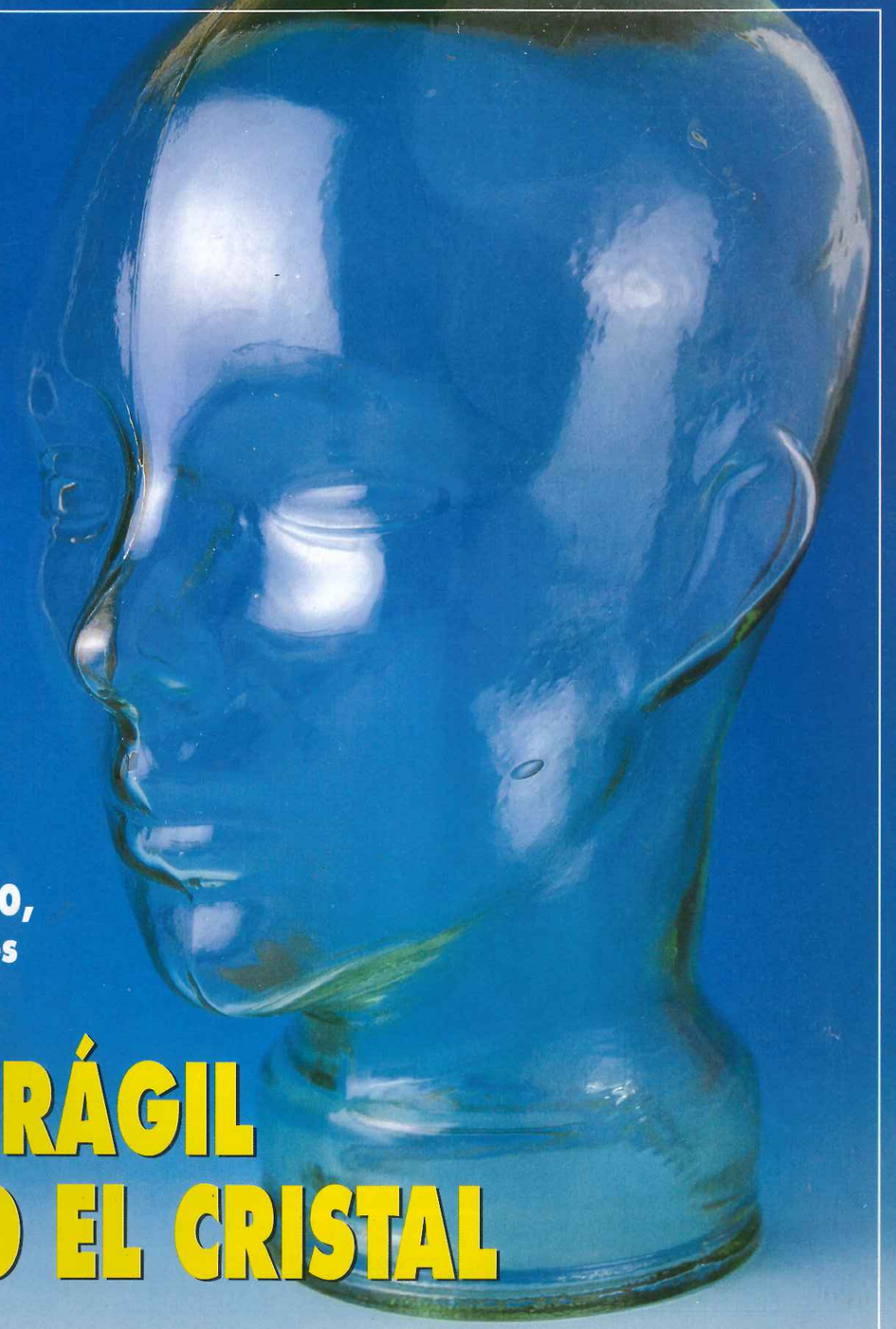
AÑO XII
Nº 116
Junio 1996

Tráfico



Autocares: Cinturón para pasajeros

Casi todos los motoristas usan el casco

El Gran Wyoming: "No vale la pena hacer el loco"

Firma invitada:
Jesús Torbado

Lesiones cerebrales: el 70 por 100, por accidentes de tráfico

TAN FRÁGIL COMO EL CRISTAL

El turismo de color gris se encuentra inmerso en un adelantamiento justo al comenzar un tramo en que esta maniobra está prohibida. Y, como siempre, existe una razón, pero es que, además, vemos una señal de velocidad recomendada a 50 km/h, que ya tiene que servir de aviso de que algo ocurre, de que se acerca un tramo de carretera que, por algún motivo, no conviene recorrer a una velocidad superior...





La razón es más que evidente: una curva muy cerrada. Una señal de velocidad recomendada a 40 km/h nos habla de la dificultad de la misma. Mientras, el turismo termina su maniobra antirreglamentaria y tiene que frenar para entrar en la curva a una velocidad que le permita negociarla, pudiendo provocar en el camión adelantado, cuando menos, un susto por encontrarse un frenazo brusco del turismo.



Por si esto fuera poco, la tercera fotografía, tomada por el helicóptero algo más adelante, nos muestra que ni conductor ni acompañante llevan abrochado el cinturón de seguridad. En definitiva, no sólo poniendo en peligro la vida de los demás, sino, también, la propia. Y no olvidemos que los gastos que conllevaría un accidente y la rehabilitación física de los heridos (más graves si no llevan cinturón) los pagamos entre todos.

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

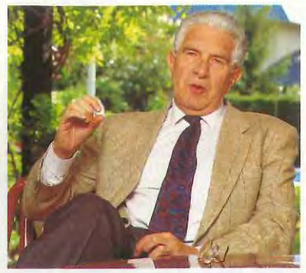
SUMARIO

ACCIDENTES

VOLVER A EMPEZAR

Los accidentes de tráfico provocan el 70 por 100 de los traumatismos craneoencefálicos (TCE). Se trata de personas que, tras el accidente, deben aprender de nuevo muchas habilidades vitales (hablar, andar, etcétera). Sin embargo, de la atención médica y de la ayuda de sus familiares que reciban puede depender mucho su futura calidad de vida. Mientras, las familias se quejan de la falta de información que tienen..... 12





ENTREVISTA

FERNÁNDEZ DEL CAMPO: "LA SEGURIDAD VIAL, UN RETO DE TODOS"

Juan Antonio Fernández Del Campo, presidente de la Asociación Española de la Carretera, repasa la situación y perspectivas de futuro de la red de carreteras española. Y se queja de que las administraciones no mantengan en las condiciones debidas algo que, como las carreteras, producen tantos ingresos indirectos a las arcas del Estado 19

SEGURIDAD

EL CASCO, PUESTO

Una encuesta de la Dirección General de Tráfico demuestra que motorista y ciclomotoristas utilizan, en el 96 por 100 de los casos, el casco. No obstante, un 7 por 100 lo utiliza mal e, incluso, un 3 por 100 no se lo pone nunca 24





CONDUCTORES

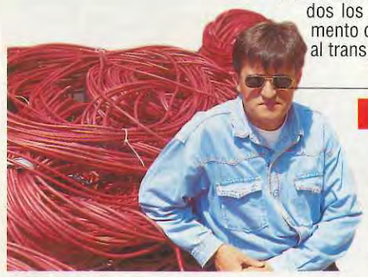
QUÉ NERVIOS

Aprobar el examen del Permiso de Conducción es más difícil para algunos. Pero para una minoría se convierte en una auténtica pesadilla, que, incluso, puede durar años. Algunos abandonan ante tanta dificultad; para otros, aprobar se convierte en una cuestión de honor..... 38

AUTOCARES

CINTURÓN PARA EL TRANSPORTE

En octubre de 1997, los nuevos tipos de autocar deberán incorporar cinturones de seguridad para los pasajeros. El mismo mes de 1999, todos los autocares que se matriculen deberán incorporar este elemento de seguridad. Se trata de añadir seguridad al transporte de viajeros. 46



FAMOSOS

EL GRAN WYOMING, EN SERIO CON EL TRÁFICO

El Gran Wyoming ha vuelto a televisión con un programa de información tomada con mucho humor. Sin embargo, José Miguel Monzón anuncia que nunca se tomará a la ligera el tema del tráfico: "Es muy delicado, porque sólo es noticia cuando hay alta siniestralidad"..... 56

SECCIONES

La Locura	2
El Maletero	4
Conducir Mejor	6
Editorial	7
El Zoom	8
Asombroso	10
Mi Carril	11
Banco de Pruebas	30
Apuntes de Educación Vial (suplemento central)	
Motor al Día	32
Las Matrículas	34
El Cuentakilómetros	36
Salud Vial	48
La Pluma	53
Famosos en Marcha	54
Cartas	56
Área de Descanso	58
Guía ITV	59

TRÁFICO Y CÓDIGO PENAL

Se ha clausurado la XII edición de las Jornadas de Derecho y Tráfico que se celebran cada año en la ciudad de Granada. En esta ocasión, el nuevo Código Penal, que ha entrado recientemente en vigor, ha sido el tema central de discusión. La principal conclusión es que en la nueva ley es más grave negarse a realizar la prueba de alcoholemia (de 6 meses a 1 año de prisión) que conducir bajo los efectos del alcohol (arresto de 8 a 12 fines de semana).

Otro de los aspectos abordados fue la necesidad de una ley urgente para la limitación de aparcamientos, con la que se evitarán sentencias contradictorias.

LA CHISPA

AMOR SIN FRENO

Hay amores que matan y otros que casi ahogan. La pasión amorosa de una pareja de Vigo (Pontevedra) en su vehículo, estacionado en el puerto al borde del mar, provocó que el automóvil cayese a las aguas atlánticas. Los ocupantes pudieron salir sanos y salvos. El coche y su ropa se sacaron horas más tarde del agua.



PRECAUCIÓN: SAPOS Y CAMALEONES

Las asociaciones ecologistas han dado la voz de alarma para prevenir el atropello de sapos y camaleones, sobre todo durante el verano. El número de camaleones atropellados el año pasado supera el medio millar. Demandan la colocación de señales que adviertan de la presencia de estos animales y la instalación de redes que los recojan en las vías, algo que ya se realiza en Holanda y Suiza.

Los sapos son "los mejores aliados de los agricultores, al comer insectos perjudiciales para las cosechas".

CAMPAÑA. Curiosa la demanda del Secretario Confederal de la UGT, Jesús Pérez, que propone imitar **"las campañas de información de tráfico, que han tenido tanta eficacia"** para popularizar la Ley de Prevención de Riesgos Laborales y concienciar a empresarios y trabajadores de los riesgos laborales.

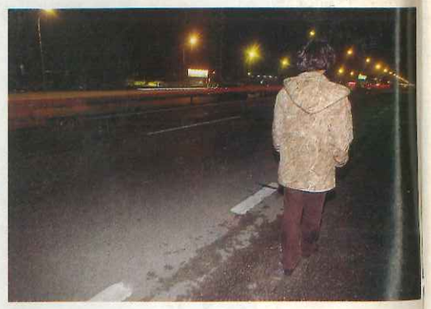


SEÑALES DE HOJA CADUCA

La Naturaleza camufla la señal, haciendo invisible la limitación de velocidad a 40 km/h en primavera y verano. Hasta que el otoño no desnuda los árboles, los conductores ignoran su existencia. La foto nos la remite, desde Madrid, Manuel Crespo.



FATÍDICA CASUALIDAD



En la localidad de Trijueque (Guadalajara), una mujer murió atropellada por su marido. Al parecer, la mujer, preocupada por la tardanza del marido (era de madrugada), se dirigió desde su domicilio a una cabina telefónica para intentar localizarle. Al volver, fue atropellada al no ser vista en la oscuridad de la noche, falleciendo en el acto. Maldita casualidad: el conductor del automóvil era su marido que, al llegar a casa y no encontrarla, también había salido en su búsqueda.

PARA REIR

Nunca viene mal un poco de humor. Alberto Ricardo Godfrey, un lector de Málaga, nos remite el siguiente chiste: Un Todoterreno está aparcado en zona prohibida. El agente está poniendo una multa a su conductora. Ella, asustada, responde gritando: ¡Pero si yo creía que con un Todoterreno podría aparcar donde me diera la gana!

PARÓN EN CARRETERAS

Durante el pasado 1995, la inversión en carreteras cayó un 15 por 100: 62.000 millones de pesetas frente a los 410.629 recogidos en el presupuesto de 1994, según un comunicado de la Asociación Española de la Carretera. Este dato contrasta con el aumento del parque nacional de vehículos en 3.150.000 y del volumen de tráfico, en un 22 por 100.

Según esta asociación, las repercusiones del descenso se miden en rentabilidad: por cada peseta destinada a infraestructura viaria, el sector privado produce 1,70 pesetas más.



SOCAVÓN. La Diputación Regional de Cantabria ha sido condenada a pagar la reparación del vehículo de un conductor que sufrió un accidente al quedar atrapado en un socavón de extraordinarias dimensiones: nada menos que un metro cuadrado de superficie y 25 centímetros de profundidad.



COCHES CON WC. Para que luego digan que aquí no se inventa. Un español, Víctor Anduix Ortola, presentó en el Salón Internacional de las Invenciones, celebrado recientemente en Ginebra, un sistema para que los conductores puedan orinar sin salir del automóvil. Muy útil para evitar ciertas urgencias.

COSECHADORAS POR AUTOVÍA

Las cosechadoras podrán volver a circular por las autovías, algo que, desde junio de 1995, estaba prohibido y cuyo cambio se ha reclamado desde las asociaciones de empresarios de máquinas cosechadoras. Para poder circular por estas vías, dependiendo de la anchura y de las comunidades por las que vayan a circular, necesitan una autorización especial de la DGT y de la Dirección General de Transporte Terrestre de la comunidad autónoma o del Ministerio de Fomento. No podrán circular durante festivos y fines de semana, ni desde el anochecer hasta el amanecer.



Miguel María Muñoz Medina, ex Director General de Tráfico, ha sido **condecorado con la Gran Cruz del Mérito Civil y la Medalla al Mérito de la Seguridad Vial,** en reconocimiento a su labor tanto de adecuación de España a la Unión Europea, como por crear en los ciudadanos una cultura sobre seguridad vial.

La **futura Ley del Aire francesa** va a obligar en el 2000, a **introducir dos componentes de origen vegetal en los carburantes.** Uno de ellos procede de la colza y el otro se obtiene de la remolacha y el trigo. La medida, aparte de ecológica, abre muchas expectativas a los deprimidos agricultores galos; la parte negativa está en la carestía de su producción, el triple que la del combustible actual.



"Centro de Viaje Compartido", así ha bautizado la Universidad Politécnica de Madrid un **proyecto** para que los **usuarios de la N-VI** compartan sus vehículos y aprovechen mejor el carril de alta ocupación **(Bus-Vao).** Cuenta con la **financiación del Ministerio de Fomento y la Unión Europea.** Los impulsores del proyecto estiman que existen 6 millones de asientos vacíos en esta vía y que el viaje compartido puede ahorrar al mes 5 horas.

En la localidad gallega de **Santiago de Compostela,** el ayuntamiento **incorporará al parque municipal** todos **los vehículos abandonados** en sus calles y que se encuentren en buen uso.

Conducción en rampa y pendiente

Subir y bajar

Cuando un vehículo sube una rampa, el motor no sólo ha de vencer la resistencia a la rodadura, sino que ha de "levantar" su peso a la altura del desnivel existente. En el descenso sucede lo contrario, pero, en ambos casos, habrá que manejar, de distinta manera a la habitual, el cambio de marchas, el freno y el acelerador.

J. I. R.
Fotos: Marcos GONZÁLEZ



LOS DESCENSOS *hay que efectuarlos en una relación de marchas más corta y tener en cuenta que se tarda más en detener el vehículo.*



EN UN ADELANTAMIENTO, *en plena subida, nuestro coche se mostrará mucho más perezoso que los que bajan de frente.*

Tanto cuando subimos como al bajar una rampa o puerto, el manejo de los mandos del vehículo tendrá consecuencias distintas en relación con su efecto en la conducción en llano

La señal correspondiente, de existir, advertirá del grado de desnivel existente, expresándolo en un porcentaje. Así, un 10 por 100 indica que por cada 100 metros de la calzada, en horizontal, se ascienden 10 metros. Cuanto más alta sea esa cifra, más pronunciada será la rampa.

Ante una rampa

Así pues, lo primero que tenemos que hacer es valorar la inclinación y cambiar a una relación de marchas más corta con suficiente antelación, antes de que el coche se nos quede "muerto"; de esta manera, el motor trabajará con más comodidad y, sobre todo, con más potencia.

Si pretendemos adelantar a otro vehículo, deberemos estar seguros de que la visibilidad es suficiente y que lo podremos hacer con seguridad. En este sentido, debemos recordar que nosotros estamos subiendo y que nuestro coche se muestra mucho más perezoso que los que pueden venir en sentido contrario.

En el descenso, as señales de pendiente peligrosa advierten del grado de inclinación y su dificultad.

El descenso

Es el momento de seleccionar la relación de marchas que muchos expertos recomiendan sea la misma con la que se ha subido el puerto. Esto ayuda a adecuar nuestra velocidad a la del tráfico que nos precede, a aumentar la potencia de frenado mediante el complemento del motor y, en definitiva, a mejorar el control del vehículo. Incluso, si en lugar de retener la marcha con el motor, lo hacemos exclusivamente con el freno, corremos el riesgo de inutilizar el mecanismo de frenada por un calentamiento excesivo de las zapatas o pastillas.

Además, conviene incrementar la distancia de seguridad puesto que frenar en un plano inclinado supone un aumento de la distancia de detención. Por otro lado, en las maniobras de adelantamiento, corremos el riesgo de lanzar el coche a gran velocidad, y en este tipo de carreteras es muy habitual la presencia de curvas cerradas. Por ello, hay que cerciorarse de que existe espacio suficiente y éste es recto, de manera que haya tiempo de volver a la derecha y adecuar la marcha a la posible limitación de velocidad de la curva. ◆

Las ventajas del casco

Gran parte de los lesionados cerebrales que se producen en nuestro país se deben a accidentes de tráfico, según publicamos en un reportaje en esta misma revista. Un 35 por 100 ha sido víctimas de accidentes de moto, sólo un 15 por 100 menos que los causados por los siniestros en los que se ven involucrados automóviles.

Sin embargo, en contra de lo que pudiera parecer, un reciente estudio llevado a cabo por este organismo pone de relieve que la mayoría de los motoristas, cerca del 93 por 100, sin duda cifras muy superiores a sólo hace unos años, lleva puesto el casco cuando circula por carretera. El cumplimiento masivo de esta norma de seguridad justificaría, al menos en parte, el importante descenso en la mortalidad de jóvenes experimentado en los últimos años en España. Conviene no olvidar que casi la mitad de los conductores de motocicletas fallecidos en carreteras presentaba heridas en la cabeza.

No obstante, la misma encuesta denota que aún queda mucho trabajo en materia de concienciación entre nuestros jóvenes. Por ejemplo, para convencerles de que no sólo hay que ponérselo por miedo a la multa; que llevarlo más abrochado puede ser como no llevarlo; que en los recorridos cortos también puede producirse un accidente; o, sencillamente, que la seguridad, más que demostrada, que proporciona este artilugio debe estar muy por encima de molestias, incomodidades u olvidos. Sólo hace ver las medidas de seguridad de los motoristas profesionales, ninguno de los cuales es capaz de conducir una moto sin protegerse convenientemente.

En ciclomotores, la tónica es la misma, aunque con un ligero menor uso, y supone quizá un mayor avance del experimentado en el caso de las motos de mayor cilindrada.

Sin duda, datos que confirman que, además de temor a posibles sanciones y al simple cumplimiento de la norma, existe cada día una mayor concienciación. Lo normal, afortunadamente, comienza a ser "ponérselo".

Tráfico

Carlos Muñoz-Repiso, nuevo Director General de Tráfico



Carlos Muñoz-Repiso Izaguirre fue nombrado nuevo Director General de Tráfico por el último Consejo de Ministros del mes de mayo. Sustituye a Miguel Mª Muñoz Medina, quien dejo su cargo hace algunos meses. Muñoz-Repiso nació el 3 de septiembre de 1941, es licenciado en Derecho por la Universidad Complutense de Madrid y funcionario de la Escala Técnica de Tráfico. Lleva 30 años de servicio en la DGT. Ha pasado por distintos puestos de este organismo, desde el Gabinete Jurídico al Servicio de Divulgación y de Formación de Conductores, Servicios de Asistencia al Automovilista y desde hace seis años era Subdirector de Personal. Se da la circunstancia de que su padre, Carlos Muñoz-Repiso y Vaca, fue Director General de Tráfico desde 1971 a 1976.

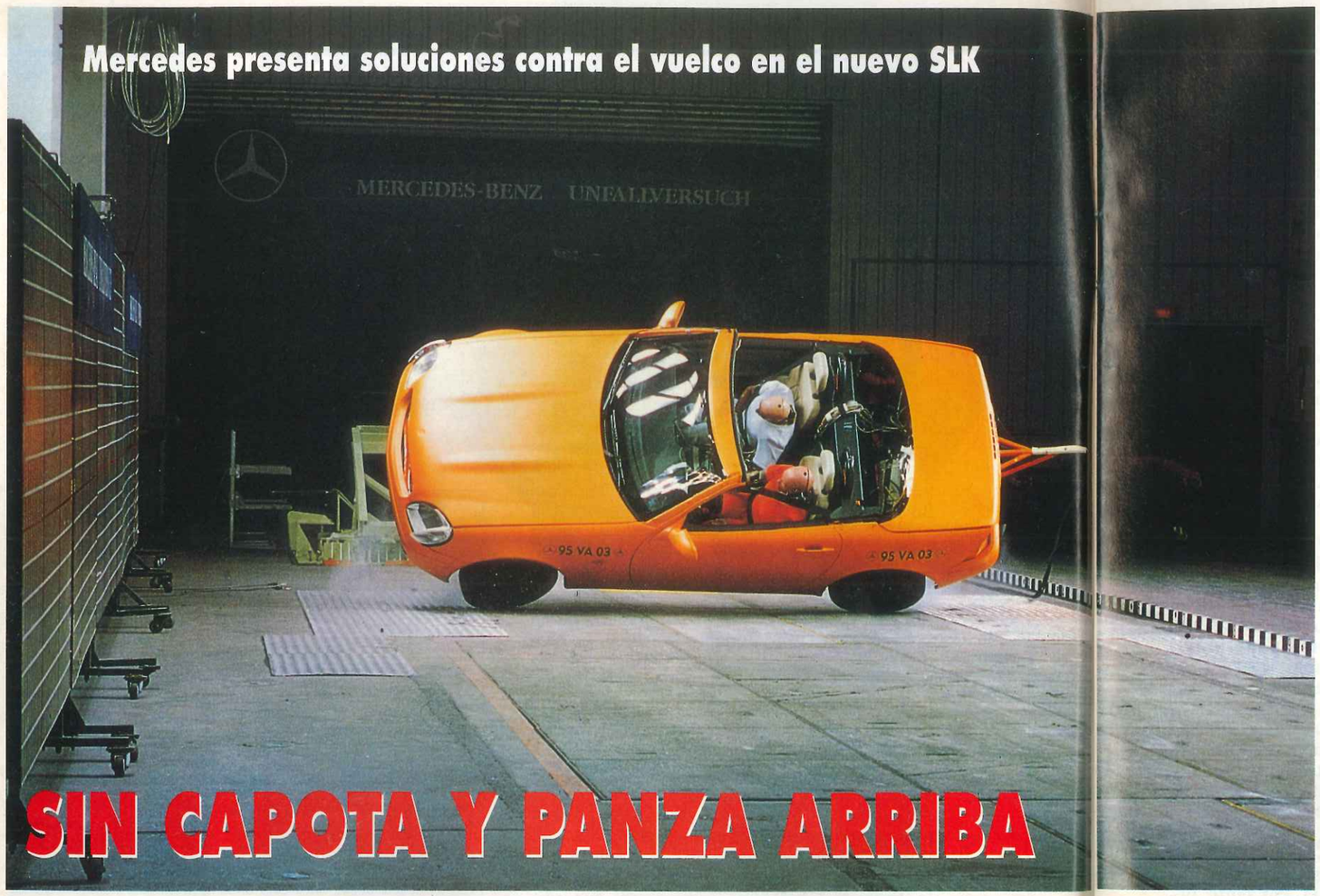


Marcos GONZÁLEZ

AÑO XII. NÚMERO 116. JUNIO 1996

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:** Marcos González y Rafael Martín (colaboradores).
Secretaria de Redacción: Ana Álvarez.
Colaboran en este número: F. Javier Álvarez, Antonio Aragüez, Arias, Simón J. Bernal, Gemma Carrasco, Juan C. González, Charo Laiz, Mena y Pablo San José. **Infografía:** DPI. **Colaboración especial:** Jesús Torbado
Redacción: c/ General Aranaz, 86. 28027 Madrid. Teléfs. directos: 742 83 53 y 741 40 11.
Centralita: 393 04 75 (exts. 270 a 276). Fax: 742 42 51. Télex: 44510 DIREE
Consejo Editorial: Francisco Altozano, Milagro del Arroyo, José Azpeitia, Teresa Bernácer, A. Mónica Colás, Carlos Corbacho, Isabel Herrarte, Juan José Jauralde, María Paz López, Juan M. Menéndez, José Pedro Molina, Carlos Muñoz Repiso, Fernando Ortega, José Antonio Peñas, Estrella Rivera, José Ignacio Rodríguez y Jesús Soria.
Imprime: ROTEDIC. **Depósito legal:** M-25.988-1985. **N.I.P.O.:** 062-96-002-3. **Distribución:** JARPA.
(La revista "Tráfico" no comparte, necesariamente, la opinión de sus colaboradores). Se autoriza la reproducción total o parcial de los textos que contiene esta revista, siempre que se cite a la revista "Tráfico" como fuente. Se prohíbe reproducir, sin autorización por escrito de la revista "Tráfico", cualquier dibujo, gráfico, infografía, esquema o fotografía.
Edita: **Dirección General de Tráfico (Ministerio del Interior).**
Tirada de este número: 350.000 ejemplares.

Mercedes presenta soluciones contra el vuelco en el nuevo SLK



SIN CAPOTA Y PANZA ARRIBA

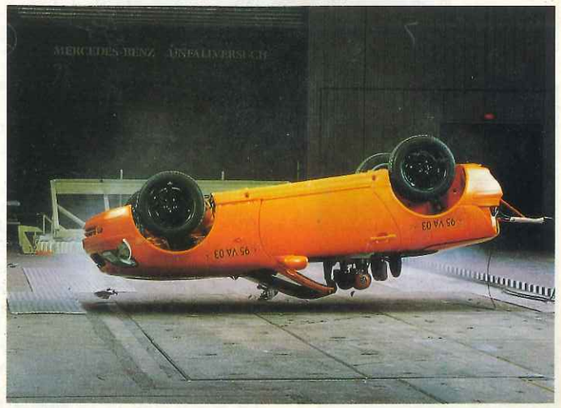
Columnas delanteras muy robustas, junto con un arco antivuelco, así como un sistema formado por una pared frontal y los largueros del chasis, han permitido superar los severos ensayos de vuelco, colisión frontal y trasera en el nuevo "Roadster SLX" de MERCEDES que comenzará a comercializarse el próximo mes de septiembre.

J. I. R

Aunque los vuelcos representan "solamente" un 9 por 100 de los accidentes registrados en las carreteras alemanas, en el 27 por 100 de las colisiones en las que se ven involucrados coches descapotables se producen, en alguno de ellos, vueltas de campana.

Precisamente, basándose en esas estadísticas que indican que los descapotables vuelcan con más frecuencia que las berlinas, MERCEDES ha desarrollado para el nuevo modelo "Roadster SLX" unos dispositivos que protegen a los ocupantes en caso de que se produzca un accidente de este tipo y, además, lo ha probado.

DESPEDIDO. *Desde una rampa y a 45 km/h el automóvil sale despedido.*



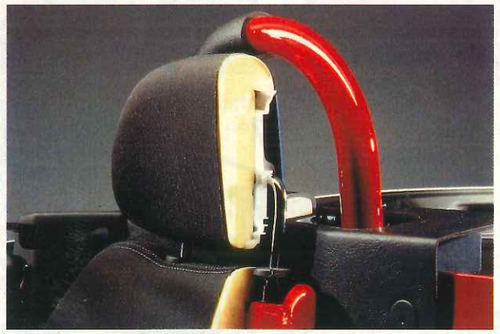
AVANZA *un tramo patinando...*



VUELCA. *Da varias vueltas de campana...*



Y ATERRIZA. *De nuevo sobre sus cuatro ruedas, se aprecian algunas abolladuras y se verifica en los "dummies" que el riesgo de lesiones en la cabeza es la mitad de los límites admisibles.*



ARCOS. *Detalle de los arcos antivuelco.*

Las imágenes muestran un automóvil despedido lateralmente desde una rampa, circulando a 45 km/h: avanza patinando, da varias vueltas de campana y aterriza de nuevo sobre sus cuatro ruedas. El balance son unas pocas abolladuras en la carrocería; los guardabarros, el capó y el marco de las ventanillas del lado derecho están un poco aplastados; los retrovisores se han desprendido y la aleta trasera derecha está algo chafada.

La escena forma parte de un programa de ensayos en el Centro de Desarrollo de MERCEDES en Sindelfingen, preparada al detalle por el ingeniero Klaus Riehle: "Los esfuerzos que tienen que soportar los dos dummies a bordo del automóvil son claramente inferiores (la mitad) a los valores límite admisibles".

Por otro lado, aunque la legislación vigente no exige el ensayo de vuelco real ni el de caída sobre el techo, MERCEDES la ha realizado: se suspende el automóvil de una cadena a una altura de 50 centímetros sobre el suelo y se deja caer. Un análisis de accidentes reales ha demostrado que el arco antivuelco contribuye de modo decisivo a mejorar la seguridad de los pasajeros en más del 80 por 100 de los accidentes, siempre y cuando -claro está- los ocupantes utilicen correctamente los cinturones de seguridad.

Incluso, la carrocería se ha diseñado de tal forma que pueda absorber también una parte de la energía cinética del otro vehículo en caso de colisión frontal, lo que repercute en la seguridad de sus ocupantes, sobre todo si se trata de un coche pequeño. ◆





CAÍDA LIBRE. *El coche, con el techo hacia abajo, se deja caer desde una altura de 50 centímetros.*

ABSORBER. *La parte delantera está diseñada para absorber, incluso, parte de la energía cinética del vehículo contra el que colisiona*

Rojo peligroso

El caso había llegado hasta el juez y éste no sabía por cuál versión decidirse. Un guardia acusaba a un particular de saltarse un semáforo y pretendía multarle por lo peligroso de su acción. El ciudadano insistía en que, simplemente, el guardia le tenía manía. Nuevamente, Casimiro Listón, sagaz detective, solucionó el caso.

J. M. M.
Dibujo: Antonio ARAGÜEZ

- Pero, ¿usted se saltó el semáforo o no?, preguntó el juez.

- No, señor juez. Lo que pasa es que el guardia me tiene manía y por eso, para ponerme la multa, insiste en que me lo salte y poder ponerme así la multa.

- No, señor juez: se lo saltó por la cara -insistía el policía.

Harto ya de esta discusión, el juez aplazó su decisión hasta consultar con un experto que le aclarase quién tenía razón y quién mentía. Naturalmente, llamó a Casimiro Listón, nuestro sagaz detective.

- Estos son los datos, querido Listón. El acusado circulaba a 30 km/h por la ciudad. Vio que el semáforo entraba en fase amarillo-naranja y continuó para no tener que detenerse. El guardia, que estaba dentro de su coche, aparcado a cinco coches del semáforo, le Vio en ese momento por el rabillo del ojo, cuando comenzaba a cambiar el semáforo. El guardia afirma que el acusado pasó por el cruce cuando el semáforo estaba en rojo. Y el acusado lo niega, alegando que el guardia le tiene manía. Yo, la verdad, señor Listón, estoy desesperado. Cada uno mantiene su versión y, cuando organizó un careo, hay que separarlos porque casi se pegan... ¿Quién miente?

Casimiro Listón sacó un papel y se puso a hacer dibujos y cuentas durante cinco horas seguidas. El juez pensó que se había dormido y ya iba a despertarlo cuando Listón pegó un brinco y comenzó a gritar: **"¡Lo cacé, lo cacé!"**.

- ¿Y quién miente?, preguntó el juez.

- ¡Ah, sí! El acusado. Si estaba a cinco coches de distancia e iba a 30 km/h es imposible que pudiera pasar antes de que el semáforo se pusiera en rojo.

- ¿Cómo pudo adivinarlo, Listón?

- Es fácil. Los cinco coches en fila miden, aproximadamente, unos 20 metros. Un coche, a 30 km/h, recorre casi 25 metros en los tres segundos que el semáforo está en fase amarillo-naranja. Por tanto, llegó tarde: cuando se lo pasó estaba ya en rojo.

(Cuando un semáforo entra en la fase amarillo-naranja es obligatorio detenerse y no debe tratar de pasar, pero es que, además, no da tiempo y se pone en peligro a los peatones y a otros vehículos que circulen en otros sentidos, pues si se sobrepasa un semáforo cuando ya está rojo, ya estará abierto el paso en los demás sentidos del cruce y de los posibles pasos para peatones). ◆



¿Qué está pasando para que tantos modelos de coches estén siendo llamados últimamente a revisión? ¿Exceso de celo en los fabricantes y que, al más mínimo fallo, por insignificante que sea, se curan en salud para evitar posibles males mayores? ¿O es que lo controles en la fabricación no son tan buenos como se desearía? ¿O ambas?

Este es un magnífico momento para comprarse coche. Seguramente la época en la que más ofertas encontrará en el mercado. Fundamentalmente una: el aire acondicionado gratis. En contra de lo que pudiera pensarse, un elemento de seguridad importante. ¡Relájese!

La borrachera de Kluivert

En pleno mercadeo de jugadores de fútbol, con los "grandes" desembolsando lo que no tienen y haciendo encaje de bolillos con bancos extranjeros donde no se conocen nuestros números rojos, Kluivert, delantero del mejor equipo europeo y probablemente del mundo, estaría sin duda en esa bolsa de oro. Pero el magnífico futbolista cambió un día las botas, el balón y los goles por unas copas. Conduciendo en estado de embriaguez, atropelló a una persona, causándole la muerte. El juicio se ha celebrado estos días y la condena -pedían hasta seis meses de cárcel- se ha quedado en seis meses de servicios sociales. Podrá seguir jugando allí, pero no pasará por el amargo trago de cambiar los aplausos de miles de aficionados por el silencio más absoluto de una celda. Estoy seguro que Kluivert no volverá a coger un coche después de haber bebido unas copas. Su ejemplo será ahora mucho más edificante. Es lo mismo que se debería pedir a otros muchos "líderes" en los que muchos niños ponen sus ojos cada día: en lo bueno... y en lo malo.

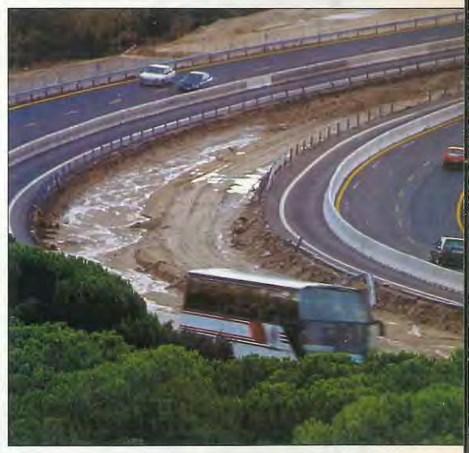


Jesús SORIA
Director

MÁS CARRETERAS

Las carreteras vuelven a ser el centro de la actualidad en materia de seguridad vial. Estamos en una época en la que hasta las autovías deberán hacerse un agujero más en su cinturón y, seguramente, el nuevo ministro, Rafael Arias Salgado, de un nuevo ministerio, Fomento, antes MOPTMA, deberá poner todo el ingenio del mundo para mantener al día nuestra red de carreteras. En las últimas semanas se hacen apuestas sobre qué camino emprenderá el nuevo Ejecutivo en este campo, sobre todo, dónde se emplearán los duros (quizá no muchos) con los que cuente el nuevo equipo ministerial. Parece que hay a la vista un nuevo Plan de Carreteras, que se centraría en el acondicionamiento de las carreteras actuales, la adopción de medidas para eliminar puntos negros y la construcción de travesías, así como más autovías y otros tramos de importantes zonas geográficas. Hablaremos de ello cuando se clarifiquen los objetivos -aun es pronto para pedir excesivas explicaciones-. Lo que sí parece claro es que gran parte del avance en materia de seguridad vial experimentado en los últimos años ha tenido como referencia importante la mejora en la red de carreteras, sobre todo la puesta en servicio de muchos kilómetros de autovía que han acercado muchas ciudades, que han invitado a viajar más y, sobre todo, que han proporcionado una seguridad indudable. Buenas carreteras, ése es el Norte. Pero no todo es perfecto. Es verdad que en algunos tramos, sobre todo aquellos que utilizaron los antiguos firmes, el trazado y hasta el firme dejan mucho que desear. Son carreteras que, cumpliendo las normas, tienen pocos puntos peligrosos pero muchos si, por ejemplo, las limitaciones de velocidad no se respetan. Quizá por ello la siniestralidad no es tan baja como todos desearíamos. En cualquier caso, unas mayores o menores deficiencias que, sin duda, se conocen y que, sobre todo,conocen los profesionales. Por ejemplo, el Colegio de Ingenieros de Caminos, que ahora desvela en un informe que las autovías creadas por el gobierno socialista son "una chapuza". Son los que más saben de esta materia y sus opiniones son dignas de tener en cuenta. Sin embargo, estarán conmigo que la imagen que dan no es la más positiva y que su crítica, por lo que de mejora de lo que se estaba haciendo hubiera podido suponer, habría sido más constructiva antes. Claro que nunca es tarde. ◆

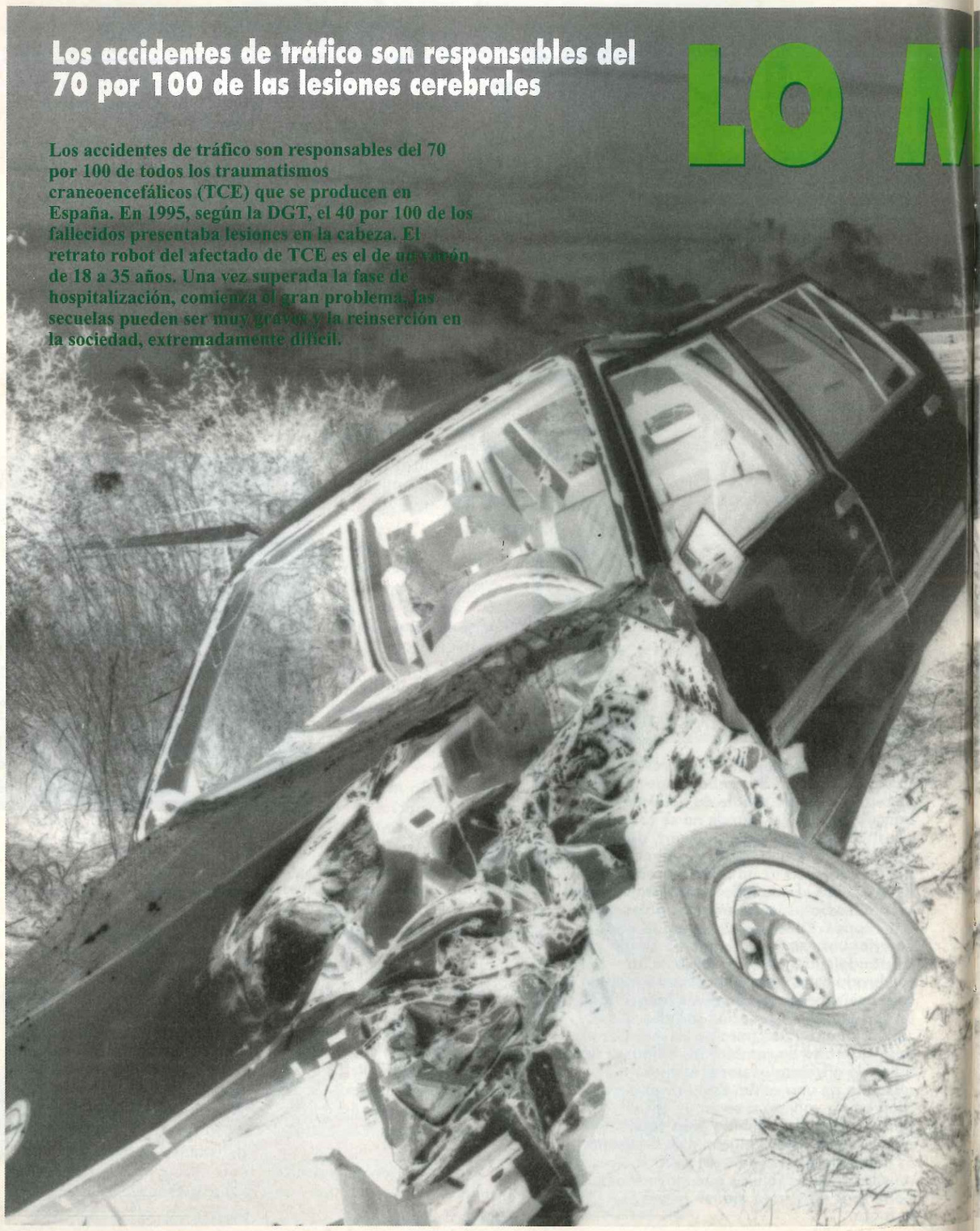
PARECE QUE HAY A LA VISTA UN NUEVO PLAN DE CARRETERAS. SEGUIR INVIRTIENDO ES SEGURIDAD.

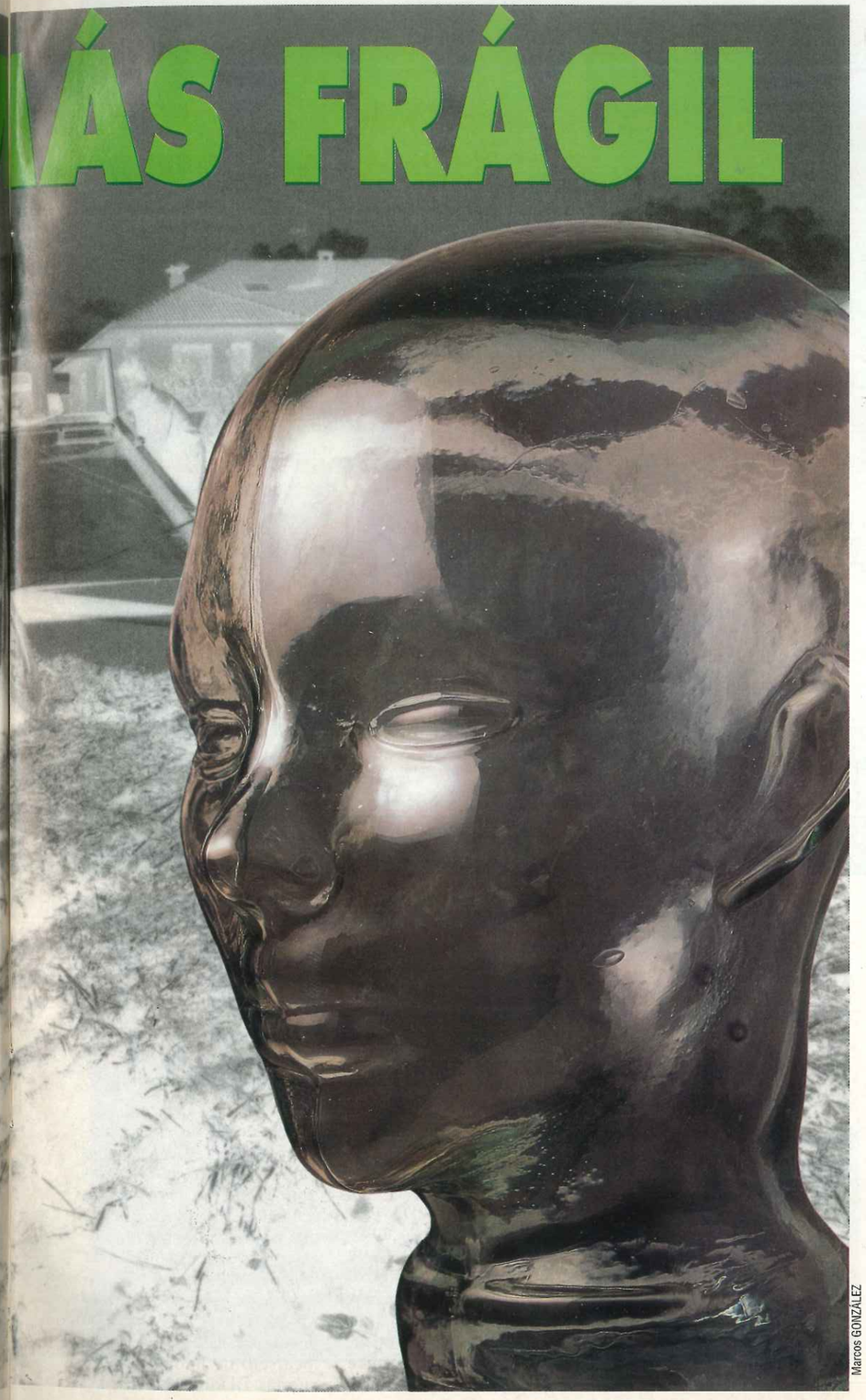


Los accidentes de tráfico son responsables del 70 por 100 de las lesiones cerebrales

LO MÁS FRÁGIL

Los accidentes de tráfico son responsables del 70 por 100 de todos los traumatismos craneoencefálicos (TCE) que se producen en España. En 1995, según la DGT, el 40 por 100 de los fallecidos presentaba lesiones en la cabeza. El retrato robot del afectado de TCE es el de un varón de 18 a 35 años. Una vez superada la fase de hospitalización, comienza el gran problema, las secuelas pueden ser muy graves y la reinserción en la sociedad, extremadamente difícil.





Marcos GONZÁLEZ

Mercedes LÓPEZ

El 70 por 100 de todos los traumatismos craneoencefálicos (TCEs) que se producen en España provienen de accidentes de tráfico. Además, éstos provocan la muerte de alrededor de 100 personas por cada millón de habitantes y año, según el doctor Jesús Carrera, neurocirujano del Hospital General Gregorio Marañón (Madrid).

Para el equipo de la Unidad de Daño Cerebral del Hospital Aita Menni, de Guipúzcoa, los datos de que se disponen en España en estos momentos son parciales, pero se atreven a asegurar que 3 de cada 1.000 habitantes sufren al año un TCE que requiere atención médica.

La Federación Española de Daño Cerebral, aglutinante de numerosas asociaciones de pacientes y familiares de afectados, abunda en estas mismas cifras. Ana Chicharro, su presidenta, indica que **"en España, por accidentes de tráfico, laborales y deportivos (los tres ámbitos en los que más accidentes con este tipo de lesiones se producen) se registran anualmente de 20.000 a 30.000 TCEs que necesitan hospitalización".**

Las estadísticas de la Dirección General de Tráfico (DGT) son igualmente significativas en este sentido: más del 40 por 100 de los fallecidos por accidente de tráfico durante el año 1995 presentó lesiones en la cabeza.

Asimismo, de acuerdo con el Programa Helios de la Unión Europea, la incidencia de TCEs supera cada año a otros problemas tan importantes como lesiones medulares, drogas y nuevos casos de SIDA, y se constata que, a nivel mundial, los TCEs producen aproximadamente 250.000 muertos por año y al menos siete mi-

Adelaida Navarro fue arrollada por un coche que se saltó el semáforo

"Por dentro no he cambiado. No veo las dificultades"

Eran las 6 de la madrugada cuando Adelaida Navarro, de 19 años, se dio cuenta de que se había hecho muy tarde. Sus amigas y su novio continuaron la fiesta en el pub. Salió sola a la calle en busca de un taxi **"un poco nerviosa".** Estaba cruzando con el semáforo en verde, aunque unos metros alejada del paso para peatones **"y pensando más en el taxi, tengo que reconocerlo, que en el resto de los vehículos".** Un coche a gran velocidad se saltó el semáforo. **"Me figuro que no esperaba encontrar un peatón a esas horas, y me llevó por delante".**

Después, poco puede contar. La UVI, el hospital, la rehabilitación, la dura rutina del despertar... Aún hoy necesita el bastón para desplazarse y entre otras secuelas sufre "hemiopsia" (visión parcial y borrosa en ambos ojos).

"Tenía más o menos planeado mi futuro: estudiar una carrera, mis amigas, mi novio...". Y todo eso ha desaparecido: **"Mi relación con el chico, creo que así puedo decirlo, se enfrió esa misma noche y, respecto a mis amigas, ahora puedo asegurar que sólo son conocidas. Además, noto como estos años me han cambiado mucho: he madurado y ellas no. Ya no me siento tan a gusto con ellas como antes".** Es muy optimista: **"Por dentro no he cambiado, físicamente sí, pero mi forma de ser está intacta. No veo las dificultades".**

Rata MARTÍN



SU PADRE. *El apoyo familiar es muy importante para su recuperación.*

Su padre, Jaime, se encarga de bajarle de las nubes. Para Jaime, el papel de la familia es el de la paciencia, la comprensión, el ánimo y también el de la mano izquierda. **"A mi hija le digo: desgraciadamente te ha tocado a tí; como antes no volverás ser y tienes que luchar para mejorar lo poco o mucho que puedas y enfrentarte a la realidad".** Y deja muy claro que no se trata de enfermos, ni de tarados mentales, **"sino de personas que, en un 90 por 100 de los casos, tienen una disminución física, pero piensan, razonan (quizás demasiado, por eso a veces ven tantas dificultades), tienen sus inquietudes..."**

llones de heridos, un tercio de los cuales son de carácter grave.

Varón y joven

Otro de los datos que más claramente reflejan las estadísticas es la edad de los afectados. La franja comprendida entre los 18 y 35 años es la de incidencia máxima. El colectivo masculino es, según los datos facilitados por la Asociación Catalana de Traumatismos Craneoencefálicos (TRACE), el más afectado, aunque el hecho de que el número de mujeres que conducen sea cada vez mayor, está disparando los casos. Un ejemplo lo tenemos en



LOS VARONES DE ENTRE 18 Y 35 AÑOS SON LOS MÁS AFECTADOS.

los pacientes atendidos en el Hospital Aita Menni. Sus datos indican que el 60 por 100 de los lesionados severos tiene entre 21 y 40 años. En cuanto a la distribución por sexo, el 87 por 100 son varones, mientras que el número de mujeres asciende al 13 por 100.

Al referirnos a las características de los vehículos y tipo de accidentes que conllevan mayor siniestralidad de TCEs, el doctor Jesús Carrera afirma que los automóviles están implicados en un 50 por 100 de los casos; las motocicletas, en un 35 por 100; y el 15 por 100 restante se distribuye entre bicicletas, camiones, autobuses y peatones. Con un dato muy importante: **"el 90 por 100 de las muertes de los motociclistas es por TCE, lo que supone un índice de peligrosidad once veces superior al coche".**

Las cifras de la DGT son también espeluznantes: casi el 40 por 100 del los muertos el año 1995 en accidente de moto registró lesiones en la cabeza.

Velocidad, casco, alcohol...

Las causas de estos accidentes están muy claras para TRACE: velocidades muy altas, no respetar las señales de circulación, conducir bajo el efecto de alguna droga, dormirse o llevar más personas de las permitidas. Se añade, en el caso de los accidentes de motos, no llevar puesto el casco o colocárselo de manera inadecuada. El doctor Carrera destaca como una de las causas más importantes, la ingesta de alcohol, puesto que en 6 de cada 10 accidentes, el consumo de alcohol ha tenido que ver, de una u otra manera, con el desencadenamiento del accidente.

La mayor gravedad de los TCEs se producen como consecuencia de un atropello, en los usuarios de motos -como ya hemos indicado- y en los ocupantes de los asientos delanteros, como consecuencia del impacto contra el parabrisas, el volante y otros objetos prominentes. Sin olvidar que, cuando el ocupante es expulsado del coche, la intensidad del traumatismo es

Rafael Bujanda, todo un ejemplo de superación

"Tú puedes mejorar"

Un domingo de hace 19 años, a las 3 de la tarde del mes de junio, Rafael Bujanda empezó a luchar con la cara más fea de su destino. Acompañaba a su padre en el coche. En un cruce, un autobús se saltó el semáforo. Pensaron que Rafael se quedaría en estado vegetativo. Cuenta que las enfermeras entraban de dos en dos a su habitación, porque les daba miedo su aspecto físico. Vinieron muchas operaciones, mucha rehabilitación y muchos dolores. Pero prefiere olvidar lo malo. **"Me dejé hacer todo por los médicos. Sabía que era por mi bien. No protestaba. Ellos me sacaron adelante".**

Volvió a casa en silla de ruedas, con la mano derecha destrozada y una visión muy imperfecta. **"Tenía que ir siempre acompañado de mi madre** (el otro gran motor de su recuperación)**, andaba muy despacio y, por la calle, cuando todo el mundo me pasaba, yo pensaba: 'algún día les pasaré'".**

Al principio pasó muchas horas sentado y pensando. Un viaje a Ibiza fue su salvación. Allí, una pintora le enseñó a pintar con puntos, el único movimiento que podía hacer con la mano. Se impuso un horario de trabajo y comenzó la lucha. Muy lentamente se fue incorporando a la sociedad. Estudió Bellas Artes, donde nadie supo nada del accidente. Vivió sólo. Se casó. Tuvo una hija. Y se introdujo en el mundo de la pintura. Ha expuesto en Madrid, Barcelona, Ibiza, Valladolid, Sevilla y Nueva York. En estos momentos, a los 38 años, trabaja en un proyecto, un cuadro en el que participan 15.000 personas de más de 200 países. Se gana la vida pintando, es autosuficiente.

Rata MARTÍN



CONSEJO. *Paciencia, constancia y eliminación de complejos.*

A quienes sufren este tipo de accidente, Rafael les aconseja: **"Que tengan mucha paciencia y constancia; que hagan algo que les guste, dibujar, leer, caminar...; que actúen sin complejos; que piensen que mucha gente sin sufrir ningún accidente está peor y es porque él es así. Tú no. Tú puedes mejorar. Puedo hablar de ello porque lo he sufrido y no hablo de oídas".** Sin olvidar el papel fundamental que, en la recuperación, tiene la familia.

A Matilde, su madre, Rafael le profesa un reconocimiento que considera **"nunca será suficiente".** Esta mujer afirma haber sufrido muchísimo. Primero, durante la estancia en el hospital; luego, cuando llegas a casa y tienes que estimularle para que el cerebro despierte. **"Tenía muy claro que no quería un hijo pegado siempre a mi falda. Pero cuando comenzó a dar sus primeros pasos solo, siempre estás en completa tensión, temiendo una caída, un resbalón".** Pero, afirma tajante, que lo suyo no era nada para lo que estaba padeciendo su hijo.

Matilde lanza un mensaje de esperanza: **"A pesar de que me decían que no me hiciera ilusiones, había una fuerza interior, que me decía que iba a salir. Igual que ellos, la familia siempre debe estar activa y tener mucha paciencia, porque es un proceso muy lento. Pero posible".** Por su parte, Rafael apostilla: **"Antes conducía como un loco. Ahora soy muy prudente. Si me pitan, que me piten".**

Marcos GONZÁLEZ



MANOS Y BRAZOS. *Unas zonas muy afectadas que hay que reaprender a utilizar.*

"Nunca volveré a subirme a una moto"

Hacía 15 días que los Reyes le habían "traído" una moto, algo grande para él. Pero Santiago, con sólo 14 años, pisaba fuerte en la vida: buen estudiante, muchos amigos, éxito con las chicas. Estaba como loco con la moto. El colegio daba una fiesta y él quería enterarse del horario. Cogió la moto y se puso el casco, pero no se lo abrochó. **"Iba, creo (ahora siempre cree, no recuerda nada), deprisa. Al llegar a un cruce pensé que me daría tiempo. Creo que no miré".** Colisionó con un coche.

Un mes en la UVI. Después en coma vigil en la habitación unos tres meses. Pierre, su padre, cuenta que, a pesar de que son días muy malos, en los que los médicos lo ponen todo muy negro, lo peor llega después. Es la fase, los 2 ó 3 años primeros, de recuperación (física y psíquica) en la que el papel de los padres es fundamental. **"En un 80 por 100 se recuperan gracias a nuestro esfuerzo y estimulación. Pero nadie te ayuda, ni te indica qué hacer. Tienes que buscarte la vida. Aconsejo a los padres que se dirijan a la asociación más cercana: allí contactarán con personas que saben de qué hablan".**

El padre y la madre abandonaron el trabajo y le dedicaron el tiempo íntegro a su hijo. Una situación -comenta María Cruz, su madre, que aún no ha vuelto a trabajar- **"que sabemos muy afortunada. Pero en estos momentos rechaza todo aprendizaje con nosotros. Ahora tiene 19 años y se une el problema de su accidente y la problemática de todo adolescente, agravada por su dependencia total de nosotros".**

Rafa MARTIN



ALIADO. *Espera encontrar en el ordenador la memoria que a él le falta.*

Santiago afirma rotundo que su vida no se parece nada a la de un chico de su edad y el futuro lo tiene algo difícil. Estudia informática **"porque el ordenador tiene la memoria que me falta".** Sueña con tener novia y no depender tanto de sus padres.

También tiene muy claro que **"nunca volverá a subirse a una moto, una invención del diablo"** y habla de lo importante que es llevar y abrocharse los distintos dispositivos de seguridad (casco, cinturón).

Esta opinión la comparten los padres, que aconsejan no comprar una moto a los hijos e, incluso, **"aunque sea muy duro** -afirma Pierre- **les diría que les lleven a una planta de neurocirugía para que vean lo que pueda pasar. La UVI, es una sala de terror".** Sin embargo, no se muestra muy optimista de los resultados y el ejemplo son los amigos de su hijo **"Se quedaron alucinados cuando pasó, pero ahora ya lo han olvidado. Hacen miles de locuras y a tí sólo te queda rezar para que no les pase nada".**

mucho mayor, triplicándose la mortalidad.

En cuando a los períodos de mayor siniestralidad, los fines de semana y los meses de verano son los más peligrosos, porque durante ellos se registra el mayor número de desplazamientos e imprudencias.

La definición

El traumatismo craneoencefálico es una agresión sobre la cabeza que produce una lesión en el cerebro que puede alcanzar diferentes grados de intensidad. El doctor Iñaki Madariaga, del Hospital Aita Menni, explica que la mayoría de las lesiones cerebrales se produce



MÁS DEL 40 POR 100 DE LOS MUERTOS EN ACCIDENTE DE TRÁFICO EN 1995 PRESENTABA LESIONES EN LA CABEZA

por aceleración (si la cabeza es golpeada por un objeto en movimiento) o por deceleración (si la cabeza está en movimiento, por ejemplo en el coche, y se para de manera brusca en un accidente). Añade que **"por la sola fuerza de la deceleración, un accidente de tráfico puede producir unas amplias lesiones cerebrales sin que aparezca una sola herida en la cabeza (bien por hemorragias en el cerebro o por la ruptura de gran número de pequeñas fibras nerviosas imprescindibles para la transmisión de información de una parte del cerebro a otra)".**

Las secuelas

Para la Federación Española de Daño Cerebral, los grandes avances técnicos y médicos permiten que un altísimo porcentaje de los accidentados salve su vida. Datos facilitados por el Hospital Doce de Octubre, de Madrid, indican que el 80 por 100 de los hospitalizados en su UVI de TCE sale con vida. Sin embargo, las consecuencias de un traumatismo pueden ser muy importantes, afectando tanto a la esfera física, cognitiva o intelectual de la persona como a su comportamiento y control emocional.

En la esfera física, se registran alteraciones en la movilidad general (silla de ruedas, problemas de equilibrio y coordinación, lentitud...), que, en muchos casos, se unen a problemas de

"Mis amigas pensaron que me había quedado tonta"

El ronroneo de un bebé acompaña toda la conversación. Rosa San Vicent es feliz: ¡acaba de ser mamá! Atrás quedan los años duros y el futuro lo ve con optimismo, menos cuando se acuerda de la válvula que le implantaron en su cerebro hace cuatro años y piensa en la evolución que llevará. Aunque aún tiene secuelas (brazo y pierna), su aspecto exterior, dice **"es muy normal"** y además procura no recordar lo malo.

Su "normalidad" terminó hace ocho años, cuando Rosa, con 18 años, paseaba en bicicleta. Un coche se saltó el stop. Tras 15 días en coma, salió del hospital en silla de ruedas, necesitando un lápiz para comunicarse y sin recordar nada. Pensó que sería así para siempre.

Montserrat, su madre, cuenta que cuando termina el coma es cuando realmente empiezan las dificultades: **"No es como las películas, de pronto ¡Hola mamá, hola papá! Te reconoce, pero no se acuerda de nada y hay que volver a empezar y a luchar. Es como una persona encerrada en un niño pequeño".** Y la vida gira de otra forma. **"Te das cuenta de que tienes a tu hija, pero es como volver una hoja: conserva ciertas cualidades, pero ha cambiado mucho. Nunca la volverás a tratar como antes. Aún hoy me doy cuenta de que le disculpas muchas cosas".**

Francesc CASALS



EXPLICACIÓN. *Nunca prohibirá a su hija algo que ella quiso hacer, pero si le explicará las consecuencias que puede tener.*

Rosa también sintió que todo cambiaba: sus estudios, su trabajo, su "rollito" y sus amigas. **"Me llamaron un día y, como todavía hablaba mal, pensaron que me había quedado tonta. Nunca volvieron a llamarme".** Y tuvo que reaprenderlo todo. Se casó con su rehabilitador, lleva la casa, por las mañanas pinta en su estudio y, ahora, el niño ocupa todo su tiempo.

"He cambiado mucho, creo que a mejor. Lo que no consigo es superar el miedo al coche. Ni conduzco ni pienso hacerlo y, como pasajera, soy un poco pesada. También tengo claro que, aunque lo pase muy mal, a mi hijo, le dejaré montar en bici. Le explicaré qué puede pasar con claridad y le diré que el ciclista siempre lleva la peor parte, pero no puedo negarle algo que yo quise hacer".

rigidez en brazos o piernas, limitación en los movimientos y pérdidas de fuerza y movilidad. Estos, junto a la epilepsia, movimientos incontrolados, temblores y fatigas, se configuran como las secuelas que con mayor frecuencia sufren los afectados.

Los problemas psíquicos resultantes de un TCE son muy diversos. Por una parte, destaca la pérdida de memoria, del lenguaje, problemas de atención y concentración, dificultades para el aprendizaje, deterioro de la capacidad de razonamiento y juicio. También pueden conllevar alteraciones emocionales como depresión, impulsividad exagerada, ansiedad, descontrol emocional y comportamental, agresividad...

AITA -MENNI



REHABILITACION . *La lucha de la vida diaria.*

Y después, ¿qué?

Sin embargo, la sociedad no ha aprendido a asumir estas consecuencias. Así, en la Federación Española de Daño Cerebral denuncian la práctica inexistencia, en España, de programas de rehabilitación específicos, lo que limita enormemente la posibilidad de estas personas de alcanzar su máximo potencial y una calidad de vida digna.

Ana Chicharro explica que, pese a que **"la fase de coma es especialmente dura para la familia por la**

La Unidad de Rehabilitación de Daño Cerebral del Hospital Aita-Menni

Los primeros en España

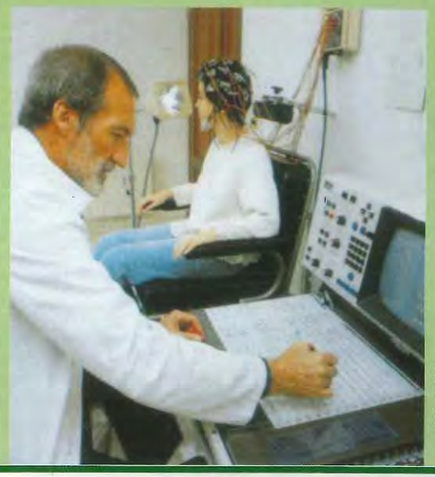
Ser la Unidad pionera en España en el tratamiento y rehabilitación de los afectados con secuelas de traumatismo craneoencefálico (TCE) grave es uno de los honores que ostenta la Unidad de Rehabilitación de Daño Cerebral del Hospital Aita Menni de Arrasate-Mondragón (Guipúzcoa).

El conocimiento de la total carencia de atención en el sector sanitario hacia este tipo de pacientes, preferentemente jóvenes, y las graves consecuencias que de ello se derivan, tanto en el ámbito personal como familiar y socio-laboral, así como la existencia en otros países como EE.UU., Canadá, Inglaterra, Francia, o Alemania, de este tipo de departamentos especializados, con importantes éxitos terapéuticos, fue lo que les animó a su creación en 1993.

La experiencia adquirida les hace ahora vislumbrar la necesidad de crear un servicio que continúe con los programas desarrollados durante la hospitalización cuando el afectado vuelve a su casa. Para ello, está prevista la creación y apertura (en septiembre) del Servicio de Día de Daño Cerebral, que permitirá seguir trabajando con el afectado en su propio entorno familiar y social.



AITA -MENNI



AITA -MENNI

EL MÉTODO. *Primero realizan una valoración global de los daños, para poder diseñar un programa de rehabilitación individualizado.*

El trabajo de esta unidad tiene como base cinco grandes programas. En el de evaluación se diseña el programa de rehabilitación individualizado. Otro dirigido al tratamiento conductal, debido a que los comportamientos antisociales son una de las secuelas más generalizadas. Pasando por la rehabilitación física (destinada a la recuperación más óptima de las capacidades físicas) y el programa de tratamiento cognitivo, puesto que una lesión cerebral frecuentemente conlleva deficiencias en la memoria y en la capacidad de aprendizaje. Sin olvidar el programa de apoyo a la familia, cuyo objetivo es asesorar, informar y educar a la familia sobre lo que se van a encontrar y las medidas más eficaces que pueden adoptar para facilitar sus relaciones y la adaptación del accidentado.



Rafa MARTÍN

JESÚS CARRERA. *Confirma los fríos datos estadísticos.*

incertidumbre y sentimiento de impotencia que genera; pero es especialmente cuando el afectado vuelve a casa, cuando realmente sobreviene el gran problema". En ese momento se encuentran con una persona muy limitada y con escasa información sobre cómo tratarla y ayudarla. Suplir estas lagunas es el objetivo que se han impuesto las asociaciones de afectados, ofreciendo información, apoyo y alternativas para su readaptación social.



EL ÍNDICE DE PELIGROSIDAD DE LAS MOTOS ES ONCE VECES SUPERIOR AL COCHE

Ana Chicharro quiere dejar muy claro que **"las posibilidades de recuperación de un TCE son muy amplias. La constancia es fundamental, así como el tratamiento adecuado durante el tiempo que sea necesario. No existe daño cerebral demasiado leve para ser ignorado, ni demasiado severo para perder las esperanzas. Muchas veces se produce un progreso importante cuando ya no se esperaba. Nunca se debe dar por imposible o perdida una posibilidad, cualquiera que sea. Hay que dar un mensaje de optimismo".** ◆

Juan Antonio Fernández Del Campo,
presidente de la Asociación Española de la Carretera



"LAS CARRETERAS NO SON UN GASTO"

Juan Antonio Fernández del Campo es un leonés aferrado a la carretera desde que inició su trayectoria profesional. Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos desde 1969, ha pasado por numerosos cargos. En la actualidad es miembro de importantes foros internacionales, además de presidente de la Asociación Española de la Carretera desde hace cinco años. Tiene varios libros y numerosos artículos publicados y ha dado bastantes conferencias. En esta entrevista, concedida cuando los nuevos altos cargos del Ministerio de Fomento acaban de aterrizar, muestra su preocupación por los anunciados recortes, habla de lo bueno y lo malo de nuestros viales y defiende que las carreteras producen mucho más de lo que se invierte en ellas.

Jesús SORIA
Fotos: Rafa MARTÍN

¿Qué pasa con los recortes? ¿Hay miedo? ¿Se lo esperaban? Me imagino que, al menos, hay preocupación en el sector...

- Hay miedo. Ya en 1995, con el anterior gobierno, la inversión en carreteras se redujo un 15 por 100, situándose, en pesetas constantes, en niveles de 1990. Mientras tanto, el tráfico creció del orden del 3,5 por 100. El hecho de que esta situación, en lugar de enmendarse, se consolide, comienza a preocupar seriamente. Aunque se recurra a mecanismos de financiación externa, suponiendo que esto sea factible, estamos ante una estrategia que no puede llevarse a cabo en un plazo corto de tiempo.

- ¿Piensan hablar con la Administración, van a esperar...?

- No somos una organización gubernamental y defendemos los intereses de la carretera desde todos sus ángulos: capacidad, seguridad vial, medio ambiente, y naturalmente uno de nuestros primeros objetivos, cuando esté definido el nuevo organigrama administrativo, es dialogar y expo-

ner nuestro punto de vista.

- ¿Qué repercusión puede tener un recorte como el que se comenta estos días?

- Las carreteras, mediante impuestos directos sobre carburantes, vehículos, etcétera revierten a la Administración mucho más de lo que ésta dedica a su construcción, modernización y mantenimiento. Es decir, no representan un gasto, sino una inversión. Por otro lado, diversos analistas de la Comisión Europea sostienen que la inversión en carreteras es la que presenta mayor tasa interna de retorno: la comunidad recupera cada peseta invertida en forma de abaratamiento del transporte, ahorro del tiempo y menor consumo de carburante. Teniendo en cuenta estos datos, la paralización del ritmo de construcción y conservación en carreteras puede tener consecuencias funestas para el empleo, el mantenimiento de personal...

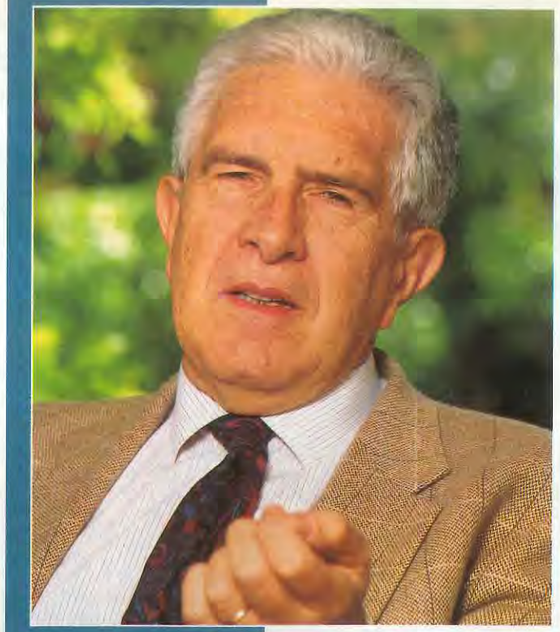
Patrimonio seguro

- Si se confirma el recorte, ¿dónde debería hacerse?

- El presupuesto no debe reducirse nunca en materia de conservación, ya que mejorar la señalización, renovar las capas de rodadura y mantener, en definitiva, el patrimonio viario que tanto esfuerzo ha costado conseguir es fundamental para la seguridad de los usuarios y la competitividad del país. En cuanto a obra nueva, muchas de ellas son muy necesarias y absolutamente rentables. Habría, pues, que marcar unas prioridades en el terreno de la construcción y analizar qué actuaciones son las más urgentes.

- En época de apretarse el cinturón, ¿puede ser el tiempo de las autopistas de peaje?

- Actualmente, la insuficiencia de recursos públicos para acometer obras de infraestructura viaria ha generado una reflexión mundial sobre nuevos sistemas de financiación. En el caso de España, no existen corredores que soporten la realización de nuevas autopistas de peaje mediante una iniciativa privada. Tan sólo cabe pensar, en este sentido, en una fórmula de financiación mixta (pública/privada).



"Las carreteras, mediante impuestos directos sobre carburantes, vehículos, etcétera revierten a la Administración mucho más de lo que ésta dedica a construcción, modernización y mantenimiento"

"En una situación ideal (conductores en perfectas condiciones, coches en perfecto estado y todas las carreteras buenas), nuestra red permitiría aumentar las limitaciones genéricas de velocidad"

- ¿Usted cree que los cambios que pueda hacer el nuevo gobierno serán un planteamiento distinto en esta materia o condicionado por la época que vivimos?

- A la hora de hacer esta entrevista sólo está nombrado prácticamente el ministro...

-...Que ha reconocido que el mayor recorte lo sufrirá él...

- Como le he comentado, las rigideces presupuestarias han dado pie al inicio de un debate sobre nuestros mecanismos de financiación de carreteras. Y esta circunstancia ha de ser acometida por el nuevo gobierno.

- Y usted, ¿se inclina por autopistas o autovías?

- Las primeras autovías, desde el punto de vista técnico, eran relativamente insuficientes; por el contrario, las últimas reúnen estándares muy similares a los de las autopistas, aunque siguen existiendo diferencias palpables, por ejemplo, en cuanto a la composición del tráfico.

- El consejero de Obras Públicas de Andalucía ha criticado recientemente la calidad de algunas autovías, concretamente de la A-92. ¿Qué opinión le merece?

- Las carreteras, por desgracia, no son una ciencia exacta y, en ocasiones, los resultados de la obra se alejan de los esperados. El gesto del consejero de Obras Públicas andaluz refleja la actitud saludable que debe primar en cualquier actuación. Los problemas empiezan a resolverse en el momento en que se reconoce su existencia.

- ¿Qué influencia puede tener la carretera en la accidentalidad?

- La vieja discusión relativa a si los accidentes son de unos o de otros está hoy superada por el mayor conocimiento de la seguridad vial. Una carretera mala pero bien señalizada puede ser segura si el usuario respeta esa señalización. El debate, por tanto, no está en los accidentes que provoca la carretera, sino en los que podríamos evitar con una acción positiva.

Cómo están

- Hagamos un repaso del estado de nuestras carreteras. ¿Cómo está la red comarcal y de las diputaciones...?

- Se encuentra en un estado enormemente irregular, incluso dentro de una misma comunidad autónoma. Depende de la política local de cada diputación. En la red secundaria, estamos aplicando soluciones muy caras. Nos falta saber aplicar los tratamientos de tipo económico adecuados al tipo de vía. En eso es en lo que peor estamos.

- ¿La red nacional?

- En conjunto, ha mejorado sensiblemente. La señalización y el balizamiento se encuentran en un buen estado, aunque ha empeorado ligeramente la conservación de firmes.

- ¿Autovías?

- Excelente señalización y balizamiento; los firmes están en buen estado, aunque con una ligera tendencia a deteriorarse si no se atienden. Los resultados del último estudio de la Asociación Española de la Carretera indican que son ligeramente peores que el año pasado.

- ¿Y las autopistas?

- Su nivel se acerca ya al de las redes de alta capacidad de los países de nuestro entorno europeo.

- ¿Y la señalización, a veces tan criticada?

- En general es muy buena en la red del Estado. En el resto de las carreteras, hay enormes diferencias, con niveles, en ciertos casos, muy por debajo de los exigibles.

- Hace veinte años se decía que nuestra red de carreteras era tercermundista. ¿Dónde estamos ahora comparándonos con nuestro entorno?

- La red principal es bastante correcta; las carreteras secundarias están mal en términos generales y hay que mejorarlas notablemente.

- ¿Por qué no se utilizan más los asfaltos drenantes?¿Son muy caros?

- Es una buena solución en un gran número de casos y no son tan caros. Es como una medicina: no lo cura todo.

Hormigón o asfalto

- ¿Qué le gusta más: hormigón o asfalto?

- No me puedo pronunciar, pues en la Asociación hay miembros de todo tipo. Hay ingenieros partidarios de una y otra alternativa.

- Para las carreteras que tenemos, ¿están bien los límites de velocidad actuales?

- La velocidad es un claro factor de riesgo. Un informe reciente del Consejo Europeo de Seguridad del Transporte pone de manifiesto que un incremento de la velocidad media en 5 km/h llevaría parejo un aumento considerable de los accidentes. En una situación ideal, es decir, si todos los conductores estuvieran en perfectas condiciones físicas, todos los vehículos se mantuvieran en excelente estado y todas las carreteras fueran buenas, nuestra red permitiría aumentar las limitaciones genéricas. Por desgracia, ésta es sólo una situación ideal. En la realidad, es necesario buscar un equilibrio entre velocidad y fluidez del tráfico.

- Nosotros recibimos muchas cartas de queja sobre firmes, peraltes, señalización...

- Qué duda cabe de que en tantos kilómetros de carreteras puede haber puntos que presenten deficiencias.

- ¿Hay miedo a la carretera?

- No creo que haya más miedo que hace 25 años. Estamos en una sociedad más participativa, se escribe mucho más de estos temas y hay más quejas, pero creo que la gente está satisfecha.

- ¿Prohibiría el alcohol en las carreteras?

- El alcohol es una causa importante de accidentes de circulación y las medidas encaminadas a reducir su incidencia sobre la accidentalidad han de ser siempre bienvenidas.

- Mejores carreteras, mejores coches, más concienciación... ¿Tenía que haber bajado más la accidentalidad?

- La evolución de los accidentes en España es positiva, siendo uno de los países donde se observa un mayor descenso de la accidentalidad. Pese a ello, todavía estamos lejos de la situación que presentan otros países. Todavía queda mucho que hacer en materia de educación y divulgación.

-¿ Hay poca cultura del automóvil y sin embargo vamos muy deprisa...?

- Estoy bastante de acuerdo. Todavía está muy generalizada la idea del coche como forma de autoafirmación, de estatus social. Muchas veces, las buenas costumbres se pierden cuando se toma el volante...

- Al menos parece haberse entendido que este problema no es sólo de la DGT...

- Desde luego. Me pareció enormemente positivo el pacto del Senado. La seguridad vial es un problema de todos.

- ¿Cree que hay sectores que no están jugando limpio?

- No voy a señalar a ningún sector, pero hay grupos que intentan defender al conductor y despojarle de sus responsabilidades. La manera de protegerlo es precisamente lo contrario.

- ¿Le gusta la línea dura de las campañas de Tráfico?

- Se puede herir la sensibilidad de alguien, pero creo que, al final, el coste se compensa con creces.

- Si estuviera en su mano, ¿qué haría para bajar la accidentalidad?

- Mantendría la línea de concienciar al ciudadano e insistiría en el tema de la formación. Cada conductor ha de ser un profesional y responder como tal ante situaciones comprometidas.

- ¿Por delitos de tráfico se debe ir a la cárcel?

- A la cárcel se debe ir por cualquier delito y una conducción temeraria lo es. Me parecería muy útil que a los imprudentes se les sancionara haciéndoles trabajar como camilleros en una sección de traumatología.

- ¿Trabajar con los niños puede ser la solución de futuro?

- Sin duda.

- ¿Es partidario de mantener la lengua autóctona en la señalización de las carreteras?

- Creo que habría que mantener el lenguaje de cada comunidad y el castellano, pensando en todos, y en los extranjeros.

- Termino con la polémica. ¿Qué la parece el juicio por la llamada "carretera de la muerte"?

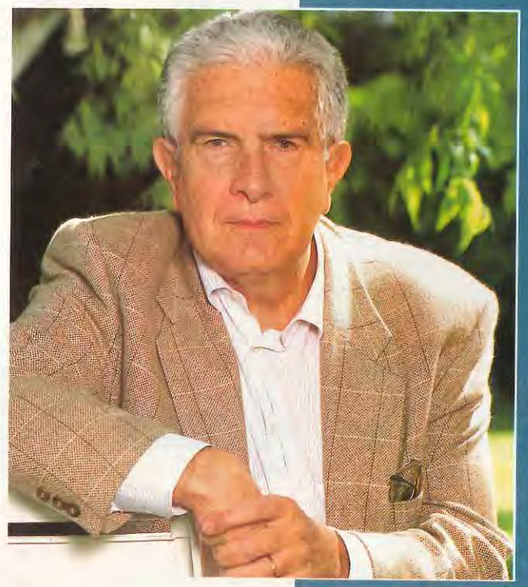
- Duro. Espero que se aclare todo.

- Pero son muchos muertos en pocos kilómetros...

- Ahí está el juicio. Prefiero no pronunciarme. ◆

EL INDISCRETO

- ¿Cuántas veces ha conducido a más de 120?
- Bastantes.
- ¿Y con una copa de más?
- Me atrevería a decir que nunca.
- ¿Qué gasto tiene al año en multas?
- Me ponen pocas. Algunas por velocidad.
- Puntúe de 0 a 10 la gestión socialista en carreteras
- 7,5. Quizá 8.
- De 0 a 10 lo que espera de los populares...
- Hasta 10 quedan dos puntos... (Risas)
- ¿La peor carretera por la que ha conducido?
- Recientemente crucé de Ronda a Ecija y había algún tramo realmente impresentable.
- ¿Nomenclatura de la carretera Logroño-Vigo?
- ¿Nacional 120?
- ¿Hay suficiente control de la calidad sobre las carreteras por parte de la Administración?
- Depende mucho de qué Administración.
- Supongamos que va de viaje, si tiene opción, ¿prefiere carretera o autopista?
- Lo cómodo y seguro es la autopista o autovía, pero puede haber otros motivos...



LA RADIOGRAFÍA

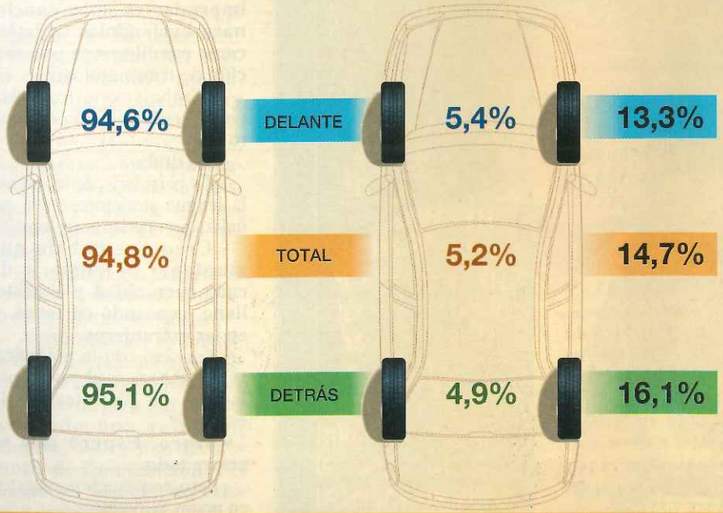
Vigilar la presión, un factor de seguridad

RODANDO SEGUROS

J. M. M

La presión de inflado modifica las características del neumático y su capacidad para generar esfuerzos de deriva y adherencia. Una presión incorrecta cambia la tendencia subviradora ("irse" de delante) o sobreviradora (de atrás) del vehículo y en maniobras bruscas, curvas cerradas, velocidad excesiva, viento lateral fuerte o comportamiento del automóvil diferente hacia cada lado (por distinta presión en los neumáticos) se producen reacciones extrañas que pillan desprevenido al conductor y que, para ser corregidas, exigen maniobras contrarias al las instintivas (por ejemplo, contravolante). Es decir, que existe un grave peligro de accidente.

DESGASTE Y SUSTITUCIÓN DEL NEUMÁTICO



DESGASTES Y CAUSAS



DESGASTES LATERALES
Son generalmente producidos por una presión insuficiente o sobrecarga del vehículo. Si el desgaste se produce en uno solo de los lados es posible que la rueda este desajustada.

DESGASTE EN EL CENTRO
El neumático tiene un exceso de presión y la rueda necesita ser deshinchada.

DESGASTE ZONAL
Un frenazo brusco o un punto duro en el tambor de freno son las principales causas de este tipo de desgaste.

DESGASTE IRREGULAR
Se produce cuando la amortiguación del vehículo es defectuosa.

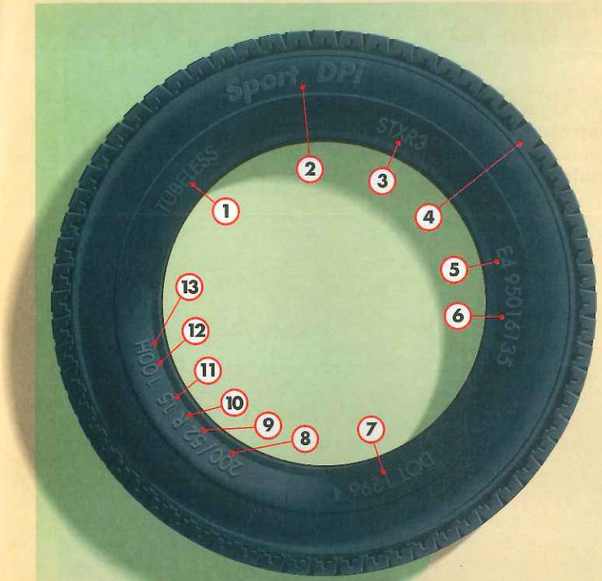
Las distintas formas en que los neumáticos de un vehículo se desgastan, nos pueden indicar en algún caso la existencia de algún tipo de anomalía técnica.

Peligro y gasto

El bajo inflado aumenta la resistencia a la rodadura. Esto produce mayor gasto de combustible, desgaste irregular y más rápido y lo expone a "heridas" en los flancos, perforaciones, etcétera. Además, conlleva riesgos en el comportamiento del vehículo, especialmente con alta velocidad.

El estado de los neumáticos de los vehículos españoles a pesar de ser un factor importante de la seguridad en la conducción, no es muy tenido en cuenta por el conductor medio.

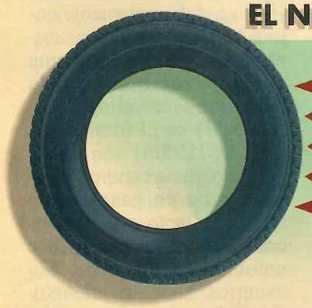
LECTURA DE UN NEUMÁTICO



1. TUBELESS. Neumáticos sin cámara.
2. Sport DPi. Nombre del fabricante.
3. STXR3. Modelo del neumático asignado por el fabricante.
4. TESTIGO. Indica el punto de desgaste del neumático.
5. E4. Referencia del país que homologa el neumático.
6. 95016135. Numero de homologación.
7. DOT 1296. Semana y año de fabricación.
8. 200. Ancho del neumático en milímetros.
9. 52. Perfil del neumático.
10. R. Indica que es un neumático radial.
11. 15. Diámetro de la llanta en pulgadas.
12. 100. Carga que puede soportar el neumático.
13. H. Simboliza la velocidad que resiste el neumático sin riesgo.

En la elección de un neumático, es importante tener en cuenta las potencia, el uso al que se va a destinar el vehículo y las condiciones del terreno en el que se utilice normalmente el vehículo.

EL NEUMÁTICO MEDIO



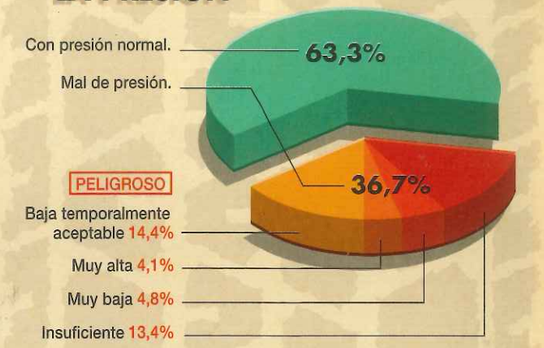
Llanta:	14"
Serie:	65
Ancho:	185
Sin Cámara:	(Tubeless)
Presión rec.:	– 2,16 (delante) – 2,32 (detrás)

(Fuente: Campaña de Revisión de Neumáticos para la Seguridad en Autopista. Michelin 1995).

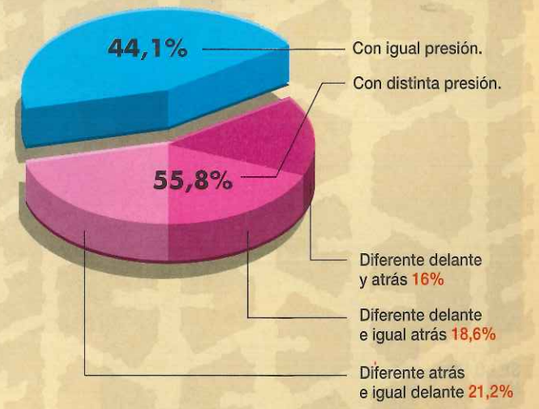
Nunca

Un 16 por 100 de los automovilistas lleva diferente presión en cada uno de sus neumáticos, lo que significa que no comprueba nunca este factor de su seguridad.

LA PRESIÓN



DIFERENCIA DE PRESIÓN



LOS PUNTOS DE ATENCIÓN

1. Revise periódicamente la presión de los neumáticos. Hágalo cuando estos estén fríos y con un manómetro de confianza (aparato propio...)
2. La profundidad del dibujo jamás debe ser inferior a 1,6 milímetros (indicador de desgaste).
3. Vigile el estado general del neumático: que no tenga daños en los flancos, desgaste irregular etc.
4. El equipo de neumáticos debe ser lo más homogéneo posible(sobre todo en el mismo eje): dimensión, tipo, índices de carga y velocidad, desgaste y presión.
5. Si sustituye solo dos neumáticos en un vehículo de cuatro ruedas, monte los nuevos o los menos desgastados en el eje trasero.
6. Revise el estado de mecánico de la suspensión, dirección, frenos, amortiguadores etc.

Infografía: DPI. Periodismo Infográfico / TRÁFICO

Se lo pone el 93 por 100 de los motoristas, aunque el 7 por 100 lo usa mal

EL CASCO, COMO NORMA

Casi el 96 por 100 de los conductores de motocicleta lleva casco, aunque el 3 por 100 no se lo pone y el 7 por 100 lo usa mal. Entre quienes lo usan correctamente lo hacen, en primer lugar, por seguridad, mientras que la principal razón entre aquellos que no lo llevan correctamente colocado es por su obligatoriedad y el miedo a la multa, según una reciente encuesta.





SE LO PONEN. *La encuesta ha puesto de relieve un uso generalizado del casco.*

José Ignacio RODRÍGUEZ
Fotos: Marcos GONZÁLEZ

Durante el pasado año perecieron, tanto en ciudad como en carretera, un total de 865 usuarios de vehículos de dos ruedas. Las heridas se localizaron en una proporción muy alta en la cabeza (45 por 100 en los accidentes en carretera y el 37 por 100 en ciudad), lo que confiere una especial importancia no sólo al uso, sino al buen uso, del casco en este tipo de vehículos. Diversos estudios han llegado a la conclusión de que ese buen uso reduce a la mitad el riesgo de muerte.

Casi el 96 por 100 de los conductores de motocicleta lleva consigo el casco; sin embargo, el 3 por 100 no lo lleva puesto y, entre quienes lo llevan sobre la cabeza, el 7 por 100 lo tiene mal abrochado o deficientemente colocado. Estos son las conclusiones generales de una encuesta realizada por la Dirección General de Tráfico (DGT) en el mes de octubre de 1995.

El trabajo de campo se llevó a cabo en gasolineras ubicadas, tanto en ciudades como en carretera, sobre una muestra total de 2.225 usuarios de motocicletas y 5.217 de ciclomotores. Además del uso, o no, del casco, se contrastaron otros datos como las razones de llevarlo o de no hacerlo, el motivo del viaje, etcétera. La distinción de circular en zona urbana o por carretera supone alguna diferencia, aunque la tendencia es muy similar.



DOS EN UNO. *Dos infracciones al mismo tiempo: sin casco y llevar pasajero en un ciclomotor.*

En moto, por ciudad

La mayoría de los conductores encuestados en las gasolineras urbanas -95 por 100- y el 78 por 100 de los pasajeros lleva casco, pero no necesariamente puesto. Así, 9 de cada 10 conductores y entre 7 y 8 pasajeros lo llevan puesto, pero la proporción disminuye algo si nos fijamos en si el casco va perfectamente colocado para ofrecer protección: lo llevan bien 8 de cada 10 conductores y 7 de cada 10 pasajeros.

Si tenemos en cuenta el sexo, la muestra está compuesta por varones en el 91 por 100, pero en lo que a uso del casco se refiere, ellas lo llevan con más frecuencia (97 por 100 frente al 91 por 100 de varones). Respecto a la edad, cuanto más avanzada sea es mayor el uso del casco.

Cuando se relaciona el uso del casco con el tipo de población, se observa que es mayor en las poblaciones mayores de un millón de habitantes, con una variación que va desde el 96 por 100 en las citadas grandes urbes al 83 por 100 en los núcleos inferiores a 100.000 habitantes.

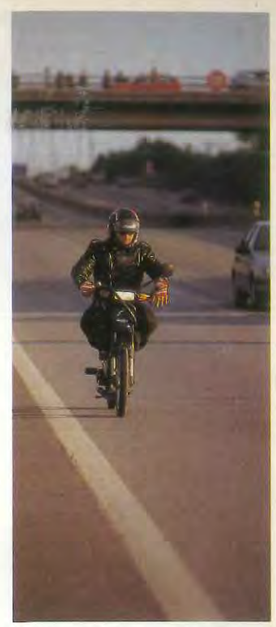
En cuanto al motivo de desplazamiento, no parece que éste sea determinante a la hora de llevar, o no, puesto el casco. Pero en cambio sí varía en función del número de kilómetros que se tiene previsto recorrer. Así, se observa que es más frecuente su uso cuanto mayor sea la distancia, llegando al 95,5 por 100 de utilización del casco cuando el trayecto supera los 30 kilómetros.

Por otro lado, se ha constatado que el 80 por 100 de los conductores lleva el casco adecuado para el tipo de motocicleta que conducen, pero hay un porcentaje importante -10 por 100- que conduce una moto pero usa un casco sólo válido para ciclomotor e, incluso, en menor proporción, utilizan un casco cuyas características no son propias para con-

LAS RAZONES DEL NO AL CASCO

(Conductores y pasajeros de motocicletas, en ciudad)

MOTIVOS	CONDUCTORES	PASAJEROS
Acaba de quitárselo	12	2
Despeina, hace sudar	25	2
Antiestético, ridículo	0	1
Exento por razones médicas	1	0
Resta visibilidad	5	0
Molesta, es incómodo	21	3
No obligatorio	0	0
No sabe dónde dejarlo luego	4	2
No sirve para nada	0	0
No tiene	2	14
Paradas frecuentes	20	0
Poca velocidad	8	1
Recorrido muy corto	38	2
Se le olvidó	8	6
Se lo quitó en parada anterior	4	0
No contesta	2	0
Otras	14	4
Total	**164**	**37**



CICLOMOTOR. *En el 15 por 100 de los casos llevan mal el casco.*

El 14 por 100 no lleva casco y el 15 por 100, mal colocado

Los ciclomotores, peor

Entre los más de 5.000 conductores de ciclomotor encuestados, el 8 por 100 no contaba con ningún tipo de autorización, el 14 por 100 no utilizaba casco, el 7 por 100 no lo llevaba puesto y el 15 por 100 lo tenía mal colocado.

Por otro lado, y aunque son vehículos para una sola persona, casi en el 13 por 100 de los casos transportaban a un viajero, sobre todo en el caso de los más jóvenes y principalmente en las ciudades más pequeñas.

La razón más habitual que se esgrime para no llevar el casco es que los desplazamientos son, en su mayoría, cortos y que molesta y es incómodo. En definitiva, son los usuarios de dos ruedas que cumplen peor.

ASÍ LLEVAN EL CASCO LOS CONDUCTORES DE CICLOMOTOR

- Llevan casco:	**3.479** (84,6%)
- No lo llevan puesto:	**320** (7,8%)
- Lo llevan puesto:	**3.157** (76,7%)
- Lo llevan bien puesto:	**2.547** (61,9%)
- Lo llevan mal puesto:	**612** (14,8%)

ducir un vehículo a motor de dos ruedas, como viseras, gorros de jinete, etcétera.

Las razones del no

El principal motivo que adujeron los conductores de motocicletas que no llevaban casco es que se trataba de un recorrido muy corto, mientras que el de los acompañantes es que no lo poseían. La segunda razón es que **"despeina y hace sudar"**, seguida por otras como que es incómodo, que no lo lleva debido a que hace paradas frecuentes, que se le olvidó o que resta visibilidad.

Por otro lado, se observa una sensible diferencia entre aquéllos que lo llevan bien puesto y quienes lo llevan puesto pero mal ajustado o desabrochado. Así, entre las razones que dan los conductores que lo llevaban mal puesto, se encuentra, en primer lugar, el argumento de **"porque es obligatorio"** (37 por 100), seguido de **"por seguridad"** (34 por 100) y **"por temor a las multas"** (28,6 por 100).

La primera razón que argumentan aquellos que llevan el casco puesto y bien colocado es por **"seguridad"** (65 por 100), seguido de su obligatoriedad (23 por 100), mientras que el temor a las multas es sólo del 11 por 100. Las respuestas entre los pasajeros son similares a los conductores, aunque destaca, entre quienes tenían el casco mal colocado, la justificación de su uso porque **"aísla del frío"** (11 por 100).

Conviene resaltar que supone un grado distinto de asunción de la norma el llevar el casco por **"seguridad"**o porque es obligatorio, mucho más positivo lo primero.

La encuesta sobre el uso del casco en motocicletas en vías interurbanas se ha realizado con una muestra de 757 conductores, de los que sólo el 8,5 por 100 era mujeres .

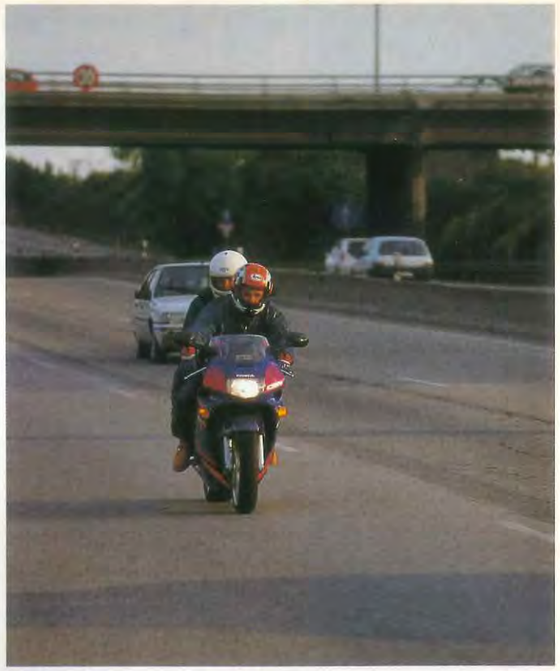
Uso elevado

En el 80 por 100 de los casos circulaba el conductor sólo y, entre un 10 y un 20 por 100, con un acompañante. Si relacionamos la edad del conductor con la ocupación del vehículo, también se observa -como en el caso de la ciudad- que a medida que aumenta la edad es más frecuente que circule sólo.

El 97 por 100 de los conductores y el 91 por 100 de los pasajeros llevaba el casco, aunque casi el 5 por 100 de aquéllos y el 3 por 100 de los pasajeros no lo usaba o lo hacía mal.

El uso de este elemento de seguridad no varía mucho en función del viaje, pero, como en el caso de los tramos urbanos, aumenta el uso con el recorrido. En cuanto al tipo de casco, en el 80 por 100 de los casos es adecuado al tipo de vehículo, pero un 5 por 100, tanto de conductores como de pasajeros, lleva un casco no homologado y carece de eficacia en caso de accidente.

Igual que en las ciudades, los conductores que llevaban bien puesto el casco manifestaron que lo hacían por la seguridad que les ofrece, frente a quienes lo llevan mal puesto, que lo hacen para cumplir con la norma. ◆



RECORRIDO. *Se usa más el casco cuando aumenta el recorrido.*



SEGURIDAD. *La mayoría usa casco por "seguridad".*

RAZONES PARA LLEVAR PUESTO EL CASCO

(Aducidas por conductores y pasajeros de motocicletas, en ciudad, según que lo llevaran bien o mal puesto)

MOTIVOS	CONDUCTOR (%) Mal	Bien	PASAJERO(%) Mal	Bien
Aísla del frío	0	0,68	11,1	0
Es obligatorio	37	23	33,3	28,3
Por seguridad	34	65	33,3	57,5
Temor a multas	28,6	11	22,2	12,7
Otros	0,4	0,4	0,1	1,5
Total	100	100	100	100



Las ventas de coches automáticos en España no alcanzan el 1 por 100

PREFERIMOS EL CAMBIO MANUAL

Tan sólo 8 de cada 1.000 coches vendidos en España durante 1995 fueron automáticos. Unos coches que, a juicio de los expertos, aunque su precio es algo más elevado, aportan más confort y seguridad. Sin embargo, entre los usuarios está muy extendida la idea de coche caro, tanto en el precio de compra, como en el de las facturas de los talleres y en su consumo, además de resultar poco útil en nuestras carreteras.

Mercedes LÓPEZ

¿Manual o automático? Una duda que muy pocos españoles se plantean a la hora de comprar un coche, a tenor de los porcentajes que se desprenden de las ventas de turismos del pasado año. Así, de los 834.130 automóviles vendidos en 1995, sólo 6.609 (según fuentes de ROVER ESPAÑA) eran automáticos. Lo que no representa



PREFERIMOS EL CAMBIO MANUAL

ni el 1 por 100 (exactamente el 0,79 por 100); o lo que es lo mismo, sólo 8 de cada 1.000 coches vendidos en España carecía de embrague.

Esta situación se deriva de la falta de "cultura del automático" que existe en nuestro país. Las razones son diversas y se apunta en distintas direcciones. Así, desde RENAULT se afirma que los cambios automáticos no entran en España **"porque se asimilan con los coches americanos, de mucho consumo, mucha cilindrada, más difíciles de arreglar y más caros en muchos sentidos".** En ROVER piensan que **"no van con nuestra idiosincrasia"**, y, además, **"que la orografía de España (carreteras montañosas y viradas) no es muy adecuada para conducir este tipo de coches".**

No nos gustan

Para SEAT, la escasa aceptación se debe, principalmente, a tres razones: el precio adicional que debe pagarse por un cambio automático, que hace que muchos clientes no puedan acceder al mismo, unido a que por el mismo precio se prefiera otro equipamiento, como el aire acondicionado, ABS o dirección asistida. Sin olvidar el desconocimiento que el público tiene de las ventajas que aporta e, incluso, de la posibilidad de adquirir el coche con cambio automático.

Además, los fabricantes deberían entonar el "mea culpa" por la escasa o nula promoción de estos coches y los concesionarios por la deficiente información que suelen facilitar sobre las ventajas de los automóviles automáticos.

Los expertos son bastante favorables a este tipo de caja de cambios. Es el caso de Pedro Méndez, ingeniero del Centro de Experimentación y Homologación de Vehículos del Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial (INTA), que lo considera como el coche **"perfecto para la ciudad".** En un recorrido urbano, en menos de media hora, el conductor realiza una media de 150 cambios de marcha. Con el esfuerzo que hace pisando el embrague, podría elevar el coche entero casi a dos metros del suelo, sin tener en cuenta la fuerza que, además, tiene que hacer para retener el pedal del embrague y para mover la palanca. Para Pedro Méndez, el confort y la seguridad que aportan los automáticos, compensa sobradamente el precio algo más elevado que se paga por ellos.

TRES CONSEJOS

1. Nunca remolque un coche automático de tracción trasera nunca por las ruedas delanteras, haciendo que las de tracción (traseras) vayan por la carretera, porque la bomba del aceite va enganchada al motor y, como éste va parado, el suministro de aceite queda anulado y se puede dañar el motor.
2. El nivel de aceite debe mirarlo con el motor en marcha, al ralentí, nunca parado. En caso contrario, la comprobación resulta errónea.
3. Si circula cuesta abajo, sea prudente: el cambio automático retiene menos.



VENTAJAS E INCONVENIENTES

Ilustraciones: Manuela MARTÍN

► Contrariamente a lo que se piensa, el mantenimiento de estos vehículos no es más caro. Al no estar expuesto a los cambios manuales, más o menos bruscos o más o menos acertados, se produce un funcionamiento más equilibrado del motor, eliminando bastantes averías y prolongando su vida. Además, se desgastan menos los neumáticos.

► La conducción más armoniosa que proporciona se traduce en un mayor confort para los pasajeros y en mayor seguridad.

► No podemos olvidar los inconvenientes. Su precio es más caro (van disminuyendo las diferencias con los coches que montan cajas manuales) y, además, consume más combustible.

► Igualmente, hay que señalar que es aconsejable que las cajas automáticas vayan montadas en motores con una potencia media, porque ésta queda mermada en algunas situaciones.

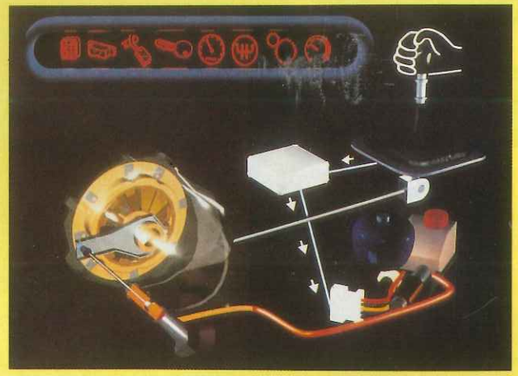
Historia paralela

La historia de las cajas automáticas se desarrolla paralela a la del automóvil y nace para simplificar la conducción. En una caja manual, el embrague es el encargado de desconectar el motor del cambio. Un cambio automático no necesita embrague, pero si un mecanismo que realice esta función. Ese mecanismo es el denominado embrague hidráulico o el convertidor de par.

En el primer caso, el embrague es sustituido por un elemento hidráulico, compuesto por un líquido, encargado de transmitir la energía a la caja de velocidades. Este sistema no se utiliza en la actualidad, ya que se han generalizado los convertidores de par, cuyo elemento principal es el rotor o estator, que consiguen una gran suavidad y continuidad en la marcha.

La primera firma en presentar un cambio automático fue ADMAS, en 1906. Durante la Primera Guerra Mundial, un inglés ideó el primer cambio semiautomático para carros de combate, utilizándose por primera vez para un coche en 1929. Las cajas automáticas actuales comenzaron su caminar en la década de los ochenta, uniendo la mecánica y la electrónica.

Por último, no hay que olvidar la existencia de un cambio semiautomático denominado TIPTRONIC, que permite al conductor elegir entre el manual y el automático, con sólo variar la palanca de cambios de un carril a otro. Este es el caso de las cajas que incorpora SEAT en sus modelos automáticos. ◆



El embrague pilotado de RENAULT

CON PALANCA Y SIN PEDAL

En el mercado existen mecanismos que no hay que confundir con las cajas automáticas: es el caso de RENAULT que ofrece un embrague pilotado en el "Twingo Easy". El usuario sólo percibe una caja de cambios, con palanca y sin pedal de embrague; pero el mecanismo es más complejo. Se han reemplazado el pedal y cable (genérico a toda caja de cambios) por un dispositivo (captadores ubicados en la palanca de cambios) que asegura la misma función. RENAULT indica que es **"una forma mejorada de la caja de cambios manual y no es, por tanto, 'media caja automática', ni tampoco un automatismo 'pobre'".**

El embrague pilotado lo forman un grupo eléctrico de la bomba de presión que genera la presión hidráulica necesaria. Esta es recogida por el receptor hidráulico que, a su vez, dirige la horquilla de embrague. Un potenciómetro -formado por diferentes captadores- informa al calculador de la posición del embrague. Cada captador tiene su misión. Así, el primero indica cuál es la marcha introducida. El segundo, la posición del pedal del acelerador. El tercer captador transforma en señal eléctrica el movimiento de la palanca. Otros informan sobre la velocidad del motor y del vehículo. Finalmente, encontramos la denominada *"puerta abierta"*, un elemento de seguridad que evita el arranque accidental del vehículo por manipulación indebida estando la puerta abierta.



DAEWOO ARANOS 2.0 CDX

DATOS TÉCNICOS

MOTOR:
Posición: Delantera.
Cilindros: Cuatro, en línea.
Cilindrada: 1.998 c.c.
Alimentación: Inyección independiente multipunto.
Carburante: Gasolina sin plomo.
Depósito: 50 litros.
Potencia máxima: 110 CV a 5.100 r.p.m.

TRANSMISIÓN
Tracción: Delantera.
Caja de cambios: Manual, de 5 velocidades.
Embrague: Disco seco de una sola placa.

FRENOS
Delanteros de discos ventilados y traseros de tambor.

SUSPENSIÓN
Delantera, brazo telescópico MacPherson independiente. Trasera, brazo telescópico independiente.

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

RUEDAS
Llantas: 5,5J x 14.
Neumáticos: 185/65R 14H.
Peso: 1.142 kgs.
Longitud: 4,61 mts.
Anchura: 1,71 mts.
Altura: 1,38 mts.
Maletero: 560 litros.
Consumo: a 90 km/h, 5,3 l. En ciclo urbano, 11,6 litros.
Precio final: Desde 2.498.602 ptas.

MOTOR 16

COMENTARIO.– Con una oferta mecánica basada en la fiabilidad alemana de OPEL y un diseño impersonal pero vistoso, el "Aranos 2.0 CDX" lucha en el despiadado mercado español por un hueco en el segmento de las berlinas de tipo medio. El DAEWOO más grande ofrece un interesante espacio para ocupantes y un espacioso maletero. El diseño del cuadro de instrumentos y la calidad de los materiales no destacan especialmente; sin embargo, el ajuste es correcto y la ergonomía general muy aceptable. El motor proporciona 110 caballos y unas prestaciones más que dignas que permiten transportar a toda la familia con su equipaje a medias elevadas. El consumo se mantiene en cifras lógicas. Se echa en falta el "air-bag" derecho no disponible ni como opción, y un respaldo trasero abatible por mitades asimétricas; sin embargo, el equipamiento de serie es muy completo. El coche pierde enseguida viveza en quinta, debido a un desarrollo muy largo, y el manejo del cambio requiere decisión si no se quiere errar una marcha, pero globalmente se trata de un buen producto a un precio sin competencia. ◆

NOTA MEDIA 7,4
NOTA MEDIA SEGURIDAD 6,9

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

▶ Precio y equipamiento.
▶ Confort de marcha.
▶ Habitabilidad maletero.

▶ Manejo del cambio.
▶ Recuperaciones lentas.
▶ Materiales y diseño.

AUTO-REVISTA

COMENTARIO.– La firma coreana DAEWOO importa al mercado español uno de los turismos de la categoría media-alta más interesante para el usuario habitual de este tipo de vehículos. Su contenido precio final, así como las enormes dimensiones de su habitáculo y gigantesco maletero (550 litros), son ya de por sí razones más que suficientes para atraer potenciales clientes. Además, el equipamiento que incorpora de serie es uno de los más completos de su categoría. En lo que se refiere a la parte mecánica, su motor de 2 litros y 8 válvulas, de origen OPEL, dispone de la suficiente potencia (105 CV/Din) como para mover con soltura el conjunto. Sin embargo, los largos desarrollos de la caja de cambios le restan brío en las recuperaciones de velocidad. Otro aspecto mejorable es el de la insonorización interior, ya que hasta el habitáculo llegan más ruidos mecánicos de los deseados. En cuanto al comportamiento dinámico, su equipo de suspensiones ha sido pensado para que predomine el confort de los pasajeros, por lo que se ha renunciado a la agilidad en carreteras reviradas. ◆

▶ Precio contenido.
▶ Amplitud interior .
▶ Confort de marcha.

▶ Rumorosidad.
▶ Recuperaciones lentas.
▶ Agilidad en curvas.

Este suplemento corresponde a la revista TRÁFICO nº 116, de junio de 1996

Apuntes DE EDUCACIÓN VIAL 3



Marcos GONZALEZ

Viajar con niños precisa tomar algunas precauciones

PONERSE EN RUTA

SUMARIO

◆ Campamentos de educación vial.
◆ Segundo ciclo de Conocimiento del Medio.
◆ Tablón de noticias.

Pronto prepararemos el viaje de vacaciones... con niños. Para que el trayecto sea una experiencia "con final feliz" será fundamental tomar algunas precauciones que consigan que los más pequeños no se rebelen tras varias horas dentro del vehículo. Un sitio seguro y cómodo para cada uno, paradas frecuentes en las que estirar las piernas y juegos que distraigan su atención durante el trayecto son algunas de las claves que, necesariamente, hay que plantearse si viajamos con niños.

PAPÁ, ¿CUÁNDO LLEGAMOS?

El buen tiempo suele incrementar las salidas en automóvil. Y el esfuerzo de atención que implica la conducción puede verse superado si en el coche viajan niños, sea cual sea su edad. La planificación del viaje es fundamental, aun cuando el trayecto se presuma corto, porque pretender que ellos permanezcan sentados y tranquilos durante tiempo es una tarea harto difícil.

Precauciones como verificar que las cerraduras de seguridad para niños de las puertas funcionan correctamente o que la temperatura del coche no es excesivamente alta si ha estado aparcado al sol serán el primer punto de partida. Además, un pequeño espejo retrovisor que nos permita ver al niño que viaja detrás puede resultar de gran ayuda. Después, buscar su comodidad, hacer paradas y pensar juegos para cada uno de los pequeños pasajeros deben formar parte de la preparación previa, si queremos llegar con tranquilidad a nuestro destino. Algunos de estos consejos pueden resultar útiles a los padres viajeros.

Juana SÁNCHEZ
Fotos: Marcos GONZÁLEZ



SEGUROS Y CÓMODOS. *La seguridad y la comodidad, dos factores fundamentales para viajar con niños.*

Paradas necesarias

Conocer de antemano la ruta a seguir, calculando los kilómetros que recorreremos y buscando, antes de salir de casa, las mejores carreteras facilitará considerablemente el buen desarrollo del viaje, especialmente si vamos con niños. Es importante planificar las paradas en lugares en los que sea posible el descanso -no se trata simplemente de apartar el coche a un lado de la calzada- y donde los más pequeños tengan posibilidad de estirar las piernas, jugar un rato y relajarse. Es preferible viajar en las horas más frescas del día, cuando los niños puedan ir dormidos. Con bebés a bordo es recomendable plantear el trayecto en dos jornadas si vamos tardar más de 5 horas en llegar al destino.

Nunca les deje solos en el interior del coche: si son pequeños podrían deshidratarse y los más mayorcitos salir sin darnos cuenta o pillarse con las puertas.

Atado y bien atado

La seguridad de los niños dentro del coche pasa necesariamente porque cada uno utilice el dispositivo de seguridad infantil adecuado a su peso y características físicas. Algo imprescindible que no siempre resulta fácil de hacer entender a un viajero de pocos años. En todo caso, abróchese su cinturón y pida que le imiten. Bajo ninguna circunstancia debe llevarlos en brazos ni permitir que los pequeños vayan fuera de sus asientos, sujetos con otra cosa que no sean sus cinturones (nunca sujete a dos niños con un solo cinturón) o con ellos desabrochados. Si tiene que convencer a su hijo, puede *"venderle"* que desde la posición de su sillita tendrá mejor visión por las ventanillas.

Insista en no comenzar o reanudar la marcha si no van correctamente abrochados. Su seguridad depende de ello y una postura firme en este aspecto sentará buen precedente en el futuro. Cuando llegue a su destino, no pida a sus hijos pequeños que desabrochen ellos mismos sus cinturones: pueden repetirlo durante la marcha.





ARRIESGADO. *Si el niño va mal sujeto e incómodo, correrá un grave riesgo y no aguantará un viaje largo.*

NO PODRÁ CON ÉL. *Nunca lleve a su hijo en brazos. En caso de impacto no podrá sujetarle.*



VIGILARLES. *Un espejo retrovisor que permita ver al niño que va detrás puede ser útil durante el trayecto.*

¡Me aburro!

La comodidad del niño es fundamental para el buen desarrollo del viaje. Los más pequeños suelen dormir cuando el automóvil está en marcha, pero para los niños mayores es útil llevar a mano algunos de sus juguetes o muñecos preferidos y pensar en posibilidades que les permitan permanecer activos pero tranquilos durante el trayecto. Además de los juegos imantados y electrónicos que podemos encontrar en el mercado, existe un amplio abanico de juegos que pueden improvisarse aprovechando la propia circunstancia del viaje: contabilizar coches de un color determinado para cada niño y "reunir" el máximo posible, sumar los números de las matrículas de los vehículos que van delante y buscar palabras con las letras, imaginar una historia sobre los ocupantes de los vehículos que llevan nuestra misma dirección o, para los más mayores, comparar las distintas carreteras por las que pasamos, analizando sus normas y señales. Cintas de cuentos y canciones en el cassette del coche también serán buenos aliados.

En caso de mareo

La predisposición al mareo es algo relativamente frecuente en los niños, sin que ellos puedan hacer mucho por remediarlo. Para evitarlo, lo más conveniente es darles comida ligera antes o durante el viaje excluyendo dulces y alimentos grasos o pesados. El ambiente cargado también puede causar mareo, por lo que será necesario llevar la calefacción baja o las ventanillas entreabiertas y viajar, preferiblemente, en las horas de menos calor. Es importante ofrecerles suficiente cantidad de agua, vestirles con ropa cómoda y mantenerles distraídos. Evite, incluso, preguntarles cómo se encuentran para no recordarles el problema.

Si la situación persiste, prepare una bolsa de plástico y ropa para cambiarlo, y consulte con su médico un fármaco antimareo para antes de partir.

Y si van solos...

El verano también es un período en el que los niños salen más, circulando a pie o en bicicleta, fuera de la vigilancia paterna. Cuando tenga oportunidad, repase con ellos las normas más importantes para ciclistas y peatones y recuérdeselas antes de cada salida. Puede aprovechar los viajes en coche, tanto urbanos como en carretera, para analizar con ellos algunas situaciones de riesgo y comentar el significado de las señales y la importancia de respetarlas. Si el niño sigue habitualmente el mismo itinerario, no dude en hacerlo previamente con él, advirtiéndole las zonas más peligrosas.

Por último, si el desplazamiento es por la noche o al atardecer, hágale saber de la importancia de llevar ropa clara y elementos reflectantes para ser visto por los demás conductores.

Dirigido a los educadores

Dirigido a los padres

Dirigido a profesores

Campamentos de Educación Vial:

PISTAS PARA ORGANIZARLOS

El tiempo libre es un momento idóneo, fuera de la tensión del curso, para realizar con los escolares actividades en contacto con la Naturaleza. Los campamentos de verano, que para muchos chicos cubren una parte de las vacaciones estivales, son un buen escenario para el aprendizaje de algunas materias. La Educación Vial supera los programas académicos oficiales y afecta a la seguridad infantil en el complicado mundo del tráfico. Quizás, si usted es educador o monitor de tiempo libre, se haya planteado organizar un campamento o unas colonias en las que trabajar la Educación Vial. Desde aquí, le ofrecemos unas pautas para ayudarle a hacerlo.

En general, los objetivos que se persiguen en los campamentos pasan porque el niño descubra, en un ambiente relajado y en contacto con un medio diferente, otras posibilidades educativas distintas a las que ofrece la escuela. Permite un buen desarrollo de la creatividad y responsabilidad de los chicos, una mejor relación con los adultos y los otros niños, una mayor convivencia en grupo y una potenciación de las actuaciones solidarias. Se pretende, además, la integración y el respeto de los escolares por la Naturaleza y el Medio Ambiente.

En el ámbito concreto de la Educación Vial, podemos aprovechar este encuentro para trabajar con los niños aspectos como:

- Las normas generales de circulación y los hábitos de prudencia para el peatón en carretera, tanto si va solo como en grupo, poniendo especial atención por la noche o si las condiciones atmosféricas son adversas.
- El conocimiento y aplicación de las normas y señales de tráfico específicas para conducir una bicicleta.
- El comportamiento adecuado en el autobús y la conducta correcta para viajar en coche.
- Los principios básicos de socorrismo y primeros auxilios.

Juana SÁNCHEZ



Las actividades se desarrollan en un ambiente lúdico

SIN DEJAR DE JUGAR

En los campamentos, el juego es el gran protagonista. El abanico de posibilidades es amplio. Los niños podrán distribuirse en grupos de la misma edad (por ejemplo, para aprender las normas) o de edades distintas (al ir de excursión, pudiendo los mayores ayudar a los pequeños). Para explicar las pautas de comportamiento correctas, si es posible, será muy útil ayudarse de medios audiovisuales que luego den pie a plantear debates con los chicos, pedirles dibujos, contestar preguntas...

Tras la explicación de la teoría, existen múltiples actividades que pueden realizarse:

- ***Talleres de Educación Vial (mantenimiento de la bicicleta o primeros auxilios, entre otros.)***
- ***Montaje o utilización, en su caso, de parques infantiles de tráfico, donde realizar ejercicios prácticos como peatón, conductor (de bicicleta, monopatín o ciclomotor) y usuario de transporte público.***
- ***Construcción de maquetas y croquis donde reflejar diferentes situaciones y comentarlas. Trazar itinerarios seguros para realizar excursiones por los alrededores.***
- ***Señalar en el mapa por dónde vendrán sus padres al campamento el día de las familias. Realizar murales, posters y lemas recogiendo las normas básicas de circulación.***
- ***Adaptar juegos (como la oca, parchis o barajas de cartas) para aprender normas y señales.***
- ***Organizar un Día de la Educación Vial con juegos y concursos para todos, incluyendo pruebas físicas, de conocimientos, elaboración de materiales, cuentos, comics, etcétera.***

Los talleres no deben durar más de 45 minutos y se pueden utilizar los tiempos muertos de las últimas horas de la tarde para las actividades teóricas. Las excursiones por carreteras poco transitadas que haya en las cercanías del campamento serán una buena forma de demostrar lo aprendido.

UNA DE INDIOS

Los alumnos del VI Curso de Educación Vial (organizado por la Comunidad de Madrid y la DGT), propusieron como actividad genérica la ambientación del campamento de colonia india, "disfrazando" las tiendas como si los chavales fuesen los protagonistas de un "western". Ello daría pie a imaginar y diseñar las señales que necesitarían los integrantes de la tribu (pudiendo analizar el lenguaje de las señales de tráfico) y realizar juegos de orientación dentro del recinto. También permitiría inventar cuentos o canciones al respecto y dramatizar pequeñas historias sobre cómo serían sus desplazamientos.

SABER LO QUE QUEREMOS



Objetivos. Así de simple y así de complicado. Y es que siempre que hablamos de educación encontramos auténticas dificultades para trasladar nuestros deseos educativos a la realidad. La concreción, la expresión de lo que buscamos, las metas, los fines, etcétera. En una palabra, saber lo que queremos es casi tan complicado como llevarlo a cabo. Es que, como dice sabiamente el refrán, "Del dicho al hecho hay un trecho" y es precisamente ese trecho el espacio donde nuestros deseos educativos deben matizarse de operatividad y concreción donde, según mi modesta opinión, suele perdernos la ambición.

Los objetivos se expresan con acciones verbales: aprender, conocer, saber, informar... y, aunque superficialmente conozcamos estos vocablos, su trascendencia educativa puede desbordarnos. Por ejemplo, algo tan habitual en una programación como "conocer las normas elementales para cruzar una calle de forma segura" podría suponer -y digo podría, porque afortunadamente cada cual tiene su particular opinión- una serie de objetivos intrínsecos o previamente superados como:

- Conocer los nombres de las partes de la calle y de los elementos significativos que se encuentran en la misma. Conocer la utilidad de cada una de ellas.
- Aplicar estos conocimientos, diferenciarlos en gráficos, situarlos espacialmente...

Se trata de un ejemplo en el ámbito infantil, pero en otros ámbitos puede suceder algo parecido. Para demostrarlo podemos realizar un sencillo ejercicio mental: "sensibilizar" y "concienciar" son vocablos muy frecuentes en las programaciones de materias transversales. ¿Seríamos capaces de definirlos espontáneamente sin utilizar el Diccionario?

Esto es una aproximación coloquial a los objetivos. Sin embargo, en una visión más técnica hay que tener presente que la incongruencia, el exceso de ambición o una mala delimitación de los mismos supone el fracaso del programa de forma irreversible.

Mª Cruz GARCÍA EGIDO
Pedagoga de la DGT

Ficha 2

OBJETIVOS

1. La educación extraescolar, y por supuesto sus objetivos, deben situarse en un marco de necesidades reales y adecuación evolutiva al grupo objetivo.
2. La educación extraescolar permite una mayor autonomía en la selección de objetivos al no estar tan condicionada por los programas y por el tiempo por los plazos académicos.
3. La mejor recomendación para valorar un objetivo es concretar su evaluación y los indicadores que tendremos para valorarlo.
4. La programación de objetivos debe reflejar de forma precisa las intenciones educativas que pretendemos con la intervención.

Área de Conocimiento del Medio

EL PEATÓN CORRECTO

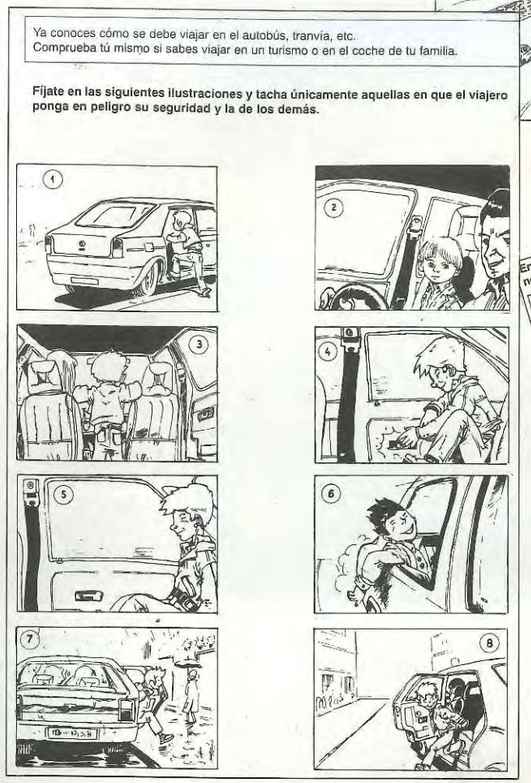
PRESENTACIÓN
Segundo Ciclo

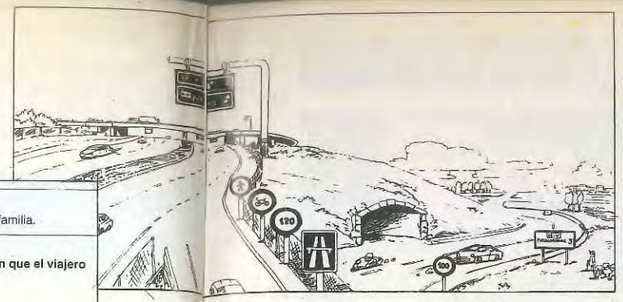
El área del Conocimiento del Medio tiene una fuerte relación con la Educación Vial, tanto por su carácter multidisciplinar como por la coincidencia en las aportaciones de ambas materias al desarrollo de las capacidades que han de alcanzar los alumnos al término de la educación Primaria. Así, cuestiones concernientes a cómo fomentar hábitos de comportamiento correcto como peatón en zona urbana y carretera sirven para avanzar progresivamente a lo largo de la etapa en el análisis de la localidad y comarca. El comportamiento como viajero se plasma en este segundo ciclo en el estudio de la infraestructura de las redes viales y medios de transporte.

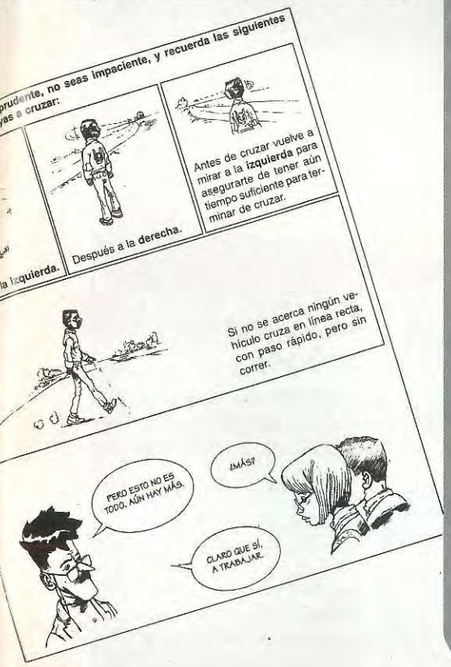
El Área del Conocimiento del Medio también permite desarrollar en los alumnos el espíritu crítico frente a los mensajes de la propaganda y de la publicidad, ya que no debemos olvidar que cada vez es más temprana la edad en que se comienza a consumir vehículos en la sociedad actual. Este análisis incluirá el estudio de la relación entre publicidad y consumo.

Por último, en cuanto al conocimiento de las señales de tráfico, el alumno se enfrentará a un tipo de señales ante las que el peatón (aunque no vayan dirigidas a él) deberá extremar las precauciones, por ejemplo, ante una señal de prohibido adelantar, curva peligrosa o línea continua cuando se circula o se quiere cruzar una carretera.

Ámbito: El medio físico y sus relaciones. El medio social y sus interacciones con el medio físico.







Criterios de evaluación

Desarrollo y adquisición de hábitos de comportamiento y prudencia como peatón en el uso de vías urbanas e interurbanas, identificación sus diferentes elementos y clases.

► Recoger información, siguiendo criterios y pautas de observación sistemática, sobre las características observables y regulares del entorno.

Con ello, se quiere verificar la capacidad de observación del alumno en el uso de los sentidos para examinar las características observables en los objetos y grupos sociales con el fin de consolidar los hábitos de comportamiento peatonales tratados en el primer ciclo y desarrollar otros nuevos en relación a situaciones tales como la circulación por zonas o calles peatonales o el cruce de plazas y calles sin paso para peatones ni regulados por semáforos ni agente.

► Reconocer y localizar los elementos que configuran el paisaje de la comarca natural (relieve, clima, vegetación, fauna, vías de comunicación y agrupaciones de población) para usarlos como puntos de referencia al situarse en ella o localizar y situar hechos y acontecimientos.

Se pretende comprobar si el alumno es capaz de identificar los diversos elementos presentes en el paisaje de la comarca natural en que vive. Destaca, en relación a los comportamientos peatonales en carretera, el conocimiento de los distintos tipos de vía (calles, carreteras, autovías, etcétera) y los elementos de que constan. Igualmente, se debe comprobar si el alumno valora adecuadamente la importancia que tiene para el desarrollo económico y el bienestar social la red viaria de su comarca.

Desarrollo y adquisición de hábitos de comportamiento correcto en el uso de diferentes medios de transporte (particulares y colectivos) y en la valoración de la infraestructura en el transporte de personas y comercialización de productos.

► Ordenar temporalmente algunos hechos históricos relevantes y otros hechos referidos a la evolución de la vivienda, el trabajo, el transporte, las vías de comunicación, etcétera, ocurridos en el último siglo. Para ello, se utilizan las nociones básicas de sucesión, duración y simultaneidad (antes, después de, al mismo tiempo que, mientras).

Este criterio pretende evaluar si el alumno valora la importancia que los medios de transporte y las vías de comunicación tienen en relación al desarrollo económico, comercio interior, transporte de personas y bienestar social, y el conocimiento de las reglas y normas para su utilización iniciadas en el ciclo anterior.

Objetivos y contenidos

OBJETIVOS

► Conocer las normas de educación peatonal y adquirir hábitos de comportamiento y prudencia en el uso de las vías públicas urbanas e interurbanas como peatón, identificando sus diferentes elementos y clases.

CONTENIDOS

- Observación y descripción de diferentes edificios del casco antiguo y de los barrios de ensanche.
- Estudio de los equipamientos y servicios de barrios antiguos y de nueva construcción.
- Elaboración e interpretación de planos sencillos de la localidad situando en ellos el casco viejo y los barrios de ensanche y periféricos.
- Análisis de distintas situaciones habituales y problemáticas del peatón ante el tráfico en zona urbana.
- Consolidación de los hábitos peatonales tratados en el primer ciclo y adquisición de otros de comportamiento y prudencia en el cruce de calles y plazas sin agente ni paso para peatones.
- Conocimiento de las normas de comportamiento en zonas peatonales.
- Elaboración e interpretación de croquis y planos sencillos en los que se señalen y analicen posibles itinerarios en relación al entorno vital del niño (casa-colegio; casa-lugar habitual de juegos; casa-establecimientos comerciales próximos).
- Respeto y práctica de las normas de circulación como peatón en zona urbana.
- Interpretación del mapa de la comarca situando en él las localidades más importantes y las vías de comunicación entre ellas (caminos, carreteras, ferrocarriles, etcétera).
- Identificación de las diferentes vías públicas: calles, carreteras, autovías y autopistas. Conocimiento de los elementos de una vía pública: acera, bordillo, calzada, carril y arcén.
- Conocimiento de las normas para la circulación peatonal por carretera e identificación de algunas señales ante las que el peatón (aunque no vayan dirigidas a él) debe extremar las precauciones al cruzar por una carretera: curva peligrosa, línea continua, fuerte pendiente, etcétera).
- Valoración de un adecuado comportamiento como peatón por vías interurbanas.

OBJETIVOS

► Utilizar adecuadamente y con sentido de la responsabilidad como viajero los transportes particulares y colectivos, y valorar la importancia de la infraestructura en el transporte de personas y comercialización de productos.

CONTENIDOS

- Interpretación del mapa de la comarca situando en él las localidades más importantes y las vías de comunicación entre ellas.
- Identificación, clasificación y conocimiento de las actividades y productos más importantes de la comarca valorando su importancia y la necesidad de su intercambio.
- Estudio de las relaciones de las distintas localidades con la "cabecera de la comarca", valorando la importancia de las vías de comunicación.
- Conocimiento de los medios de transporte habituales en la comarca (ferrocarril, carretera, etcétera).
- Elaboración de planos e interpretación de mapas sencillos, utilizando signos convencionales y aplicando nociones básicas de escala.
- Análisis de distintos comportamientos en el uso de transportes públicos y particulares y sus consecuencias.
- Adquisición y desarrollo de hábitos referidos a utilizar adecuadamente y con sentido de la responsabilidad los transportes particulares y colectivos como viajeros.

OBJETIVOS

► Interpretar y analizar críticamente los mensajes de la propaganda y publicidad, estableciendo las diferencias entre los mensajes institucionales y los dirigidos al consumo.

CONTENIDOS

- Selección, comentario y recogida de datos a partir de diferentes noticias de tráfico publicadas por radio, prensa o televisión.
- Análisis crítico de los mensajes de la propaganda y publicidad referidos a vehículos y tráfico en general (comentarios sobre "spots" publicitarios o programas de televisión) y su influencia en los comportamientos.

Posibles actividades

► Conocer e identificar los diferentes elementos que componen una vía interurbana.

► Comparar una carretera convencional con una autopista para determinar las diferencias existentes entre ellas, como número de calzadas y de carriles, limitaciones de velocidad, etcétera.

► Informar de las normas básicas para efectuar con seguridad los cruces en las vías interurbanas.

► Analizar el comportamiento del viajero en turismo, detallando lo correcto e incorrecto, y autoevaluando las propias actitudes de los alumnos.

Alemania: **Víctimas infantiles de tráfico**

Un niño es atropellado cada diez minutos por un automóvil en Alemania, el país con más accidentes de tráfico con víctimas infantiles de la Unión Europea. Cada año, más de 50.000 niños son arrollados en las carreteras alemanas siendo ésta la primera causa de mortalidad infantil en ese país. Los portavoces del Club Alemán de Tráfico y de la Unión Alemana para la Protección Infantil han exigido que se limite a 30 km/h la velocidad en cascos urbanos, que ahora es de 50 km/h.

Bilbao: **Taller de ciclomotoristas**

El Ayuntamiento de Bilbao ofrece a los ciclomotoristas sancionados en varias ocasiones la posibilidad de colaborar en actividades de educación vial y anular así sus sanciones. La tercera parte de ellos, mensajeros en su mayoría, ha respondido con interés a la propuesta participando en un "taller de seguridad del ciclomotor" (donde, entre otras cosas, ha aprendido mecánica del vehículo) y colaborando en cursos para escolares.

Galicia: **Colegios en la ITV**

SUPERVISIÓN Y CONTROL, concesionaria de las estaciones de Inspección Técnica de Vehículos (ITV) gallegas ha convocado un certamen de redacción para escolares de 6º de Primaria sobre el cometido de las ITV. Antes de escribir sus trabajos, los niños visitarán una ITV, donde les explicarán el porqué de la revisión que se hace a los vehículos. Los premios serán becas de estudios para los escolares y una asignación económica a los colegios a que pertenecen.

Mercedes: ¡Ojo, niños!

El "Roadster SLK", nuevo modelo de MERCEDES, incorpora un sistema de seguridad capaz de detectar las sillas para niños que se colocan en el asiento delantero -en sentido contrario a la marcha- y desconectar automáticamente el "air-bag" derecho. Para ello, integra dos pequeñas antenas, una a cada lado del asiento, que emiten una señal codificada a un receptor colocado en la base del asiento infantil, cuya respuesta se transmite al mando electrónico del "air-bag", bloqueándolo.



San Fernando de Henares (Madrid): **Cursos para escolares**

Reducir la siniestralidad de los escolares, adaptándose a los objetivos que pretende la LOGSE, es la finalidad del programa de educación vial que, un curso más, puso en marcha la Policía Local del municipio madrileño de San Fernando de Henares. Con una excelente acogida por parte de los alumnos, más de 300 escolares de los cinco colegios acogidos al programa recibieron clases teóricas e hicieron prácticas como ciclistas y peatones.

Fuengirola (Málaga): **48 horas de seguridad vial**

La asociación de radioaficionados "Atlanta", de Fuengirola (Málaga), organizó, en colaboración con la Jefatura de Tráfico de Málaga y el Ayuntamiento de la localidad, un maratón de 48 horas sobre seguridad vial. Durante dos días se emitieron consejos e información sobre las carreteras y se llegó a contactar con 977 radioaficionados. El objetivo era concienciar a los ciudadanos de la importancia de cumplir las normas de tráfico para evitar el alto número de accidentes.

Coordinación: **Juana SÁNCHEZ**. Asesoras pedagógicas: **Carmen BAJO y María Cruz GARCÍA EGIDO**. Fichas: **Eugenio OCIO**.
Colaboran en este número: **Marcos GONZÁLEZ, Ángel OVEJERO** y los **Coordinadores Provinciales de Educación Vial de las Jefaturas de Tráfico.**



AUDI A4 1.9 TDI 110 CV

COCHE ACTUAL

COMENTARIO.– Sin duda, el "A4 1.9 TDI" con turbocompresor de geometría variable, es uno de los mejores coches que circulan por nuestras carreteras. Una afirmación basada en la homogeneidad de los "A4", salpimentada por el mejor motor turbodiésel del entorno a los 100 CV y un precio muy competitivo.

Su principal aportación es su turbo de geometría variable. Este elemento no sólo aumenta la potencia del motor 1.9, que pasa de 90 CV con el turbo "convencional" a 110, sino que, además, se nota un funcionamiento más suave y silencioso. Además, ha ganado en progresividad, se nota menos el antes y el después de la entrada en pleno funcionamiento de la sobrealimentación.

En cuanto a su comportamiento dinámico, hace gala de una buena estabilidad, aunque la amortiguación es muy suave. Este "defecto" puede solucionarse con la adopción de la suspensión deportiva que se vende a buen precio como opción. Por lo que respecta al interior, el acabado es irreprochable, el equipamiento generoso y la amplitud suficiente para cuatro personas, aunque atrás falta algo de espacio para las piernas, algo común a todos los "A4". ◆

NOTA MEDIA 7,9
NOTA MEDIA SEGURIDAD 7,9

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

▶ **Motor.**
▶ **Comportamiento.**
▶ **Prestaciones y consumos .**

▶ **Espacio en plazas traseras.**
▶ **Diseño interior práctico pero sobrio.**

AUTOPISTA

COMENTARIO.– Desde su nacimiento, el AUDI "A4" ha supuesto un éxito rotundo para la marca en todos los aspectos. El "A4" con motor turbodiesel de 1,9 litros y 90 CV de potencia ya era una versión más que apetecible, tanto por sus prestaciones como por sus reducidos consumos. Ahora, con esta nueva versión de 110 CV, prácticamente se puede hablar de una revolución dentro del segmento.

La nueva gestión electrónica y la adopción del turbo de geometría variable hacen que el nuevo "A4" se posicione dentro de un segmento como la referencia a seguir por el resto de las marcas. El motor funciona a las mil maravillas desde prácticamente el ralentí hasta llegar a la zona roja del cuentarrevoluciones, ofrece unas cifras de potencia y par más que reseñables en cualquier régimen y, además, todo ello con un consumo más que reducido para las prestaciones que ofrece. En carretera, únicamente se echa en falta una suspensión algo más enérgica, ya que en zonas bacheadas, la carrocería tiende a "rebotar", pero incluso esta circunstancia se puede corregir si equipamos nuestro "A4" con la suspensión deportiva opcional. ◆

▶ **Motor y prestaciones.**
▶ **Consumos reducidos.**

▶ **Suspensión blanda.**
▶ **Plazas traseras.**

DATOS TÉCNICOS

MOTOR:
Posición: Delantera.
Cilindros: Cuatro, en línea.
Cilindrada: 1.896 c.c.
Alimentación: Inyección directa.
Carburante: Diesel.
Depósito: 62 litros, con filtro de carbón activo.
Potencia máxima: 110 CV a 4.150 r.p.m.

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

FRENOS
Delanteros de disco ventilado. Traseros, de disco.

SUSPENSIÓN
Delantera, independiente. Trasera, eje torsional.

DIRECCIÓN
Tipo: De cremallera asistida.
Diámetro giro: 11,1 metros.

RUEDAS
Llantas: 6J x 15.
Neumáticos: 195/65 R 15.
Peso: 1.240 kgs.
Longitud: 4,47 mts.
Anchura: 1,73 mts.
Altura: 1,41 mts.
Maletero: 440 litros.
Consumo: A 90 km./h., 3,7 litros. A 120 km/h, 5 litros. Ciclo urbano 6 litros.
Precio final: 3.930.000 ptas.



Esta es la decoración de los nuevos autobuses.

Los autobuses valencianos prueban un nuevo carburante

VALENCIA A RITMO DE GIRASOL

El Ayuntamiento de Valencia, la empresa municipal de transportes de esta ciudad y REPSOL acaban de firmar un acuerdo para realizar en sus autobuses una prueba piloto del nuevo carburante denominado "Biodiésel Repsol", una mezcla de superdiesel y derivados de aceites (éster metílico) de girasol. Experiencias como esta ya se han llevado a cabo, con éxito, en otros países europeos. La novedad es que en vez de derivados de colza, se utilizarán, por primera vez en una prueba a gran escala, productos derivados del girasol.

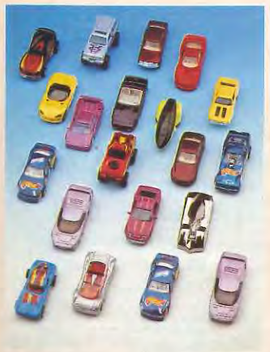
Desde primeros de junio y durante 5 meses, 16 autobuses (2 ó 3 modelos distintos y de diferentes líneas) de la flota de la EMT valenciana circularán con este combustible. Los vehículos están claramente identificados con el nombre de "biobus" y decorados con elementos diferenciadores.

Las ventajas que pretende aportar son importantes. Disminuye la emisión de humos, partículas carbonosas y CO_2 -relacionados con el efecto invernadero-. También reduce un 30 por 100 la emisión de óxidos de azufre, causante directo de la lluvia ácida. En cuanto a las ventajas agrícolas, permitirá plantar girasol para fines no alimentarios las tierras de cultivo que obligatoriamente se deben dejar en barbecho. Y finalmente, reduciría la enorme dependencia que tenemos del petróleo.

FIAT Y LOS DISCAPACITADOS

A partir del "Brava", FIAT ha construido el "Taxi-Help" adaptado a discapacitados. Monta un cambio automático y una plataforma electrohidráulica que facilita el acceso al puesto de conducción. En el habitáculo, los mandos han sido diseñados para ayudar a las personas con minusvalías, tanto si conducen como si viajan como simples ocupantes. El "Taxi-Help" está destinado incluso para discapacitados que transporten a otros discapacitados. Igualmente, FIAT dispone de dispositivos especiales para estas personas con los que se pueden equipar los "Bravo" y "Brava" convencionales.





Toda una colección.

EN MINIATURA

Si tiene problemas para comprarse el último modelo de FERRARI, PORSCHE, CORVETTE o CAMARO puede conformarse con una reproducción en miniatura. Los Vehículos Hot Wheels, con su colección de miniaturas, los ponen a su alcance. Los modelos son constantemente actualizados y están realizados para niños mayores de 3 años y adultos amantes de las colecciones.

El "Saetta"



EL PROTOTIPO DE FORD

Un speedster compacto denominado "Saetta" es el último prototipo que FORD acaba de presentar como el nuevo coche concepto de Ghia, con las dimensiones del "Fiesta". Su misión es explorar la idea de fabricar un dos plazas descapotable, avanzado pero asequible. Su diseño combina aristas agudas con formas geométricas y líneas rectas -conocido como "de bordes"- en contraste con las formas suaves y redondeadas de la mayoría de los vehículos actuales. Combina la pintura azul metalizada y el aluminio mate. En su interior, sobresale especialmente la instalación en el salpicadero y puertas de espacios portaobjetos en plástico transparente.

El CHRYSLER "Neón 2.0 SOHC" acaba de pasar una prueba de consumo realizada por setenta profesionales de la prensa del motor. El recorrido, por carreteras abiertas al tráfico, contaba con una distancia de 75,4 km, que se debían cubrir en un tiempo máximo de 60 minutos. El consumo medio ascendió a 4,77 litros a los 100 kilómetros.

El nuevo faro de servicio RE 60, especialmente pensado para maquinaria agrícola y ganadera, es la última novedad de BOSCH. Es un faro intermitente de luz naranja de gran robustez.

DAEWOO AMPLÍA LOS "NEXIA"

Los "Nexia" acaban de ampliar su gama con una serie limitada denominada "Chess". Se comercializará en carrocerías de 4 y 5 puertas y contará con la motorización del "Nexia GL". Con un amplio equipamiento de serie que incluye "air-bag" de conductor, se comercializa a partir de 1.558.305 pesetas.



SILENCIO NISSAN

Una nueva tecnología de insonorización que asegura una reducción significativa del ruido del motor es la nueva tecnología que NISSAN ha desarrollado. Un avance importante, si tenemos en cuenta que un tercio del ruido generado por un vehículo proviene de su motor.

El sistema consta de un nuevo panel de polipropileno de 3 centímetros de grosor que está compuesto de 2 estructuras diferentes de agujeros. Estos últimos permiten, además, la dispersión del calor del motor, y están acústicamente sintonizados de manera que generan su propia frecuencia de vibración del aire en movimiento. Debida a esta sintonización, un conjunto de agujeros produce ondas de sonido en oposición de fase al otro grupo de agujeros, produciéndose un efecto de auto-anulación del sonido. NISSAN espera incorporar este panel en sus vehículos a finales de esta década.

LA UNIÓN DE CITROËN Y PEUGEOT

A partir de este verano CITROËN y PEUGEOT lanzarán su nuevo vehículo industrial ligero. Denominado "Berlingo" para CITROËN y "Partner" en PEUGEOT, se diferencia en su parte delantera y en algunos aspectos de estilo, como el capó, protecciones laterales, embellecedores de ruedas, colores y guarnecidos. Una longitud de 4,11 metros, un volumen útil de 3 m^3 y una carga útil de 800 kgs., equiparará motores de gasolina de 60 CV y 75 CV y diesel de 61 CV y 71 CV.



Los nuevos modelos de CITROËN y Peugeot

AMORTIGUADORES Y SEGURIDAD



MONROE acaba de poner en marcha una nueva campaña publicitaria en televisión. El "spot" titulado "La carretera" se va a difundir a nivel mundial. El mensaje que se quiere transmitir a los conductores, apoyado con imágenes de una carretera secundaria y muy sinuosa, es la importancia de no salirse de la vía. Para ello realiza una demostración del diferente comportamiento entre un vehículo con amortiguadores en buen estado (las ruedas se adhieren al pavimento) y en mal estado (rebotan constantemente con el asfalto).

Con este tipo de campañas no sólo se pretende llegar al conductor, sino también a los talleres para que vigilen el estado de los amortiguadores de los vehículos que reparan. Es preciso recordar que, a 50 km/h, un vehículo con amortiguadores deteriorados necesita 2 metros más para frenar.

El mercado del automóvil español experimentó un incremento del 6,35 por 100 en los cuatro primeros meses del año (enero-abril). Esto, según ANFAC (Asociación española de Fabricantes de Automóviles y Camiones), parece consolidar una moderada recuperación en las ventas a consumidores finales, cuyas matriculaciones han crecido un 7,54 por 100, mientras que las correspondientes a alquiladores apuntan cierta estabilización (2,2 por 100).



"Laguna Turbodiesel"

EL LAGUNA TURBODIESEL

RENAULT acaba de presentar el "Laguna Turbodiesel" que aúna en su propulsor la culata multi-válvulas y la sobrealimentación a turbo compresor. Los nuevos "Laguna" heredan soluciones mecánicas provenientes del "Laguna V6" y se pueden encontrar en dos versiones, Rt 2.2 Dt y RXE 2.2 Dt, bien en berlina o break, desde 3.250.000 pesetas.

LANCIA "Kappa"



VOLKSWAGEN y el CSIC (Consejo Superior de Investigaciones Científicas) han puesto en marcha la segunda convocatoria para la concesión de dos becas para la obtención del doctorado y la entrega de tres premios de investigación a la trayectoria científica de jóvenes investigadores de menos de 35 años. La dotación de cada uno de estos premios es de 2 millones de pesetas. Las solicitudes, del 2 de septiembre al 15 de octubre. Teléfonos: (91) 585.51.30/31/34.



Volvo "850 Bi-fuel"

VOLVO BI-FUEL

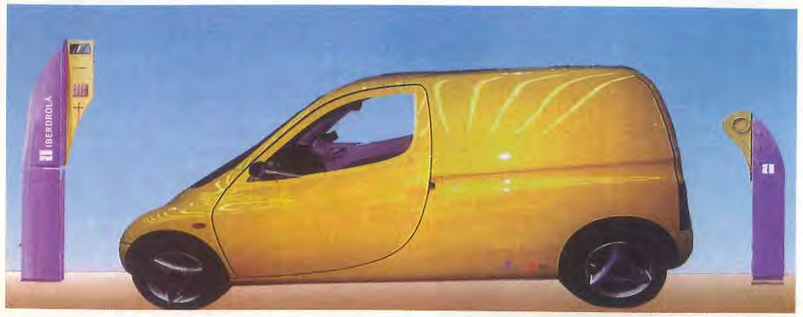
Según los resultados obtenidos por los laboratorios de gases de escape de VOLVO, su modelo "850 Bi-Fuel" es el automóvil más limpio que jamás hayan probado. Se trata de un vehículo que lo mismo admite como combustible el metano (gas natural/biogás) que la gasolina. El cambio se realiza mediante un botón, incluido en el salpicadero, que puede accionar en cualquier momento el conductor. Con gas, su nivel de emisión de gases de escape es una décima parte del mínimo legal vigente en Europa. Cuenta con un motor de 2,5 litros y cinco cilindros y caja de cambios automática.

"KAPPA" RANCHERA

La gama del "LANCIA Kappa" se ve reforzada con la presentación de la versión ranchera, la nueva "Station Wagon". Al mismo tiempo se anuncia, para finales de año, la versión coupé, destinada al segmento de los deportivos de alto nivel derivados de las berlinas.

El eléctrico español

PRESENTADO EL "ZEUS"



"Zeus" es el nombre elegido por Iberdrola y Mondragón Corporación Cooperativa, para su vehículo eléctrico de uso urbano con capacidad para dos personas y carga. Su mercado potencial piensan que serán las flotas de servicios de mantenimiento, reparto, mensajería... debido a que sus recorridos diarios son inferiores a la autonomía del vehículo, con gran número de arranques y paradas y menor contaminación acústica y de emisiones de humos.

La carrocería está íntegramente fabricada en composite de resinas y fibras especiales, de gran resistencia y ligereza. Lleva incorporado un sistema de control electrónico que permite al usuario recibir información sobre el funcionamiento de los sistemas del vehículo. Está equipado con baterías de plomo-ácido, con recombinación de gases, totalmente reciclables. Estas baterías le permiten una autonomía en ciclo urbano de 70 a 100 kilómetros.

Desde mediados de mayo, ROVER España realiza una campaña de revisión de los "ROVER 600", concretamente los comprendidos entre el número de bastidor RH-181411 y el RH-246732, alrededor de unos 4.000 vehículos.

La causa de esta revisión es la posibilidad de que los tornillos del extremo izquierdo de la cremallera de la dirección estuvieran incorrectamente apretados. Todos los concesionarios y clientes están siendo informados.

LAS MATRÍCULAS

Provincia	Matrículas concedidas: Últimas matrículas marzo-96	Últimas matrículas abril-96	Total vehículos matriculados	Total permisos expedidos	Licencias de conducción
Álava (VI)	9839-S	0629-T	790	455	43
Albacete (AB)	0763-P	1338-P	575	565	181
Alicante (A)	6217-CX	0479-CY	4.262	2.580	704
Almería (AL)	2212-Y	3497-Y	1.285	795	332
Asturias (O)	6998-BS	9083-BS	2.085	1.499	204
Ávila (AV)	"9746-G	0002-H	256	229	35
Badajoz (BA)	0811-X	1593-X	782	994	205
Baleares (PM)	4895-CG	1237-CH	6.342	1.442	578
Barcelona (B)	7516-SF	9655-SG	12.139	7.041	1.700
Burgos (BU)	4491-U	5195-U	704	506	37
Cáceres (CC)	4450-O	5056-O	606	597	108
Cádiz (CA)	9919-AY	1683-AZ	1.764	1.758	819
Cantabria (S)	9828-AF	0913-AG	1.085	1.016	169
Castellón (CS)	1230-AJ	2749-AJ	1.519	811	330
Ciudad Real (CR)	1307-U	1970-U	663	683	152
Córdoba (CO)	2632-AL	3899-AL	1.267	1.268	316
Coruña, La (C)	6043-BN	8297-BN	2.254	1.948	271
Cuenca (CU)	3738-I	4031-I	293	264	45
Girona (GI)	2212-BB	3947-BB	1.735	1.059	275
Granada (GR)	3940-AK	5423-AK	1.483	1.756	397
Guadalajara (GU)	8669-G	8907-G	238	228	54
Guipúzcoa (SS)	2126-AW	3389-AW	1.263	1.106	175
Huelva (H)	4222-U	4904-U	682	588	224
Huesca (HU)	3024-M	3486-M	462	290	68
Jaén (J)	9981-W	0778-X	797	792	200
León (LE)	1905-AB	2835-AB	930	688	71
Lleida (L	6034-Z	6880-Z	846	566	121
Lugo (LU)	8637-S	9400-S	763	526	82
Madrid (M)	7954-TJ	6419-TL	18.465	9.103	829
Málaga (MA)	0493-BX	4019-BX	3.526	2.618	827
Murcia (MU)	5374-BK	7569-BK	2.195	1.879	700
Navarra (NA)	1662-AP	3239-AP	1.577	739	134
Orense (OR	2203-S	2847-S	644	485	78
Palencia (P)	6562-I	6879-I	317	267	33
Palmas, Las (GC)	0507-BM	3160-BM	2.653	1.214	346
Pontevedra (PO)	8923-AZ	0793-BB	1.870	1.246	316
Rioja, La (LO)	3845-O	4390-O	545	480	64
Salamanca (SA)	6874-P	7435-P	561	471	55
S. Cruz Tenerife. (TF)	5330-BG	7869-BG	2.539	1.515	285
Segovia (SG)	4450-H	4734-H	284	187	45
Sevilla (SE)	9101-CN	1928-CP	2.827	2.366	781
Soria (SO)	9887-E	0029-F	142	133	20
Tarragona	8228-AP	9611-AP	1.383	877	268
Teruel (TE)	7790-G	8010-G	220	138	34
Toledo (TO)	5519-X	6448-X	929	822	166
Valencia (V)	9230-FG	4231-FH	5.001	3.655	1.018
Valladolid (VA)	3487-AC	4519-AC	1.032	768	79
Vizcaya (BI)	6840-BZ	8920-BZ	2.080	1.452	191
Zamora (ZA)	8564-I	8882-I	318	255	27
Zaragoza (Z)	8741-AZ	0298-BB	1.557	1.214	207
Ceuta (CE)	5572-F	5730-F	158	108	29
Melilla (ML)	8686-D	8861-D	175	90	11
TOTALES	-	-	98.868	64.133	14.439



Lo más novedoso de AUDI.

NUEVO AUDI A3

El próximo otoño, AUDI lanzará el "A3", un modelo dentro del segmento de vehículos de cuatro metros. Se introducirá inicialmente con el motor 1.8 de 125 CV con tecnología de cinco válvulas por cilindro. Más adelante se comercializarán las mecánicas de gasolina 1.6 y 1.8 Turbo, estando prevista también una versión Tdi. Por cada una de las motorizaciones se ofrecerán tres versiones.

Este verano aparecerá en el mercado europeo, la tercera generación del "Land Cruiser" de TOYOTA. Un 4x4 que estará disponible en versiones de 3 y 5 puertas.

Una vuelta muy esperada

SALÓN DEL AUTOMÓVIL DE MADRID

Setenta años han tenido que pasar para que Madrid viera de nuevo abiertas las puertas de su Salón del Automóvil. Del 24 de mayo al 2 de junio, 113 expositores estuvieron presentes en la muestra. Entre ellos 40 marcas de automóviles, además de representantes de vehículos comerciales ligeros, neumáticos y accesorios, "car audio", electrónica, combustibles y productos químicos. Sin olvidar los representantes de diferentes sectores relacionados con el mundo del motor, como autoescuelas, compañías de seguros, entidades financieras y medios de comunicación.

Muchas han sido las novedades, entre las que han destacado el "S6 Plus", de AUDI; los familiares de la "Clase E" y "C", de MERCEDES; el "Terrano II", de NISSAN; el "Saxo Diesel", de CITROËN, y los últimos "Twingo" de RENAULT.

Tampoco ha faltado OPEL, que presentó el "Sintra", la versión caravan del "Vectra" y un prototipo urbano denominado "Max"; y ROVER con su "Serie 200". Destacó FIAT, con sus demostraciones prácticas de cómo se pide un coche personalizado o cómo se hace el presupuesto de una reparación.

La Asociación de Talleres de Madrid, por su parte, realizaba diagnosis gratuitas a los vehículos de los visitantes.

Se siguen detectando problemas en diferentes modelos de coches. Ahora le ha tocado a NISSAN. Esta firma ha llamado a revisión a más de un millón de sus vehículos en todo el mundo para detectar posibles defectos en los cinturones de seguridad y en el condensador del sistema de encendido. Un total de 20 modelos de esta marca serán revisados.

LO ÚLTIMO DE FIAT

"Marea" y "Marea Weekend" son los dos nuevos modelos que FIAT comercializará simultáneamente, a partir del próximo mes de septiembre, en toda Europa. El "Marea" es una berlina de 3 volúmenes, tres niveles de equipamiento (SX, ELX y HLX) y 17 versiones. Por su parte, el "Marea Weekend" es una ranchera, que también estará disponible en 17 versiones.

Hay 3 motores diesel, sobrealimentados con turbocompresor: el 1.9 (uno de 75 CV y otro de 100 CV), y el 2.4.

Los motores de gasolina también son tres: 1.6, 1.8 y 2.0. Asimismo, estará disponible, para clientes y mercados concretos un 1.4.

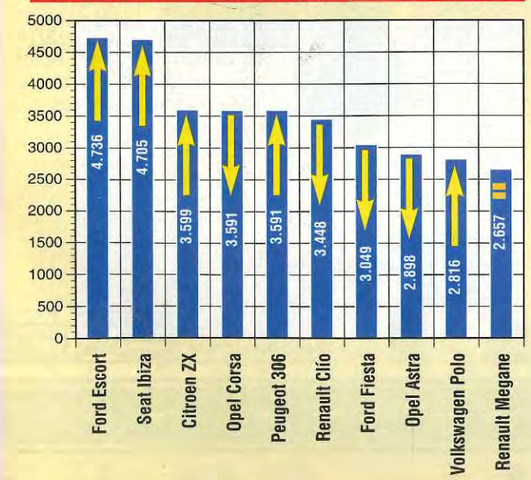


MÁS 306

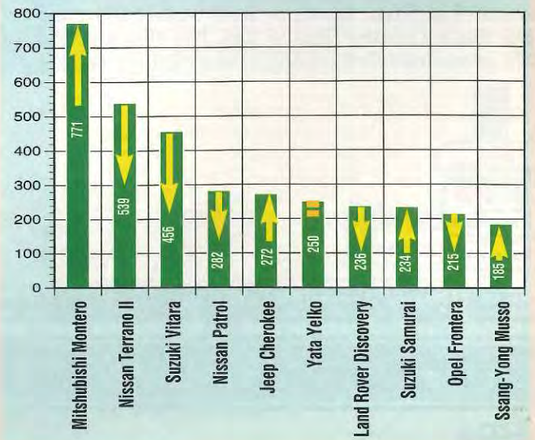
PEUGEOT acaba de lanzar al mercado una serie especial de su "306", denominada "Style II", con un amplio y enriquecido equipamiento de base que incluye, además del existente en la edición anterior, arranque codificado, "air-bag" para conductor y dirección asistida, sin sobreprecio.

Siete versiones, con motores gasolina y diesel, turbo y atmosférico son las propuestas del último producto de la marca del león.

LOS COCHES MÁS VENDIDOS EN MARZO



LOS TODOTERRENO, SUPERVENTAS DE ABRIL



A-92: Granada-Almería

Concluir la autovía

El tramo Granada-Almería es el último de la denominada A-92 (Sevilla-Almería por Granada), aunque desde Guadix hasta Baza también se denomina A-92 Norte, ya que era el primitivo trazado.

Entre Granada y Almería, 178 kilómetros, de los que sólo hasta Guadix son de autovía. El resto, fundamentalmente en la provincia de Almería, se encuentra en fase de adjudicación o pendiente de ejecución.

Nono HIDALGO

Salimos de Granada a la A-92 justo en el enlace con la N-323 (Bailén-Motril). La no inclusión en los planes del MOPTMA del tramo Granada-Motril para su conversión en autovía ha provocado manifestaciones populares. La A-92 eliminó la antigua nacional, la cual, a la salida de Granada, era una auténtica odisea: la subida a El Tambor, las cerradas curvas de Huétor Santillán y El Molinillo...

El trazado de la A-92 marcha entre grandes rectas, con buen estado del firme y sin puntos negros. En el punto kilométrico 248 encontramos el desvío hacia Alfacar y Viznar (*"entre Alfacar y Viznar mataron a un ruiseñor..."*), tierras ligadas al poeta Federico García Lorca.

Un poco más adelante se encuentra el desvío hacia Huétor-Santillán. Desde aquí hasta Diezma (p.k. 275) cruzaremos tres puertos (el del Lobo, de La Mora y el del Molinillo), aunque el trazado de la autovía "matiza" mucho esta circunstancia. Seis kilómetros más allá, el desvío hacia la N-324 y hacia la población de Darro.

En el p.k. 286, dejamos la autovía. El nuevo trazado de la A-92 se desvía aquí hacia Almería, mientras que un segundo ramal (la A-92 Norte, que fue su primitivo trazado) sigue hacia Baza. Para seguir hacia Almería, dejamos la autovía y, tras cruzar Purullena (localidad famosa por su cerámica), nos dirigimos hacia Guadix, la población más importante del recorrido. Hoy por hoy es obligado el paso por el mismo casco de esta localidad, lo que origina accidentes. Aún se recuerda el que sucedió el año pasado cuando un camión se quedó sin frenos y arrasó no sólo los automóviles aparcados en la vía principal, sino los escaparates y casas de los márgenes. Por ello, construir la circunvalación era obligado: ya se ha adjudicado y está pendiente de ejecución. Algo parecido sucede con el resto de la vía hasta Almería. Está previsto convertirla en autovía, pero aún se encuentra en fase de adjudicación o ejecución.

Continuamos camino por una carretera convencional. Cruzamos, pues, los desvíos hacia Esfiliana y Alcudia de Guadix. Poco más adelante, a las puertas de La Alpujarra, el desvío hacia La Calahorra, famosa por su castillo, y la carretera hacia la almeriense Adra, cruzando las estribaciones de Sierra Nevada.

Y, cinco kilómetros antes de cruzar el límite provincial de Almería (p.k. 328), el desvío hacia Hueneja (p.k. 323). Ya en esta provincia, las carreteras hacia Fiñana (p.k. 331), Abrucena (p.k. 337) y la travesía de Abla (p.k. 339), punto conflictivo. Un poco más adelante podemos tomar el desvío que lleva al Parque Natural de Sierra Nevada.

Tras cruzar Ocaña, encontramos la travesía de Doña María, otro punto conflictivo, y el desvío hacia Nacimiento. En el p.k. 364, se encuentra la vía hacia Gérgal y la entrada hacia el Parque Natural del Desierto de Tabernas. A partir de aquí, aún manteniendo la denominación de A-92, se recorre la antigua carretera C-3326; por lo que el firme y el trazado es de esta consideración, aunque está pendiente de convertirse en autovía.

En el p.k. 370, diez kilómetros antes de que esta carretera concluya en la N-340 (Cádiz-Barcelona), una curva peligrosa. Este tramo de la N-340 también pasa a denominarse A-92 y se espera que se convierta en autovía. Tomamos ésta hacia Almería y cruzamos la travesía de Rioja (p.k. 455).

Muy cerca ya de Almería capital, Benahadux y Huercal de Almería, donde se encuentra el cruce con las nacionales N-340 (hacia Adra) y N-344 hacia Nínar y Cabo de Gata, para alcanzar Almería en el p.k. 445.

Por tanto, hemos transitado desde Granada a las inmediaciones de Guadix por autovía. Luego, por la N-324 hasta el p.k. 357, cerca de Gérgal. Allí, por la C-3326, hasta su enlace, en el término de Tabernas, con la N-340 y por ésta hasta Almería. Y todo ello bajo la denominación única de A-92. ◆



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 20,7 en 1994. Este dato se obtiene de relacionar el número de accidentes con la intensidad media de vehículos y el número de kilómetros. Si al citado índice le damos un valor 5, al tramo de carretera estudiado le correspondería una puntuación de: 7,2.

Accidentes con víctimas (1994)

Carretera	Nº accidentes	Nº muertos	Nº heridos
A-92	92	11	118

Puntos conflictivos

Carretera	P.K.	Observaciones
A-92	339,5	Intersección Alba-Escullar
A-92	347	Travesía Doña María
A-92	370,5	Curva

Características de la carretera

Denominación: A-92 (Sevilla-Almería)

Tramo estudiado: Granada-Almería

Nº de kilómetros: 168

Admón. Responsable: Junta de Andalucía

Anchura: 7 metros

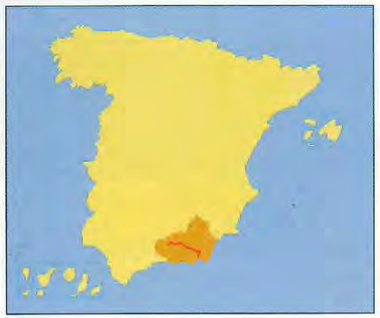
Arcenes: 2 metros

Nº de carriles: 2 y 1 por sentido

Estado del firme: Bueno

Trazado: Grandes rectas y curvas suaves

Previsión de Mejoras: Pendiente conversión en autovía de Guadix a Almería.



Este reportaje ha sido elaborado con información de las Jefaturas Provinciales de Granada y Almería



INTERSECCIÓN CON PRIORIDAD
CURVA PELIGROSA
OTROS PELIGROS
PUESTO DE SOCORRO
GASOLINERA
TALLER
PARQUE NACIONAL



PROTAGONISTAS

Durante 1995, 749.547 personas obtuvieron algún tipo de permiso

Obtener el Permiso de Conducir, en ocasiones, parece una meta inalcanzable. Ansiedad, nervios, necesidad, urgencia y edad juegan en contra de aquellos que quieren llegar a ser conductores. Algunas de las personas que han vivido esta experiencia nos han relatado qué sintieron en aquellos momentos.

EL CALVARIO DE APROBAR

Teresa GONZÁLEZ
Fotos: Marcos GONZÁLEZ



DESESPERADO. *Suspenso tras suspenso, los alumnos pierden la confianza en sus posibilidades.*

Para algunas personas, "sacarse" el Permiso de Conducir llega a convertirse en una auténtica pesadilla. Una obsesión que aumenta a medida que suspenden convocatorias. De poco sirven tilas, tranquilizantes u otros remedios como "darse un par de carreritas" e, incluso rozando la desesperación, llegar a "ofrecer la virtud" al examinador de turno. Los malditos nervios crecen con cada nuevo suspenso, lo cual genera más falta de confianza y ansiedad.

Han ocurrido casos extremos, como el alumno que se orinó durante el examen y otro, más lamentable, en el que la tensión alcanzó tal nivel que le provocó la muerte. O el caso de Pilar, de Huesca, que califica de "pesadilla" su trayectoria para obtener el permiso, algo que logró tras intentarlo ocho veces y gastarse 300.000 pesetas: **"Aunque mi familia y mis amigas sabían que me estaba sacando el permiso, no les decía qué día me examinaba, porque para mí era un trauma suspender tantas veces. Fue un trauma y lo sufrí yo sola. Lo único que quiero es olvidarme de áquel momento".** Ahora no conduce, ni piensa tener coche en breve. Su frustración iba en aumento con cada suspenso, hasta llegar a un punto en el cual le daba igual aprobar o no.

Con más filosofía se lo ha tomado Antonio Rego (28 años), de Madrid. Se ha presentado 16 veces, ha recibido 90 clases prácticas y desembolsado 270.000 pesetas: **"Siempre pensé que alguna vez acabaría aprobando, pero la ilusión de obtener el Permiso de Conducir que tienes en los primeros exámenes desaparece. Te presentas por inercia".** Su miedo era que el examinador le diese instrucciones poco claras o precipitadas. Desde su punto de vista, le suspendieron injustamente en 3 ó 4 ocasiones.

Una ilusión fue lo que movió a Felipa de la Calle, una burgalesa de 60 años, viuda, que aprobó al octavo intento. Su empeño tenía un único motivo: **"Sólo quería tener el carné para ir con mi todoterreno todos los domingos por la mañana temprano al cementerio".** Actualmente convalece de una operación de rodilla y ha tenido que vender su automóvil. Aunque ve difícil volver a conducir, la idea de ponerse de nuevo tras un volante le ilusiona. De las pruebas recuerda que los examinadores **"tenían cara de suspender"**, y que, cuando se sentaba en el vehículo, se le paralizaban las piernas.

Pero para tesón, el de una madrileña, que, por vergüenza, en casa dijo a su marido que había dejado de presentarse a los exámenes. Algo que era mentira. Su marido llegó incluso a vigilarla porque estaba fuera de casa en horas extrañas. Hasta que comprobó que no era un problema de "cuernos", sino de conducción.

Un caso similar lo protagonizó otra mujer que **"sólo quería aprobar para romper el permiso delante de su esposo"**, pues era objeto de constantes burlas y desprecios por su incapacidad para conducir.

Cuando la urgencia y la necesidad son los motivos para obtener el Permiso de Conducir, la ansiedad aumenta y repercute negativamente en los resultados. Ese fue el obstáculo que tenía una viuda madrileña. Su marido había fallecido en accidente laboral y la empresa no le había dado de alta en la Seguridad Social. Para compensarla, le habían ofrecido un puesto de trabajo si obtenía el Permiso de Conducir. Tras presentarse en numerosas ocasiones, resultó no apta. Tal era la desesperación que pidió por favor a la empresa que le ofreciese otro puesto de trabajo, a lo que accedió. En la siguiente convocatoria, como la presión había desaparecido, aprobó.



DESAHOGO. *La patada como reacción al suspenso, junto con lágrimas e improperios.*



POR FIN. *En 1995 más de 700.000 personas obtuvieron un permiso de conducir.*

Durante 1995, 749.547 personas obtuvieron un permiso de conducir. De ellos, un 60 por 100 era varón y el 40 por 100 restante, mujer. Casi el 39 por 100 de los que obtuvieron el permiso tenía 18 ó 19 años. Pero más significativo aún es que más de 7 de cada 10 nuevos conductores no rebasasen los 24 años. Una edad donde la persona tiene inmejorables aptitudes y habilidades tanto para combinar los movimientos de vista, brazos y piernas necesarios para manejar un vehículo, como la capacidad de reacción ante los constantes estímulos que requiere la conducción.

A pesar de ello, los suspensos no escasean. En la prueba teórica y en la mecánica, el nivel de no aptos fue, el pasado año, del 50 por 100; en circulación falló un 49,7 de los examinados; por último, en destreza los resultados fueron más satisfactorios: descendió el nivel de suspensos hasta el 32,7 por 100. ¿Dónde se hallan las causas de ese fracaso?

MALA PREPARACIÓN

Los expertos de la DGT coinciden en que la mayoría de las veces el origen de este fracaso está en una preparación mala. Ángel López, Jefe de Pistas de Madrid, señala la enseñanza impartida en circuitos cerrados o siempre por el mismo itinerario e insuficientes clases porque el alumno se cree preparado, o por ofertas promocionales de las escuelas.

En otras ocasiones influye, a la hora del examen, la edad: más allá de los 40 resulta más difícil aunar las habilidades en el manejo de los mandos, así como la coordinación visomotora. También actúa negativamente la presión. Cuando el alumno está presionado (necesita el permiso para trabajar o dispone de poco dinero), los resultados son peores y más frustrantes para la autoconfianza del alumno. Factor aparte es el sexo: parece que a la mujer le cuesta más aprobar el examen práctico, sobre todo cuando rebasa los 30 años.

El presidente de la Confederación Nacional de Auto Escuelas (CNAE), José Miguel Báez, señala como ori-



gen de los suspensos, sobre todo en el medio rural y aspirantes de nivel cultural bajo, **"que el examen para el permiso de conducir es el primer examen de su vida, y, por lo tanto, se le da mucha importancia y están muy presionados"**. También añade que, en algunas ocasiones, el examen teórico peca de utilizar un lenguaje demasiado formal y técnico que dificulta su comprensión.

Como reflexión aparte, José Miguel Báez apunta la diferencia entre mujeres y hombres. Las primeras se esmeran más y son más cuidadosas en la prueba teórica, mientras que ellos obtienen mejores resultados en el práctico, pues, desde pequeños, han jugado de forma distinta, juegos más físicos como la bicicleta.

La DGT puso en marcha hace unos años un sistema de examen especial para los aspirantes que, agotadas cinco convocatorias, no hubieran aprobado. Actualmente sólo se aplica en Burgos, pues la ingente cantidad de trabajo impide que se siga realizando, ya que requiere la solicitud de informe a la autoescuela y al centro de reconocimiento médico y, una vez obtenidos estos, el examinador entrevista al alumno antes de realizar la prueba.

José Antonio Hernández, encargado de realizar estas entrevistas en la Jefatura de Burgos, las compara con un "confesionario" y recuerda especialmente una alumna a la que su marido pegaba cuando suspendía.

En Girona, Ricardo Ordás destaca la gran ansiedad a la que estaban sometidos los alumnos que, semana tras semana, veían frustradas sus esperanzas de ser conductores. En los años en que se llevó a cabo esta experiencia, se realizaron unas 100 entrevistas anuales para el examen de sexta convocatoria. El 80 por 100 eran mujeres de edades comprendida entre 35 y 37 años y con un nivel cultural bajo; y el 20 por 100 restante, varones de 27 a 29 años, cuyo nivel cultural era variado. Otra característica era que las escuelas de donde procedían estos alumnos solían obtener un rendimiento bajo (número de aptos) en los exámenes. ◆



PROCESIÓN. *Cada semana miles de alumnos se examinan. El 49,8 suspende en circulación.*



TENSIÓN. *Algunos aspirante cuando se sientan al volante se bloquean, les tiemblan las piernas y, al final, todo sale mal.*

MALDITOS NERVIOS

Cuando los nervios se apoderan del alumno que se está examinando ocurren situaciones curiosas como las que a continuación se relatan:

EL EDUCADO.- El aspirante a conductor era un chico de 27 años que intentaba, por décima vez, aprobar la prueba práctica. Como ayuda había ingerido varias tazas de tila. En una intersección con paso para peatones, detuvo el coche porque había un peatón parado en la acera e incluso bajó la ventanilla y le invitó con gestos y de forma oral a que cruzara. El viandante respondió que no era su intención cruzar porque esperaba a una persona. Al iniciar de nuevo la marcha, el aspirante indignado comentó: **"Así no aprobaré nunca. La gente no está dispuesta a colaborar con el examen".**

LA LEGAL.- Durante el desarrollo de la prueba de circulación, cada vez que realizaba un adelantamiento, se quedaba en el carril de la izquierda, debiendo el profesor girar el volante, para volver al carril derecho. La alumna se negaba a volver a su carril con absoluta rotundidad: **"No estoy dispuesta a pisar la línea continua y que usted me suspenda"**. Por supuesto, en aquella ocasión no logró el aprobado.

EL ECOLOGISTA.- El examen se desarrollaba por una vía con pocos vehículos. Nuestro protagonista, de 25 años, se vio sorprendido por una paloma que picoteaba en medio de la calle. Su reacción fue pararse como si de un peatón se tratase. Ni siquiera el examinador pudo convencerle de que pitase para espantar al ave. El episodio terminó cuando se formó un pequeño atasco y el profesor no tuvo más remedio que utilizar el claxon.

LA DALTÓNICA.- En todo el recorrido del examen, no se pudo convencer a la alumna de que la posición del semáforo que debía obedecer era la orientada hacia la calzada: se detenía cuando el semáforo estaba en rojo para los peatones y verde para los vehículos e iniciaba la marcha cuando empezaban a pasar los viandantes.

LA ESTRATÉGICA.- Hay personas que, por aprobar, idean tácticas dignas del mejor estratega. Como la joven de 25 años, que durante la prueba, miraba hacia el retrovisor de la izquierda de forma insistente. El motivo era que a su izquierda y tras ella iban sendos vehículos conducidos por familiares, que la escoltaban para que otros automóviles no sorprendieran su marcha. Se suspendió el examen, y se reinició cuando "las carabinas" se marcharon.

EL DRÁSTICO.- Después de pisar la línea continua que separa ambos sentidos de la marcha, el alumno preguntó si la falta era eliminatoria. El examinador respondió afirmativamente. La reacción al suspenso fue parar el coche en seco en medio de la calzada y salir diciendo **"no me volverán a ver"**. Cruzó la calle y desapareció entre los vehículos.

Sistemas para iniciarse en la conducción de motos y perfeccionar la del coche



DERRAPANDO. *Vehículo en pleno derrape y detalle del sistema que lo propicia.*

ENSEÑANZA MÁS SEGURA

El Centro de Enseñanza Superior de Conducción de Automóvil (CESCA) ha iniciado en Alicante una formación complementaria -tanto para automóviles como para motocicletas- a la que se imparte en las autoescuelas.

J. I. R.
Fotos: M. GONZÁLEZ

Para iniciarse en la conducción de motocicletas, sin que sea preciso conocimientos previos, ni siquiera la experiencia de montar en bici, así como quienes han obtenido el permiso de conducir de coche y quieren perfeccionar su manejo, CESCA ha patentado sendos simuladores que permiten, sin riesgo, reproducir determinadas situaciones especiales de la circulación.

La moto que no se cae

Por un lado, un sistema fácilmente acoplable a una motocicleta (similar a las dos ruedas adicionales que se incorporan a las bicicletas de los niños) permite iniciarse en la conducción de los vehículos de dos ruedas. Los apoyos extras sobre dos ruedas que giran locas impiden que el vehículo vuelque en cualquiera de las distintas posiciones. Posiciones que permiten adaptar una primera fase de la conducción en línea recta para, posteriormente, a medida que el alumno progresa, posibilitar diferentes maniobras en curva, realizar frenadas, contramanillar, etcétera.



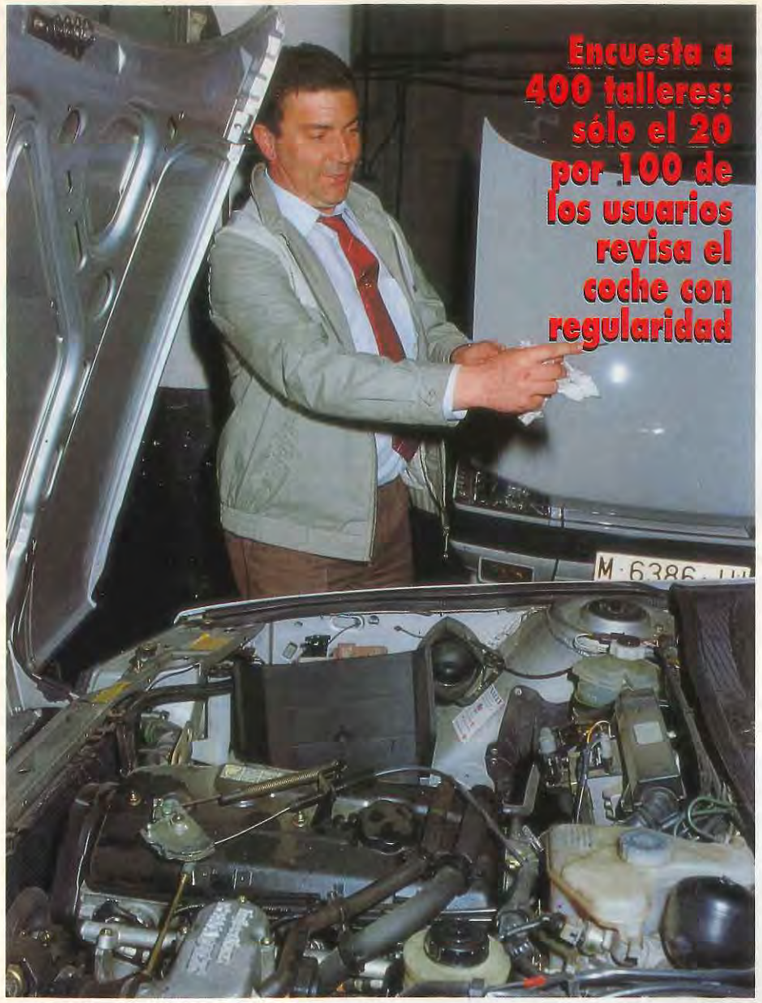


SIN CAÍDAS. *Las patas adicionales impiden la caída y permiten distintas posiciones.*

Derrapar a 15 por hora

Pensado para personas que ya han obtenido el permiso y desean perfeccionar su conducción, el sistema de "derrapes" consiste en sendas plataformas independientes, apoyadas en una serie de ruedas "locas", sobre las que se montan las ruedas motrices de un coche con tracción trasera.

Según ha podido probar "Tráfico", con ello se reproducen, a la escasa velocidad de 15 km./h., las condiciones extremas del hielo o nieve. La sorpresa y el miedo con las que, en la mayoría de los casos, reacciona el conductor normal ante esos peligros, llegan a superarse mediante la sencilla técnica del contravolante y la suavidad de movimientos. Aunque el sistema no reproduce fielmente las condiciones del tráfico, el alumno llega a familiarizarse con el comportamiento del coche y aprende a salir del apuro. ◆



DESCONOCIMIENTO. *La mitad de los usuarios ignora casi todo acerca del coche.*

Encuesta a 400 talleres: sólo el 20 por 100 de los usuarios revisa el coche con regularidad

REVISAMOS TARDE Y MAL

La influencia del estado del vehículo en los accidentes es del 15 por 100, según una encuesta realizada entre casi 400 jefes de taller en Cataluña. Estos consideran que se espera demasiado para realizar las revisiones, lo que origina más averías; cuatro de cada diez vehículos que se compran de segunda mano no están en condiciones de seguridad y más de la mitad de los usuarios desconoce todo del coche.

J. I. R.

De acuerdo con una encuesta realizada por el Instituto Catalán de Seguridad Vial y CETRAA (Confederación Española de Talleres de Reparación de Automóviles y Afines) en cerca de 400 talleres de Cataluña, los jefes de taller consideran que la incidencia del vehículo en los accidentes de tráfico es de cerca del 15 por 100 y todos ellos se hubieran podido evitar con una revisión adecuada.

Las revisiones periódicas y la reparación de averías representan las dos actividades de mayor importancia de los talleres, pero consideran que los usuarios esperan demasiado para llevar el vehículo al taller, lo que origina más averías: sólo dos de cada diez cumple un programa de revisiones específicas de su vehículo.

Por otra parte, el conocimiento que tiene el conductor de su propio vehículo es muy limitado. De cada diez usuarios, dos tienen una idea bastante aproximada de su vehículo; tres, lo conocen de forma regular; y los cinco restantes, unos conocimientos bastante escasos.

Averías invisibles

La proporción de averías graves -que suelen dejar inmovilizado el vehículo- respecto a las normales es de 2 a 8. Sin embargo hay un 5 por 100 de averías graves que no puede detectar el usuario y pueden dar lugar a un accidente.

La obligación de pasar la ITV determina, entre un 20 y un 30 por 100 de los casos, que el coche entre al taller: casi la mitad antes de la inspección y, un poco más, después. Además, se detecta que el porcentaje de usuarios que no quiere reparar los sistemas de seguridad porque no tiene la intención de pasar la ITV es del 10 por 100.

Entre las averías de tipo mecánico destacan las relacionadas con los frenos, pero también hay otras muy relacionadas y con incidencia en la seguridad, como las de la transmisión, dirección, neumáticos y suspensión. Precisamente, la suspensión es el elemento de seguridad más desconocido por los usuarios, mientras que conocen las ruedas y los frenos que, en definitiva, son los más importantes. Los elementos de dirección y las luces aparecen en cuarta y quinta posición, respectivamente, tanto en importancia como en grado de desconocimiento por parte del propietario del vehículo.



ELECTRÓNICA. *La electrónica y los sistemas de inyección son considerados como las actividades con más futuro.*



REVISIONES TARDÍAS. *Se espera demasiado a pasar las revisiones, lo que provoca más averías.*

Hacer caso al mecánico

El 30 por 100 de los usuarios no acepta la reparación de lo que se denomina "daños ocultos", lo que comporta un factor de riesgo muy elevado, mientras que el 70 por 100 sí hace caso de las recomendaciones de reparación del taller. Tres de cada diez usuarios no están concienciados de la importancia de los elementos de seguridad activa y pasiva del vehículo; y, de esos tres, uno no tiene absolutamente ningún interés por la seguridad.

Según la opinión de los jefes de talleres, sólo 6 de cada 10 vehículos que se venden en el mercado de segunda mano están en adecuadas condiciones de seguridad. Consideran que para el comprador de estos vehículos lo fundamental es el kilometraje, motor y carrocería, pero se olvidan de aspectos tan fundamentales para la seguridad como dirección, frenos, amortiguadores y neumáticos.

Por otro lado, de la encuesta se desprende que los vehículos reparados con piezas procedentes de desguaces representan aproximadamente el 15 por 100, aunque, en la mayoría de los casos, se trata de piezas no fundamentales para la seguridad.

En definitiva, los jefes de taller creen que aún queda mucho trabajo por hacer en cuanto al mantenimiento del vehículo por parte de los usuarios; pero también en lo referido al papel de los propios talleres en general, sometidos a una reestructuración que llevan a cabo por propia iniciativa y por las disposiciones a que obliga la regulación normativa sobre los vehículos y su seguridad. ◆



SEGUNDA MANO. *Los talleres alertan de un alto porcentaje de vehículos de segunda mano en malas condiciones de seguridad.*

La electrónica, el futuro

Entre las actividades que los talleres consideran de mayor proyección para su futuro, destacan los aspectos relacionados con la gestión electrónica de los vehículos y los sistemas de inyección. Pero no descartan otras como el mantenimiento general del automóvil, las reparaciones rápidas, las de chapa y pintura y las relacionadas con los frenos, suspensiones inteligentes, ruedas y aire acondicionado.

Pero, para ello, los jefes de taller están convencidos de que se precisa una adecuada formación del personal y la especialización en cada uno de los campos citados.

Hay profesiones que se desarrollan detrás de un volante o del manillar de una moto. En algunas, los vehículos de motor son utilizados sólo durante parte de la jornada laboral. Otras, como las que presentamos en este número de la revista, suponen pasar horas y horas circulando por la ciudad, hasta tal punto que puede decirse que estos profesionales pasan su vida entre el tráfico urbano.

José García Sánchez, transportista

"Deberíamos intentar molestar lo menos posible para solucionar el problema del tráfico"

Simón J. BERNAL
Fotos: Marcos GONZÁLEZ



A pesar de sus 30 años, José García Sánchez tiene a sus espaldas una dilatada experiencia en el mundo del volante. Hace 11 años, inmediatamente después de conseguir el Permiso de Conducción, comenzó su andadura profesional como conductor de una furgoneta dedicada al reparto. Después pasó algún tiempo como mensajero y, finalmente, consiguió hacerse con una furgoneta propia y comenzó a trabajar como autónomo. Eso fue en 1991, pero su decisión de dedicarse a esta labor profesional no fue casual: **"No me gusta trabajar en lugares cerrados. Necesito dinamismo y ser conductor permite estar en la calle".**

Si lo que José buscaba a la hora de decidir su profesión era variedad, acertó. Hoy, sus trabajos son de lo más variopinto: desde transportar los equipos de filmación de una cadena privada de televisión a llevar obras de arte a una prestigiosa galería de arte, pasando por las típicas mudanzas. **"Me dedico a hacer portes de mercancías, a llevar gente, todo tipo de material... y también salgo por carretera",** cuenta José.

Para José, lo peor de su trabajo son los atascos, sobre todo en las grandes ciudades. **"El problema de sitios como Madrid es que la gente no sabe circular, no es condescendiente con los demás, y además todo el mundo se ha acostumbrado a coger el coche, olvidándose de los transportes públicos",** comenta, aunque reconoce que las furgonetas como la suya también tienen algo de culpa. **"Nosotros, algunas veces también colaboramos a empeorar la circulación",** dice. La solución al problema, según afirma, es clara: buscar rutas alternativas a las grandes arterias de la ciudad e **"intentar molestar lo menos posible".**

"EL PROBLEMA ES QUE LA GENTE NO SABE CIRCULAR, NO ES CONDESCENDIENTE CON LOS DEMÁS Y SE OLVIDA DEL TRANSPORTE PÚBLICO"

Igual de taxativo es José al desmentir que las furgonetas de reparto no son las causantes de los males de circulación en las ciudades. **"Mientras no tengamos sitios donde aparcar, tenemos que dejarlos en doble fila",** afirma, aunque también reconoce que algunos compañeros no se preocupan de agilizar su trabajo para evitar molestias a otros conductores. **"Yo procuro siempre aprovechar los vados para dejar la furgoneta, sobre todo cuando voy a cargar. Es un poco macarra, pero siempre es mejor que dejarla en doble fila".** En ese momento, el teléfono móvil de José comienza a sonar. Al otro lado del hilo, un cliente pregunta las tarifas que cobra por hacer un porte y José se despide para realizar un nuevo servicio, uno más entre los miles que realiza al año.◆

José Luis González Román, mensajero:

"Cuando hay algún accidente, siempre se le echa la culpa al motorista"



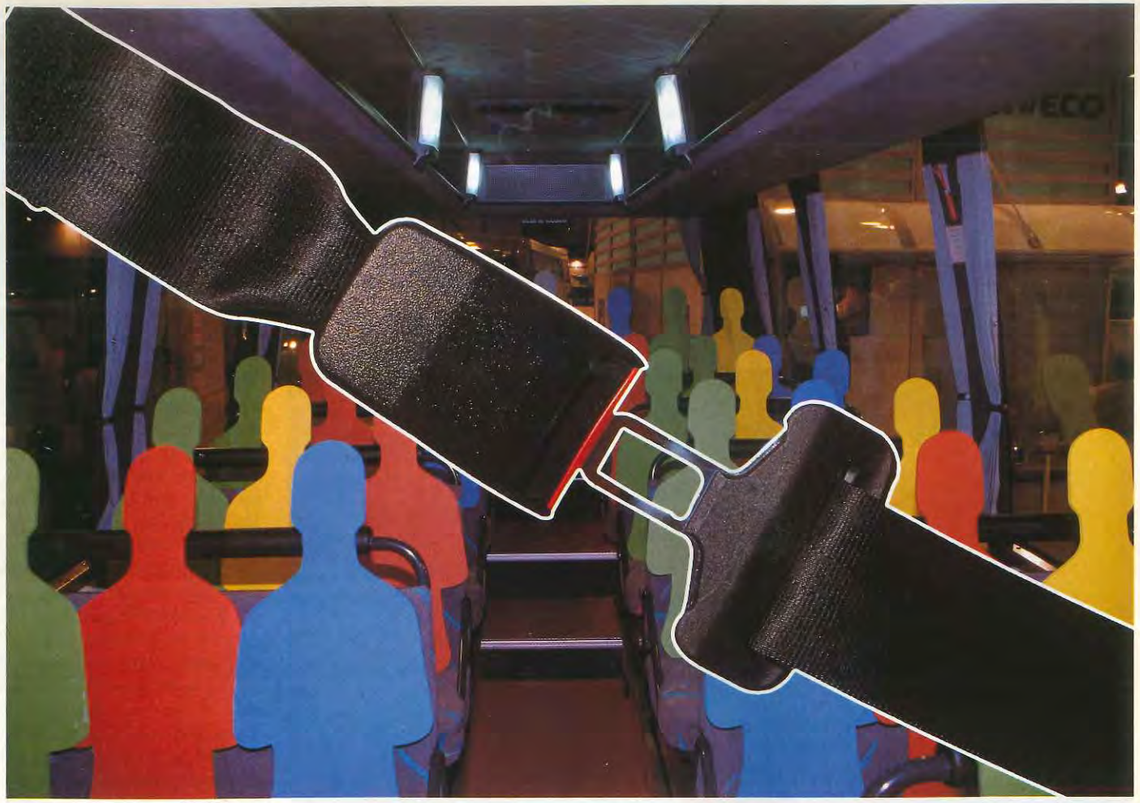
El caso de José Luis es bastante usual entre muchos jóvenes españoles. Con 22 años, problemas para acceder a un empleo y contando con una motocicleta propia, decidió trabajar en una de las muchas empresas de mensajería que, en los últimos años, tanto han proliferado por la geografía española. La explicación de porqué José Luis se decidió por este trabajo es suficientemente explicativa: **"Es lo que había",** dice. Claro que también influyó su afición a las motos: **"siempre he andado entre ellas, en plan de trabajo también, desde siempre, a lo que salía".**

Trabajar como mensajero no es un algo agradable. Los sueldos no son altos y la mayor parte del tiempo -llueva o truene-, hay que estar encima de la moto recorriendo las calles de la ciudad. Si a esto se añade que la mayor parte de las empresas suelen pagar a comisión por el número de servicios diarios, no es de extrañar que los mensajeros tengan fama de ser bastante imprudentes en su conducción. **"Se suele ir rápido, pero bien. Nosotros somos en realidad los que mejor sabemos conducir. Tienes que controlar la moto para poder meterte entre los coches",** comenta José Luis no sin cierta altanería. Más allá de lo mejor o peor que pilote sus motos, lo cierto -comenta José Luis-, es que no suelen ser respetados por otros conductores: **"Cuando pasa algo siempre se dice que la culpa es del motorista, pero de los diez accidentes que he tenido, sólo uno fue por mi culpa".** De esos accidentes, a José Luis le queda el recuerdo de una rotura y cuatro esguinces, todo en las piernas. Son sus particulares cicatrices de guerra.

SUELE HACER UNOS 180 KILÓMETROS DIARIOS DE MEDIA Y SU JORNADA LABORAL RARA VEZ BAJA DE DIEZ HORAS

José Luis suele hacer unos 180 kilómetros diarios de media y su jornada laboral rara vez baja de diez horas. Y eso que con su moto -una scooter de 200 c.c.- no suele hacer servicios fuera de su ciudad. Eso le supone entre 90 y 120.000 pesetas mensuales. **"Hay meses que sales mejor, meses que sales peor, según. Luego hay los rollos, los adelantos y to el percal; la gasolina la tienes que pagar tú, el mantenimiento de la moto...".** Lógicamente, con esos sueldos, las motos de los mensajeros no suelen estar en óptimas condiciones. José Luis mira a la suya -que tiene 9 años- y comenta "mira cómo está, está que se cae", pero después rectifica: **"Mi moto va bien; ahora, el único problema que tengo es un poco con los frenos y con las luces".** Y cuando el periodista le pregunta si no es un peligro hacer así 180 kilómetros diarios contesta: **"por las noches sí".**

A pesar de todo, José Luis no deja de verle el lado bueno a su trabajo: **"Me gusta. Tienes libertad, estás todo el día en la calle y no tienes a nadie que esté todo el día encima tuya".** ◆



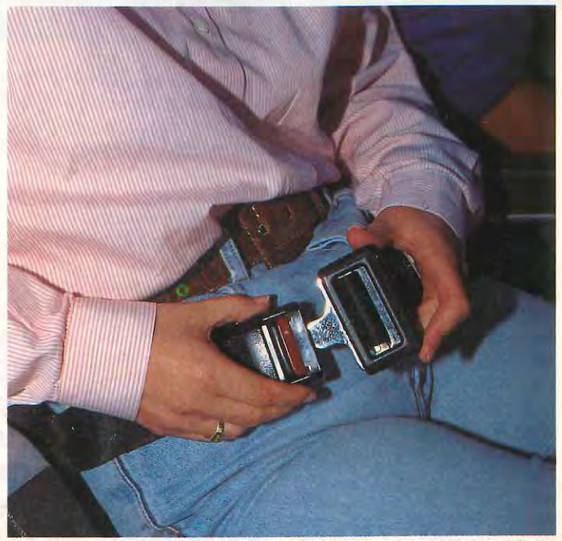
Los nuevos tipos de autocares tendrán que llevar cinturón en octubre de 1997

EL TRANSPORTE, ABROCHADO

A partir de octubre de 1997, los nuevos modelos de autocares deberán estar equipados con cinturones de seguridad en todos sus asientos, mientras que la obligación se extenderá a todo este tipo de vehículos que se matriculen a partir de octubre de 1999.

José Ignacio RODRÍGUEZ
Fotos: M. GONZÁLEZ y ARCHIVO

La Directiva europea sobre cinturones y anclajes, aplicable a los vehículos en general, va a ser modificada para añadir la obligación de su incorporación y uso en los autocares. Sometida al dictamen del Consejo y del Parlamento europeos, las previsiones son que en octubre de 1997 obligará a los nuevos tipos de autocares y, ya en el mismo mes de 1999, a todos los que se matriculen. El cinturón será de dos puntos de anclaje (similar al de los aviones) o de tres puntos (como el que se usa en los turismos) en función de dónde esté ubicado el asiento. Los asientos especialmente expuestos, es decir, aquellos que no tienen otro asiento delante, serán los que cuenten con cinturón de tres puntos, mientras que el resto será de dos. Como se recordará, el Reglamento 80 prescribe que los asientos deberán ser capaces de soportar y retener el peso de un pasajero en caso de choque.



DOS PUNTOS. *Los cinturones tendrán dos puntos de anclaje, salvo en los asientos exentos, que llevarán tres.*

Según Francisco Aparicio, responsable del INSIA (Instituto de Investigación del Automóvil), que ha formado parte del grupo técnico español que ha estudiado la necesidad de añadir este nuevo elemento de seguridad en los autocares, los cinturones abdominales de dos puntos sirven de muy poco en caso de colisión frontal, de ahí que el respaldo del asiento anterior debe ser capaz de retener y amortiguar el daño al pasajero.

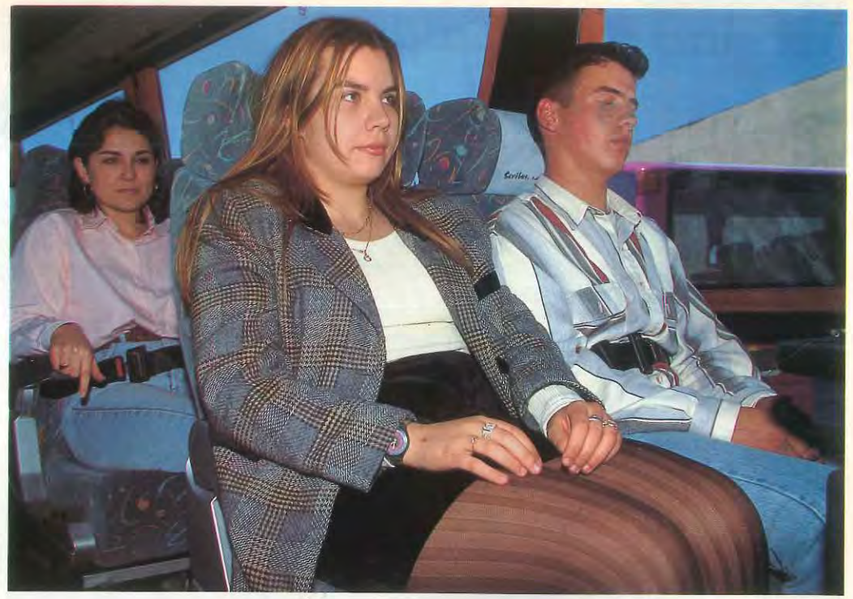
DOS PUNTOS ANTIVUELCO

En cambio, están pensados para que, en caso de que el vehículo vuelque, amarren a los ocupantes e impidan que salgan despedidos. Con ello se garantiza, además, que los pasajeros permanezcan en el espacio de supervivencia de que están dotados todos los autocares. Por su parte, los cinturones de tres puntos con los que estarán dotados los denominados asientos expuestos, han de ser capaces de resistir tanto en choque frontal como un posible vuelco.

Según datos de la Dirección General de Tráfico, el mayor porcentaje de accidentes de autocares -cerca del 70 por 100- se produce por colisión, siendo las más frecuentes las frontales. La otra forma de producirse el accidente de los autocares -casi en el 30 por 100 de los casos- es la salida de la vía, a la que suele seguir un choque, vuelco o despeñamiento.

Estas medidas, obligatorias para todos los nuevos tipos de autocares de cualquier modelo, serán incorporadas a la legislación comunitaria a través de las correspondientes directivas, algunas ya existentes y que tendrán que ser modificadas. La modificación se realiza siguiendo un mecanismo rápido de aprobación, aplicable cuando se trata de incorporar avances técnicos a las directivas y viene a sustituir la intervención directa de los gobiernos naciones, siempre que exista un respaldo mayoritario de un comité técnico, como es este caso.

Hasta ahora, la normativa dejaba en manos de los estados este tipo de requisitos, dándose situaciones en las que los criterios de aplicación eran muy laxos. Por ello, fuentes de la Comisión Europea han afirmado que estas medidas son un importante avance para la seguridad de los pasajeros de autocar en las carreteras, sometidos en los últimos años a una serie de accidentes dramáticos que han alarmado a la opinión pública. ◆



MÁS SEGURIDAD. *El cinturón se añade a otras medidas implantadas por la UE para incrementar la seguridad de los autocares.*



ANTIVUELCO. *Más que para disminuir el daño en caso de choque, estos cinturones evitarán que el pasajero salga despedido en un vuelco.*

TIPO DE ACCIDENTE DE AUTOCAR

	1993	1994	1995
Salida de la vía	20	20	15
Colisión	50	58	46
Otro	3	2	4
Total	**73**	**80**	**65**

VÍCTIMAS DE LOS AUTOCARES

Año	Accidentes	Muertos	Her. Grav.	Her. Leves
1993	73	30	174	625
1994	80	22	95	573
1995	65	30	144	291

Demencias: vigile a sus mayores

Accidentes frecuentes, incluso golpes a menudo por errores de cálculo al aparcar, pueden indicar que una persona, especialmente si es mayor, está afectada de demencia (un proceso que afecta al 5 por 100 de los ancianos). En la fase avanzada, el deterioro de las funciones intelectuales imposibilita para conducir a quien la sufre, pero en la inicial es difícil diferenciar a una persona con demencia o de otra sin ella y conductores tienen un riesgo relativo entre 2 y 17 veces mayor que los no dementes de su misma edad.

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

A finales del siglo pasado, menos del 4 por 100 de la población en los países desarrollados era anciana. Hoy, lo es el 11 por 100 de la población y se espera que, para el año 2015, la cifra se doble. El aumento de la población anciana es un hecho que repercute en diversos aspectos en la sociedad: desde problemas en el sistema de financiación de pensiones, hasta la necesidad de adecuar las ciudades a ellos, o dotarlas de las infraestructuras sanitarias necesarias, por poner tres ejemplos. Por otra parte, el concepto de anciano es confuso y objeto de múltiples interpretaciones. Sin entrar en más consideraciones, anciano es la persona de 65 años o más. De cualquier forma, el aumento de la población anciana y de las expectativas de vida hace que determinados procesos patológicos comiencen a ser frecuentes. Uno de ellos son las demencias.

Las demencias son un conjunto de procesos crónicos (de evolución prolongada en el tiempo) cuyos rasgos más característicos comprenden el deterioro de la memoria, capacidades intelectuales y cognitivas y funcionamiento social del individuo. Podría describirse, coloquialmente, como un proceso de envejecimiento muy acelerado y mucho más marcado que en quien envejece normalmente.



ALGUNOS NO PUEDEN. *Los ancianos no se dan cuenta de sus déficits. Por eso, hay que ayudarles y vigilarles.*

En los países desarrollados, alrededor del 1,5 por 100 de la población sufre un cuadro de demencia; un 5 por 100 entre los ancianos. El 85 por 100 de las demencias son primarias, es decir, tipo Alzheimer (las más graves); el 10 por 100 son producidas por infartos cerebrales repetidos; y el 15 por 100, una mezcla de ambas. El 15 por 100 restante son secundarias a otro procesos patológicos, por ejemplo, Parkinson, y, por ello, tienen un pronóstico mejor y evolución más benigna.

Las demencias primarias tienen peor curso evolutivo: crónico, progresivo e irreversible. En estadios iniciales es difícil diferenciar a una persona con demencia de una normal, mientras que, a medida que avanza y progresa la enfermedad, el deterioro en todas las funciones intelectuales es manifiesto. Por ello, un gran reto es su diagnóstico precoz.

Un síntoma inicial es la pérdida de memoria, percibida con claridad por quienes rodean al paciente, pero no por él. No obstante, el cuadro clínico incluye más síntomas. No todo el que pierde memoria tiene demencia: a diferencia de las personas con demencia, ellos pueden percibir (o creen percibir) la pérdida de memoria, si bien está dentro de lo normal en el conjunto de la población: se llama alteración de la memoria relacionada con la edad.

Las expectativas de estos pacientes son limitadas: el tratamiento con fármacos es moderadamente eficaz (en especial en la fase inicial) en lo que se refiere a memoria y capacidad intelectual. No obstante, un adecuado tratamiento permite controlar otros síntomas (insomnio, agresividad, labilidad emocional, etcétera) y mejorar mucho la calidad de vida.

En las fases avanzadas de la enfermedad, el marcado deterioro de las funciones intelectuales imposibilita para conducir a estas personas. El problema radica en la fase inicial, donde es difícil diferenciar a una persona con demencia o sin ella si no se recurre a test específicos. Estudios realizados en personas diagnosticadas de demencia en fases iniciales demuestran que tienen mayor accidentabilidad que las no dementes de igual edad (riesgo relativo entre 2 y 17). Estudios recientes señalan que desde el inicio de la enfermedad hasta que se diagnostica pasan de 2 a 4 años, durante los cuales siguen conduciendo.

Ya que algunos ancianos tienen déficits que deterioran su capacidad para conducir vehículos (más marcados en quien tiene una demencia) debemos prestar atención a la forma en que conducen nuestros familiares de mayor edad. Accidentes frecuentes, incluso golpes habituales por error de cálculo al aparcar, pueden indicar que algo no va bien. Puesto que las personas con demencia no son en ocasiones conscientes de sus déficits y limitaciones, los demás debemos velar por ellos. ◆

Accidentes frecuentes, incluso golpes habituales por errores de cálculo al aparcar, etcétera, pueden indicar que existe una demencia u otro problema de salud.

El reto es poner el Mar Menor a tres horas de Madrid antes del año 2000



HUERTAS. *Aunque aún se pueden contemplar huertas en los lados de las carreteras, el objetivo está en la playa.*

Murcia: VOLCADA AL MAR

El arquetipo de Murcia, asociado a sus fructíferas huertas, está dejando paso a imágenes de zonas turísticas en su denominada Costa Cálida -hoteles, apartamentos, playas, campings, etcétera-. La política de carreteras también vuelca sus objetivos en facilitar la llegada al mar de tanto turista ávido de playa y sol, sin olvidar la comunicación interior en las zonas industriales con que aún cuenta la comunidad. A pesar de las actuaciones, en 1995 los accidentes aumentaron cerca de un 14 por 100.

Teresa GONZÁLEZ

La situación geográfica de la comunidad murciana, donde predomina el cálido y benigno clima mediterráneo, la convierte en un destino principal del turismo nacional e internacional. Hasta el punto de ser ésta la fuente propulsora de la economía murciana, emplazada en localidades como La Manga, Mazarrón o San Pedro del Pinatar, entre otras. El fenómeno ha desplazado a la tradicional denominación de esta zona como *"la huerta de Europa"*, por su gran volumen de exportaciones de productos hortofrutícolas. Este cambio se puede resumir en la frase del Director de Carreteras de la Región de Murcia, Pedro de los Santos: **"Murcia ha apostado por el turismo".**

No en vano, uno de los más importantes retos que tiene planteado el gobierno murciano es conseguir, antes del año 2000, que desde Madrid al Mar Menor se llegue en tres horas, puesto que, geográficamente, sería la playa más cercana a la capital. Para ello es imprescindible, por un lado, que se termine el desdoblamiento de la vía que va desde el Puerto de las Cadenas hasta San Javier y, por otro, que el MOPTMA concluya la N-301 entre Archena y Alguazas.

Esta actuación también mejorará la comunicación de los murcianos con el aeropuerto de San Javier. En la actualidad, este recorrido, de unos 40 kilómetros, cuesta 45 minutos, lo que ocasiona la huida de entre el 70 y el 80 por 100 de los murcianos hacia el aeropuerto de Alicante ya que el trayecto se realiza por autovía. El objetivo está en reducir ese trayecto a 25 minutos.

AUTOPISTAS APLAZADAS

La apuesta por el sector turístico también se constata en las inversiones viales ejecutadas desde que, en 1985, estas competencias pasaran al gobierno regional. Desde entonces y hasta

1995 se han invertido 46.353 millones de pesetas, que han tenido como principales destinatarios las autovías de La Manga, Lorca-Caravaca y Águilas. El presupuesto del año en curso se acerca a 7.000 millones. Pedro de los Santos hace especial hincapié en los 400 millones destinados a eliminar puntos negros y los 200 millones a mejora de la señalización.

El reciente cambio en el equipo de gobierno ha dejado sin aplicar el Plan de Actuaciones en Carreteras, con proyectos hasta el año 2003. En su lugar se está elaborando un nuevo documento, denominado Esquema de Infraestructuras Viarias, que plasmará los objetivos a 10-12 años y que se apoyará en planes bianuales que recojan las actuaciones concretas.

Otra novedad que quiere poner en marcha el nuevo gobierno son las denominadas autopistas de *"peaje en la sombra"*, un sistema de financiación que también estudia implantar la Comunidad de Madrid, como ya informamos en el número anterior. El Director de Carreteras defiende esta iniciativa: **"Consiste en el pago aplazado (15 años) de una obra que se realiza en dos años. La cantidad que se paga está en función del volumen de tráfico que la usa. Es más costoso, pero repercute en otros aspectos como la mejora de infraestructuras, seguridad vial, etcétera."**

Este tipo de inversión sólo es apropiada para obras entre 2.000 y 3.000 millones. Las candidatas murcianas a ser objeto de tal actuación son: una nueva vía entre Cartagena y Águilas, de 27 kilómetros y con un coste aproximado de 4.500 millones, que bordearía la costa, lo que aumentaría su atractivo turístico, pues la zona alberga numerosas playas vírgenes. También podría financiarse así el desdoblamiento de la C-415, entre Alcantarilla y Mula, en el interior de la Región de Murcia y donde se realiza una política promocional del turismo rural.



A POR EL MAR. *El reto regional para el 2000 es que en tres horas los habitantes de la zona centro puedan llegar al mar.*

OBRAS A CORTO PLAZO

Vía	Tramo	Actuación	Fecha de apertura	Inversión (en millones ptas.)
C-3319	Puerto de las Cadenas -San Javier	Desdoblamiento	Verano 1997	5.000
C-3211	Lorca-Águilas (12 kms.)	Desdoblamiento	Verano 1998	1.200
Nueva carretera	Cartagena-Mazarrón -Águilas (27 kms.)	Vía rápida	1999-2000	4.500
C-415	Alcantarilla-Caravaca de la Cruz (26 kms.)	Vía rápida	Junio 1996	1.500
C-3223	Yecla-Jumilla	Acondicionamiento	Final 1998	2.000
Variante Archena			1997	800

Red densa

Uno de los principales obstáculos con que tropieza el gobierno regional para gestionar la red autonómica es su gran densidad: 3.100 kilómetros. Tanto como realizar el trayecto ida y vuelta Murcia-Milán, según Pedro de los Santos. De ellos, 2.000 kilómetros están en mal estado y con un trazado sinuoso. A pesar de ello, los usan un 40 por 100 de los vehículos que circula por la provincia, mientras que el 60 por 100 restante ocupa los 540 kilómetros que tiene la RIGE (Red de Interés General del Estado) en Murcia.

En esos más de 3.000 kilómetros ocurrieron, durante 1995, 473 accidentes con víctimas. Esta cifra se triplica (1.500 percances) al sumar los siniestros donde no hubo heridos. Tampoco la evolución respecto a 1994 da pie al optimismo, pues ese año se contabilizaron 408 accidentes con víctimas. Es decir el aumento anual ha rondado el 14 por 100.

PUNTOS DE ATASCO

- Murcia capital.
- N-301 (término municipal de Archena) donde finaliza la autovía.
- N-344, entre Alcantarilla y Molina de Segura.
- N-332, desde el límite provincial de Alicante hasta Cartagena.
- C-3319, accesos a La Manga.

Proyectar por ejes

Además de las zonas de playas, en la Región de Murcia existen otras áreas que polarizan importantes intensidades circulatorias. En primer lugar, Murcia capital y toda su zona de influencia, que comprende la tradicional Huerta, donde las vías tienen una estructura con curvas, intersecciones, travesías y estrechamientos con presencia de tráfico rural que multiplica la presencia de peatones. Una segunda zona tiene como epicentro Cartagena, con predominio del tráfico de mercancías peligrosas, que abastece a toda la zona sureste de la Península de productos derivados del petróleo, y al que se une el de productos hortofrutícolas destinados a la exportación.

Mirando al futuro, las actuaciones prioritarias se organizan en tres ejes: Costero, Noroeste y Noreste, además de las circunvalaciones de Archena, Alguazas y Caravaca de la Cruz. En el primero se encuadra la obra estrella: el desdoblamiento de la C-3319 desde la N-301 hasta San Javier, un tramo cuya intensidad diaria normal es de 10.000 vehículos y que en verano llega a duplicarse. Además está previsto mejorar los accesos a Mazarrón y el desdoblamiento de la C-3211 entre Lorca y Águilas.

El segundo frente de actuación, el llamado Eje Noreste, sigue el trayecto de la C-415 entre Alcantarilla y Mula comunicando a una población de 150.000 habitantes y una zona donde se está promocionando la práctica del turismo rural. Hasta 1998 se invertirán 3.500 millones en un acondicionamiento de tal magnitud que dejará esta vía preparada para un futuro desdoblamiento.

Por último, el Eje Altiplano. En él mejorarán las comunicaciones de Yecla y Jumilla con Murcia capital y San Javier, y se acondicionará la C-3223 que, desde el norte, llega a la capital y donde destaca la ejecución de circunvalaciones en Santomera y Beniel. ◆





DENSIDAD. *Uno de los obstáculos para gestionar las vías murcianas es su gran densidad: 3.100 kilómetros.*

Próximo capítulo:
NAVARRA

Desde el 14 de junio funcionará el Fichero Informatizado de Vehículos Asegurados (FIVA) para detectar a los vehículos no asegurados

DÍAS CONTADOS

A mediados de junio, el Consorcio de Compensación de Seguros (Ministerio de Economía y Hacienda) tendrá ultimado el Fichero Informatizado de Vehículos Asegurados (FIVA). Su creación abre la puerta para que, tras cruzar los datos con Tráfico, se conozca y sancione a los que carecen de seguro. Esta información servirá, además, para que los afectados por accidente puedan conocer la compañía del vehículo contrario.

Teresa GONZÁLEZ
Fotos: M. GONZÁLEZ

Desde el 14 de junio funcionará el FIVA (Fichero Informatizado de Vehículos Asegurados), por mandato de la reciente Ley del Seguro vigente desde noviembre. Es el primer paso para lograr la detección del millón y medio de automóviles que no tiene seguro. El siguiente paso será cruzar esos datos de vehículos asegurados, con los ficheros de vehículos matriculados de la Dirección General de Tráfico. Esta confrontación puede producirse en pocos meses y dará como resultado la lista definitiva de los no asegurados.

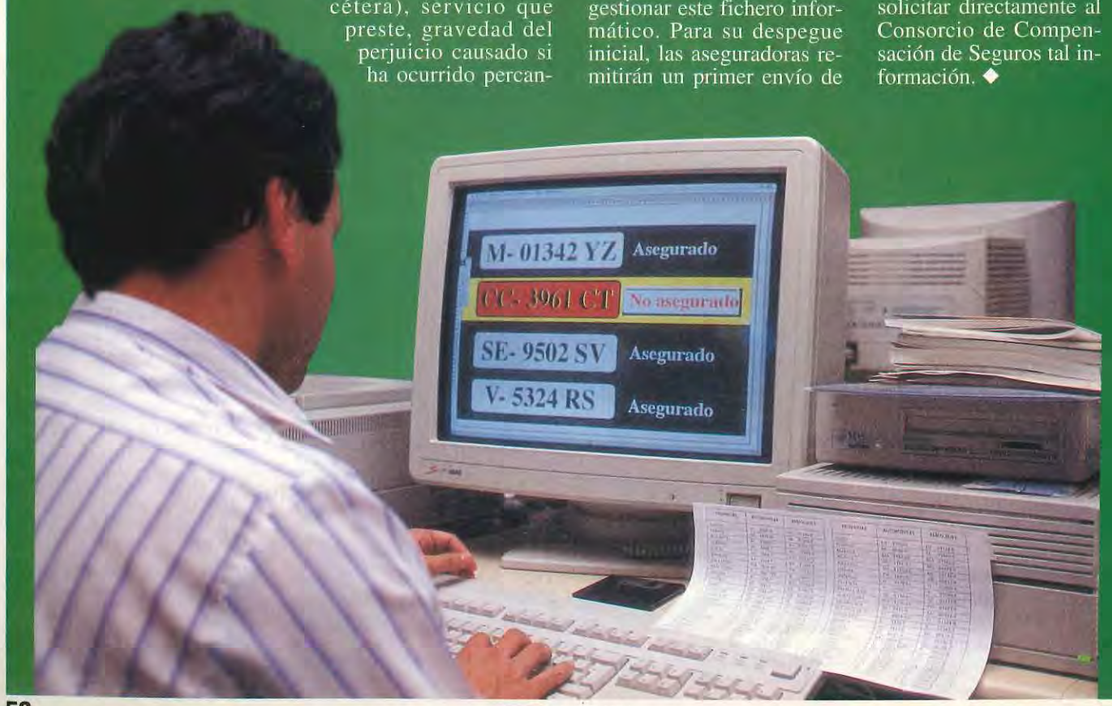
Para estos infractores, la Ley del Seguro prevé sanciones cuyas cuantías oscilan entre 100.000 y 500.000 pesetas, graduadas según si el vehículo circula o no, su categoría (turismo, camión, motocicleta, etcétera), servicio que preste, gravedad del perjuicio causado si ha ocurrido percance, tiempo que lleve sin seguro y reiteración de la misma infracción.

Pagamos todos

No hay que olvidar que en 1995 el erario público pagó 7.555 millones de pesetas a las víctimas de accidentes donde estuvieron implicados vehículos sin seguro. Una cantidad que pagamos todos, pues un 3 por 100 de la prima anual del seguro de automóviles se destina a este fin. Además se registraron 14.008 expedientes de automóviles implicados en siniestros que no tenían suscrito seguro.

El Consorcio de Compensación de Seguros, dependiente de la Dirección General de Seguros, del Ministerio de Economía y Hacienda, es el encargado de gestionar este fichero informático. Para su despegue inicial, las aseguradoras remitirán un primer envío de vehículos asegurados, transmitiendo los siguientes datos: matrícula, cuatro primeras letras de la marca del vehículo, fecha de inicio y finalización de la vigencia del período del seguro en curso, así como el tipo de contrato. Tras el primer envío, las aseguradoras remitirán a diario, por vía informática, la relación de altas y bajas producidas.

Algo más que permitirá esta primera recopilación de datos es conocer, rápida y directamente, la compañía donde está asegurado un vehículo implicado en un accidente, cuando no se le identifique en el momento del siniestro. Para ello, los implicados en el accidente podrán solicitar directamente al Consorcio de Compensación de Seguros tal información. ◆



Que no pase nadie

Si en todas partes cuecen habas, en ninguna atan los perros con longaniza. Algunos chóferes que se internan en las islas británicas dispuestos a comerse el mundo por la izquierda, asunto al que se acostumbra uno con bastante prontitud, regresan a casa admirados de no haber visto un estacionamiento en doble fila ni que nadie desprecie con orgullo los pasos rayados, tipo cebra simétrica. ¿Cómo diablos aprendieron los ingleses tantas delicadezas?

Tal vez una parte de su educada costumbre provenga de una innata cortesía -suele decirse-, aunque está muy lejos de haberse probado tal virtud nacional. Lo cierto es que desde hace unos años a los ingleses los asan vivos cuando sus neumáticos pisan las rayas blancas o amarillas sin haberse detenido antes; y directamente ahorcan sus automóviles con terribles cepos semisecretos -que arruinan no sé qué partes mecánicas- cuando los pescan ostensiblemente mal aparcados.

Estos multazos de palo y tentetieso o una buena enseñanza escolar o una larga tradición automovilística sí han dado como fruto uno que aquí sólo se practica de milagro: la costumbre de ceder el paso. No me refiero a las ocasiones en que las clarísimas señales lo ordenan con extranjera palabra. Saltarse un "stop" -un "pare" o un "alto", como dicen mejor en Hispanoamérica- es jugar a la ruleta rusa con uno mismo y con el inocente que va por su camino. Desobedecer un "ceda el paso" no está tan mal visto y quizá por ello en las nuevas autovías son pocos los que lo practican. Saben o sospechan que el otro se retirará a la banda exterior y aquí paz y después gloria..., salvo cuando al otro le es imposible hacerlo y la paz se convierte en eterna y en más que dudosa la gloria. En fin: ambos casos tienen legislación propia y amenaza de condena.

Lo que admira mucho es que esa negativa a ceder sea la práctica corriente de casi todos, y muy particularmente en las ciudades. Como si ceder fuese un desdoro, una vergüenza, una humillación. Los psicólogos han explicado hace tiempo que quienes andan con la sólida armadura de acero tienden a sentirse superiores y mucho más fuertes de lo que son. Del autoconvencimiento de la fortaleza arranca la agresividad gratuita, y de ahí el crimen.

Vayamos al grano: tiene uno su automóvil legalmente parado por el sistema llamado de batería en una calle madrileña de tránsito abundante. Decide largarse de allí para presentar los papeles en Hacienda -asunto que no admite demoras ni subterfugios, como bien se sabe-; enciende el motor, la radio, conecta todas las lucecillas intermitentes de aviso, inicia la marcha atrás y... ¿qué ocurre?

Ni por milagro los que siguen esa calle a diez por hora, pues el embotellamiento no da para más, se detendrán unos metros antes para que se cumpla la voluntad del otro. Puede que éste haga gestos con la mano, como su abuelo en los años treinta; puede que asome la jeta para gritar por la ventanilla... "¡Anda ahí, que te zurzan!", será lo más suave que escuche. Antes de perder ocho metros de espacio vital, antes de dejar que ese imbécil dispuesto a cumplir con Hacienda se coloque delante de él frente al semáforo, una manzana más adelante, antes de ceder tan parco e inútil territorio, los dueños de la calzada arriesgarán las barbas y los faros de su coche. Quizá también la vida.

En Madrid ocurre eso noventa y nueve de cada cien veces. Los taxistas particularmente son maestros en ese arte. Ceder para ellos debe de significar una deshonra entre el gremio, una medalla negra a sus reconocidas habilidades. Hacen cosas mucho peores desde luego -y casi siempre con los policías mirando las nubes-, como buscar su propio espacio por encima de cualquier comportamiento sensato, pararse ricamente en medio de la calle para que suban o bajen sus clientes, o para ser vistos, pero en la cosa del no ceder son inflexibles. Casi "exaequo" les siguen en esas cortesías las llamadas "mamá panzers"; o sea, las señoras que conducen esos tanques 4x4 aun sobre los más suaves asfaltos. Sienten en sus frágiles muñecas el poderío de esas peligrosas moles rodantes y a ver quién les tose a ellas...



Jesús TORBADO

A punto de que la sangre del otro llegue a los límites de la congelación aparece un buen samaritano que le permitirá abandonar su cárcel, o llegará otro que desea ocupar el avaro espacio y no tendrá más remedio que permitir dejarlo libre a quien no lo desea ya. Mas por corazón y voluntad, ¿a santo de qué voy a permitir yo que ese tipo vaya por delante de mí, mientras pueda evitarlo?

Los mismos que cuando van a pie ceden la puerta ante el urinario aunque lleven la próstata a cien, invitan a una caña, dan una vuelta a su coche para abrir la portezuela a la señora..., metidos dentro de él olvidan su buena crianza, su cortesía, su sentido común y se acorazan con la más necia, insolidaria e inútil de las soberbias. No sólo en esa cesión de calle a quien desea continuar su trajín diario, sino en otro mollar de situaciones parecidas.

Lógicamente, suplicar a ese género de ciudadanos que se descabalgue de sus orgullosas costumbres en casos realmente serios es una temeridad. Quien no practica un mínimo de civilidad y lógica arrasará llegado el momento con todas las cebras del Masai Mara, estacionará en cuarta fila aunque tenga espacio para hacerlo correctamente, despreciará todos los "stops" que se le pongan por delante. Es cuestión de temperamento y de sangre... Por lo menos, en la vieja canción infantil "A tapar la calle", se añadía: "Que pasen mis abuelos, comiendo buñuelos..." Ahora, ni ellos. ◆

El Gran Wyoming vuelve a televisión con "Caiga quien caiga"

"La conducción es algo tan cotidiano que se pierde el respeto"

El Gran Wyoming ha vuelto. Después de su trabajo como actor en la serie de Antena 3 TV "Hermanos de leche", retorna su faceta de presentador con un programa semanal en Telecinco. De título amenazador, "Caiga quien caiga" es un informativo poco convencional que, sin embargo, tan sólo pretende arrancar carcajadas a base de humor y mucha, mucha ironía, y que no tocará el tema del tráfico, ya que *"es muy delicado, porque sólo es noticia cuando hay alta siniestralidad"*.



Gemma CARRASCO
Fotos: Marcos GONZÁLEZ

Quien piense que José Miguel Monzón -el auténtico nombre de Wyoming- es un "enfant terrible" que suelta gracias cada dos por tres, se equivoca. Como mucho, alguna ironía de vez en cuando. Sorprende su aspecto de chico tímido que, aparentemente, poco tiene que ver con el "look" agresivo elegido para "Caiga quien caiga". **"El traje negro y las gafas oscuras son una broma más, un uniforme. ¿Para asustar? ¡Ojalá!".** Rápido, puntualiza: **"Pero no somos martillo de herejes. Ningún protagonista de la actualidad es nuestro objetivo, aunque si alguien comete una fechoría le nombraremos. No nos metemos con nadie que no se lo merezca".** Eso sí, tiene muy claro que, llegado el momento, el único personaje al que no maltrataría sería al Gran Wyoming.

- ¿Conducir este programa es más complicado que conducir un automóvil?

- Me resulta menos agobiante que estar al volante en medio de un atasco. Los peores ratos de mi vida son los tapones circulatorios. Además, una vez que estás ante la cámara, en este informativo no hay direcciones prohibidas.

- Dado el título, "Caiga quien caiga", no parece muy oportuno que en su programa se trate la información de tráfico.

- No, no. El tema del tráfico es muy delicado, porque sólo es noticia cuando hay alta siniestralidad. No podemos tocarlo desde el punto de vista satírico o irónico.

- Sátira, ironía e información... ¿Es el cóctel de "Caiga quien caiga?

- Sí, cada viernes pretendemos ofrecer información desde un ángulo más alternativo.

"Hago lo que sé"

- De su programa se ha dicho que es demoledor, irreverente y deslenguado... ¿Con cuál de estos adjetivos se siente usted personalmente más identificado?

- Irreverente desde luego no. Puede que deslenguado.

- ¿Se pone límites a la hora de los comentarios?

- Yo estoy limitado de antemano porque no me gusta la descalificación personal. De ahí se pasa a la difamación y, además, se hace con total impunidad.

- ¿Cómo se enfrenta a la guerra de audiencias?

- De ninguna manera. Hago lo que sé, el producto que a mí me gustaría ver en la televisión. Si lo quitan por falta de espectadores, lo asumo como un gaje del oficio. Aunque lo sentiría por el equipo que trabaja conmigo.

- Una definición para los presentadores de "Caiga quien caiga...

-Somos gente seria, altamente cualificada y de gran talento.

- ¿Recuerda su primer trabajo en el mundo del espectáculo?

- Fue en el colegio. Por aquella época se me daba muy bien imitar voces, así que unos compañeros y yo hicimos una parodia de los profesores. No les gustó nada y tomaron represalias.

- No encajaron bien su broma... ¿Les pasa lo mismo a los personajes que aparecen en su programa?

- Pues, francamente, no lo sé. Imagino que hay de todo. Este país carece de sentido del humor... Nos va el cachondeo, pero eso es algo muy distinto. Tenemos un gran sentido del ridículo y un alto concepto de nuestra persona. Ni yo acepto la más mínima crítica.

- ¿Le cuesta entonces reirse de sí mismo?

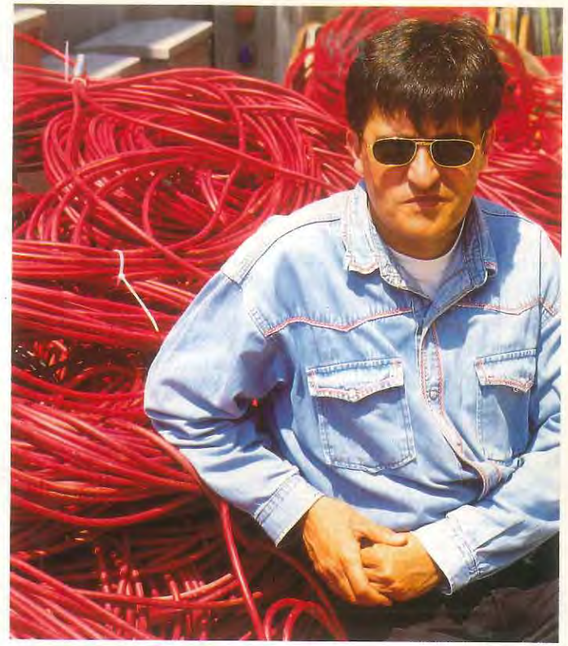
- A veces sí... Hago ejercicios para conseguirlo.

- Usted estudió medicina. ¿Le gustaría hacer el programa del doctor Beltrán?... ¿O tal vez le gustan más los estilos de Ramón Pellicer o de Antonio Herrero?

Se piensa mucho la respuesta. Sin esbozar la más mínima sonrisa, en su más puro estilo de humor corrosivo, contesta: **"Me gustaría parecerme a Leticia Sabater".**



"Es difícil que un conductor joven escuche a un adulto"



"Mi pecado es aparcar mal"

Aún piensa más sus opiniones cuando se le plantea el tema de los accidentes mortales entre los más jóvenes. **"¿Qué les diría? Que no vale la pena hacer el loco. Pero su manera de conducir está muy relacionada con la euforia propia de esa edad y de los fines de semana. Cuando eres un chaval no piensas en nada, te lanzas como si la vida fuera una montaña rusa. Es difícil que un conductor joven escuche a un adulto".**

- ¿Cómo conducimos los españoles?

- Si lo comparamos con el comportamiento de las masas en una concentración deportiva, este país está absolutamente civilizado en la conducción. Pero las cifras de muertes siguen siendo dramáticas.

- ¿Qué factor cree que influye más en los accidentes?

- Probablemente, al ser la conducción algo tan cotidiano, se pierde el respeto. El "puenting" es más seguro que conducir a gran velocidad un sábado por la noche por la M-30.

- ¿Se conseguiría mejorar la situación limitando la velocidad?

- No lo tengo muy claro. Pero probablemente no obtendríamos nada. Lo que no entiendo es por qué, si hay una determinada limitación se fabrican coches que puedan correr más.

- Deme su opinión sobre el estado de las carreteras...

- En ese capítulo, hemos mejorado muchísimo. Se nota en que si antes tardabas dos horas en llegar a algún sitio, ahora tardas una hora.

- Su mayor pecado como conductor es...

- El mal aparcamiento. Acumulo muchas multas por esta causa. ◆

"El tema del tráfico es muy delicado, porque sólo es noticia cuando hay alta siniestralidad"

TOLERANCIA

En el número 113 se afirma que, aunque la lámina adhesiva coloreada no esté homologada, se puede llevar colocada en la parte posterior del vehículo si se llevan espejos retrovisores. ¿Sólo en la parte posterior y no en los demás cristales?- **José González Fernández. Oviedo (Asturias).**

Respuesta: La regla general es la prohibición tanto de laminillas adhesivas como de vidrios tintados o coloreados no homologados. Únicamente existe la tolerancia en la parte posterior si se llevan retrovisores y subsiste la prohibición para el resto de los cristales.

VIDEO SEGURO

Todos los autocares presumen y anuncian sus buenos servicios en sus lunas traseras. La mayoría tiene televisión y vídeo. Mi sugerencia es que pongan un vídeo, saludando y deseando buen viaje a los ocupantes y, seguidamente, detallando perfectamente las salidas y botones, y métodos de emergencia para salir del autocar en caso de accidente que se pondrá nada más cerrar las puertas y no mientras suben los viajeros. Además, como algunos se llevan los martillos para romper las lunas de emergencia, el conductor o responsable del autocar deberá revisar y reponer los que falten, ya que su valor es insignificante.- **Mariano Rodríguez Torres. Valladolid.**

MAL SEÑALIZADO

Algunas señales informativas sólo sirven para los que saben por dónde y hacia dónde circulan. Los forasteros, los que circulamos por primera vez por un determinado punto, tenemos que adivinar o dejarnos llevar por la intuición.

Hace unos meses se inauguró un segundo tramo de la circunvalación de Albacete con el ánimo, supongo, de facilitar las comunicaciones entre Andalucía y Levante, evitando, al tiempo, el paso de vehículos por esta ciudad. Desde mi punto de vista, hay una deficiente rotulación, ya que los usuarios de la N-322 (Córdoba-Valencia), cuando llegan a este punto, encuentran un panel que indica "Casas Ibáñez-Requena" y otro que indica "Albacete". Esta vía es válida y conveniente para direcciones como Madrid, Valencia, Alicante y Murcia, y un usuario que desconozca esta circunvalación siempre seguirá hacia Albacete, dejando al margen la dirección "Casas Ibáñez-Requena".- **Ángel Beas Rodríguez. Valencia.**



VIAJEROS INFORMADOS

Soy Delineante Proyectista de Carrocerías para autobuses y autocares con más de 30 años de experiencia. El reportaje sobre el trágico accidente de Bailén (núm. 114) hace referencia a la falta de información que tiene el viajero sobre el emplazamiento y utilización de los dispositivos de seguridad que existen en el autocar.

Para que el viajero esté debidamente informado de qué hacer en una emergencia, nervios y pánico y aparte, tendría que disponer de una lámina informativa ilustrada (similar a la de los aviones comerciales), plastificada, situada en la cara posterior del respaldo de las butacas en la que figuraran las siguientes instrucciones:

- Apertura de puertas, indicando la localización de los pulsadores interiores y exteriores.
- Rotura de lunas de las ventanas laterales y luna trasera, haciendo uso de los martillos correspondientes, indicando su localización.
- Utilización de los extintores de incendios, indicando su localización.
- Apertura de las salidas centrales de evacuación (claraboyas).

Esta solución informativa sería eficaz, claro está, si el viajero actúa con sensatez y hace uso de los dispositivos de seguridad única y exclusivamente en caso de emergencia.- **Roberto Núñez Porto. Villagarcía de Arosa (Pontevedra).**

IMPERDONABLE

Concluidas las obras de la variante N-401 en Toledo, quiero denunciar la mala señalización de sus salidas hacia la E-5, N-IV y N-400. Por otra parte, me parece que un núcleo de población como el Barrio de Santa María de Benquerencia, conocido como Polígono Industrial, con una población cercana a 20.000 habitantes y el mayor número de industrias de Toledo, no esté indicado por ninguna salida me parece imperdonable.- **Francisco García Gómez. Toledo.**

MÉDICOS Y EMERGENCIAS

En su artículo "Conducir contra el reloj" leo que, según el artículo 112 del Reglamento de Circulación, se entiende por vehículos en servicio de urgencia los de policía, extinción de incendios, Protección Civil y salvamento y asistencia sanitaria.

En cuanto a la asistencia sanitaria, se referirán, exclusivamente, a las ambulancias, pues creo que no existe ningún reglamento para vehículos particulares que utilizan los profesionales sanitarios para atender las urgencias. Me refiero especialmente a las zonas rurales, donde los médicos usamos nuestro coche para atender todas las urgencias que ocurren. Muchísimas veces tenemos que circular a más velocidad de la permitida; si tenemos algún percance, lo pagamos de nuestro dinero; si nos paran los agentes de Tráfico, tenemos que dar mil y una explicación, y aún así dudan; y si nos capta el radar, ningún recurso prospera.

La asistencia sanitaria urgente la atiende el médico, ya que la mayoría de las ambulancias realiza traslados de enfermos con mayor o menor gravedad. Los verdaderos vehículos de asistencia sanitaria son los de los médicos (cuando atienden urgencias), para los que no existe ningún reglamento. ¿O sí?- **Oscar Soler Chust Almazora. (Castellón).**



INMOVILIZAR SIEMPRE

En el supuesto de conducción de un vehículo de motor careciendo de la correspondiente autorización administrativa (permiso o licencia de conducción, según corresponda) y en aquellos casos en que el conductor no pueda ser sustituido por otra persona debidamente habilitada para la conducción, ¿procede de manera obligatoria la inmovilización del vehículo, o, no concurriendo otras circunstancias de peligro, los agentes pueden limitar su actuación a formular la correspondiente denuncia administrativa, permitiendo al denunciado continuar la conducción? En caso de llevarse a efecto la inmovilización, ¿ésta deberá formalizarse necesariamente mediante acta?- **Luis Ángel Castillo Alonso. Gijón (Asturias).**

Respuesta: Si el conductor carece de Permiso de Conducir, se debe proceder siempre a la inmovilización del vehículo, haciéndolo constar por escrito al menos en el Boletín de Denuncia. Si el conductor, que tiene obligación de llevar el Permiso consigo, manifiesta que lo ha olvidado pero que lo tiene y justifica suficientemente su personalidad y domicilio, el agente puede denunciarle, permitiéndole continuar, a menos que el comportamiento del conductor induzca a apreciar, racional y fundadamente, que carece de los conocimientos o aptitudes necesarios para la conducción. En este caso, entendemos que debe inmovilizar.

Si por acta entendemos un documento formal y separado en el que el agente hace constar sólo y expresamente las circunstancias de la inmovilización, creemos que no es necesario y que sólo debe emplearse para precintos, depósitos e inmovilizaciones más definitivas o duraderas.

PLAZOS E ITV

Hace poco,a un hermano le paro la Guardia Civil de Tráfico y, por no haber pasado la ITV, le advirtieron que le podían retirar el Permiso de Conducir y le amonestaron verbalmente, porque sólo se le había pasado un mes. En cambio, a un cuñado llegaron a retirarle la documentación porque se le habían pasado seis meses sin pasar la ITV. ¿Qué sanción me puede caer por no haber pasado la ITV haya pasado el tiempo que sea.- **Luis Antonio López Pino. Talavera de la Reina (Toledo).**

Respuesta: Todo lo relativo a la Inspección Técnica viene explicado en el R.D. que la regula (2042/1994, de 14 de octubre, BOE 17 de noviembre). La lógica exige verificar el estado de funcionamiento del vehículo periódicamente y, si ello no se hace, surge la duda de que el automóvil no reúne las condiciones técnicas precisas para circular con seguridad y por eso se interviene su Permiso de Circulación y se inmoviliza relativamente el vehículo, que sólo puede circular para ir a la inspección, precintándose si no se lleva a la ITV en el plazo de 10 días. La situación puede desembocar en la baja de oficio del vehículo, porque de la misma manera que se necesita la Tarjeta ITV para matricular un vehículo, se necesita renovarla cuando caduca para poder seguir circulando. La multa está en función de la clase de vehículo de que se trate y de los períodos que le corresponda pasar la ITV y oscila entre 15.000 y 50.000 pesetas.

ACUSE DE RECIBO

De "Tráfico" aprendí la verdadera prudencia

Agradezco haber recibido la revista "Tráfico" desde el comienzo. Con pena, hoy les comunico mi baja en la suscripción por haber dejado voluntariamente la conducción del coche por exigencias de la edad.

Gracias de nuevo porque de la revista aprendí muchas cosas necesarias para tener la verdadera prudencia en todos los momentos y llegar siempre sin novedad al destino.

Un saludo muy afectuoso para todo el equipo.- José García Martínez. Cáceres.



CATALIZADOR INÚTIL

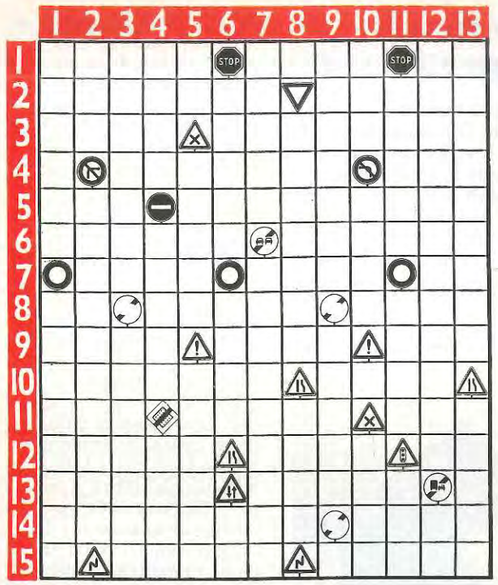
Bajo mi punto de vista, el empleo del catalizador obligatorio en todos los vehículos nuevos de gasolina que se venden en España desde 1993 no es en absoluto una buena solución al problema de las emisiones contaminantes. En la página 8 de una publicación del IDAE (Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía) titulada "La conducción al menor coste. El coche y el ahorro de energía" (septiembre de 1995), dice textualmente: "El uso del automóvil está centrado preferentemente en recorridos cortos. El 45 por 100 de los trayectos que se hacen en coche son de menos de 3 kilómetros". Más adelante, en la página 14, aparece: "Para que el catalizador trabaje con un rendimiento óptimo debe estar a una temperatura de al menos 400º C. Arrancando en frío, el catalizador no comenzará a trabajar correctamente hasta haber recorrido por lo menos 4 kilómetros".

De estas citas, extraigo la conclusión de que, al menos en España, el catalizador, como elemento reductor de emisiones contaminantes, es ineficaz en más de un 45 por 100 de los trayectos realizados en vehículo privado.- **Javier Marcos Gómez. Madrid.**

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"
c/ General Aranaz, 86
Sección CARTAS
28027 MADRID.



GRAN CRUCIGRAMA

HORIZONTALES.- 1: Huellas que quedan impresas al andar. Llana, sin obstáculo. Símbolo químico del actinio.- **2**: Advertía, ponía alerta. Tributa homenaje de sumisión.- **3**: Sulfato de cal hidratado. Torres construídas en lugares altos para vigilar.- **4**: Vocal. Mata con alevosía. Ánsar de gran tañano.- **5**: Ente, naturaleza. Dejarás de existir.- **6**: Puestas de un astro. Humedeceré con un líquido.- **7**: Depósito de huesos. Apodo. Contracción.- **8**: Partícula inseparable, privativa o negativa. Arrojan, echan fuera con violencia. Concavidad muy profunda en la tierra.- **9**: Ingiere alimentos. Deterioran, estropean. Antiguo gorro militar.- **10**: Se posara en el agua una aeronave. Bebida alcohólica.- **11**: Establecimiento donde se sirven bebidas. Extremidades de las manos. Hilera, fila.- **12**: Partícula, material de pequeñez extremada. Duración de la vida. Terminación verbal.- **13**: Obtusas, sin punta. Pasar rozando ligeramente. Consonante.- **14**: Atreviésenos a cometer una empresa arriesgada. Cuarquier tejido o paño.- **15**:Abreviatura de punto cardinal. Saludables, sin enfermedad alguna. Plazas donde se celebran corridas de toros.

VERTICALES.- 1: Volatinero que hace de gracioso en el circo. Finalizaron.- **2**: Animal vertebrado, ovíparo, con alas. Almacenes donde se expenden mercancías.- **3**: Hurtaras de la compra diaria. Cuerdas gruesas de esparto.- **4**: Animales plantígrados. Tener conocimiento de una cosa. Mezcla de harina, agua y levadura.- **5**: Matrícula española. Cada uno de los cinco magistrados que elegía el pueblo de Esparta. Apoyen una cosa en otra.- **6**: Fundamentos. Descuente el peso del embalaje. Negación.- **7**: Lengua hablada por los antiguos romanos. Mentecatos.- **8**: Vocal. Flor muy vistosa de cierta planta ranunculácea. Composiciones poéticas.- **9**: Sombrero tropical a modo de casco ligero. Cestas de boca estrecha para la pesca. Consonante.- **10**: Adverbio de lugar. Barras que sujetan las ruedas de una vehículo. Consonante. Documento, testimonio.- **11**: Municipio de la provincia de Valencia. Marcharía, se dirigiría a un lugar determinado. Cabeza de ganado vacuno.- **12**: Acometiéramosle, embistiéramosle. Artículo neutro.- **13**: Uniéselas en matrimonio. Las trece monedas cuya entrega constituye una de las ceremonias del matrimonio.

BUSQUE LA DIFERENCIA

Quique tiene que dejar sus juegos, pues ha llegado la hora de irse a clase. Sin embargo, no ha podido evitar llevarse un juguete en la mochila. ¿Adivina cuál ha sido?





SOPA DE LETRAS

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

Localize en el grabado los animales mamíferos que figuran en la lista y, con las letras sobrantes, podrá leer una recomendación de Tráfico.

BALLENA	CHACAL	LIEBRE
CAMELLO	GATO	CABRA
ELEFANTE	LEOPARDO	CONEJO
KOALA	CABALLO	JABALÍ
PUERCO ESPÍN	COMADREJA	MURCIÉLAGO
BÚFALO	HIPOPÓTAMO	TIGRE

JEROGLÍFICOS



¿Cuándo me devolverás la moto?



¿Crees que se sabe los tests?

SOLUCIONES

AL GRAN CRUCIGRAMA:
(Sólo horizontales).- 1:Pasos. Lisa. Ac.- 2: Avisaba. Acata.- 3: Yeso. Atalayas.- 4: A. Asesina. Oca.- 5: Ser. Fenecerás.- 6: Ocasos. Mojaré.- 7: Osar. Mote. Al.- 8: An. Botan. Sima.- 9: Come. Ajan. Ros.- 10: Amarará. Anís. - 11: Bar. Dedos. Ala.- 12: Átomo. Edad. Er.- 13: Romas. Rasar. R.- 14: Osásemos. Tela.- 15: Sanos. Cosos.

AL OBJETO PERDIDO: El "walky-talky"

A LA SOPA DE LETRAS:
"Controle la presión de los neumáticos en frío".

A LOS JEROGLÍFICOS: *Dentro de un rato, nada más.* (Dentro de un ratón, A; da; más). *Lo sabe todo.* (L, O; abeto; D, O).

ANDALUCÍA

Municipio (Provincia)	Teléfono
Huércal de Almería (AL)	950/14 02 29
Huércal de Almería (AL)	950/30 02 40
Albox (AL)	950/12 09 02
Jerez de la Frontera (CA)	956/33 83 74
San Fernando (CA)	956/88 35 20
Puerto Real (CA)	956/59 06 24
Algeciras (CA)	956/57 28 17
Villamartín (CA)	956/23 12 82
Córdoba (CO)	957/20 25 77
Córdoba (CO)	957/29 11 50
Lucena (CO)	957/50 27 72
Pozoblanco (CO)	957/13 05 17
Granada (GR)	958/27 26 21
Albolote (GR)	958/46 69 26
Motril (GR)	958/60 06 71
Baza (GR)	958/34 20 98
Huelva (H)	959/24 51 86
San Juan del Puerto (H)	959/36 70 70
Tharsis (H)	959/39 79 18
Jaén (J)	953/22 07 62
Guarromán (J)	953/67 19 00
Úbeda (J)	953/75 80 70
Beas de Segura (J)	953/45 82 75
Algarrobo (MA)	95/255 08 62
Málaga (MA)	95/223 50 02
Estepona (MA)	95/280 35 50
Ronda (MA)	95/287 05 36
Gelves (SE)	95/418 27 82
La rinconada (SE)	95/579 71 61
Osuna (SE)	95/582 07 83
Utrera (SE)	95/586 32 32
Carmona (SE)	95/419 13 00

ARAGÓN

Zaragoza (Z)	976/57 08 18
Calatayud (Z)	976/88 53 72
Utebo (Z)	976/78 54 74
Tarazona (Z)	976/64 40 50
Egea de los Caballeros (Z)	976/66 44 51
Huesca (HU)	974/21 14 76
Sabiñánigo (HU)	974/48 19 19
Monzón (HU)	974/40 30 06
Barbastro (HU)	974/31 41 54
Fraga (HU)	974/47 22 58
Teruel (TE)	978/60 29 64
Alcañiz (TE)	978/83 18 55

ASTURIAS

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

BALEARES

Palma de Mallorca (PM)	971/26 50 12
Palma de Mallorca (PM)	971/75 75 57
Manacor (PM)	971/55 51 00
Inca (PM)	971/50 58 12
Mahón (PM)	971/35 45 02
Ciudadela (PM)	971/48 00 44
Santa Gertrudis (PM)	971/31 59 70

CATALUÑA

Barcelona (B)	900/10 10 20
Barcelona (B)	900/27 27 27
Barcelona (B)	900/10 10 20
Barcelona (B)	900/27 27 27
Vilanova i La Geltrú (B)	93/814 42 22
Sant Joan Despí (B)	900/10 10 20
Sant Just Desvern (B)	900/10 10 20
Manresa (B)	93/874 51 11
Viladecavalls (B)	93/780 75 55
Argentona (B)	93/799 42 11
Badalona (B)	900/27 27 27
Vic (B)	93/886 10 33
Olerdola (B)	93/892 33 11
Cornellá (B)	900/10 10 20
Igualadá (B)	93/805 24 44
Berga (B)	93/822 20 11
Granollers(B)	93/849 76 11
Reus (T)	977/39 14 14
Tortosa (T)	977/59 70 66
Mora la Nova (T)	977/40 27 77
Montblanc (T)	977/86 23 24
Tremp (L)	973/65 01 29
Lleida (L)	973/20 03 70
Montferrer (L)	973/35 16 54
Granyanella (L)	973/53 22 25
Solsona (L)	973/48 16 69
Artesa de Segre (L)	973/40 22 23
Viella (L)	973/64 11 66
Blanes (GI)	972/35 31 33
Celra (GI)	972/49 28 88
Vilamalla (GI)	972/52 51 26
Olot (GI)	972/26 95 76
Palamós (GI)	972/60 05 55
Puigcerdá (GI)	972/14 06 60
Ripoll (GI)	972/71 40 45

CANARIAS

Agüimes (GC)	928/18 20 20
Las Palmas (GC)	928/26 06 39
Lanzarote (GC)	928/81 14 73
Sta. María de Guía (GC)	928/55 01 53
Arafo (TF)	922/50 17 00
La Palma (TF)	922/48 59 52
El Rosario (TF)	922/61 93 22
Los Realejos (TF)	922/34 53 59
San Miguel Abona (TF)	922/78 64 04

CANTABRIA

Ojaiz (S)	942/33 95 06
Maliaño (S)	942/36 90 44
Corrales de Buelna (S)	942/83 12 80

CASTILLA-LA MANCHA

Albacete (AB)	967/21 59 73
Albacete (AB)	967/21 07 74
Almansa (AB)	967/31 13 86
Hellín (AB)	967/30 54 10
Villarobledo (AB)	967/14 53 62
Ciudad Real (CR)	926/21 28 00
Manzanares (CR)	926/61 23 93
Alcázar de S. Juan (CR)	926/54 66 54
Puertollano (CR)	926/41 06 14
Cuenca (CU)	969/21 35 53
Motilla del Palancar (CU)	969/33 33 99
Guadalajara (GU)	949/22 49 86
Alcolea del Pinar (GU)	949/30 03 80
Toledo (TO)	925/23 00 63
Talavera de la Reina (TO)	925/80 19 90
Ocaña (TO)	925/13 14 02
Los Yébenes (TO)	925/32 10 02

CASTILLA Y LEÓN

Burgos (BU)	947/20 96 88
Miranda de Ebro (BU)	947/32 59 52
Aranda de Duero (BU)	947/50 73 99
Burgos (BU)	947/48 16 80
Cembranos (LE)	987/32 00 60
Onzonilla (LE)	987/25 40 99
Ponferrada (LE)	987/41 84 51
Béjar (SA)	923/45 15 00
Carbajosa Sagrada (SA)	923/21 91 69
Castellano Moriscos (SA)	923/36 14 35
Burgo de Osma (SO)	975/36 02 17
Soria (SO)	975/22 71 40
Tordesillas (VA)	983/77 11 51
Valladolid (VA)	983/47 23 54
Valladolid (VA)	983/29 29 11
Benavente (ZA)	980/63 67 99
Morales del Vino (ZA)	980/57 00 25
Cervera de Pisuerga (P)	979/87 07 77
Palencia (P)	979/72 75 08
Cuéllar (SG)	921/14 24 29
Segovia (SG)	921/49 00 23
Ávila (AV)	920/22 11 12
Arévalo (AV)	920/30 33 58

EXTREMADURA

Badajoz (BA)	924/27 11 02
Mérida (BA)	924/37 20 73
Villanueva de la Serena (BA)	924/84 33 50
Zafra (BA)	924/55 44 41
Cáceres (CC)	927/21 25 77
Plasencia (CC)	927/41 18 70
Trujillo (CC)	927/32 18 35

GALICIA

La Coruña (C)	981/62 32 61
Arteixo (C)	981/60 23 56
Narón (C)	981/32 50 55
Teo (C)	981/80 60 09
Sta. Eugenia de Ribeira (C)	981/87 24 00
Lugo (LU)	982/55 04 83
Lugo (LU)	982/20 90 37
Foz (LU)	982/13 55 10
Monforte de Lemos (LU)	982/41 04 12
Viveiro (LU)	982/55 04 83
O Barco (OR)	988/32 51 55
S. Ciprián das Viñas (OR)	988/24 97 12
Verín (OR)	988/41 15 39
Pontevedra (PO)	986/86 50 20
Vigo (PO)	986/48 69 36
Porriño (PO)	986/33 39 92
Barro (PO)	986/71 33 54
Lalín (PO)	986/78 14 19

MADRID

Pinto-Getafe (M)	91/695 57 62
Vallecas (M)	91/785 91 12
Villalba (M)	91/851 16 87
Las Rozas (M)	91/637 71 61
Tres Cantos (Colmenar Viejo) (M)	91/803 11 93
San Sebastián de los Reyes (M)	91/652 72 56
Lozoyuela (M)	91/869 42 12
Coslada (M)	91/672 80 48
Arganda del Rey (M)	91/871 41 14
Villarejo de Salvanés (M)	91/874 53 63
Leganés (M)	91/688 50 46
Parla (M)	91/698 26 12
Navas del Rey (M)	91/865 05 91

MURCIA

Alcantarilla (MU)	968/89 00 39
Cartagena (MU)	968/52 83 19
Lorca (MU)	968/46 07 61
Jumilla (MU)	968/78 25 18
Caravaca de la Cruz (MU)	968/72 55 02

NAVARRA

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

LA RIOJA

Logroño (LO)	941/29 11 58
Logroño (LO)	941/26 11 58
Santo Domingo de la Calzada (LO)	941/34 27 10
Calahorra (LO)	941/14 68 14

COMUNIDAD VALENCIANA

Castellón de la Plana (CS)	964/20 00 19
Villarreal (CS)	964/53 54 00
Vinaroz (CS)	964/40 13 20
Ribarroja (V)	96/166 81 81
Masalfasar (V)	96/140 07 97
Gandía (V)	96/286 22 33
Onteniente (V)	96/291 07 20
Utiel (V)	96/217 15 62
Alicante (A)	96/528 01 91
Redovan (A)	96/675 44 97
Orihuela (A)	96/536 71 82
Elche (A)	96/544 40 04
Alcoy (A)	96/554 54 55

PAÍS VASCO

Bergara (SS)	943/76 04 90
Irún (SS)	943/55 00 00
Urbieta (SS)	943/55 00 58
Jundiz (VI)	945 29 05 10
Arrigorriaga (BI)	94/671 12 62
Trapaga (BI)	94/478 12 14
Amorebieta (BI)	94/530 88 57
Zamudio (BI)	94/452 11 13

EN JULIO, REVISIÓN

Provincia	de	hasta
Álava	4523-N	5568-N
Albacete	3906-M	4916-M
Alicante	4035-CD	8598-CD
Almería	4862-T	6348-T
Asturias	2703-BF	6170-BF
Ávila	7569-F	7989-F
Badajo	2530-T	4144-T
Baleares	7711-BM	1070-BN
Barcelona	0506-NL	3047-NN
Burgos	1170-P	2296-P
Cáceres	5973-L	7055-L
Cádiz	4214-AP	7183-AP
Cantabria	3517-Z	5126-Z
Castellón	4655-AB	6674-AB
Ciudad Real	0631-P	1905-P
Córdoba	4675-AD	6925-AD
Coruña, La	4491-BB	8021-BB
Cuenca	9128-G	9626-G
Girona	9743-AS	2253-AT
Granada	8936-AB	1640-AC
Guadalajara	5991-F	6484-F
Guipúzcoa	9589-AM	1652-AN
Huelva	2164-P	3340-P
Huesca	2546-K	3273-K
Jaén	8844-S	0356-T
León	9177-V	0750-W
Lleida	7592-V	8994-V
Lugo	8721-N	9705-N
Madrid	6876-NN	6648-NT
Málaga	2887-BG	6167-BG
Murcia	0693-AY	4184-AY
Navarra	4268-AG	6117-AG
Orense	1161-N	2249-N
Palencia	1947-H	2508-H
Palmas, Las	7085-AX	0130-AY
Pontevedra	8493-AP	1258-AS
Rioja, La	9248-L	0132-M
Salamanca	9496-M	0445-N
Sta. C. Tenerife	8124-AU	0601-AV
Segovia	1315-G	1817-G
Sevilla	4312-BX	0437-BY
Soria	1568-E	1849-E
Tarragona	4537-AH	6742-AH
Teruel	6523-F	6905-F
Toledo	4815-T	6429-T
Valencia	2645-EF	1382-EG
Valladolid	9994-W	1532-X
Vizcaya	5858-BM	9647-BM
Zamora	2226-H	2813-H
Zaragoza	1745-AS	4727-AS
Ceuta	7178-E	7475-E
Melilla	1039-D	1278-D

Estas matrículas corresponden a los turismos que tienen que pasar la ITV por primera vez en 1996.



¡Socorro!

En caso de accidente, algunos teléfonos centralizan las llamadas de las urgencias médicas y envían no sólo ayuda sanitaria, sino policía o Guardia Civil, ambulancia, etcétera. Sólo el de la DGT (900-123 505) vale para toda España, mientras los demás varíen con la zona. Son los siguientes:

092	Madrid (capital)
061	Andalucía, Baleares, Canarias, Cataluña, Galicia y Madrid
088	País Vasco y Navarra
006	Asturias y Ciudad Real
085	Valencia
335 45 45	Cruz Roja



David murió atropellado
por un joven que no circulaba
a la velocidad adecuada.

LAS IMPRUDENCIAS NO SÓLO LAS PAGAS TÚ.



Su mujer sufrió
un infarto
al recibir la noticia.

PIÉNSALO.

Dirección Gral. de Tráfico

Ministerio del Interior

TAPSA NNI Ayer