona (L)	973/48 16 69	Morales del Vino (ZA)	980/57 00 85
Algarrobo (MA)	95/255 08 62	Artesa de Segre (L)	973/40 22 23	Cervera de Pisuerga (P)	979/87 07 77
Málaga (MA)	95/223 50 02	Blanes (GI)	972/35 31 33	Palencia (P)	979/72 75 08
Estepona (MA)	95/280 35 50	Celra (GI)	972/49 28 88	Cuellar (SG)	921/14 24 29
Gelves (SE)	95/418 27 82	Vilamalla (GI)	972/52 51 26	Segovia (SG)	921/49 00 23
La Rinconada (SE)	95/579 71 61	Olot (GI)	972/26 95 76	Ávila (AV)	920/22 11 12
Osuna (SE)	95/582 07 83	Palamós (GI)	972/60 05 55	Árvalo (AV)	920/30 33 58
Utrera (SE)	95/586 32 32	Puigcerdà (GI)	972/14 06 60	EXTREMADURA	
Camriona (SE)	95/419 13 00	Ripoll (GI)	972/71 40 45	Badajoz (BA)	924/27 11 02
ARAGÓN		CANARIAS		Mérida (BA)	924/37 20 73
Zaragoza (Z)	976/57 08 18	Agüimes (GC)	928/18 20 20	Villanueva de la	
Calatayud (Z)	976/88 53 72	Las Palmas (GC)	928/26 06 39	Serena (BA)	924/84 33 50
Utebo (Z)	976/78 54 74	Lanzarote (GC)	928/81 14 73	Zafra (BA)	924/55 44 51
Tarazona (Z)	976/64 40 50	Santa María de Guía (GC)	928/55 01 53	Cáceres (CC)	927/21 25 77
Egea de los Caballeros (Z)	976/66 44 51	Arato (TF)	922/50 17 00	Segovia (CC)	927/41 18 70
Huesca (HU)	974/21 14 76	La Palma (TF)	922/48 59 52	Plasencia (CC)	927/12 18 35
Sabiñánigo (HU)	974/48 19 19	El Rosario (TF)	922/61 93 22	TRUJILLO (CC)	
Monzón (HU)	974/40 30 06	Los Realejos (TF)	922/34 53 59		
Barbastro (HU)	974/31 41 54	San Miguel Abona (TF)	922/78 64 04	GALICIA	
Fraga (HU)	974/47 22 58	CANTABRIA		La Coruña (C)	981/62 32 61
Teruel (TE)	978/60 29 64	Ojaiz (S)	942/33 95 06	Arteixo (C)	981/60 23 56
Alcañiz (TE)	978/83 18 55	Maitano (S)	942/36 90 44	Narón (C)	981/32 50 55
ASTURIAS		Corrales de Buelna (S)	942/83 12 80	Teo (C)	981/80 60 09
Llanera (O)	98/526 33 17	CASTILLA-LA MANCHA		Santa. Eugenia de	
Mieres (O)	98/545 18 15	Albacete (AB)	967/21 59 73	Ribeira (C)	981/87 24 00
Gijón (O)	98/530 01 03	Albacete (AB)	967/21 07 74	Lugo (LU)	982/55 04 83
Jarrio (O)	98/547 38 38	Almansa (AB)	967/31 13 86	Lugo (LU)	982/20 90 37
BALEARES		Hellín (AB)	967/30 54 10	Foz (LU)	982/13 55 10
Palma de Mallorca (PM)	971/26 50 12	Villarrobledo (AB)	967/14 53 62	Monforte de Lemos (LU)	982/41 04 12
Palma de Mallorca (PM)	971/75 75 57	Ciudad Real (CR)	928/21 28 00	Vivero (LU)	982/55 04 83
Manacor (PM)	971/55 51 00	Manzanares (CR)	926/61 23 93	O Barco (OR)	988/32 51 55
Inca (PM)	971/50 58 12	Alcázar de San Juan (CR)	926/54 66 54	San. Ciprián	988/24 97 12
Mahón (PM)	971/35 45 02	Puertollano (CR)	926/41 08 14	das Viñas (OR)	988/41 15 39
Ciudadela (PM)	971/48 00 44	Cuenca (CU)	969/21 35 53	Verín (OR)	988/86 50 20
				Pontevedra (PO)	986/48 69 36
				Vigo (PO)	986/33 39 92
				Pornio (PO)	986/71 33 54
				Barro (PO)	986/78 14 19
				Lalín (PO)	

EN NOVIEMBRE, REVISIÓN

Provincia	de	hasta
Álava	8030-M	8649-M
Albacete	7291-L	8023-L
Alicante	4668-BZ	7739-BZ
Almería	5171-S	6123-S
Asturias	0671-BC	2914-BC
Ávila	4682-F	5016-F
Badajoz	2090-S	3313-S
Baleares	4287-BK	6385-BK
Barcelona	2219-MU	6660-MV
Burgos	3644-O	4343-O
Cáceres	8821-K	9553-K
Cádiz	4974-AM	7084-AM
Cantabria	2851-Y	4038-Y
Castellón	2678-Z	3883-Z
Ciudad Real	2169-O	3056-O
Córdoba	9283-AB	0922-AC
Coruña, La	2188-AY	4571-AY
Cuenca	5370-G	5795-G
Girona	3898-AP	5624-AP
Granada	2526-Z	4321-Z
Guadalajara	2830-F	3106-F
Guipúzcoa	6256-AL	7653-AL
Huelva	4479-O	5328-O
Huesca	8101-J	8582-J
Jaén	8147-P	9345-P
León	9743-U	9345-U
Lleida	8550-U	9483-U
Lugo	1886-N	2564-N
Madrid	6703-MT	2449-MV
Málaga	0304-BD	2772-BD
Murcia	8291-AV	0792-AV
Navarra	8586-AD	0107-AF
Orense	4629-M	5288-M
Palencia	8506-G	8888-G
Palmas, Las	9283-AV	1942-AW
Pontevedra	0652-AN	2672-AN
Rioja, La	3670-L	4245-L
Salamanca	3535-M	4197-M
Sa. Cruz Tenerife	1481-AT	3672-AT
Segovia	8276-F	8628-F
Sevilla	5848-BT	0093-BU
Soria	9698-D	9902-D
Tarragona	0426-AG	2073-AG
Teruel	3861-F	4145-F
Toledo	4093-S	5268-S
Valencia	0855-DY	6183-DY
Valladolid	0160-W	1158-W
Vizcaya	2666-BK	4927-BK
Zamora	6889-G	9059-G
Zaragoza	3390-AN	5457-AN
Ceuta	5239-E	5478-E
Meillia	9361-C	9528-C

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

MOTOR AL DÍA



AUDI, RÉCORD TRANS-AMERICANO

Gerhard Plattner, con AUDI "A4 quattro", estableció un nuevo récord al cruzar América de norte a sur (23.298 kms.) en 20 días, 11 horas y 55 minutos. El coche gastó una media de 11,5 litros cada 100 kilómetros y funcionó perfectamente tanto a 48º en México como a 9º bajo cero de Tierra de Fuego, tanto a 86 metros bajo el nivel del mar (Valle de la Muerte, en California) como a los más de 4.100 de altitud en Ecuador.

Un vídeo, un programa escolar, una investigación y un libro
EL INSTITUTO BMW INICIA SUS ACCIONES PRO-SEGURIDAD

Cuatro meses después de constituirse el Instituto BMW para la Seguridad Vial, éste comienza a plasmar sus propósitos en actuaciones concretas. La primera que pone en marcha es el vídeo divulgativo "Código Natural", del que se han distribuido, en las últimas semanas, alrededor de 400.000 copias a través de distintos medios de comunicación. El vídeo, resumen del realizado con anterioridad por la DGT aunque con algún añadido, muestra secuencias del movimiento de los animales y su tremenda similitud con el realizado por el hombre en sus desplazamientos. Se hace especial hincapié en los sistemas de protección de los propios animales y sus accidentes y se insiste en aspectos como el uso del casco y cinturón, el cuidado de los niños, el respeto a la distancia de seguridad, la velocidad, el problema del alcohol, los riesgos de los trayectos cortos... También se pondrá en marcha el Programa Escolar de Seguridad, para estudiantes entre 14 y 17 años y que en su primera fase -a desarrollar durante este curso- alcanzará



a 50.000 estudiantes. Monitores jóvenes, formados por la Unidad de Transporte y Seguridad Vial de la Facultad de Psicología de la Universidad de Valencia, impartirán charlas de 90 minutos en colegios de Madrid, Barcelona y Valencia, en las que pondrán especial énfasis en aquellos aspectos que más afectan a los jóvenes en materia de seguridad: alcohol, velocidad, uso del casco... También se presentarán otros dos proyectos que ya están en marcha aunque tardarán más en ver la luz. El primero, distintos estudios y proyectos de investigación sobre la seguridad, será realizado por el sociólogo Amando de Miguel, quien explicó que utilizará la técnica del panel. El catedrático de Seguridad Vial Luis Montoro también trabaja en estos momentos en elaborar un libro sobre los aspectos esenciales para la seguridad vial, del que se editarán alrededor de 600.000 ejemplares.

LAS MATRÍCULAS

Provincia	Matrículas concedidas				Licencias de conducción
	Últimas matrículas agosto-95	Últimas matrículas septiembre-95	Total vehículos matriculados	Total permisos expedidos	
Álava (VI)	3908-S	4637-S	729	432	95
Albacete (AB)	7162-O	7544-CO	382	542	222
Alicante (A)	0472-CV	3283-CV	2.811	2.509	1.334
Almería (AL)	4667-X	5637-X	970	712	533
Asturias (O)	4590-BP	6106-BP	1.516	1.406	278
Ávila (AV)	8113-G	8325-G	212	388	76
Badajoz (BA)	5732-W	6316-W	584	1.254	306
Baleares (PM)	9812-CC	1242-CD	1.430	1.422	835
Barcelona (B)	4872-PV	3290-PW	8.418	6.854	2.626
Burgos (BU)	9784-T	0361-U	577	817	62
Cáceres (CC)	0577-O	1042-O	465	717	142
Cádiz (CA)	9164-AX	0403-AY	1.239	2.142	1.460
Cantabria (S)	3005-AF	3806-AF	601	940	249
Castellón (CS)	2189-AH	3366-AH	1.177	884	485
Ciudad Real (CR)	6821-T	7305-T	484	509	257
Córdoba (CO)	4996-AK	5840-AK	844	1.188	551
Coruña, La (C)	1099-BM	2909-BM	1.810	1.899	424
Cuenca (CU)	1710-I	1962-I	252	264	42
Girona (GI)	0883-AZ	2196-AZ	1.313	1.178	607
Granada (GR)	5189-AJ	6260-AJ	1.071	1.208	722
Guadalajara (GU)	6901-G	7108-G	207	246	66
Guipúzcoa (SS)	2633-AV	3901-AV	1.068	1.417	269
Huelva (H)	9344-T	9950-T	606	586	363
Huesca (HU)	9839-L	0202-M	363	334	101
Jaén (J)	4768-W	5327-W	559	933	400
León (LE)	5986-Z	6720-Z	734	843	169
Lleida (L)	0350-Z	0968-Z	618	652	196
Lugo (LU)	4562-S	5057-S	495	594	146
Madrid (M)	5015-SV	5944-SW	10.929	3.589	1.259
Málaga (MA)	6478-BU	9023-BU	2.545	1.684	1.433
Murcia (MU)	0659-BJ	2370-BJ	1.711	1.943	1.404
Navarra (NA)	1121-AN	2377-AN	1.256	888	180
Orense (OR)	7933-P	8465-P	532	678	121
Palencia (P)	4536-I	4796-I	260	386	32
Palmas, Las (GC)	1950-BK	3982-BK	2.032	1.135	427
Pontevedra (PO)	7038-AY	8476-AY	1.438	1.845	548
Rioja, La (LO)	0012-O	0396-O	384	541	131
Salamanca (SA)	3222-P	3599-P	377	290	74
S. Cruz Tenerife (TF)	8820-BD	0442-BF	1.602	1.403	366
Segovia (SG)	2656-H	2883-H	227	405	50
Sevilla (SE)	9947-CL	2039-CM	2.292	2.354	1.417
Soria (SO)	8763-E	8934-E	171	199	33
Tarragona	8295-AN	9470-AN	1.175	853	364
Teruel (TE)	6255-G	6409-G	154	247	52
Toledo (TO)	0074-X	0677-X	603	875	243
Valencia (V)	6676-FC	0409-FD	3.733	3.210	1.975
Valladolid (VA)	7519-AB	8178-AB	659	786	100
Vizcaya (BI)	3199-BY	4843-BY	1.644	1.206	247
Zamora (ZA)	6366-I	6642-I	276	412	51
Zaragoza (Z)	7435-AY	8743-AY	1.308	1.275	223
Ceuta (CE)	4304-F	4			

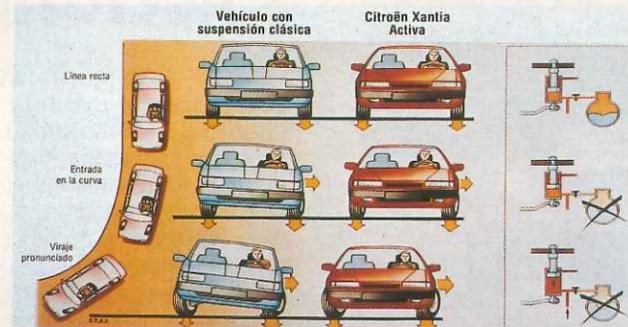
CURVAS MÁS SEGURAS

Con el "Xantia Activa", CITROËN presenta el novedoso Sistema de Control Activo de Balanceo (SCAR) que dota al vehículo de una estabilidad sin precedentes y mejora, de paso, el confort de los pasajeros, así como su seguridad en marcha.

El "Xantia Activa", en cuanto detecta una curva, aumenta, anticipadamente, a través de un elemento electrónico la rigidez de su sistema hidráulico de suspensión. Si la curva se prolonga y la inclinación del habitáculo alcanza el umbral de 0,3º, dos cilindros hidráulicos de longitud variable entran en acción para reestablecer el equilibrio del automóvil.

Una esfera -que constituye el elemento elástico del sistema- divide por dos la rigidez de las barras estabilizadoras. Al virar, el calculador ordena un aumento de la rigidez del balanceo partiendo de la información de dos sensores -uno mide la velocidad del coche y el otro, el ángulo y velocidad de rotación del volante-. La esfera varía su rigidez, ordenada por el calculador mediante una masa de gas que actúa como muelle

en el que se apoyan las barras estabilizadoras. De esta manera, este SCAR utiliza dos de los cinco sensores de que dispone la suspensión hidractiva de que viene dotado este modelo de CITROËN.



HONDA "CIVIC"

El HONDA "Civic" 3 puertas esconde un interior más amplio, nuevos asientos y maletero más capaz y versátil. Su motor es de aleación y 16 válvulas, inyección multipunto, con versiones 1.4 (90 CV), 1.5 (115 CV) y 1.6 (160 CV). Incluye dirección asistida, suspensión de doble brazo oscilante e inmovilizador.



BMW: NUEVO MOTOR 6 CILINDROS

La serie 7 de BMW tiene un nuevo modelo -el "728 i"- con mecánica 6 cilindros, culata de 4 válvulas y sistema de distribución variable BMW VANOS. Con una cilindrada de 2.793 c.c. y 193 CV, alcanza los 227 km./h. y un consumo medio de 8,9 litros cada 100 kilómetros.

De serie, el "728 i" ofrece doble "air-bag", ABS, climatizador automático, cierre centralizado con mando a distancia, elevalunas eléctrico, cierre electro-neumático del maletero, acelerador electrónico, volante multifunción, equipo de audio con 8 altavoces, desconexión del arranque mediante transporter y tercera luz de freno, entre otros. El precio es 7.950.000 pesetas.



✓ El "F-50", modelo de FERRARI que conmemora el cincuentenario del "cavallino rampante" y del que sólo se fabricarán 349 unidades en todo el mundo, es un biplaza de 520 CV que alcanza 325 km./h. al precio de 60 millones de pesetas. Además, desde julio, TESTAROSSA CAR S distribuye en exclusiva FERRARI en España.

LANCIA "Y EPSILON"

Este mes se presenta el LANCIA "Y Epsilon", que reemplaza al "Y 10". Mide 3,72 mts. de longitud y 1,69 de anchura, ofrece tres niveles de equipo (LE, LS y LX) y dos motores: de 4 cilindros, 12 válvulas, 1,4 litros y 80 CV; y "Fire 1.2 SPI", de 60 CV. También ofrece tres tipos de cambio: automático de transmisión progresiva y manual de 5 y 6 velocidades.

Tiene, de serie, "air-bag" de conductor, elevalunas eléctrico, cierre centralizado, LANCIA Code, cinturones con pre-tensores, barras de refuerzo lateral, columna de dirección con dispositivo de absorción de choques, sistema de sujeción de carga para evitar, en los choques, que ésta entre desde el maletero en el habitáculo, sistema anti-incendio (FPS), con interruptor inercial y doble válvula antiderrame de combustible, y dos niveles ventilación con reciclaje de aire.



"CLIO DUET"

RENAULT, en su "Clio", lanza la serie limitada "Duet" disponible en 3 y 5 puertas y tres motores: gasolina 1.2 y 1.4 y diesel 1.9. Entre el equipamiento, portaobjetos móvil, radio-cassette (de carátula extraíble en los 1.2 y 1.9 y con "compact-disc" y RDS, en el 1.4), elevalunas eléctrico, embellecedores de rueda energy, cierre centralizado y mando a distancia. Entre las opciones, "air-bag" de conductor, caja automática, "compact-disc", aire acondicionado y pintura metalizada.



NUEVO "TWINGO KENZO"

RENAULT lanza la serie especial "Kenzo" del "Twingo". Además de la tapicería diseñada por el modisto Kenzo, de serie, ofrece elevalunas eléctrico, cierre centralizado, telemando infrarrojo, aire acondicionado, pintura metalizada y un "foulard" o pañuelo de regalo. Como opción, "air-bag" de conductor (72.000 ptas.), techo practicable (56.000) y ABS (142.500). El precio es de 1.715.000 pesetas.

TOYOTA REDISEÑA EL "HIACE"

Un capó delantero, añadido a los 28 años de vida, es el cambio más importante que introduce TOYOTA en el "Hiace". Este mantiene la propulsión trasera para asegurar buena tracción en carga máxima, pero incrementa el espacio útil, permitiendo usar palés europeos (800 x 1.200 mm.)

El nuevo "Hiace" es 14,5 cms. más largo, 11 más ancho y 21 más alto, y se alarga 65,5 cms. la batalla.

Sale al mercado con tres versiones: 2.0 litros diesel (78,88 CV), 2RZ-E de gasolina (115,6 CV) y turbodiesel de 89,76 CV a 3.500 rpm. Se puede elegir entre cambio manual de 5 velocidades o automático de 4. Como opción, "air-bags" de conductor y acompañantes, ABS y un sistema que adapta la frenada a la carga, así como cinturones regulables y luz de freno elevada.

"DESPERTADOR" NISSAN

El "Drowsiness Monitor System" de NISSAN detecta la somnolencia en el conductor y le avisa del peligro. El sistema se basa en la medición del grado de apertura de ambos ojos y en la frecuencia del parpadeo. Una cámara, dotada con rayos infrarrojos, registra permanentemente la imagen del conductor; un ordenador procesa dicha imagen constantemente y detecta las posibles variaciones que se producen en el tamaño de los ojos (al llegar el sueño comienzan a cerrarse) y en la frecuencia del parpadeo de los mismos.



Cuando se produce algún cambio en estos parámetros, el sistema avisa al conductor mediante un zumbido. Además, a la vez, desprende una esencia mentolada que, según NISSAN, duplica el efecto "despertador" que provoca el avisador.

LOS PLANES DEL PP EN AUTOMOCIÓN

En la Jornada sobre el Automóvil, organizada por el Partido Popular (PP), se han expuesto sus grandes líneas de actuación en la materia. Rodrigo Rato abogó por una revisión tributaria, la reforma del sistema de matriculación, la implantación de un nuevo Plan Renove, el cambio de normativa para las ITV y la necesidad de conjugar los intereses de la propiedad intelectual de los recambios con la exigencia europea de libre competencia.

En la jornada participaron diversos representantes del sector del automóvil, quienes reclamaron medidas para crear un entorno atractivo para la industria y el mercado del automóvil y la equiparación de los actuales impuestos a los de otros países de nuestro entorno.



★ El próximo otoño, el OPEL "Vectra" ofrecerá una versión Caravan con 4 y 5 puertas y motores entre 1,6 y 2,5 litros. También se ofrecerá en los "Astra" y "Omega".

CAMBIOS DE DOMICILIO

Aquellos suscriptores que hayan cambiado de domicilio, o bien que quieran que se les envíe la revista "Tráfico" a otro lugar distinto al habitual, deberán enviarnos todos los datos completos; es decir, nombre y apellidos, antiguo domicilio y nuevo. O bien, cumplimentar el siguiente boletín:

Nombre: 1º apellido: 2º apellido:
 Dirección anterior: c/ Nº:
 Piso: Letra: Código Postal:
 Población: Provincia:
Nueva dirección:
 C/ Nº: Piso: Letra:
 Código postal: Población: Provincia:
 Profesión: Edad:

Los envíos deberán realizarse a: **Revista "TRÁFICO". C/ Josefa Valcárcel, 28. 28027 MADRID**
 También puede enviarse este boletín a través del fax nº (91) 742 42 51

(El cambio efectivo de la domiciliación de la revista puede tardar varios meses. Mientras esto ocurre, se sigue recibiendo en el domicilio antiguo. No se facilita información a través del teléfono sobre la situación del cambio de domicilio solicitado por los suscriptores).

N-II: Lleida - Barcelona

Cruzando Montserrat

De Lleida a Barcelona, entre frutales y castillos, cruzando el macizo de Montserrat, alma de Cataluña y obra excepcional de la Naturaleza. Son 159 kilómetros en los que encontramos demasiados -nueve- puntos negros, un

riesgo que ha acarreado cerca de 250 accidentes con 38 víctimas mortales. El tráfico es fuerte -una media de 22.000 vehículos en circulación- y es que nos encontramos en plena Cataluña, zona industrial y mediterránea.

Nono HIDALGO

Abandonamos Lleida por la N-II hacia Barcelona. Cuatro kilómetros más adelante se encuentra el cruce con la N-240: un punto en el que hay que extremar la prudencia, ya que se trata de un punto negro y conflictivo. Las mismas circunstancias se repiten en los cruces con la C-1313, hacia Balaguer (p. k. 465, 8), y con la carrete-

ra que lleva a Els Alamus (p. k. 470,5).

Tras pasar las travesías de Sidamon, Mollerusa y Vilagrassa, alcanzamos la población de Tàrraga, en el kilómetro 502, desde donde podemos tomar la C-240 hacia ciudades como Montblanc o Artesa de Segre. Aquí comienza un pequeño tramo de autovía que terminará al pasar Cervera.

Algunos kilómetros más adelante, en el 505, una

Puntos negros (1994)				
P. k.	Nº Accidentes	Muertos	Heridos	Observaciones
462,7	7	-	1	Lleida
464	7	-	4	Lleida
465,8	3	-	1	Intersección
470,5	4	-	2	Intersección
505,5	3	-	2	Curva
534,3	3	-	5	Curva
594,1	5	-	-	Intersección
596,3	3	-	3	Curva
599,6	3	1	-	Intersección

TRAZADO PELIGROSIDAD FIRME



TERMÓMETRO DE PELIGROSIDAD

El índice de peligrosidad de las carreteras convencionales, autovías y autopistas sin peaje de la Red de Interés General del Estado fue de 24,2 en 1993. Este dato se obtiene de relacionar el número de accidentes con la intensidad media de vehículos y el número de kilómetros. Si al citado índice le damos un valor 5, al tramo de carretera estudiado le correspondería una puntuación de: 3,9

curva es también punto negro. Y algunos kilómetros más allá, en el 517, la travesía de Cervera, un lugar conflictivo. Esta es la última población importante de Lleida: en el p. k. 531 se encuentra el límite de la provincia de Barcelona, en la que nos adentramos para seguir nuestro recorrido.

Otra curva, en el p. k. 534,3, se ha convertido en punto negro. Luego atravesamos la población de Porquerisas (p. k. 539) y el desvío por la C-1412 hacia Castellfollit, así como la travesía de Jorba.

Vuelve a comenzar otro tramo de autovía para, poco después, encontrar el desvío hacia Igualada y los cruces con las carreteras C-241 (hacia Manresa) y C-244 (hacia Capellades). Doce kilómetros más adelante se halla uno de los posibles caminos hacia el Monasterio de Montserrat, cuna de la espiritualidad en Cataluña, y Castellolí.

En el p. k. 572 están los desvíos hacia El Bruc y la Font de Codol y diez kilómetros más adelante, tras cruzar la población de Esparraguera, otro desvío hacia Montserrat y Manresa por la C-1411. El macizo de Montserrat es una maravilla de la Naturaleza. Desde uno de sus picos, el Mirador de San Jerónimo, se observa hasta el mar Mediterráneo. Allí, el monasterio es de visita obligada.

En el kilómetro 588 ter-

Puntos conflictivos

Carretera	P.K.	Observaciones
N-II	464,7	Intersección N-240
N-II	470	Cruce en Els Alamus
N-II	517	Travesía Cervera
N-II	531	Puerto de montaña
N-II	588	Travesía Martorell
N-II	593,9	Travesía San Andreu de la Barca
N-II	597,4	Travesía Palleja
N-II	617	Acceso B-10

Accidentes con víctimas (1994)

Carretera	Nº accidentes	Nº muertos	Nº heridos
N-II	243	38	175

mina la autovía. Encontramos un desvío para entrar hacia la A-7, la travesía de Martorell, que es punto conflictivo, y la carretera C-243, que lleva hacia Terrasa y Sant Sadurn D'Anoia.

Sólo cinco kilómetros más adelante, la travesía de Sant Andreu de la Barca (p. k. 593,9) guarda la desagradable sorpresa de una sucesión de puntos conflictivos y negros. La propia travesía es punto conflictivo; doscientos metros más allá, un punto negro en la intersección; tras avanzar dos kilómetros (p. k. 596,3), otra curva esconde un punto negro; en el p. k. 597,4, la travesía de Palleja también es punto negro; y, por último, el cruce con la N-340 (p. k.

599,6) es punto negro y conflictivo, donde, además, podemos tomar camino hacia Molins de Rei y Cervello.

Desde ahí hasta la llegada a Barcelona, cruzamos uno de sus cinturones industriales. Sólo encontramos el punto conflictivo en el acceso a la B-10, en el punto kilométrico 617.

Llegamos a Barcelona, donde, como gastronomía, podemos tomar un bacalao a la crema de ajo y conejo con higos; y, de postre, cocas y carquiñolis.

Este reportaje ha sido elaborado con datos de las Jefaturas Provinciales de Tráfico de Lleida y Barcelona

Características de la carretera

Denominación: N-II (Madrid-La Junquera)
Tramo estudiado: Kms. 460-619 (Lleida-Barcelona)
Nº de kilómetros: 152
Admón. Responsable: MOPTMA
Anchura: 7 a 11 metros
Arcenes: 2 metros
Nº de carriles: 1 a 3 por sentido
Estado del firme: Regular, bueno y muy bueno
Trazado: Rectilíneo, sinuoso y curvas suaves
Previsión de Mejoras: Pasos a distinto nivel km. 465,8.
 Prolongación autovía de Martorell al cinturón litoral.
 Prolongación autovía de Cervera a Igualada.





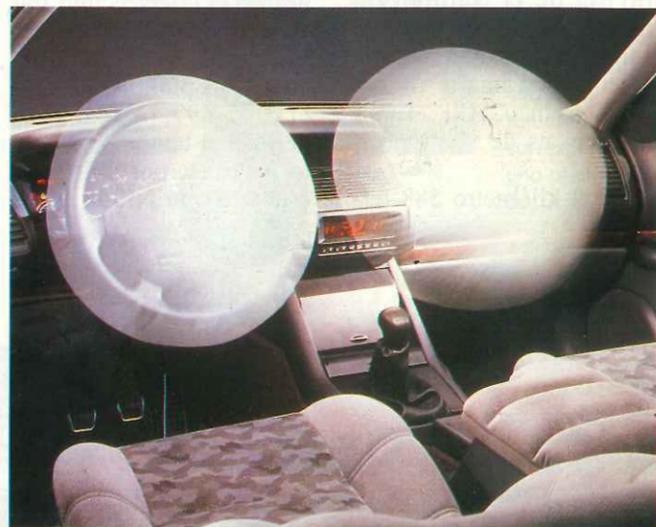
EN BUSCA DEL CINTURÓN ADAPTABLE

Lo que más disminuye su eficacia es llevarlo mal ajustado

PROTECCIÓN. La clave de la máxima eficacia está en la correcta colocación de cinturón, regulador de altura y asiento.

En España, Izquierda Unida/Iniciativa por Cataluña en el Congreso presentó una proposición no de ley para instar al Gobierno a "adoptar las medidas ne-

cesarias para que los cinturones de seguridad se adecúen mejor a las características antropométricas de hombres y mujeres". Ángel García Castillejo, diputado de esta coa-



EN DESARROLLO. Los fabricantes no cesan de inventar nuevos modelos de "air-bag" frontales, laterales, traseros e incluso que protejan en caso de vuelco.

Recientemente, desde Estados Unidos se alertaba de una posible disminución de la eficacia de cinturón y "air-bag" en ciertos usuarios -población femenina, con baja estatura y ancianos- que se alejan del patrón masculino con el que se prueban ambos dispositivos. Los expertos difieren en sus opiniones.

Teresa GONZÁLEZ
Fotos: Marcos GONZÁLEZ

Los constantes estudios e investigaciones sobre seguridad en el automóvil han dado un paso más. Ahora son objeto del análisis los sistemas de seguridad pasivos, más concretamente cinturón y "air-bag".

Su eficacia en mujeres, sobre todo si son de estatura baja o ancianas, podría disminuir. Así lo manifiestan, desde EE. UU., Patricia Waller (Directora del Instituto de Investigación del Transporte de la Universidad de Michigan) y Elaine Petrucelli (Directora Ejecutiva de la Asociación Americana para el Avance de la Medicina del Automóvil).

Mejorando lo presente

En estos momentos, las investigaciones y novedades en el mercado caminan en la línea de conseguir la adaptabilidad. En concreto, RENAULT tiene en marcha el Sistema de Sujeción Programada (SPP), o, como lo define AUTOLIV, "absorbedores de energía". Este dispositivo desplaza parte de la energía que, en caso de impacto, iba a parar al ocupante, hacia otro elemento del cinturón; con ello, éste cede algo más, pero sigue protegiendo de golpes contra el volante y, al tiempo, disminuye considerablemente los esfuerzos que soportan cabeza, cuello y tórax. Esta novedad contribuirá a proteger a una población más rígida, como los ancianos. También VOLVO instala un cinturón cuya cinta superior se ajusta automáticamente a la posición del hombro. El inconveniente del sistema es su tamaño, lo que hace que no pueda instalarse en todos los modelos.

lición, explica la intención última de esta iniciativa, que es la "necesidad de llevar a cabo investigaciones sobre el tema a fin de corregir las posibles desigualdades si éstas se constatan".

En la práctica, la legislación europea exige, respecto a la homologación del cinturón de seguridad, un maniquí con un peso de 75,5 kilos, lo que representa el 50 por 100 de la población masculina con ese peso o menos; respecto a la altura, la sitúan en 1,75 metros. Y algo más, el maniquí no tiene brazos y posee una sola pierna.

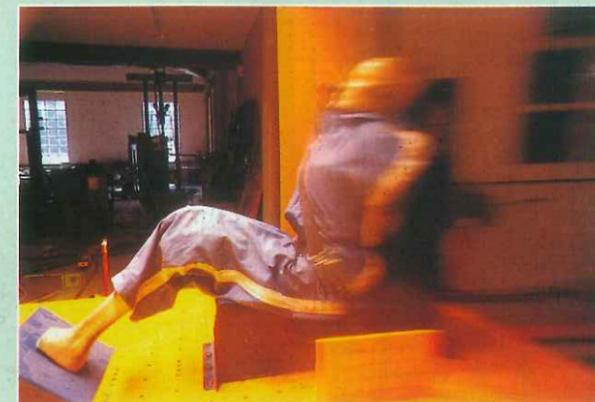
ANCIANOS, MUJERES Y BAJITOS

Mujeres, ancianos y personas de baja estatura son grupos donde, según las mencionadas expertas, la protección disminuye, al ser los que más se alejan de los parámetros ergonómicos más normalizados. Carlos Carrió, responsable de laboratorio del fabricante de cinturones y "air-bags" AUTOLIV, declara que esos dispositivos "están diseñados y probados con un maniquí, de 101 kilos de peso, que representa al 95 por 100 de la población

MEDIDAS DE MANIQUÍ

Partes	Peso (kgs.)	Altura (cms.)
Cabeza y cuello	4,6	28
Torso y brazos	40,3	48
Muslos	16,2	48
Pierna y pie	9,0	51
Total	75,5	1,75

*Normativa europea en cuanto al maniquí empleado para la homologación de cinturones de seguridad.



HOMOLOGACIÓN. El prototipo que la norma europea exige tiene una sola pierna, carece de brazos y pesa 75,5 kgs.

americana; aunque en los ensayos de desarrollo -añade-, probamos otros tipos denominados 5 por 100 mujer, con un peso de 47 kilos, y 50 por 100 hombre, de 74,5 kilos". Al tiempo, Carrió asegura que el cinturón muestra toda su eficacia en cualquier edad y constitución de los ocupan-

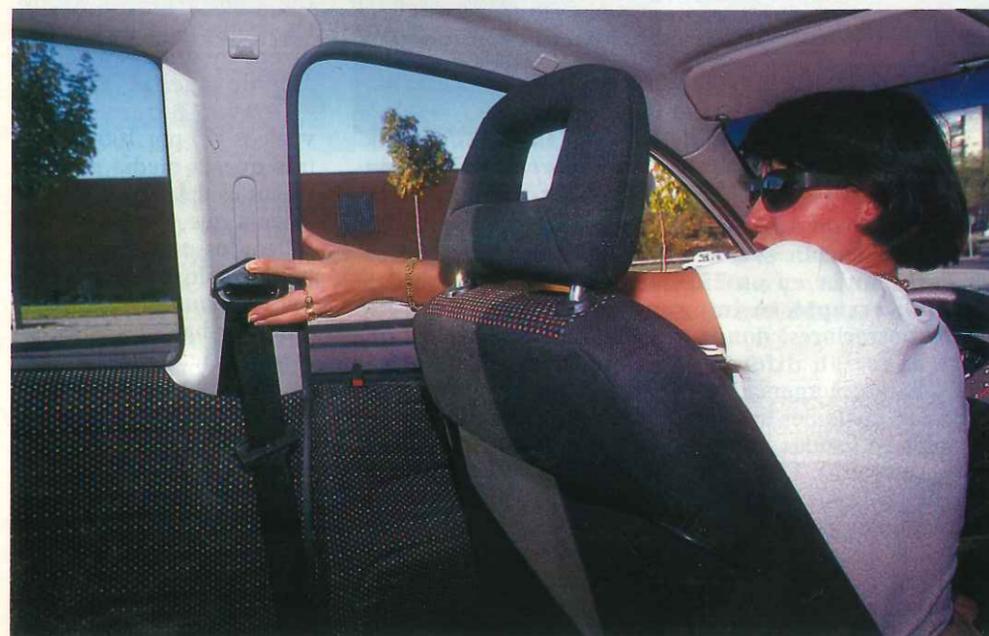
tes cuando va bien ajustado, con un reglaje de altura apropiado y una colocación correcta del asiento.

A lo anterior se añade la opinión de Antonio Arribas (AUTOLIV): "No hay que pensar que el cinturón sea la panacea. Por ello, en paralelo, se desarrollan pretensionadores, absorbedores de impacto, "air-bags" frontales, laterales e incluso en estos momentos se trabaja en uno que protegerá en caso de vuelco".

En la misma línea se pronuncia el portavoz de ROBERT BOSCH, fabricante de equipos electrónicos, quien asegura que "cinturón de seguridad, tensor en éste y "air-bag" son, probablemente, la combinación que, en la actualidad, es más eficaz en lo que se refiere a sistemas de seguridad pasivos".

MAS LESIVIDAD

Por encima de opiniones, existe un dato aceptado por toda la doctrina en este campo y que proviene del



ADAPTACIÓN. El regulador de altura facilita la colocación correcta de la banda superior.

Cada cosa en su sitio

La gran mayoría de veces, nos colocamos el cinturón en un acto, afortunadamente, ya rutinario. Pero es preciso vigilar que la colocación sea correcta para que su eficacia alcance el 100 por 100. Y no sólo eso, sino que no cause lesiones abdominales -en intestino e hígado- y vertebrales -zonas lumbar y torácica-.

La forma correcta es la banda superior entre hombro y cuello, nunca rozando el cuello ni encima del hombro. Especial precaución deben tener las mujeres: situarlo entre ambos pechos, a fin de no dañar las glándulas mamarias en caso de impacto.

La banda inferior debe ir entre los muslos y la pelvis, nunca encima del vientre -especial cuidado las embarazadas, en las que el daño que sufriría el feto podría, incluso, ser mortal-.

No olvidar fijarse en que las bandas del cinturón no queden retorcidas, ni demasiado holgadas; tampoco es bueno que esté muy apretado, porque no deja libertad de movimientos; y, por supuesto, absolutamente prohibido el uso de la pinza. Junto a lo anterior, también puede ser contraproducente llevar ropas de abrigo u otras muy amplias que impidan el ajuste del cinturón.



Sí. Banda superior entre hombro y cuello; la inferior entre muslos y pelvis.



NO. La cinta por encima del vientre y de un pecho (1), rozando el cuello (2) o retorcida (3) restan eficacia al cinturón de seguridad.

estudio del prestigioso investigador americano Leonard Evans titulado "El riesgo de fallecer por lesión traumática en función de edad y género", publicado en 1988 y posteriormente revisado. Este analizó 52.514 accidentes donde fallecieron hombres y 29.580 en los que perecieron mujeres y llegó a esta conclusión: "Entre los 15 y 45 años, el riesgo de fallecer en accidentes idénticos y con sujetos de la misma

edad y colocación es mayor en la mujer en un 25 por 100, excepto en impactos posteriores, donde no se aprecian diferencias". Esta divergencia se aprecia en cualquier tipo de traumatismo (caídas, explosiones, etcétera). La razón se halla en la menor resistencia fisiológica femenina al "shock".

Al intentar constatar y extrapolarse la mayor lesividad femenina cuando se usa cinturón, los resultados son

contradictorios. Así, el estudio de Evans, mantiene esa diferencia (25 por 100 más), aún con el uso de cinturón de seguridad. Mientras, en un trabajo de Hill, Mackay y Morris -"Lesiones en el tórax y abdomen causadas por el cinturón de seguridad"-, los resultados por género son iguales excepto en la mujer a partir de 65 años, que tiene más traumatismos en las extremidades inferiores. Según Juan Carlos González, Ase-

sor Médico de la DGT, las restantes investigaciones relevantes en este campo no detectan diferencias por género, excepto en lo referente al "air-bag", donde algunos señalan una probable diferencia en las características del impacto en la mujer con la recomendación a los fabricantes de efectuar ensayos con diferentes medidas. Entre ellos destacan el dirigido por J. D. States titulado "Lesiones mortales por el uso inadecuado de cinturón de seguridad" y el más reciente (1993), encabezado por Parkin, denominado "¿Cómo se colocan los conductores en el vehículo?", donde se asegura que "las mujeres de baja estatura se acercan más al volante, lo que les hace más vulnerables a las lesiones que el "air-bag" pueda producir".

Sin embargo, estudios y pruebas llevados a cabo por BOSCH y por VOLVO no arrojan diferencias específicas de eficacia en función del sexo.

CINTURON SIEMPRE

Toda esta enumeración de estudios y conclusiones no puede hacer olvidar un dato constatado y aceptado: usar el cinturón de seguridad y el "air-bag" siempre es eficaz. Concretamente, los datos de efectividad en el cinturón, medidos en reducción de muertes, alcanzan el mayor porcentaje en vuelcos -77 por 100-, mientras que la media en colisiones es del 40 por 100. Se calcula que, de cada 1.000 fallecidos en accidente de tráfico, sólo 1 lo fue a causa del cinturón.

El "air-bag" es especialmente eficaz, según Juan Carlos González, en colisiones frontales, donde reduce el riesgo de muerte un 42 por 100 y, además, es el dispositivo que evita mayor número de lesiones. No viene mal recordar que, con el "euro-bag" (cuyo tamaño es inferior al "air-bag"), es imprescindible usar el cinturón. ♦

La variedad de antirrobo hace cada vez más difícil la sustracción de vehículos



CONTRA LOS AMIGOS DE LO AJENO

ROBADOS. Cerca de 85.000 vehículos sufrieron robos en España durante 1994. Muchos de ellos, sólo para hurtarles la radio.

Simón J. BERNAL
Fotos: Marcos GONZÁLEZ

Durante 1994 en España se robaron 85.000 vehículos, según UNESPA, patronal de compañías aseguradoras. Esta cifra supone un aumento del 13,5 por 100 respecto a 1993. El 80 por 100 de los vehículos fue recuperado por la policía. Y es que, aunque las mafias dedicadas al robo de vehículos para su venta en otros países son una realidad, en España lo que más abunda es el "robo de fin de semana"-rateros que abandonan el vehículo robado apenas éste se queda sin ga-

Los automóviles son cada vez más difíciles de robar. Con los nuevos adelantos en materia de seguridad antirrobo, ni las ganzúas, ni la rotura de las ventanillas sirven de mucho. Incluso el famoso puente casi ha pasado a la historia. Sin embargo, los modernos sistemas de seguridad aún no son moneda corriente en nuestras calles y las sustracciones de los vehículos y, sobre todo en su interior, siguen produciéndose con demasiada asiduidad.

solina- y, sobre todo, el hurto en el interior, casi 200.000 en 1994.

Para evitar esos robos, los fabricantes aplican los últimos avances en electrónica para desarrollar sistemas de seguridad casi invulnerables. El último y más espectacular grito en antirrobo es la detección por satélite.

Todavía se encuentra en fase de desarrollo, pero su comercialización no está muy lejana. Su técnica es simple: se oculta en el interior del automóvil un pequeño transmisor que envía una señal a un satélite. Este, con un error de apenas unos kilómetros, determina el lugar exacto donde se encuen-

tra el vehículo. Aunque parezca ciencia ficción, sólo copia el sistema de localización que utilizan los barcos en alta mar.

INMOVILIZADOR ELECTRONICO

En España, MERCEDES ofrecerá modelos con este sistema antes de finales de 1996. FORD también lo está desarrollando, aunque desea abaratarlo lo más posible para comercializarlo a gran escala. Sin embargo, el principal obstáculo para su uso es, de momento, más legal y económico que técnico.



MUCHOS MEDIOS. Para impedir el robo del coche o de objetos en su interior, hay muchos sistemas: barras, cadenas, cortacorrientes, inmovilizadores electrónicos, alarmas volumétricas...

Las transmisiones vía satélite se realizan a través de bandas de emisión determinadas, y la legislación aún no ha señalado cuál podrá usarse para ese fin. La decisión, además, debe ser internacional para que el sistema sea efectivo realmente, además de necesitar una costosa red de satélites.

A la espera del satélite, los fabricantes han apostado fuerte por el inmovilizador electrónico, disponible ya en gran cantidad de autos, aunque sólo en gamas altas y medias-altas. El método es sencillo: el motor no arranca si no recibe un código o señal que se le envía electrónicamente mediante el tecleo de un número secreto —variante usada por CITROËN—, bien mediante una simple llave que incorpora un código —como los FORD—. La principal ventaja del sistema es que se integra en el mecanismo electrónico de arranque del motor y es prácticamente imposible de desmontar.

Todavía no está plenamente desarrollado en Europa, pero en pocos años será un

sistema relativamente barato, lo que permitirá su amplia implantación. La ventaja frente a la alarma tradicional es obvia: mientras ésta avisa acústica y óptica del acceso del intruso al vehículo, el inmovilizador hace prácticamente imposible su arranque.

El inmovilizador electrónico parece, hoy, la panacea antirrobo. Al menos se han convertido en el más utiliza-

do por los fabricantes de automóviles. OPEL también se suma a la moda con su propio inmovilizador electrónico. En ese caso, la llave integra el sistema: al quitarla del contacto, se activa el sistema de seguridad. El desarrollado por RENAULT se basa en los mismos parámetros: se activa por el reconocimiento del código memorizado en la llave de contacto, transmitiéndose median-

te un mando a distancia. Un decodificador compara este código con el grabado en su memoria interna. La información enviada al sistema de control del motor suprime la alimentación si no lo reconoce. AUDI también tiene sistemas similares en alguno de sus modelos.

ALARMA O CADENA

La alarma es el antirrobo por excelencia, aunque, en realidad, es más un método disuasorio, de ahí que sea el menos seguro. Hay de muchos tipos y precios: desde 10.000 pesetas las más baratas, hasta 20.000 las más caras. Algunas se desmontan fácilmente y no sirven de mucho. Otras, mucho más sofisticadas, son bastante efectivas.

Básicamente, son de protección perimétrica (exterior) o volumétrica (interior). Las primeras se disparan al detectar la apertura de puertas, capó o maletero. Son menos eficaces y, consecuentemente, más baratas. En caso de que el robo se

realice a través de una ventanilla rota previamente —algo usual—, esas alarmas no sirven de mucho. Las volumétricas, mucho más sofisticadas, funcionan al detectar movimientos o cambios de volumen en el interior del habitáculo mediante captadores ultrasónicos.

AL ESCONDITE

Gran parte de su eficacia depende del lugar donde se instala. Lugares de difícil acceso dificultan su posible desconexión por el ladrón. Por eso, en algún caso (como la que monta CITROËN), el dispositivo se dispara al desconectarla de cualquier forma que no sea con el mando a distancia de la alarma. En cualquier caso, el sistema es, sobre todo, disuasorio, por lo que los expertos aconsejan colocar bien visible el adhesivo de que el vehículo está equipado con alarma.

Los dispositivos "tradicionales" incluirían también las cerraduras de seguridad. Son cerraduras dobles que

cierran las puertas por fuera y por dentro, de forma que, caso de romper el cristal, la no se abran desde dentro. Por si sólo no supone gran impedimento para el ladrón, que siempre podría entrar por la ventanilla rota. Sin embargo, combinado con una alarma volumétrica, dificulta mucho el robo.

Hoy por hoy, los antirrobo mecánicos pierden terreno

Evitar los hurtos

El gran número de robos en el interior de vehículos ha hecho que se disparen los sistemas de seguridad paralelos, para evitar el robo de accesorios. Algunos son realmente radicales, como la instalación de cajas fuertes especialmente diseñadas para automóviles. La comercializada por SPM, por ejemplo, se fija sólidamente, a elección del usuario, normalmente bajo el salpicadero o un asiento delantero o trasero. La apertura y cierre se efectúa mediante un motor electrónico que se acciona pulsando un número secreto en un teclado oculto en cualquier.

También se comercializan cerraduras especiales para maleteros de gran robustez. Las hay con clave, con pulsador oculto o con tirador manual instalado en el interior del habitáculo. En cualquier caso, suelen ser independientes de las cerraduras convencionales del automóvil. En esta línea, se puede optar por blindar el maletero, con cerraduras y cerrojos que se abren desde el interior del vehículo mediante clave.

frente a los electrónicos. Sin duda, en ocasiones, la barra o cadena son tan efectivas como el más sofisticado anti-robo: tienen un alto poder disuasorio —de ahí que se fabriquen en colores vivos, visibles desde el exterior—; y, si bien se pueden serrar, las fabricadas en una buena aleación suponen un obstáculo infranqueable.

Básicamente todas las barras son iguales. Existen varios tipos, dependiendo de donde se coloquen. La más clásica engancha un pedal con el volante, impidiendo la movilidad de éste y el uso de aquel. Últimamente se comercializan otras que, colocadas en el volante, impiden su giro, o entre el freno de mano y palanca de cambios, los inmovilizan. El inconveniente es que algunos pomos de la palanca se desenroscan, con lo que la barra se quita con facilidad. Para evitarlo, se acompañan el producto con pegamento extrafuerte que fija el pomo.

El factor determinante en la seguridad de barras y cadenas es el material de fabricación. Las más fiables se realizan en aleaciones de acero y, sobre todo, la "pitón". Sus precios, desde 2.000 pesetas las peores hasta 6 ó 7.000 las más seguras. También es importante la cerradura o candado que incorpore. Los expertos prefieren las barras, pero la cadena puede resultar efectiva. ♦

CONSEJOS PRACTICOS

✓ Siempre que pueda, deje el vehículo en un parking. En los garajes públicos, evite siempre dejar el ticket en el interior del automóvil, ya que es el único salvoconducto para retirar el coche.

✓ Si tiene la seguridad de que su coche está siendo robado, antes que nada, llame a la policía.

✓ No deje nunca la radio puesta ni ningún objeto que pueda incitar al robo en el interior del vehículo. Si no hay más remedio, déjelos en el maletero, pero siempre antes de llegar al lugar donde dejará estacionado el vehículo.

✓ No deje los papeles del coche en el interior del vehículo, o en cualquier caso no los deje en un lugar de fácil acceso. El robo de este tipo de documentos facilita a las mafias internacionales la venta de coches robados.

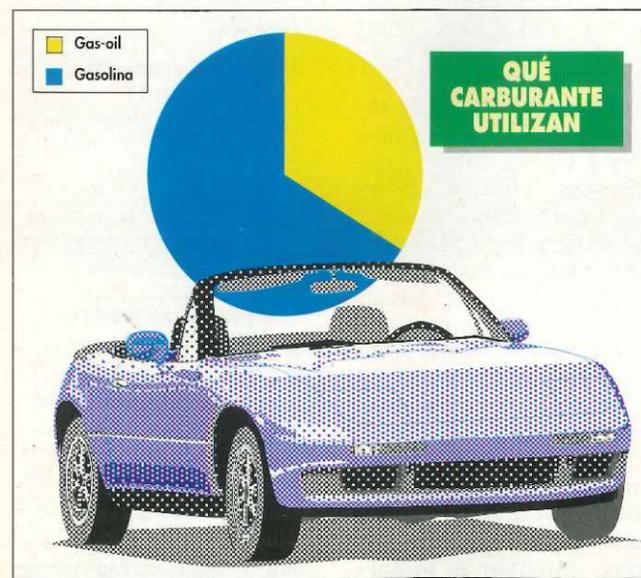
✓ Coloque en lugar visible el adhesivo que avisa de la presencia de una alarma antirrobo en caso de que cuente con un sistema de este tipo. Su poder disuasorio será aún mayor.

✓ Si prefiere las barras, procure que sean de un color vivo, bien visible desde el exterior.

✓ Dote a su vehículo de un mínimo de medidas disuasorias contra el robo. Aunque puedan parecer caras, a la larga son una inversión rentable.

Así fue el coche del 94

El automóvil tipo que se compró en España durante 1994 es un turismo (el 81,4 por 100 de los vehículos adquiridos era de esta clase) y se matriculó en Madrid (19,17 por 100) durante el mes de julio (11,16 por 100). En cuanto a sus características, se trata de un modelo importado (56,6 por 100) con una motorización entre 1.600 y 2.000 centímetros cúbicos alimentado por gasolina como carburante (73,9 por 100).



J. M. M.

Pese a las malas perspectivas anunciadas durante todo el año, lo cierto es que la matriculación de turismos se incrementó en 1994 frente a 1993 en un 21 por 100. Es decir, se pasó de 775.461 vehículos a 938.971

No deja de ser curioso que sólo catorce provincias superen la media nacional de automóviles matriculados, máxime cuando se fija en una cifra como 18.051 vehículos al año. En este sentido, sólo Madrid y Barcelona -las dos primeras del "ranking"- matriculan 300.805 vehículos, más de 32 por

100 del total de España. Si a estos datos sumamos los resultados de Valencia (48.651 unidades), Alicante (39.919), Baleares (36.569), Málaga (30.012) y Sevilla (29.401), estas

siete provincias reúnen más de la mitad de los vehículos matriculados en todo el país (51,68 por 100).

Como dato llamativo citar, en la "cola" de matri-

culaciones, que Melilla se situó en el último lugar (1.587 unidades y 0,17 por 100), y que una ciudad como Ceuta superó en sus cifras (1.785) a toda una provincia como Soria

MATRICULACIONES DE TURISMOS

Año	Turismos	% Incremento año anterior	Índice
1985	575.052	-	100
1986	689.051	+ 19,8	120
1987	928.264	+ 34,7	161
1988	1.069.220	+ 15,8	186
1989	1.149.373	+ 7,5	200
1990	1.007.014	- 12,4	175
1991	914.061	- 9,2	159
1992	1.008.454	+ 10,3	175
1993	775.461	- 23,1	135
1994	938.971	+ 21,1	163

(Se da a la cifra de 1985 un índice 100)

EVOLUCIÓN DE LA POTENCIA DE LOS MOTORES DEL PARQUE DE TURISMOS

(en porcentaje)

Año	Centímetros cúbicos (c.c.)			
	- 1.200	1.200 a 1.599	1.600 a 1.999	+ 2.000
1989	20,9	45,1	28,3	5,7
1990	21,5	42,2	29,7	6,6
1991	20,9	40,6	31,9	6,6
1992	18,7	33,6	40,4	7,2
1993	16,2	33,0	42,5	8,2
1994	18,4	34,0	41,1	6,5

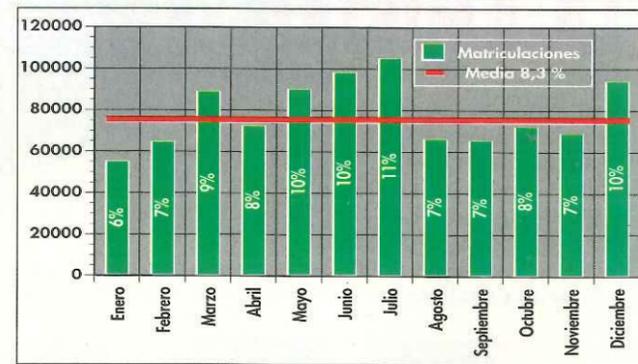
(1.725).

Aunque el mes en que más vehículos se matriculan es julio, con el 11,16 por 100 del total, le siguen muy de cerca junio (10,44 por 100) y diciembre (10 por 100). Entre estos tres meses superan el tercio de las ventas totales. El segundo trimestre del año (abril, mayo y junio), coincidente, más o menos, con la primavera, es en el que mayores ventas se producen: 260.500 unidades, aproximadamente; el peor es el primero (enero, febrero y marzo), el invernal, que apenas supera los 207.500 vehículos.

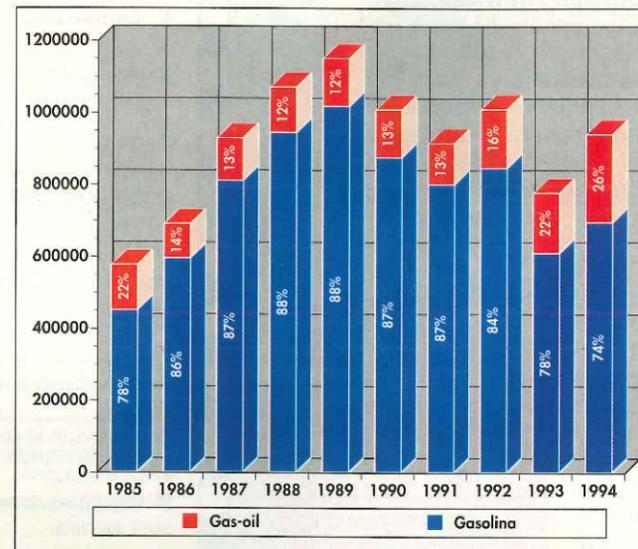
La propulsión se realiza, básicamente, por motores de gasolina (73,9 por 100) frente a un 26,1 por 100 de gasoil, pese al incremento de estos en los últimos años. Mientras tanto, la procedencia mayoritaria del vehículo es la importación (56,6 por 100), aunque muy igualada a la producción nacional (43,3 por 100). En este sentido, la evolución del parque de turismos tiende, aunque lentamente, hacia mayores cuotas de mercado para el gasoil: en 1985, aproximadamente 1 de cada 5 turismos matriculados era diesel (21,8 por 100), pero cinco años más tarde, en 1989, sólo 1 de cada 10 (11,6 por 100) tenía este tipo de motor; desde entonces la subida ha sido continua hasta alcanzar el 26,1 por 100 de cuota. Una de las razones es la subida del precio de la gasolina y la mejora de las prestaciones de esos motores.

En cuanto al cubicaje del motor -su capacidad en centímetros cúbicos-, la mayoría se sitúa entre 1.200 y 2.000 c.c. De hecho, el 75 por 100 de los vehículos matriculados en 1994 tenía esta cilindrada. Sólo un 18,4 por 100 se

CUÁNDO SE COMPRAN



EVOLUCIÓN PARQUE POR CARBURANTE



NACIONALES O IMPORTADOS



Subasta
Fabricación nacional
Importación

DÓNDE SE COMPRAN

Provincia	Nº vehículos matriculados	%
▲ Madrid	180.054	18,17
▲ Barcelona	120.751	12,86
▲ Valencia	48.651	5,18
▲ Alicante	39.919	4,25
▲ Baleares	39.919	4,25
▲ Málaga	30.012	3,20
▲ Sevilla	29.401	3,13
▲ Las Palmas	26.268	2,80
▲ Vizcaya	24.850	2,64
▲ Coruña, La	24.432	2,60
▲ Asturias	23.024	2,45
▲ Sta. Cruz Tenerife	22.176	2,36
▲ Murcia	20.233	2,15
▲ Pontevedra	19.098	2,03
= (MEDIA)	18.051	1,92
▼ Zaragoza	16.815	1,79
▼ Cádiz	16.349	1,74
▼ Gerona	14.935	1,59
▼ Tarragona	13.973	1,49
▼ Granada	13.650	1,45
▼ Guipúzcoa	13.642	1,45
▼ Navarra	13.616	1,45
▼ Córdoba	12.064	1,28
▼ Castellón	11.776	1,25
▼ Cantabria	10.368	1,10
▼ Valladolid	10.329	1,10
▼ Álava	10.130	1,07
▼ León	9.837	1,05
▼ Almería	9.24	0,987
▼ Toledo	8.455	0,90
▼ Lérida	8.169	0,87
▼ Burgos	8.001	0,85
▼ Jaén	7.806	0,83
▼ Badajoz	7.755	0,82
▼ Orense	7.378	0,78
▼ Lugo	7.204	0,77
▼ Huelva	6.846	0,73
▼ Salamanca	6.437	0,68
▼ Ciudad Real	6.134	0,65
▼ Cáceres	5.595	0,59
▼ Albacete	5.545	0,59
▼ Rioja, La	5.091	0,54
▼ Huesca	4.329	0,46
▼ Zamora	4.019	0,43
▼ Palencia	3.396	0,36
▼ Segovia	3.011	0,32
▼ Cuenca	2.794	0,32
▼ Guadalajara	2.771	0,29
▼ Ávila	2.603	0,28
▼ Teruel	2.223	0,28
▼ Ceuta	1.785	0,19
▼ Soria	1.725	0,18
▼ Melilla	1.587	0,17

Parte Europeo de Accidente, para una tramitación más rápida y segura

EL PARTE DE LA AMISTAD

La Declaración Amistosa de Accidente de Automóvil es un parte conocido y utilizado en la mayoría de los países europeos. Cualquiera que sea el idioma en que esté redactado, todos los datos y referencias son idénticos y en el mismo orden, por lo que resulta el mejor medio para informar a su aseguradora y conseguir una rápida liquidación y cobro del siniestro. Por si tuviera alguna dificultad en su comprensión, le proponemos realizar un test con distintos ejemplos.

El Consorcio de Compensación de Seguros ha editado un folleto práctico acerca de la cumplimentación del Parte Europeo de Accidente que no es otro que el de la Declaración Amistosa, cuyo modelo -que facilita su compañía de seguros- debe llevar siempre en el coche.

El impreso debe utilizarse siempre que sufra un accidente con daños materiales, incluso si existen daños corporales o declaración a la Policía. Para rellenar bien la Declaración Amistosa es necesario ser dos y entenderse; pero si el otro conductor se niega a firmar, anote su matrícula, procure encontrar testigos y un agente de la autoridad y, a pesar de todo, envíe el parte a su compañía.

Para una tramitación rápida del siniestro, en el lugar del accidente rellene los datos referidos a las circunstancias en que se han producido, daños aparentes, Entidades Aseguradoras de los vehículos implicados, número de póliza, etcétera. Ya en su casa, complételo rellenando el reverso de la Declaración Amistosa, sin olvidar en qué taller dejará su vehículo para la reparación y envíelo rápidamente a su compañía. Así, en el folleto se indican 10 consejos prácticos a tener en cuenta, cuyo resumen reproducimos. ♦

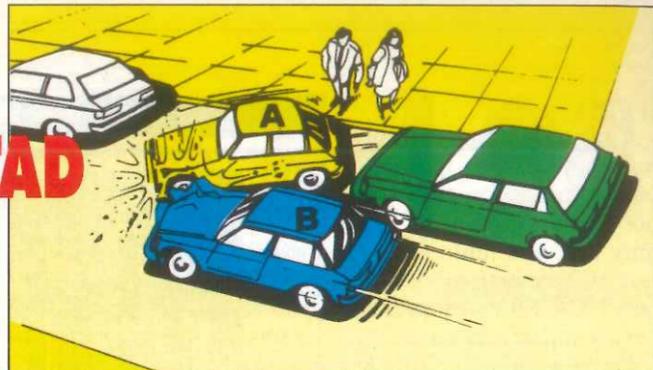
COMPRUEBE SI SABE RELLENAR UN PARTE

Los tres dibujos corresponden a distintas circunstancias de un accidente. Marque una cruz en la casilla correspondiente y compare los resultados con las respuestas correctas que se ofrecen al final.

DIEZ CONSEJOS

- Una lectura reposada del reverso del parte donde se detalla la manera de rellenarlo.
- Un bolígrafo permitirá que la copia sea legible.
- Indique si hay o no testigos y, en su caso, escriba todos sus datos (nombre, apellidos, domicilio y teléfono).
- La última casilla, donde se indicará el número de casillas rellenas anteriormente, impedirá posteriores alteraciones o añadidos.
- Estacionamiento no es parada. Conviene distinguirlo claramente.
- Dibuje cuidadosamente un croquis con la posición y dirección de los vehículos y el eje de separación de la calzada. Asimismo, indique (dato 10) con una flecha el punto inicial de

- contacto, no el emplazamiento del daño.
- Ojo a las contradicciones entre el croquis y las circunstancias señaladas con (x), las cuales tienen más valor que el primero.
- Firmas, la suya y la del otro conductor, y deben intercambiarse una copia.
- En colisión múltiple, debe rellenar dos Declaraciones Amistosas: una con el conductor que le precedía y otra con el de atrás, indicando si el vehículo fue proyectado por éste contra el de delante.
- No lo haga: no deje que el otro conductor cumplimente el parte reservado para usted, ni firme en blanco, ni cambie las declaraciones del otro conductor.

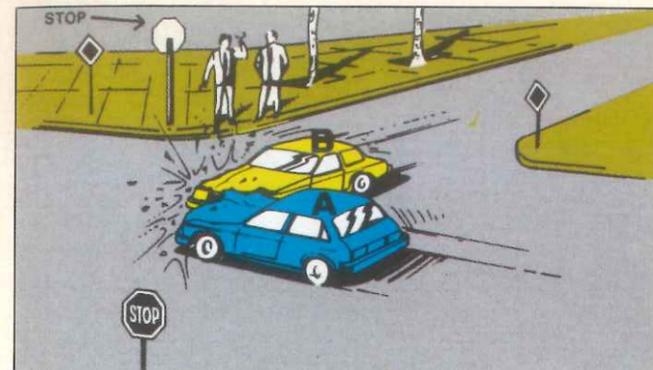


El vehículo B es sorprendido por el vehículo A, que salía de un estacionamiento.

12. Circunstancias		12. Circunstancias	
Poner un aspa (x) en cada casilla que proceda para precisar el croquis		Poner un aspa (x) en cada casilla que proceda para precisar el croquis	
<input type="checkbox"/>	1 Estaba estacionado	1	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	2 Salía de un estacionamiento	2	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	3 Iba a estacionar	3	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	4 Salía de un aparcamiento, de un lugar privado, de un camino de tierra	4	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	5 Entraba a un aparcamiento, a un lugar privado, a un camino de tierra	5	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	6 Entraba en una plaza de sentido giratorio	6	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	7 Circulaba por una plaza de sentido giratorio	7	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	8 Colisionó en la parte de atrás al otro vehículo que circulaba en el mismo sentido y en el mismo carril	8	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	9 Circulaba en el mismo sentido y en carril diferente	9	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	10 Cambiaba de carril	10	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	11 Adelantaba	11	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	12 Giraba a la derecha	12	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	13 Giraba a la izquierda	13	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	14 Daba marcha atrás	14	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	15 Invadía la parte reservada a la circulación en sentido inverso	15	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	16 Venía de la derecha (en un cruce)	16	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	17 No respetó la señal de preferencia	17	<input type="checkbox"/>

← Indicar nº de casillas marcadas →

Respuesta: Cuando el vehículo A salía de un estacionamiento, la casilla A-2 es la que hay que marcar con una cruz. No hay que marcar nada en lo que concierne al vehículo B.

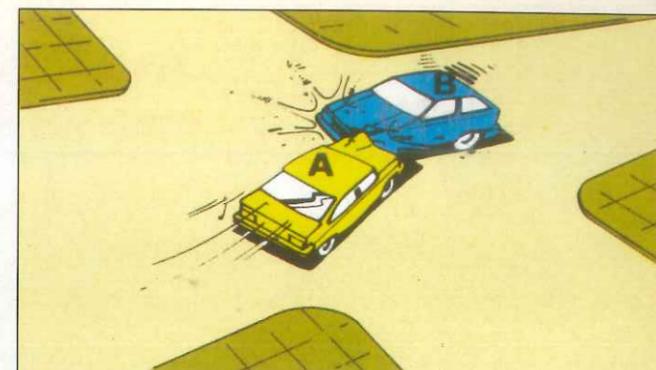


El vehículo A, cuando circulaba por una calzada prioritaria, es alcanzado por el vehículo B.

12. Circunstancias		12. Circunstancias	
Poner un aspa (x) en cada casilla que proceda para precisar el croquis		Poner un aspa (x) en cada casilla que proceda para precisar el croquis	
<input type="checkbox"/>	1 Estaba estacionado	1	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	2 Salía de un estacionamiento	2	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	3 Iba a estacionar	3	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	4 Salía de un aparcamiento, de un lugar privado, de un camino de tierra	4	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	5 Entraba a un aparcamiento, a un lugar privado, a un camino de tierra	5	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	6 Entraba en una plaza de sentido giratorio	6	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	7 Circulaba por una plaza de sentido giratorio	7	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	8 Colisionó en la parte de atrás al otro vehículo que circulaba en el mismo sentido y en el mismo carril	8	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	9 Circulaba en el mismo sentido y en carril diferente	9	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	10 Cambiaba de carril	10	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	11 Adelantaba	11	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	12 Giraba a la derecha	12	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	13 Giraba a la izquierda	13	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	14 Daba marcha atrás	14	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	15 Invadía la parte reservada a la circulación en sentido inverso	15	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	16 Venía de la derecha (en un cruce)	16	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	17 No respetó la señal de preferencia	17	<input type="checkbox"/>

← Indicar nº de casillas marcadas →

Respuesta: No hay discusión posible. El vehículo B no ha observado la señal de preferencia (STOP). En este caso debe marcarse con una cruz la casilla B-17. No hay que marcar nada en lo que concierne al vehículo A.



El vehículo B es alcanzado por el vehículo A que giraba a la izquierda.

12. Circunstancias		12. Circunstancias	
Poner un aspa (x) en cada casilla que proceda para precisar el croquis		Poner un aspa (x) en cada casilla que proceda para precisar el croquis	
<input type="checkbox"/>	1 Estaba estacionado	1	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	2 Salía de un estacionamiento	2	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	3 Iba a estacionar	3	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	4 Salía de un aparcamiento, de un lugar privado, de un camino de tierra	4	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	5 Entraba a un aparcamiento, a un lugar privado, a un camino de tierra	5	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	6 Entraba en una plaza de sentido giratorio	6	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	7 Circulaba por una plaza de sentido giratorio	7	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	8 Colisionó en la parte de atrás al otro vehículo que circulaba en el mismo sentido y en el mismo carril	8	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	9 Circulaba en el mismo sentido y en carril diferente	9	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	10 Cambiaba de carril	10	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	11 Adelantaba	11	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	12 Giraba a la derecha	12	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	13 Giraba a la izquierda	13	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	14 Daba marcha atrás	14	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	15 Invadía la parte reservada a la circulación en sentido inverso	15	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	16 Venía de la derecha (en un cruce)	16	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	17 No respetó la señal de preferencia	17	<input type="checkbox"/>

← Indicar nº de casillas marcadas →

Respuesta: El vehículo A gira a la izquierda, invadiendo la parte de calzada reservada a circulación en sentido inverso. En este caso deberán marcarse con una cruz las casillas A-13 y A-15. No deben marcarse las casillas referidas al vehículo B.

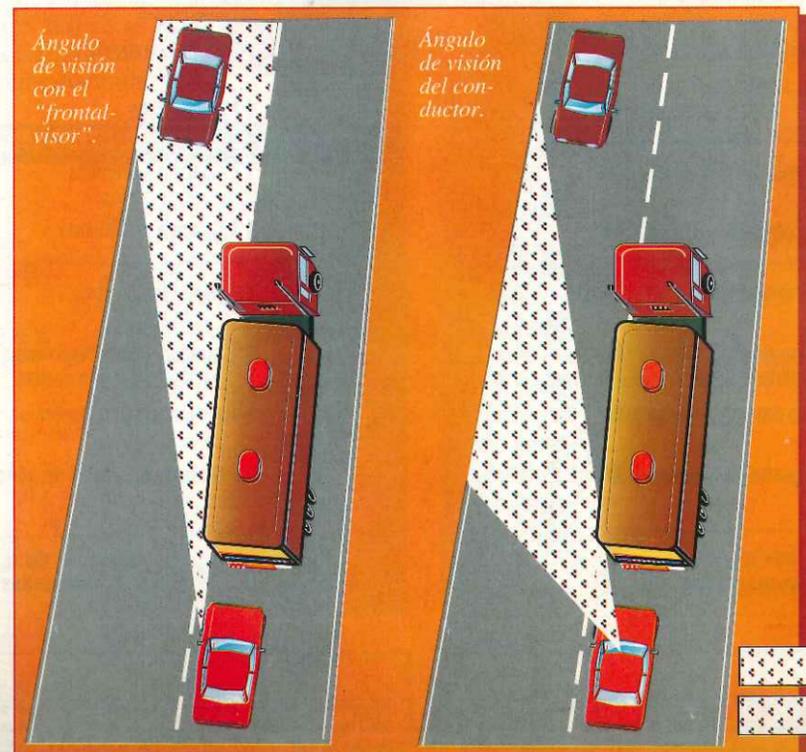


VER DELANTE. En el prototipo de la imagen, el recuadro negro corresponde al espejo que mira de frente y envía la imagen al segundo espejo, en la parte inferior.

En determinadas ocasiones, como, por ejemplo, cuando se circula tras un camión o autocar, la visión hacia adelante resulta difícil. Por ello, el conductor se ve obligado a desplazar su cuerpo o, incluso, a asomar el morro del coche e invadir ligeramente el carril contrario para ver si puede adelantar.

Esto, que ya de por sí es un riesgo, queda confirmado por los numerosos accidentes con víctimas que se producen, tanto al invadir parcialmente el sentido contrario como al adelantar anti-reglamentariamente. Sin embargo, en 1994 se registraron

El concepto tradicional de los espejos retrovisores para ver la circulación a nuestras espaldas cambia totalmente con el denominado "frontalvisor". Este invento permite ver, al otro lado, la circulación que se acerca de frente y que tal vez nos la oculte un vehículo voluminoso que nos precede.



en carretera 3.065 accidentes en los que se había cometido la citada infracción de invadir parcialmente el sentido contrario; muchos más que por el concepto de adelantar anti-reglamentariamente (1.760).

Según Juan Vicente Marcos, autor del invento, ocurren más accidentes con víctimas por intentar ver si se puede adelantar que por todos los demás motivos juntos en el transcurso de los adelantamientos. El proporcionar una conducción más segura justificaría, según él, desarrollar un elemento sencillo, barato, fácil de fabricar y acoplar a cualquier tipo de vehículo. ♦

Diez millones de vehículos han salido de la cadena de montaje de SEAT



**ESTA
ES SU
VIDA**

SEAT acaba de celebrar la salida del vehículo diez millones de su cadena de montaje. Un acontecimiento que se produce en uno de los momentos más críticos de la historia de este fabricante; una historia que ha corrido pareja a los avatares de la sociedad española. Sus avances han sido fiel reflejo de las necesidades del momento y alguno de sus productos ha quedado como símbolo de su época. Su lucha es y ha sido constante.

Mercedes LÓPEZ

El color rojo volcán del Seat "Toledo TDi", vehículo diez millones que sale de la cadena de montaje del primer fabricante de coches español, simboliza muy bien el espíritu de una

empresa que, desde su nacimiento, ha estado siempre en constante actividad.

La historia comienza el 9 de mayo de 1950 cuando se constituye la Sociedad Española de Automóviles de Turismo, S. A. (SEAT), con un capital de 600 millones de pesetas. Partici-



pan el Instituto Nacional de Industria (INI), con el 51 por 100, seis bancos, con el 42 por 100, y FIAT que aporta el 7 por 100 restante y su licencia de fabricación. Al mismo tiempo, comienzan las obras de la fábrica en la Zona Franca de Barcelona.

La vida de SEAT camina paralela a la sociedad española. Su desarrollo es fiel imagen de los avances sociales y económicos del país e, incluso, alguno de sus productos queda como símbolo de toda una época.



FELICIDADES. Este es el coche diez millones, un "Toledo TDi".

El primer coche que sale de SEAT es un "1400", matrícula B-87223. La empresa cuenta con una plantilla de 925 personas y es capaz de producir diariamente 5 coches. La inauguración oficial se lleva a cabo el 5 de mayo de 1955. La fábrica ocupa una superficie de casi 200.000 metros².

PASO A PASO

En 1956 ya cuenta con 1.000 trabajadores y alcanza los 10.000 coches al año. Además comienza a fabricar el mítico "600", que inicia en España la era de la motorización masiva. Un año más tarde, su producción se sextuplica. Se inicia el despegue de SEAT y de España. La silueta del popular "seiscientos" invade las calles de todas las ciudades y se dibuja junto a los inolvidables "guardias de la porra", sin darle miedo las tortuosas carreteras de toda España, que recorre sin descanso. Al mismo tiempo, se erige como el acompañante imprescindible o el sueño dorado de los entrañables protagonistas de las películas de los años 60.

En 1964 se inaugura la sede central en Madrid. La plantilla casi alcanza las

10.000 personas y la producción diaria llega a los 300 coches.

En 1965 se realiza la primera exportación: Colombia es el primer país que recibe, por vía aérea, los modelos "1500", el célebre taxi de los madrileños. Un año más tarde aparece otro modelo inolvidable: el "850". Sale de la fábrica el SEAT "medio millón".

¡VAYA PREMIO!

En aquellos años, allí donde hay un acontecimiento popular, allí está SEAT. Así, en 1969, el SEAT "124" amarillo, que hace el millón de unidades, es comprado por Rosa Zumárraga, ganadora del famoso

concurso de RTVE "Un millón para el mejor".

La década de los 70 comienza bien para la marca: en 1971 se sitúa en cabeza del "ranking" de la industria española. Sus exportaciones superan los 55.000 coches. En abril de 1972 lanza otro de los míticos -el "127"- del que vende 50.000 unidades en los seis primeros meses. El "seiscientos" vive sus últimos meses y, en 1973, deja de fabricarse. Se han producido casi 800.000 unidades. Todo un récord.

En 1974, la industria automovilística atraviesa una grave crisis. Aunque con retraso, como el resto de la economía española, SEAT también nota sus efectos. Por entonces sus cifras de



NUMERO UNO. Así era el "1400", el primer modelo que fabricó SEAT.



INOLVIDABLE. El "600", símbolo de una época. Económico, fuerte, a prueba de casi todo. Una joya.

ventas se acercan a mil millones de dólares, lo que la sitúan en el octavo lugar entre los fabricantes europeos.

A pesar de todo, en ese año SEAT adquiere las instalaciones que Authi tiene en Pamplona y construye un importante complejo de fabricación y almacén en Martorell. El 22 de enero de 1975 sale el primer coche de las cadenas de montaje de Landaben (Pamplona): un "124 D". A finales de los 70 se superan los cuatro millones de unidades.

PRIMER SUSTO

En mayo de 1980, inesperadamente, FIAT no acude a la ampliación de capital de SEAT -destinada a un ambicioso plan de reestructuración industrial- y rompe su colaboración de más de 30 años. Al año siguiente, la empresa italiana vende su participación en SEAT al INI. Este desmarque le convierte en el primer fabricante de automóviles totalmente español. Empieza a desarrollar sus propios productos, así nacen los "Ronda", "Ibiza", "Málaga" y "Marbella".

1982 es otro año clave para la marca. El 30 de septiembre se firman acuerdos de cooperación industrial y comercial con el grupo ale-

mán VOLKSWAGEN. En este año SEAT produce 50.000 unidades para la exportación y comercializa en España los coches, producidos o importados, de las marcas VOLKSWAGEN y AUDI. La unión con los alemanes es imprescindible para la subsistencia de la marca española. El avance continúa. El 27 de abril de 1984 sale de la fábrica de la Zona Franca el SEAT "Ibiza" número 1, el primer coche de la nueva generación.

LUCHA CONTINUA

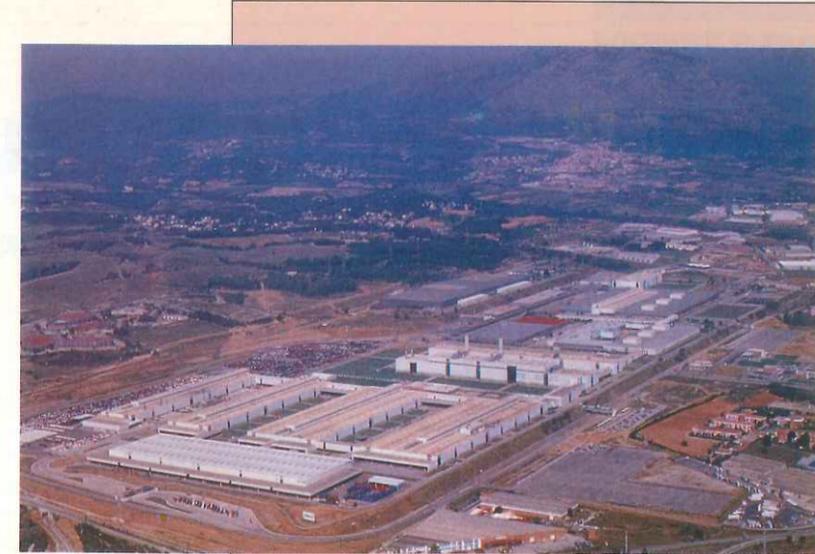
Se inicia la construcción de la nueva fábrica de Martorell en 1989. Coincidiendo con la celebración de los 37 años de producción de la empresa, se fabrica el SEAT 8 millones. Al mismo tiempo, se alcanza el récord histórico de producción anual: más de medio millón de unidades. Con todo, la crisis de la empresa es muy profunda.

En el Salón del Automóvil de Barcelona de 1991, se presenta mundialmente su último buque insignia: el nuevo SEAT "Toledo" y se inicia su comercialización. El año siguiente, 1992, se celebran los XXV Juegos Olímpicos en Barcelona, SEAT participa como Socio Colaborador y patrocina el programa de Voluntarios Olímpicos. Con tal motivo

se presenta el "Ibiza Serie Olímpica".

El momento álgido de su crisis llega en 1993, año en el que las pérdidas acumuladas superan los 180.000 millones de pesetas. La "casa" tiene que ser "apuntalada" continuamente desde la Administración y el grupo alemán. En febrero, el rey Juan Carlos I inaugura la nueva fábrica de Martorell y un año más tarde inicia su actividad el Parque de Proveedores anexo. Tecnología punta, cuidado del medio ambiente, aplicación del concepto de "just in time" (justo a tiempo) para ahorrar, imponen su ley. Se busca garantía total a la primera y viabilidad económica.

En la actualidad, mientras aparecen los nuevos modelos "Inca" y "Alhambra", el Tribunal de Bruselas, contra la exigencia de la Comisión Europea de la Competencia, ante las ayudas que el ejecutivo español aplica a la industria del automóvil, ha dado vía libre a las mismas, aunque a cambio de limitar la producción. En el fondo se lucha para que VOLKSWAGEN no se retire y devuelva al Estado la emblemática SEAT. En septiembre de este año, se fabrica el coche 10 millones. El Príncipe de Asturias preside el acto de celebración de esta unidad. La historia continúa. ♦



LA APUESTA. La nueva fábrica que SEAT ha construido en Martorell, aúna modernidad y cuidado del medio ambiente.

Con la nueva fábrica de Martorell, SEAT está en cabeza en tecnología, competitividad y calidad Presente con mucho futuro

A 30 kilómetros de Barcelona, a la sombra del macizo de Montserrat, SEAT inaugura en 1993 la nueva fábrica de Martorell. Con una extensión de 3.000.000 de metros cuadrados (más de 400 campos de fútbol), cuenta con 85.000 metros cuadrados de césped (el 20 por 100 de la inversión total fue a protección medioambiental) y casi 25 kilómetros de calles asfaltadas. En su construcción se emplearon 120.000 metros cúbicos de hormigón y 22.000 toneladas de acero (en la Torre Eiffel se utilizaron 7.500 toneladas de acero), da trabajo a 7.500 personas y es capaz de montar más de 1.800 vehículos al día (la velocidad de la línea de montaje es de 1 coche cada 43 segundos).

Una de las claves para conseguir calidad y eficiencia es la entrega de componentes y suministros justo a tiempo ("just in time") en las líneas de montaje. Para asegurar el aprovisionamiento de materiales y ahorrar en transporte, a 2,5 kilómetros funciona el Parque Industrial de Proveedores SEAT (PIPS), que alberga a 24 empresas y emplea a 700 personas.

En estos momentos, en Martorell se fabrican para el mercado mundial los modelos "Ibiza", "Córdoba", "Toledo" e "Inca".

LAS JOYAS

Uno de los puntos más vistosos, por su automatización es el taller de chapistería, al que llegan las piezas ya estampadas. Más de 300 robots se encargan de casi el 85 por 100 del total de los puntos de soldadura. Cuando las carrocerías ya están terminadas en su proceso de soldadura y ensamblaje son transportados a los edificios de pintura (una de las joyas de Martorell), los más emblemáticos y característicos, en los que destacan las dos gigantes chimeneas. Se ha cuidado especialmente los procesos anticontaminantes. Se utilizan barnices y pinturas al agua, olvidando los disolventes. Además, el agua usada en el proceso de pintado, además de ser reciclada y depurada por una planta de tratamiento autónoma, vuelve a utilizarse. Gracias a esta depuradora, sólo se consumen 198.000 metros cúbicos de agua al mes.

Conductor, ¿qué opina sobre la droga?

Como colofón a los artículos sobre el alcohol y los distintos grupos de drogas ilegales y cómo afectan a la capacidad de conducción, comentaremos qué opinión tienen los conductores españoles acerca de esas sustancias psicoactivas y la seguridad vial.

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

Los datos proceden del estudio realizado en colaboración por la Dirección General de Tráfico y la Universidad de Valladolid, en una muestra representativa de la población de conductores de España (1.500 individuos). Entre los distintos aspectos analizados, se valoró la opinión de los conductores sobre las causas de los accidentes de tráfico, la importancia que otorgan a las distintas sustancias psicoactivas en el deterioro de la capacidad de conducción y las medidas que consideran como más adecuadas para reducir la siniestrabilidad en Espa-

ña. En los dos primeros casos, los encuestados debían valorar de 1 (poco importante) a 10 (muy importante) las circunstancias.

Los conductores españoles opinan que, principalmente, el accidente de tráfico se produce por error o fallo humano (8.95 sobre 10). Menor importancia conceden a las condiciones de la carretera (5.78) y a las averías o fallos técnicos en el vehículo (4.02). Esto se corresponde con la evidencia científica acumulada a lo largo de años que señala al factor humano como responsable en más de 3 de cada 4 accidentes.

El 57 por 100 de los encuestados cree que las medidas más adecuada para reducir los accidentes de tráfico en España deben actuar sobre el factor humano. Sólo el 9 por 100 consi-

deró necesario actuar sobre la vía (carreteras) y el 1 por 100 sobre el vehículo. Un 32 por 100 consideró que necesario actuar sobre varios de estos factores de manera conjunta.

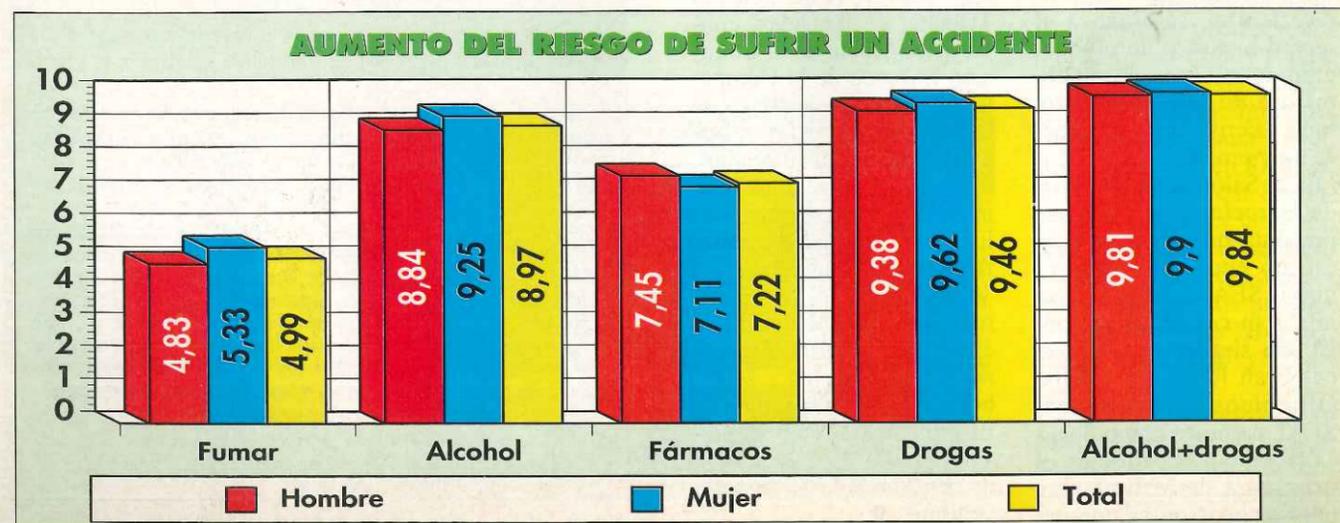
ALCOHOL Y DROGAS

Por lo que respecta al consumo de sustancias psicoactivas y la capacidad de conducción y/o el riesgo de accidente de circulación, los conductores españoles han considerado, por orden decreciente, que las situaciones que más pueden influir en la seguridad vial son: conducir 1) bajo el efecto del alcohol y drogas (9.84 sobre 10); 2) bajo el efecto de drogas (9.46); 3) bajo el efecto del alcohol (8.97); 4) bajo el efecto de ciertos grupos de medicamentos; y 5) fumar mientras se conduce (4.99 sobre 10).

De nuevo existe una gran concordancia entre la evidencia científica y la opinión de los conductores. Es

bien conocido que conducir bajo la influencia del alcohol es la principal causa de accidentes, debido a lo frecuente del consumo de alcohol y al gran deterioro que este produce en la capacidad para hacerlo. También es cada vez más conocido que conducir bajo la influencia de drogas ilegales y ciertos medicamentos es una causa frecuente de accidente.

De los datos del estudio mencionado se pueden sacar varias conclusiones. Quizás una de ellas es que los conductores tienen una apreciación "correcta" del papel que ciertos hábitos o conductas o actitudes suponen para la seguridad vial. Nos gustaría que el siguiente paso de los conductores españoles fuese pasar a la acción: cada uno de ellos es el responsable de su propio factor humano (seguir las normas de circulación, evitar las actitudes o conductas agresivas, etcétera), y evitar el conducir bajo la influencia de sustancias psicoactivas. ♦



Más allá del accidente

Uno siempre piensa que esas cosas no le van a ocurrir. Y, sin embargo, a mí me ha pasado. Tenía entonces 20 años. Una noche vinieron a buscarme unos amigos para salir. Me senté en la parte trasera del coche y no me enteré de nada. Parece ser que el conductor midió mal la distancia y chocó levemente con una camioneta a la que se disponía a adelantar. Luego derrapamos, dimos unas cuantas vueltas de campana y salí despedido por el cristal de atrás. A ninguno le pasó nada, excepto leves rasguños. Yo me partí la columna vertebral. Ahora estoy en una silla de ruedas.

Y soy feliz.

No cometimos ninguna imprudencia. Fue el típico accidente debido al azar. Me hubiera gustado poder echar la culpa a algo o a alguien de lo sucedido. Durante mucho tiempo necesité encontrar una razón que explicase mi infortunio. Me fue imposible. No íbamos borrachos, ni drogados, ni conducíamos rápidamente. A mí nunca me ha gustado mucho salir de noche, así que tampoco pude aducir que fueron mis ganas de jugar a las que me empujaron al desastre. Yo era un chico frívolo y serio a la vez, obsesionado sobre todo por ganar dinero e independizarme. Luego aprendí que muchos accidentados necesitan pensar que son la causa de su propia desgracia. Encontrar un vínculo entre la víctima y lo que le ocurre es una manera de volver a encontrar el hilo de la existencia. Es casi imposible aferrarse a la casualidad o a la simple mala suerte. Es como agarrarse al vacío. Intentando buscar un culpable a mi desgracia, hacía ingentes esfuerzos por encontrar un sentido a mi accidente, por entender el "por qué a mí". Pensar que uno tiene alguna clase de control sobre sus actos ayuda a reconstruirse un universo. Más tarde entendí que algo tan cruel como el sentimiento de culpabilidad forma parte de la recuperación. Es un sentimiento que representa el intenso anhelo de la mente humana de buscar un sentido a la vida en la estela del sufrimiento.

Pasé por todas las fases de la rehabilitación. Primero, cuando tuve complicaciones respiratorias, intenté quitarme varias veces la vida. Quería dejar de respirar para dejar de sufrir, pero siempre venía una enfermera a ponerme el respirador. Me sentía atrapado, prisionero de la vida. Es una sensación atroz. Cuando salí de la

fase crítica y pude respirar solo, me sentí mucho mejor. Cada mejoría, por nimia que fuese, era motivo de alegría. Me fui acostumbrando a no pensar en el mañana y a concentrarme en el combate diario por mejorar. Básicamente, lo único que me importaba en aquellos días era sobrevivir. Aprendí a bloquear cualquier pensamiento sobre la condición en que quedaría. Poco a poco, mis defensas psíquicas fueron construyendo un mundo entre yo mismo y la inaceptable realidad de mi tetraplejía. No había sentido miedo, sino vértigo, cuando, al salir del coma, mis padres me habían contado lo ocurrido. Me había parecido un sueño, como si no fuese conmigo. Sabiendo que mi cuerpo estaba destrozado, toda mi energía se concentró en preservar mi lucidez. Vivía el presente porque el futuro estaba plagado de la más absoluta incertidumbre. Aprendía a anestesiar mis propias emociones para ahuyentar el fantasma del mañana.

El paso del tiempo hizo el resto. A medida que me encontraba mejor y que recuperaba movimiento en los brazos, fui dándome cuenta de que ahora pertenecía a esa tribu a los márgenes del mundo que unos llaman minusválidos y otros, discapacitados. Fue un proceso lento y doloroso, porque no quería perder la esperanza de volver a ser el de antes. Me enteré de todas las investigaciones que se estaban realizando en el mundo para conseguir vencer la parálisis. Hasta que un día entendí que la neurología era una ciencia



Javier Moro

que avanzaba muy lentamente. De nada servía estar al acecho de nuevos descubrimientos. De nada servía pensar en milagros, por muy científicos que fuesen. Fui entendiendo que de nada servía lamentarme por lo que había perdido. Mejor era concentrarme en lo que me quedaba. Y me quedaba la mente.

Entonces me puse a estudiar. Acabé la carrera de ingeniero de telecomunicaciones hace cinco años y encontré trabajo en una multinacional que comenzaba a instalarse en España. Hoy me han dado la noticia de que me han promocionado. Más sueldo, mejores condiciones. Me viene muy bien, porque tengo la intención de casarme la primavera próxima y quiero comprar una vivienda.

Cuando echo la vista atrás y veo lo que ha sido mi vida, no puedo decir que el accidente me haya destrozado. Sigo sin aceptar mi invalidez (¿cómo aceptar algo que es anti-fisiológico), pero he aprendido a convivir con ello. Creo que mis propias ganas de vivir me han hecho transformar un trauma en una victoria personal. Es muy posible que, de no haber sufrido un accidente, hubiera seguido trabajando. Lo que se con seguridad es que nunca hubiera estudiado una carrera. No tenía ni las ganas ni la paciencia de hacerlo. Lo único que me importaba era ganar dinero y vivir solo. El accidente me ha obligado a hacer un esfuerzo que probablemente nunca hubiera hecho. Me siento mejor persona que el muchacho ligero e indolente que era durante mi juventud. Y me siento plenamente realizado. Por eso, cuando me miran con piedad en la calle o cuando escucho de pasada la típica frase "mira, pobrecito", me indigno. Después de un accidente, la vida se rompe, pero no se acaba. No se convierte en un calvario. No sólo eso, sino que la nueva vida puede ser más rica, más extraordinaria que la anterior. Yo he vuelto a nacer y ahora no me cambiaría por el que era antes del accidente. Por supuesto que recuperaría mis piernas y la movilidad que tenía, pero no cambiaría mi personalidad profunda. Algo he aprendido en esta larga andadura sin piernas. He aprendido de nuevo a ser feliz. Es importante que la gente sepa que paralítico o discapacitado no es sinónimo de infelicidad. Al contrario, somos la prueba de que, si la fatalidad es grande, el ser humano es aún más fuerte que su propio destino. ♦

Luz Casal:

"Saltarse un paso de cebra es una salvajada"

Con su último disco, "Como la Flor Prometida", Luz Casal ha revalidado su merecida consagración en el panorama musical español, acaparando el protagonismo de una estrella. Ahí quedan más de 200.000 copias vendidas hasta el momento de un disco que, nuevamente, plasma el talento y estilo personalísimo de esta gallega, cuya imagen de dura rockera se ha difuminado con el paso del tiempo.

Alvaro PONCE
Fotos: Rafael MARTÍN

A FLOR DE PIEL

A nivel profesional, sin embargo, se muestra actualmente más tranquila que nunca, con una sensibilidad a flor de piel reflejada en sus canciones. Sin ir más lejos, "Entre mis recuerdos" -tema incluido en el anterior trabajo- es un claro ejemplo de esa actitud...

- La sensibilidad puede manifestarse tanto en un tema con 400.000 bit por segundo como en otro con 40. No tiene nada que ver.



"Pienso en mí" es, sin duda, la canción que marca un antes y un después en su carrera tras absorber la atención de un público más heterogéneo que el de antes. Un hecho que Luz misma reconoce. "A raíz del éxito de "Pienso en mí" me he dado cuenta desde el escenario del amplio abanico de seguidores que acude a mis conciertos. Observo a personas mayores que se han sumado a mi música, abuelos, madres y padres que también me admiran. Verlos disfrutar resulta reconfortante porque veo triplicada mi capacidad de comunicación llegando a un tipo de público que antes no me seguía".

- ¿Dónde ha dejado el carácter y el temperamento de antaño?

- Carácter tiene todo el mundo. Lo que ocurre es que a veces se manifiesta con cierta debilidad. El carácter no se tiene que relacionar siempre con inquietud y rabia como muchos piensan. Todos tenemos ese pozo de mala leche que sacamos a relucir cuando es necesario. No me gusta acumular tensiones y problemas. Soy de las que cortan de lleno si las circunstancias me obligan.

Hay una falta de respeto tremenda por parte del conductor hacia el peatón

Como solista no creo que haya evolucionado, entendiendo evolución como cambio. Desde el principio siempre he alternado canciones con mucho y con poco ritmo. En los siete discos que se han editado, hasta ahora ha habido canciones digamos duras y blandas. Nadie podrá negar que siempre he dejado un hueco a las composiciones que hablan de sentimientos.

Sin llegar a reconocer plenamente ese cambio de estilo, Luz Casal argumenta con cierta sutileza esa posible modificación artística remitiéndose a la pasión generalizada por la balada que se respira en España: "No creo que por hacer o no baladas seas más o menos sensible. De toda la vida, las canciones melódicas se han amoldado a nuestro idioma. Da la sensación de que el castellano está pensado para las baladas. La mayor parte de las canciones que han tenido repercusión en este país están enmarcadas en ese género. Si se hace un balance desde Elvis Presley hasta nuestros días, el 90 por 100 de los temas que recordamos son más bien lentos".

- Y, claro, Luz Casal también se ha adaptado a esa demanda.

- No me adapto nunca a ninguna demanda porque no tengo ninguna necesidad de hacer lo que los demás quieren.

ALEJADA DEL VOLANTE

- ¿Le relaja escucharse mientras conduce?

- Todo lo contrario, me pongo muy nerviosa. Me cuesta mucho trabajo escucharme. Siempre me



saco algún defecto. Por lo demás, ahora conduzco poco; pero antes me acompañaba de música cada vez que subía al coche. Realmente no tengo predilección por un tipo de música en especial. En ese sentido, soy muy esponja.

- ¿Qué le mantiene alejada del volante?

- Nada en concreto. Nunca he conducido día a día. Conducir no es precisamente el deporte que más me va. Afortunadamente, mi ritmo de vida me mantiene apartada de las aglomeraciones de horas puntas que padece diariamente la mayoría de la gente. No soporto el salvaje asfalto, el claxon de los coches y la tensión que se respira en esos momentos. Desde ese punto de vista, soy una privilegiada: cuando no cojo taxis siempre dispongo de alguien a la hora de desplazarme por Madrid. Las veces que conduzco, lo hago por carretera.

- ¿Aprovecha las giras para conducir?

- No. Sólo me faltaba eso después de un concierto. Sería demasiado fuerte. Bastante sufro con las horas de viaje. Me sé de memoria todos los baches habidos y por haber en las carreteras comarcales de este país. Me los conozco como la palma de mi mano: son muchos kilómetros que recorro cada año.

A pesar de ese desinterés hacia el volante, Luz se considera una conductora cauta y segura, con muchas experiencias -buenas y malas- a sus espaldas. Entre esos recuerdos fatídicos, destaca uno en concreto: "El último susto fue el peor de todos los que me he llevado en carretera. Fue hace cinco años, en Nochebuena. Iba hacia Asturias. Se me hacía muy tarde. Por la N-VI, después de pasar el túnel de Guadarrama, encontré

un coche volcado en medio de los dos carriles. Salvé el obstáculo de chiripa, pero el susto no me lo quitó nadie. ¡Menuda Nochebuena la de aquel año! Nunca la olvidaré".

REACIA AL TÓPICO

- ¿Qué le sugiere el tópico "Mujer al volante, peligro constante"?

- Es una machada estúpida. En general, cuando las mujeres nos sacamos el carné, nuestra experiencia es mínima. A eso se debe nuestra fama. En eso, ellos nos llevan ventaja. Pero después de unos años al volante, somos tan buenas como cualquier hombre. Parece mentira que, a las puertas del año 2000, se siga pensando así.

- ¿Nos considera una sociedad inmadura en ese aspecto?

- En ese y en otros muchos. Pero en cuestiones de tráfico nos llevamos la palma. Hace falta más educación. El simple hecho de que la gente se salte los pasos de cebra me parece una salvajada. Hay una falta de respeto tremenda por parte del conductor hacia el peatón. Así nunca se podrá convivir en armonía. Y, desgraciadamente, ese tipo de situación está a la orden del día.

- ¿Ve igual de "crudo" el panorama musical español?

- Eso sí mejora poco a poco. No obstante, aún quedan muchas cosas por hacer. Se debería potenciar más la música nacional a través de los medios de comunicación.

- Háblenos de sus proyectos más inminentes.

- Volcarme de lleno en este álbum. Todavía me queda mucha gira por delante. Ahora me toca presentar el disco en Francia, Alemania y Bélgica: espero obtener el mismo éxito que aquí. ♦

ALTURA DEL POSTE SOS

Soy minusválido. Tengo coche y viajo con frecuencia. Y observo que, en las autovías, la mayoría de los Postes SOS no está accesible para personas que tengan, como yo, piernas ortopédicas, con amputación por encima de la rodilla, o sillas de ruedas. Normalmente viajamos acompañados, pero, en ocasiones, también solos. Y es entonces, en caso de accidente o avería, cuando nos encontramos con las bandas metálicas por delante de los referidos postes.

Deberían tener acceso directo desde la autovía, con una plataforma llana que permita pasar un carrito o una silla de ruedas a la parte de atrás, que es donde debe estar el micrófono.- **Francisco Guerrero Gutiérrez. Málaga.**

REFORMA DE IMPORTANCIA

Poseo una motocicleta de 350 c.c. a la que el motor no le funciona. ¿Podría, legalmente, cambiar el motor por otro de igual o superior cilindrada, de otra marca distinta? En el supuesto de poder hacerlo, ¿he de realizar algunas pruebas de homologación? ¿Dónde?- **Manuel López Sierra. La Cañada de San Urbano (Almería).**

Respuesta: La sustitución de un motor por otro de distinta marca y/o tipo es una reforma de importancia, regulada en el R.D. 736/1988, de 8 de julio (BOE núm. 170, de 16 de julio de 1988). Para ella se requiere autorización del órgano de la Administración competente en materia de industria. Por ser un tema muy técnico, infórmese previa y detalladamente en una ITV oficial.

RENOVAR A TIEMPO

Tengo Permiso de Conducir B-1 caducado desde el 18 de marzo de 1995. Como no tengo coche, cuando la jefa-



ALTURA. Los Postes SOS son poco accesible para minusválidos.

tura provincial me remitió la tarjeta de renovación, no lo he hecho. ¿Puedo renovar el Permiso cuando quiera sin problema alguno o tendré que hacer exámenes al haber pasado tanto tiempo? -**Juan Manuel Mos Orellán. Riveira (La Coruña).**

Respuesta: Por supuesto que puede revisar el Permiso de Conducir caducado sin necesidad de examinarse al no haber transcurrido, desde que caducó, como parece ser, el doble del tiempo por el que tenía validez. Pero el nuevo permiso que le expidan perderá la antigüedad que tenía el anterior y mientras no lo obtenga deberá abstenerse de conducir.

POR LA DERECHA

El artículo 33 del Reglamento General de Circulación dice: "Cuando se circule por calzadas de poblados con al menos dos carriles reservados para el mismo sentido, delimitados por marcas longitudinales, el conductor de un automóvil, que no sea

coche de minusválidos o, de un vehículo especial con peso máximo autorizado superior a 3.500 kilogramos, podrá utilizar el que mejor convenga a su destino..." Así se da a entender que quedan excluidos de utilizar el carril que más convenga a su destino los coches de minusválidos y los especiales que superen dicho peso, que circularán por el carril de la derecha, salvo para realizar ciertas maniobras. Ruego me saquen del error o lo aclaren, ya que ciertas editoriales publican libros que en vez de servir para formar conductores parecen hechos para deformarlos.- **Paula Hoyos Rueda. Ponferrada (León).**

Respuesta: Los únicos vehículos a los que no les está permitido utilizar el carril que usted menciona son los coches de minusválidos y los vehículos especiales cuyo Peso Máximo Autorizado (PMA) sea igual o inferior a 3.500 kilogramos. Estos usarán el carril derecho, que sólo podrán abandonar para prepararse para cambiar de dirección, adelantar, parar o estacionar.

EN CIUDAD Y EN CARRETERA

Según el artículo 76.2 del Reglamento de Circulación, los ciclomotores, si no existe un carril especialmente acon-

dicionado para el giro a la izquierda, deberán situarse fuera de la calzada siempre que sea posible, e iniciarlo desde ese lugar. ¿Se refiere dicho artículo a vías dentro y fuera de poblado? - **Manuel Tomás Fernández Roper. Castro del Río (Córdoba).**

Respuesta: El precepto que cita no distingue si la vía está en poblado o fuera de él, razón por la cual engloba ambos supuestos.

PASAJEROS ATADOS

¿Es cierto que cuando el acompañante de un conductor no lleva puesto el cinturón de seguridad y, por tal motivo, es denunciado, la sanción que corresponda se le pone al aludido acompañante y no al conductor? Si este acompañante no posee Permiso de Condución, ¿está obligado a conocer cuando tiene obligación de llevarlo puesto? - **Mario Palacios. Alcorcón (Madrid).**

Respuesta: Es una cuestión doctrinal y existen opiniones diversas. Nuestro criterio es que, en principio, responde el acompañante, pues es él quien incumple la norma y la ignorancia de las leyes no excusa de su cumplimiento. Además, se trata de una norma muy divulgada, para cuyo conocimiento sólo hace falta un mínimo de cultura sin necesidad de poseer Permiso de

Condución. Además, se supone que el conductor debe advertir a los acompañantes y, si estos se niegan a ponerse el cinturón, no es exigible, al menos en todo caso, al conductor que este les apee del vehículo. Piensese, por ejemplo, en el caso de conductores asalariados.

Si el conductor no se lo advierte, sobre todo tratándose de niños o personas discapacitadas que dependen del mismo, entendemos que responde el conductor, pero esta no es la regla general. A la hora de multar, la regla general es que, mientras no se demuestre lo contrario, la Administración puede presumir que el acompañante "sabe" o ha sido advertido por el conductor de que tiene que ponerse el cinturón.

CARAVANA APARCADA

Soy propietario de una autocaravana. Una de las peculiaridades de estos vehículos es la de llevar dos patas traseras estabilizadoras cuando se estaciona. ¿Existe alguna norma legal que los considere no vehículos cuando, durante el estacionamiento, usan dichas patas?

Por otro lado, ¿pueden los ayuntamientos prohibir la circulación en un lugar o calle, mediante la señal correspondiente y de forma permanente, a unos vehículos sí y a otros no entrando todos ellos en el grupo de turismos? - **Juan Vega Solís. Langreo (Asturias).**

Respuesta: La autocaravana sigue siendo un vehículo cuando se estaciona y no conocemos norma legal que diga lo contrario.

Los ayuntamientos son las entidades competentes en la ordenación y organización del tráfico en los cascos urbanos y pueden adoptar una medida como la descrita si está justificada y que, como acto de autoridad, se presume legítimo. Lo que está prohibido es la arbitrariedad de los poderes públicos y, si usted entiende que la medida es injustificada y arbitraria, deberá impugnarla ante el propio ayuntamiento.

ACUSE DE RECIBO

Cambiar la norma o las malas costumbres

Me pregunto si el hecho al que hace mención el Código de Circulación -todos los vehículos circularán por su derecha- carece hoy de sentido para casi el 50 por 100 de los conductores españoles. O es que queremos cambiar dicha normativa. Al final tendremos que adelantar por la derecha y circular por la izquierda. ¿Os paráis a pensar alguna vez que si todos circularáramos por nuestra derecha en autopistas, autovías o vías de dos o más carriles el mayor tiempo posible la fluidez del tráfico sería mayor y, a la larga, todos ganaríamos en tiempo y seguridad? Por favor, pensad que las normas de tráfico están diseñadas para nuestro confort y, sobre todo, para nuestra seguridad vial, y es deber de todos el cumplirlas para el bienestar propio y el de los demás.- Moisés León García. Valencia.



SIEMPRE VEHÍCULO. Las caravanas, incluso aparcadas, son vehículos.

REDUCIR LA VELOCIDAD

Aunque sería muy costoso económicamente, sería conveniente y efectivo enviar a todos los conductores españoles un ejemplar de la revista "Tráfico" con un resumen de los artículos y estadísticas más interesantes y educativos en materia de conducción y seguridad vial; también con información de accidentes y sus graves consecuencias.

Por otra parte, aunque es un tema que hace correr ríos de tinta y es muy problemático ponerlo en práctica en España, debería considerarse la velocidad de circulación en los EE. UU. En muchas de sus autopistas, la velocidad máxima es de 80, 90 ó 100

km./h., según la densidad circulatoria, etcétera. En España, velocidades más bajas que las actuales harían descender el índice y gravedad de los accidentes.- **Ricardo Palmés Pedemonte. Barcelona.**

MAL EJEMPLO EN LA TELE

Me dispongo a preparar cintas de vídeo, etiquetas y parafernalia "ad hoc". En pleno "zapping" me encuentro con un plantel de buenos actores, en una especie de telecomedia de esas que ponen en medio de las sesiones de publicidad. Alfredo Landa, María José Alfonso, Amparo Larrañaga... buena gente de la farándula. Mientras rebo-

bino la cinta veo de qué va la cosa. Y veo lo siguiente: un padre, Alfredo Landa, y una hija, Larrañaga, van en coche por una carretera. La hija recrimina al padre porque circula con lentitud. Y observo que ninguno de los dos lleva puesto el cinturón. Despiste de la "script", supongo. Secuencia siguiente: más de lo mismo: sigue la "movie road" y siguen sin cinturón. Una tercera oportunidad: el coche de Landa es amenazado por un potente Jaguar (reminiscencia del magisterio de Spielberg en la inolvidable "El diablo sobre ruedas"). La prepotente "beautiful people" del Jaguar tampoco lleva cinturón. Aquí ya falla todo: la "script" director, actores, productor y hasta Antena 3 Televisión.

Mientras me sube la bilirrubina y el colesterol, no me puedo resistir a continuar observando el espectáculo: chico sube a chica (vestida de novia, por cierto) en moto. Ninguno de los dos lleva casco. Chico vuelve sin chica. Tampoco lleva casco. Chico aparca la moto en un paso de cebra. Fin del capítulo.

¡Qué barbaridad! Gratificante lección de educación vial por parte de Antena 3. Campaña de tráfico anarquista y gratuita. En definitiva, genial.

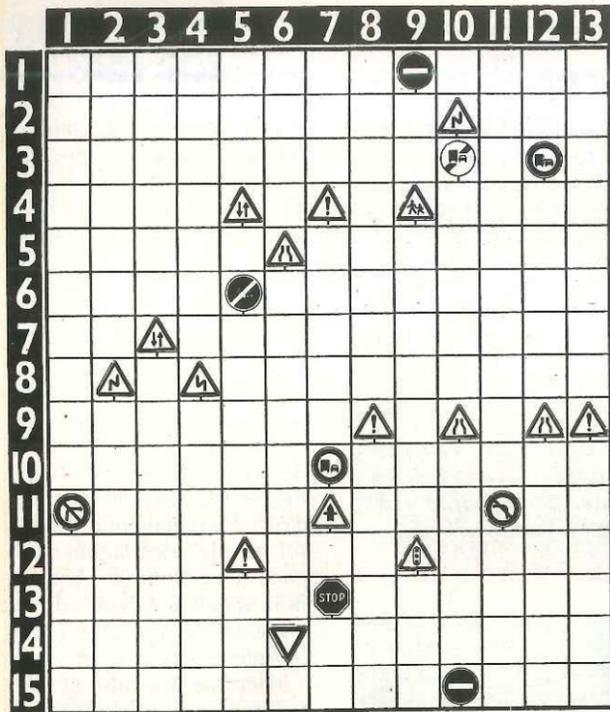
Y a mí, en Benavente (Zamora), año 1971, mi padre por poco me hace comerme el Seat 124 porque rocé ligeramente una isleta con una rueda trasera. ¡Cosas veredes! -**Ángeles Estévez González. Palma de Mallorca (Balears).**

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.



AREA DE DESCANSO



GRAN CRUCIGRAMA

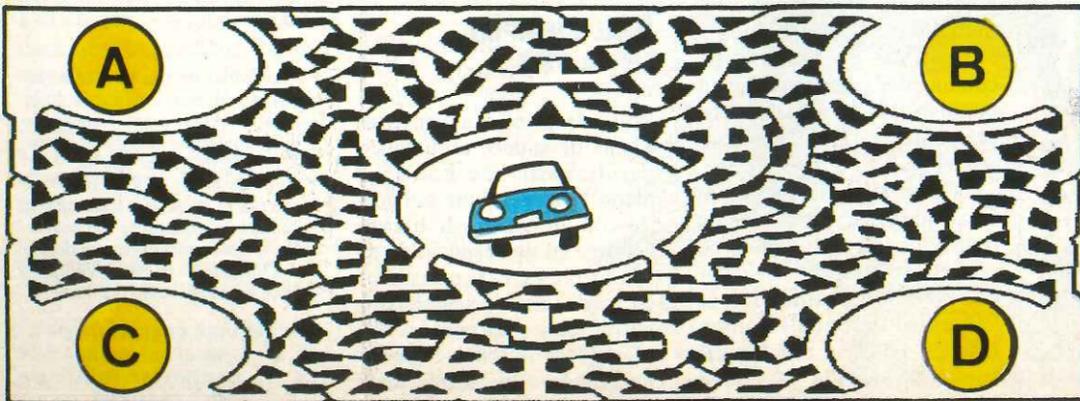
HORIZONTALES.- 1: Proteges las cepas con montones de tierra.- Batracio.- 2: Cubierta que se pone a las caballerías. Sobrino de Abraham que huyó de Sodomá.- 3: Expresárase un dictamen. Vocal. Conjunción copulativa.- 4: Hace caricias con exceso. Preposición. Vocal. Oficiales del ejército turco.- 5: Natural de Etolia, país de Grecia antigua. Mahometana.- 6: Ponga precio. Adquieres mercancías para su acopio y venta posterior.- 7: Pre-

posición. Saciárate de comida o de bebida.- 8: Letra numeral romana. Consonante. Calabazas secas para llevar vino.- 9: Instrumento músico de barro. Vocal. Conjunción disyuntiva.- 10: Aféitela. Cardos borriqueros.- 11: Discursos o conversaciones, fastidiosas. Pastel sagrado que se ofrecía a Diana y a Apolo. Matricula española.- 12: Palo del juego de billar. Preposición inseparable que significa sobre. Personaje bíblico obligado a casarse con la mujer de su hermano.- 13: Cabras monteses. Período de tiempo.- 14: Ciertos roedores. Municipio de la provincia de Burgos.- 15. Formáramela cuadros la tierra para poder sembrar en ella. Ponga la carne al fuego.

VERTICALES.- 1: Que embiste o acomete con ímpetu. Arroje, lance algo en dirección determinada.- 2: Cierta grado del ejército. Parte de la costa septentrional del golfo de Biafra.- 3: Copiosos, abundantes. Habilita, hace apto para algo.- 4: Vulgares, triviales. Tocar repetidamente.- 5: Cierta pecado capital. Vocal. Una de las provincias españolas. En femenino, demostrativo.- 6: Planta cistínea de hojas lanceoladas que abunda en España. Acertases, dieses en el blanco. Consonante.- 7: Apellido de un autor dramático y médico español (1851-1911). Mece al niño en su cama. Consonante. Nota musical.- 8: Calmara, tranquilizara. Relativo o concerniente a los abismos.- 9: Símbolo químico del neón. Que adolece de dejadez o indolencia. Hijo de Witiza y sobrino del conde don Julián.- 10: Consonante. Labraré la tierra. Deja entrever.- 11: Abreviaron el peso de la carga. Canción de cuna.- 12: Negación. Renta. Frutos o emolumentos que produce en un año cualquier beneficio o empleo. Villa de la región navarra.- 13: Atrantases los cabos de las velas de una embarcación. Curase de una enfermedad.

LABERINTO

¿Cuál es la única salida válida para este laberinto?



¿Hay algún aviso del taller?

JEROGLIFICO

BAGDAG	BANDOLERO	BRAZIL
BANANAS	BELLA	BAMBÚ
BATMAN	BORSALINO	BARRABÁS
BOLERO	BAMBI	BENHUR
BRUBAKER	BARBARELLA	BRIGADOOM
BALARRASA	BELLÍSIMA	BULLIT

SOPA DE LETRAS

Localiza en el grabado los títulos de películas de una palabra que empiezan con la letra B, que figuran en la lista y, con las letras sobrantes, podrás leer una recomendación de Tráfico.

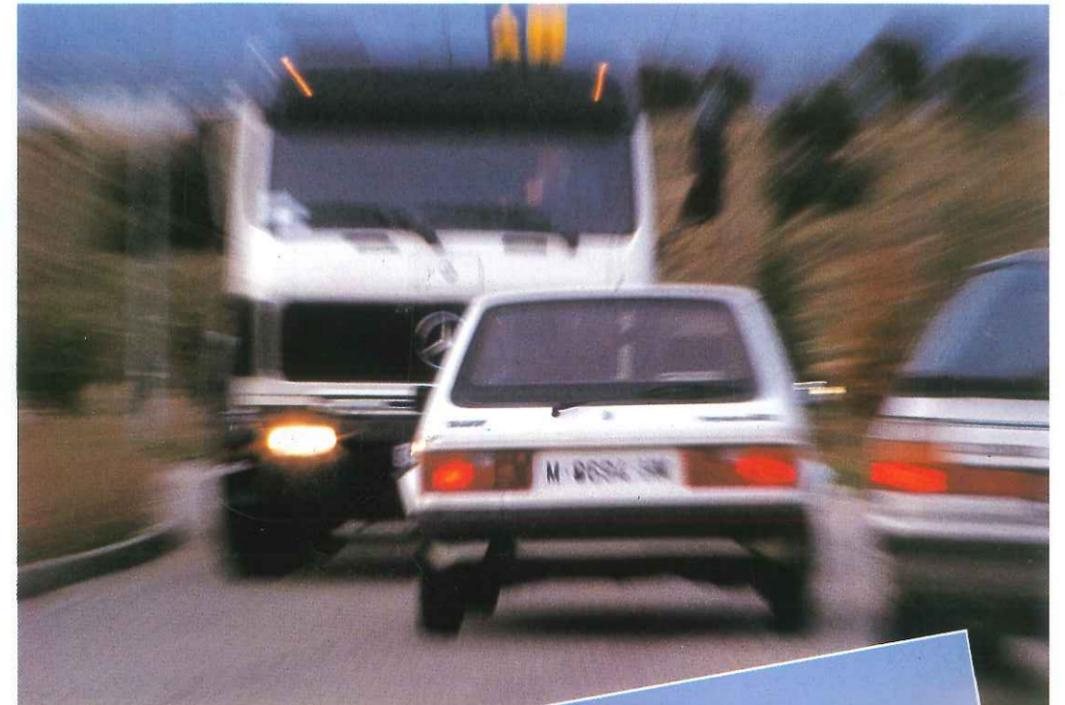
L B R I G A D O O N O S
H A A E R B A N A N A S
I M D L U B I O B S M B
N B E L A L B A J B A R
A U L M A R N O E R R U
M I B S A D R L R U R B
T I R Z O O L A H P A A
A O I L R I B N S R A K
B L E E S A E L O A S E
M R L I S B A G D A D R
O O M E B E L L A D I C
B A R B A R E L L A O S

SOLUCIONES

AL GRAN CRUCIGRAMA: (Solo horizontales)- 1: Acobilias, Rana - 2: Caparazón, Lot.- 3: Opinárase. 1. E.- 4: Milma, A. E. Agas.- 5: Etolo, Agarena.- 6: Tase. Acparas.- 7: E. Saturáte.- 8: D. C. Vinateras.- 9: Ocarina. 1. O.- 10: Rápela, Acaros.- 11: Letas. Bos. Ba.- 12: Taco, Epl. Onán.- 13: Ibces, Semana.- 14: Rales. Rábanos.- 15: Etráramela, Ase. A LA SOPA DE LETRAS: "Los heridos, mejor para los médicos". AL JEROGLIFICO: Ninguno es para ti. (ninguno es par, a, ti). AL OBJETO PERDIDO: la B.

¡Cuidado CON LOS ADELANTAMIENTOS!

Adelantar en una carretera convencional, en donde pueden aparecer vehículos en sentido contrario, es peligroso. Si no quiere correr riesgos innecesarios, siga estas pautas:



1º Antes analice la situación. Mantenga una distancia de seguridad con el vehículo que pretende adelantar. Observe (adelante, atrás y el entorno). Seleccione una relación de marchas que le permita obtener una potencia y velocidad adecuadas. Señalice y desplácese de forma gradual.

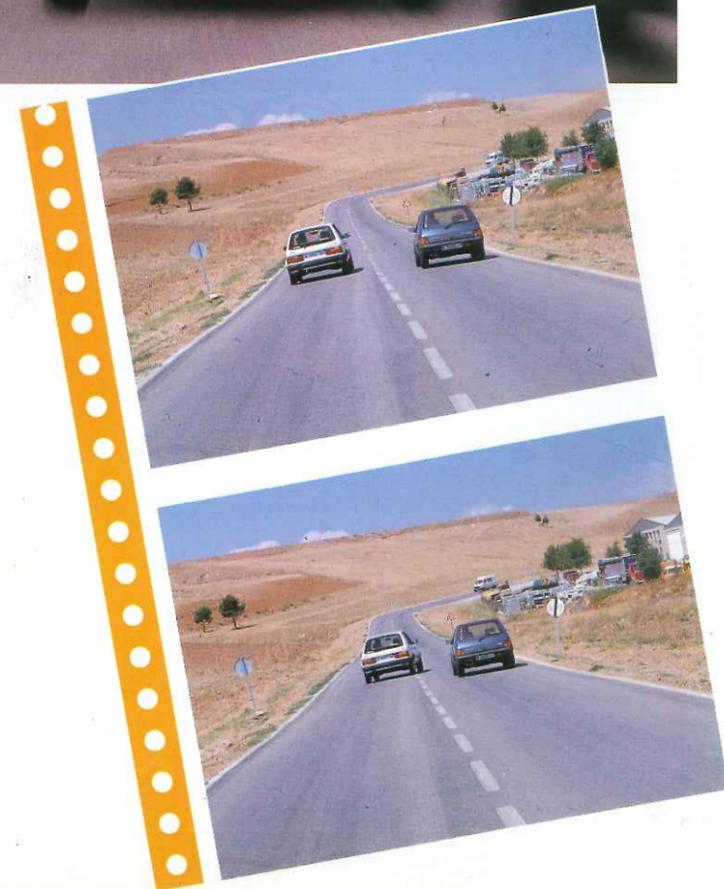
2º Durante el adelantamiento, mantenga la separación lateral y la velocidad adecuada, aumentándola si fuera preciso, para sobrepasar al otro vehículo en el menor tiempo posible.

3º Después observe por el retrovisor al vehículo adelantado, señalice y vuelva a su carril de forma progresiva.

ANTE LA MÁS MÍNIMA DUDA, ESPERE. NO ADELANTE. SI YA LO HA INICIADO, RECTIFIQUE Y VUELVA A SU CARRIL.



Ministerio de Justicia e Interior

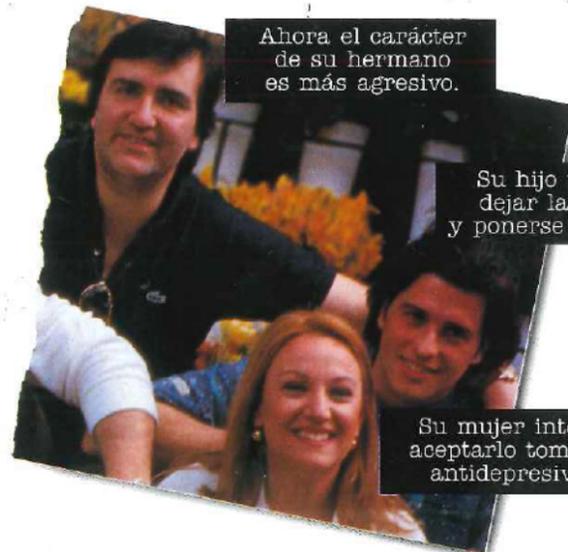


Luis murió por
no descansar durante
un viaje.



LAS IMPRUDENCIAS NO SÓLO LAS PAGAS TÚ.

Ahora el carácter
de su hermano
es más agresivo.



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

Su mujer intenta
aceptarlo tomando
antidepresivos.

PIÉNSALO.

 **Dirección Gral. de Tráfico**

 **Ministerio de Justicia e Interior**