

AÑO XII
Nº 120
Noviembre
1996

Tráfico

**Iniciativas para reducir
el riesgo de nuestros
mayores**

EDAD DORADA, EDAD SEGURA

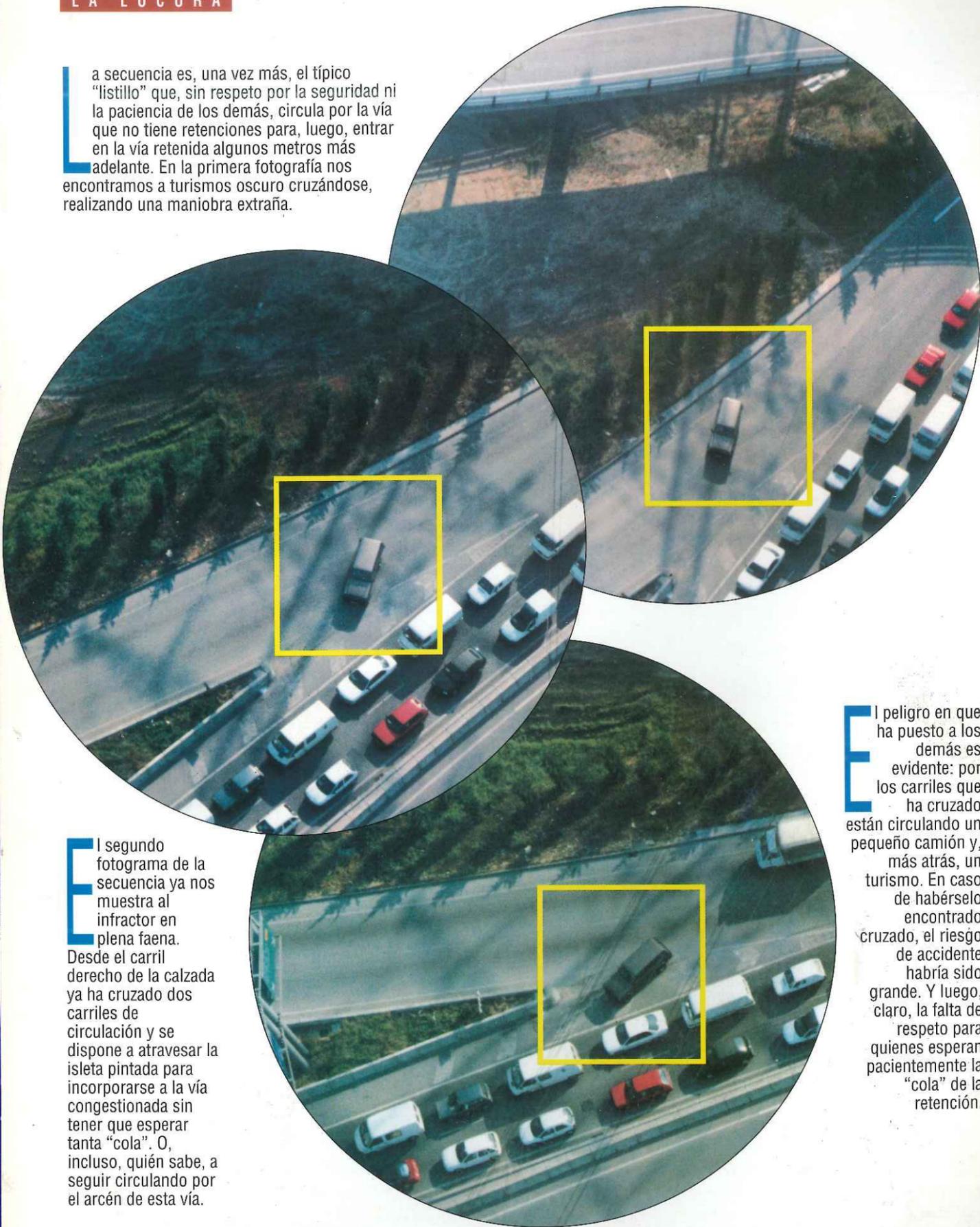
**Los coches, a la
medida de los
usuarios**

Lo que cuesta frenar

**Entrevista a
Marta Robles**



La secuencia es, una vez más, el típico "listillo" que, sin respeto por la seguridad ni la paciencia de los demás, circula por la vía que no tiene retenciones para, luego, entrar en la vía retenida algunos metros más adelante. En la primera fotografía nos encontramos a turismos oscuro cruzándose, realizando una maniobra extraña.



El segundo fotograma de la secuencia ya nos muestra al infractor en plena faena. Desde el carril derecho de la calzada ya ha cruzado dos carriles de circulación y se dispone a atravesar la isleta pintada para incorporarse a la vía congestionada sin tener que esperar tanta "cola". O, incluso, quién sabe, a seguir circulando por el arcén de esta vía.

El peligro en que ha puesto a los demás es evidente: por los carriles que ha cruzado están circulando un pequeño camión y, más atrás, un turismo. En caso de habérselo encontrado cruzado, el riesgo de accidente habría sido grande. Y luego, claro, la falta de respeto para quienes esperan pacientemente la "cola" de la retención.

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

CONDUCTORES

LA EDAD DE LA PRUDENCIA

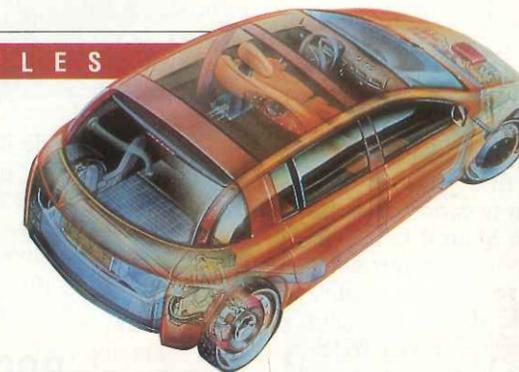
Las personas mayores son, a la vez, un grupo en crecimiento y de los que mayor riesgo, junto a los niños, tiene de sufrir accidentes de tráfico. La DGT realiza un esfuerzo considerable en concienciar a estas personas de sus limitaciones y capacidades respecto a la conducción. 12



AUTOMÓVILES

EL FUTURO YA ESTÁ AQUÍ

Probablemente nunca los verá en la calle. Sin embargo, de su diseño y construcción se derivan los más importantes avances en materia de seguridad. Igual que los airbags pasaron de los prototipos de hace años a los vehículos de ahora, de los prototipos actuales saldrán los avances del futuro. 27



SECCIONES

La Locura	2
El Maletero	4
Conducir Mejor	6
Editorial	7
El Zoom	8
Asombroso	10
Tráfico del Motor	27
Taller de Opinión	30
Apuntes de Educación Vial (suplemento central)	
El Cuentakilómetros	36
Salud Vial	52
La Pluma	53
Famosos en Marcha	54
Cartas	56
Área de Descanso	58
Guía ITV	59

CARRETERAS

DESCANSE, POR FAVOR

Las autovías y autopistas españolas tienen un número de áreas de servicio y descanso suficientes. Estas áreas se han convertido en auténticos "centros comerciales" donde, además de descanso, se pueden encontrar gasolina, regalos, comida, repuestos de automóviles. 38



SEGUROS

UN 4 POR 100 MÁS CAROS

El Gobierno aprobó un recargo del 4 por 100 sobre los seguros de riesgo, lo que incluye el del automóvil. Aunque hay distintas opiniones, parece que, al final, se repercutirá sobre las primas, por lo que el año que viene los seguros serán más caros. Ojalá no se produzca el temido descenso en el número de vehículos asegurados. 46



FAMOSOS

MARTA ROBLES: "VALORO LA SEGURIDAD"

Marta Robles, conductora de un programa de Antena 3 Televisión, nunca ha entendido por qué se hacen coches que pueden alcanzar velocidades que después están prohibidas. Sufre con algunas salvajadas que se ven en carretera y estaría de acuerdo en que se endurecieran las sanciones para los casos de conducción temeraria. 54



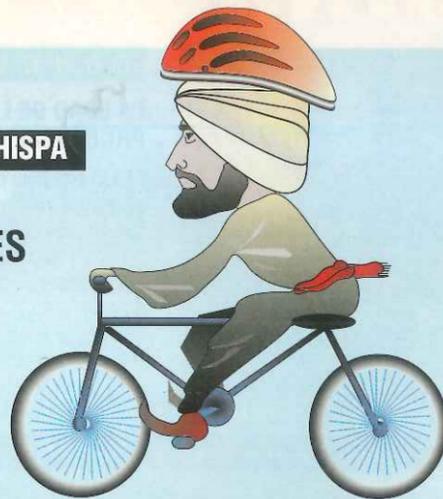
PARA COMPARTIR COCHE

La Escuela Técnica Superior de Arquitectos de la Universidad Politécnica de Madrid, que, desde febrero, tiene en marcha un servicio para poner de acuerdo gente que quiera compartir automóviles, amplía el servicio a las escuelas de Caminos, Agrónomos y Arquitectura Técnica. El objetivo es facilitar a usuarios de la N-VI de Madrid la posibilidad de encontrar compañeros de viaje para ahorrar dinero y tiempo (usando el carril BUS-VAO). El proyecto lo financian la Unión Europea y el Ministerio de Fomento, así como apoyado por la DGT. Los interesados pueden llamar al (91) 549 02 23.



TURBANTES SEGUROS

Los "sijs", grupo religioso indio, ha solicitado la exención de llevar casco cuando viajan en bicicleta, en contra de las normas canadienses de la Columbia británica. Los "sijs", unas 300.000 personas en Canadá, tienen la obligación religiosa de llevar turbante y dicen que, claro, con el casco encima del turbante parecen bichos raros y, además, el turbante, en caso de choque si que va muy seguro, pero ellos no...



ROCK AND ROLLS

El fabricante británico de automóviles Rolls Royce debe compartir su marca con una banda de rock peruana, tras una sentencia del Instituto de Defensa de la Competencia y la Propiedad Intelectual de Perú. Este resolvió la demanda de la empresa inglesa por apropiación indebida decidiendo que ambos compartan el nombre.

POR HABLAR MAL DE LA MARCA

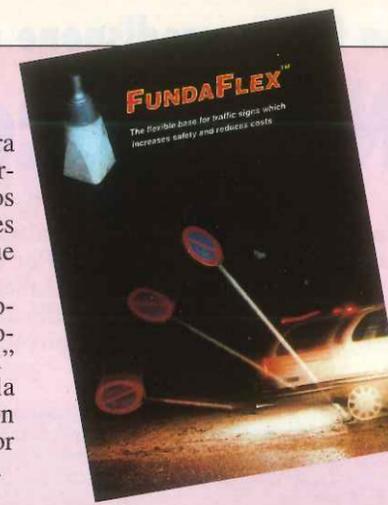
La Audiencia de Barcelona condenó a una multa de 11 meses (a razón de 500 pesetas/día) a un hombre por injuriar a una marca de motocicletas, contra la que desarrolló una campaña de desprestigio al no hacerse cargo del coste de reparación de una moto.

De forma previa, el Juzgado de lo Penal número 3 le había condenado a un año de prisión, 6 meses de arresto, una multa de 1,4 millones y a indemnizar a la marca con 3 millones de pesetas por injurias graves, calumnias y coacciones. La Audiencia de Barcelona rebajó la condena a los 11 meses citados y al pago de una indemnización simbólica de 100.000 pesetas. Así que, ¡jojo con hablar mal de su moto!

SEÑALES FLEXIBLES

SCANDAVISIÓN presentó una base flexible para señales de tráfico que, al ceder ante un golpe de cierta intensidad, disminuye los daños de los vehículos que choquen contra ellas. También reduce los costes de reparación y reposición de las señales y evita que éstas desaparezcan tras un siniestro.

Una característica importante es que, tras el choque, la señal vuelve a la posición vertical sin "rebote". Además, según sus fabricantes, "Fundaflex" cumple las nuevas normas de seguridad vial de la Unión Europea y se ha presentado ante la Comisión Europea de Normativas (CEN-TC226) apoyado por la Dirección General de Seguridad Vial de Noruega.



PERMISO ELECTRÓNICO

En 1997, los portugueses tendrán un permiso de conducir electrónico, similar a sus tarjetas de crédito, tanto en tamaño como en capacidad o funcionamiento. En la memoria electrónica de este permiso figurarán el historial del titular y del vehículo. También el historial clínico pasará a ser electrónico en Portugal.

ACCIDENTE POR "ÍMPETU AMOROSO"

El "ímpetu amoroso" de una joven provocó, en Mallorca, el verano pasado, un grave accidente de circulación. De improviso, la joven se abrazó al conductor, que, como consecuencia, perdió el control del automóvil. Este se salió de la calzada y volcó, resultando heridos de consideración tanto el conductor como la "abrazadora". ¡Hay que ser prudente, no afectuoso...!

EL MANTENIMIENTO, COSA DE HOMBRES

Según el estudio de EUROPCAR sobre conductores españoles, sólo el 57 por 100 de las mujeres se encarga del mantenimiento de su automóvil, mientras que entre los varones, esta cifra sube hasta el 96 por 100. Eso sí, si se consideran aspectos como llevar a lavar el coche o llenar el depósito la cifra de mujeres sube hasta el 80 por 100.

Es curioso que el concepto mantenimiento sólo incluye, para las mujeres, el llenado de combustible y la limpieza periódica, mientras que para los hombres es algo más amplio: revisiones en concesionarios, cambios de aceite, control de presión de neumáticos y reparaciones de averías. Además, el mantenimiento del automóvil desciende con la edad y con la subida en el estatus social.



✓ MASTER EN AUTOMÓVILES. Ya está en marcha el VI Master en Ingeniería de Vehículos Automóviles del Instituto Universitario de Investigación del Automóvil (INSIA) que dirige el catedrático Francisco Aparicio.



EL PASO DE LA OCA

Antonio López Berrocal, de Sevilla, nos envió esta fotografía con la intención de mostrar el peligro que suponen y provocan los animales sueltos en las carreteras españolas. Incluso aunque esté advertido por las señales correspondientes, siempre pueden sorprender a cualquier conductor. Lo cierto es que se necesitan dosis extra de prudencia...

▶ FORMADORES DE TRANSPORTE. La Confederación Española de Formación de Transporte entregó los diplomas a quienes superaron el Curso de Formación de Formadores Especialistas de Transportes, título que permite impartir y evaluar cursos de transporte y logística.

✓ ACUERDO INSIA-COMUNIDAD DE MADRID. La Comunidad de Madrid y la Universidad Politécnica firmaron un acuerdo que actualiza la agrupación de interés económico Centro de Investigación del Automóvil. Merced al acuerdo, el INSIA terminará pronto las instalaciones que construye en el Campus Sur Universitario.

✓ DAÑO CEREBRAL. Del 10 al 14 de mayo de 1997 se celebrará en Sevilla un congreso mundial sobre daño cerebral. La mayoría de estas lesiones se producen por accidentes de tráfico.

REBAJAR LOS PEAJES

El ministro de Fomento, Rafael Arias Salgado, negocia con la empresas concesionarias de autopistas la rebaja de los peajes. El ministerio desea que la rebaja sea del 40 por 100 y compensará la reducción con el aumento del tráfico y con la prórroga de la concesión. La prórroga se estudiaría en cada caso e iría de los 500 años de concesión actual hasta los 75 que permite la Ley de Autopistas. Arias Salgado dijo en Barcelona que la "cultura del peaje" debe extenderse a la autovías, cuyo mantenimiento anual supondrá más de 120.000 millones de pesetas en el año 2002.

INDEMNIZACIÓN MUNICIPAL

El ayuntamiento de Morata de Tajuña (Madrid) indemnizará con 200.000 pesetas a un joven cuya moto sufrió daños importantes al caer en una zanja indebidamente señalizada. ¡A ver si cunde el ejemplo!

✓ ADIÓS A LA GRATUIDAD. El servicio de autobús dejó de ser gratuito en Castellón desde octubre. Según el concejal de Servicios Públicos, Alberto Fabra, "el servicio se ha vuelto deficitario y el ayuntamiento no puede asumir el gasto que supone la gratuidad del transporte" que según el edil del PP supone 300 millones anuales.

✓ XXI SEMANA DE LA CARRETERA. Del 7 al 11 de octubre se celebró la Semana de la Carretera, que organiza la Asociación Española de la Carretera. Se estudiaron cuestiones como diferentes financiaciones para carreteras o diferencias legislativas de los organismos encargados.



La fatiga predispone al accidente No se canse

J. Ignacio RODRÍGUEZ

Cabe la posibilidad de que conducir un coche excesivamente silencioso o transitar por una carretera rectilínea en buen estado contribuyan al amodorramiento, pero nunca a la fatiga, cuya aparición siempre se debe, fundamentalmente, a los malos hábitos del conductor. En cualquier caso, el cansancio produce una serie de alteraciones psicofísicas que predisponen al accidente.

Según una investigación realizada por la Universidad de Motricidad Humana de Lisboa, más que a la rapidez de reflejos, la fatiga afecta a la capacidad para captar información del exterior, de manera que se puede reaccionar con rapidez ante una emergencia, pero de forma errónea y sin precisión.

SÍNTOMAS

La fatiga trae asociada la aparición de continuos movimientos y cambios en la postura, parpadeo constante y sensación de pesadez de cabeza; en estas circunstancias, no es raro que se circule por el centro de la calzada, que no se reconozca bien el color de los coches que vienen de frente o que se incrementen los giros de volante para rectificar la trayectoria. Incluso, es frecuente equivocarse de ruta, errar al cambiar las marchas, circular demasiado rápido o lento sin una causa justificada, marchar demasiado cerca de otros vehículos, etcétera.

Los efectos citados pue-

La fatiga produce una serie de alteraciones psicofísicas que predisponen al accidente. Por ello, todo conductor debe conocer sus síntomas, saber qué aumenta el cansancio y algunas recomendaciones fundamentales para salir airoso.



LA SOLUCIÓN. No apure su resistencia física; descanse.

den verse potenciados por factores externos como la monotonía de la carretera, el ruido excesivo del motor, los asientos incómodos, la falta de ventilación, el calor y la acumulación del humo del tabaco.

MALOS HÁBITOS

Y, desde luego, hay otros relacionados con el propio conductor, como la concentración permanente durante largos períodos de tiempo al volante, la mala postura, circular ininterrumpidamente a alta velocidad, la necesidad de cumplir un horario, comer copiosamente y conducir con hambre o sueño.

Por otro lado, la fatiga afecta especialmente a los conductores novatos y con poca experiencia, y se ha demostrado que sus efectos son especialmente peligrosos en los últimos kilómetros del recorrido. Para combatir el cansancio no hay otro recurso que descansar. No obstante, se puede echar mano de algunos recursos sencillos para conseguir que la fatiga tarde más en aparecer. ♦

CÓMO COMBATIR LA FATIGA

▶ Entre la media hora y una hora de conducción continua pueden aparecer ya algunos síntomas de cansancio. En todo caso, interrumpa el viaje cada 150 ó 200 kilómetros (o cada 2 horas) y pasee durante 15 minutos o realice algún ejercicio físico no violento. Si la fatiga es muy aguda, debería renunciar a conducir.

▶ Conviene beber agua en abundancia para que la

deshidratación no provoque fatiga muscular y somnolencia.

▶ La comida ha de ser muy ligera, sin alcohol, ni relajantes ni estimulantes.

▶ Tenga el coche ventilado, evite malas posturas y lleve ropas holgadas.

▶ Evite las horas más peligrosas: entre las 3 y las 7 de la mañana.

Nuestros mayores

Las cifras de accidentalidad en las carreteras siempre son terribles. También las que hablan de más de ochocientas personas mayores que el año pasado dejaban su vida sobre el asfalto. Pero la explicación de muchos de estos siniestros no es la misma que otros accidentes de circulación. Hay ciertos problemas de salud de este colectivo, ajenos a otros sectores de la población general, que dificultan su movilidad y, consecuentemente, agravan la seguridad vial: desde los propiamente motores a otros de visión, de percepción de la velocidad, de orientación incluso. Pese a todo, el notable incremento de conductores mayores y el también mayor número de kilómetros recorridos anualmente no tiene, afortunadamente, el mismo reflejo en las estadísticas de siniestralidad.

Paralelamente a este fenómeno, está claro que el complejo mundo del tráfico complica aún más su convivencia con el asfalto: exceso de velocidad, poco respeto de muchos conductores hacia los peatones, incluidos los de cierta edad, coches aparcados que taponan las aceras, bordillos altos,

aglomeraciones, ruidos... Un panorama poco alentador.

Pese a todo, está constatado que quienes pertenecen a esta "edad dorada" son cada día más activos y que los viejos tiempos en los que se acurrucaban junto a la mesa camilla han pasado. La mayoría (88 por 100) de las personas sale dos o más veces al día y nueve de cada diez desplazamientos los hace con personas de su misma generación. Lógicamente, esta intensa actividad conlleva sus riesgos en cuanto a la seguridad vial se refiere. Pero no por ello deben coartarse sus movimientos. De ahí nuestro claro interés por intensificar las iniciativas tendentes a cambiar, paliar, corregir y hasta eliminar en la medida de lo posible los factores que más les perjudican y que más pueden incidir en su inseguridad. Uno de los objetivos de la Dirección General de Tráfico es incrementar la seguridad vial de este colectivo, tanto en su faceta de peatones como en la de conductores. En esa línea de concienciación de unos y otros, mayores y conductores en general, se enmarcan charlas, folletos, libros, programas educativos y obras teatrales como la que este organismo pone ahora en marcha.

Tráfico



AÑO XII. NÚMERO 120. NOVIEMBRE 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: Rafael Martín y Luis Peralta (colaboradores).

Secretaría de Redacción: Ana Álvarez.

Colaboran en este número: F. Javier Álvarez, Antonio Aragüez, Arias, Simón J. Bernal, Gemma Carrasco, Loles Díaz Aledo, M. Cruz García Egido, Juan C. González, Luis Guijarro, Charo Laiz, Mena y Ramón. Infografía: DPI. Colaboración especial: Joaquín Vidal. Redacción: c/ General Aranz, 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, 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, Jesús Soria y Enriqueta Zepeda.

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 de Interior).

Tirada de este número: 350.000 ejemplares.

Pruebas de crash-test para verificar que el coche protege ante un choque

Todos los fabricantes someten a sus vehículos a unas pruebas de choque a distintas velocidades contra muros, barreras, con distintos ángulos, etcétera, no sólo para cumplir las exigencias de la normativa, sino incluso para superarla. Además de la prueba obligatoria, Seat realiza otras 23 diferentes para garantizar mejor la seguridad.

J. I. R.

De las 24 configuraciones diferentes de pruebas de choque realizadas por Seat, solamente una es de obligado cumplimiento. No obstante, para el fabricante español el resto es de vital importancia para asegurar el nivel de seguridad pasiva con que quieren garantizar sus productos antes de lanzarlos al mercado. Estas son algunas de las pruebas, todas con resultado positivo, que permiten tener la certeza de que el espacio de supervivencia del habitáculo aguantará, que se podrán abrir las puertas, que no se derramará combustible y que el conductor y los pasajeros no sufrirán lesiones graves:

CRASH FRONTAL. Con una energía cinética superior en un 14 por 100 a la exigida, el vehículo choca contra un muro de hormigón.

EURO-CAJA. Se somete a un impacto frontal a 32 km/h. con dos cajas de 18 kgs. cada una en el maletero, con el fin de verificar que la carga no invadirá el



CHOQUE frontal.



EL FRONTAL se deforma, el habitáculo aguanta.



A PUNTO de colisión.



DEFORMACIÓN delantera.



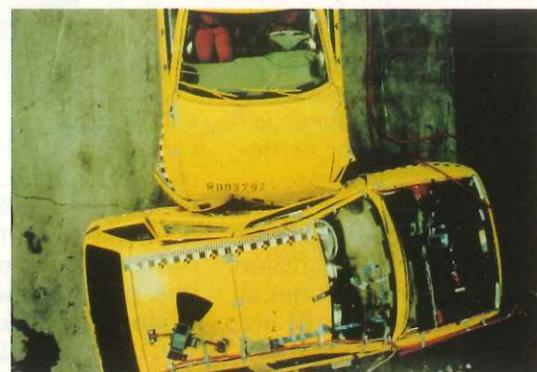
OBLICUO. Choque frontal a 30 grados.



PREPARADO para un golpe lateral.



ESQUEMA de las estructuras de protección.



COCHE contra coche.



INSTRUMENTACIÓN utilizada en una prueba de crash.



EFFECTOS de una colisión contra el costado.



DESPUÉS de un coche contra coche, a 55 km/h.

habitáculo.

CRASH CON DUMMIES. Dos dummies simulan la presencia de un conductor y un acompañante medios y se comprueba que las aceleraciones durante el choque en cabeza, pecho, pelvis y fémur están por debajo de lo tolerable.

A 55 KM/H. A esa velocidad se lanza el coche contra un muro con una inclinación de 15 grados. La prueba, denominada crash-off-set, equivale al choque contra otro vehículo idéntico que circulara en sentido contrario a la misma velocidad.

CONTRA POSTE. Se lanza el vehículo a 35 km/h. contra un poste de 400 mm. de diámetro para que impacte en el centro de la parte frontal.

DE LADO. Una barrera de 950 kgs., con un bloque deformable en la parte central, impacta a 50 km/h. perpendicularmente contra el lateral del vehículo.

HUNDIMIENTO DE PUERTAS. Se aplica una carga en el centro de la puerta mediante un cilindro de acero de 305 mm. de diámetro dispuesto verticalmente.

CRASH POSTERIOR. Se impacta en la parte trasera del vehículo con una barrera de 1.200 kgs. a una velocidad superior en un 36 por 100 a los 38 km/h. recomendados por la normativa.

CRASH ROLLOVER. Se lanza el vehículo lateralmente a 52,5 km/h. desde una plataforma inclinada 23 grados respecto a la horizontal. El coche, en el que van dos maniqués, da 4 vueltas de campana sobre una pista asfaltada hasta detenerse.

HUNDIMIENTO DE TECHO. Se aplica sobre el techo una carga igual a 1,5 veces el peso en vacío del vehículo. ♦

Mike Tyson como air bag

J. M. M.
Dibujo: Antonio ARAGÜEZ

- Y una cosa más, no ponga a su niño en el asiento delantero que este coche tiene a Mike Tyson como air bag de pasajero...

La compradora miró desconcertada al vendedor que le entregaba el coche que acababa de pagar. Sin duda estaba bromeando, porque, claro, cómo iban a meter a Tyson en un sitio tan chiquitito como la guantera donde va escondido el air bag.

- ¿Está usted de broma?, preguntó.

- Sí y no -dijo el vendedor-. No sé si me explico.

- La verdad es que no. Mike Tyson no puede estar aquí metido: es demasiado grande.

- Claro, señora. Además, cobraría demasiado... -explicó el vendedor riendo-. Pero es como si fuera ahí dentro. El air bag, cuando se infla tras un choque, tiene la misma fuerza que Mike Tyson. Por eso es capaz de sujetar al pasajero y de evitar que se golpee contra las partes duras del automóvil o que salga despedido por el parabrisas. Pero eso, para los niños, tiene sus in-

convenientes...

Interesada por el asunto, la compradora le pidió que le explicara estos inconvenientes. "El principal -se explicó el vendedor- es que el niño es más débil que el adulto, como todo el mundo sabe y que, para él, que se infla el air bag es como si, en vez de sujetarle, Mike Tyson le pegara un puñetazo".

Y, además, como más tarde pudo saber la compradora, un puñetazo de campeonato: un golpe igual al que proporcionaría un proyectil a 300 km/h. Total, nada. Un tortita de nada. ♦

CURIOSIDADES

▶ El primer automóvil con parabrisas inclinado fue un "torpedo" de Amadé Bollée de 1899.

▶ El Peugeot "Bebé" fue el primer utilitario. Pesaba menos de 400 kilos y alcanzaba los 60 km/h con un consumo de 6 litros a los 100 kilómetros.

▶ El coche que vendió más rápidamente un millón de unidades fue el Ford "Mustang", que tardó 23 meses y 23 días en alcanzar esta cifra.

▶ El segundo que más rápido vendió el millón de unidades fue el Volkswagen "Escarabajo", que tardó 27 meses y 17 días.



A. ARAGÜEZ. 96

★ ¿Por qué tiene que haber privilegios con un piloto de Fórmula 1 al que permiten correr una prueba deportiva cuando el día anterior le habían retirado el permiso de conducir por ir como un loco por la autopista de una ciudad? Hubiera sido un magnífico ejemplo que, en toda la Prensa, se hubiera publicado que no corría por tal circunstancia. Pero no.



Jesús SORIA
Director

★ BMW tiene unos magníficos coches, nadie lo puede discutir. Como tampoco su afán en el campo de la seguridad. Quizá por eso haya sorprendido más su última campaña publicitaria, que pone énfasis en aspectos peligrosos: la velocidad y los conductores que pueden hacer lo que quieran porque, supuestamente, sus inteligentes sistemas de control lo hacen todo. ¿No se habrán leído el libro "Pautas de conducta", del que son editores?

Cara gasolina

Los precios de las gasolinas y gasóleos han dado tantas vueltas que es difícil que alguien recuerde a cuánto la pagó la última vez que llenó el depósito. Eso sí, todos sabemos que están por las nubes. Alguna ya ha superado un máximo histórico, que no tardará en ser adelantado. Ni la "guerra de precios", más ficticia que real, ha conseguido poner freno a tanta subida. Lo único que ha mitigado algo esta situación ha sido la guerra comercial por conseguir clientes a través de combustibles más baratos. Hipermercados y pequeño y mediano comercio están a la greña, y el usuario lo agradece. Hasta el RACE regala gasolina... siempre que compre con una tarjeta de su firma. Así, la gasolina se ha convertido, tristemente, en el gran atractivo, junto a los teléfonos móviles, para atraer consumidores. Tanto, que ya hay quien regala móviles a cambio de no se cuántos depósitos llenos. ¡A pagar...!

INVENTOS

Como publicamos en un más que interesante artículo en este mismo número, los fabricantes de coches hacen muchos números, investigan mucho (sin necesidad de "Cesids" ni "perotes") sobre la vida y milagros de los usuarios y tratan de conocer mucho más que nuestras propias familias para dar en el clavo; es decir, para que comprendamos sus modelos y no los de la competencia. Sin embargo, yo creo que, pese a hacer magníficos coches llenos de detalles, se quedan cortos.

Hay muchas cosas de la vida cotidiana de los automovilistas que nunca suelen reflejarse en el modelo final. A saber:

- ¿Hay algún coche que contemple ceniceros de alta capacidad para fumadores empedernidos que, a la vez, cuenten con algún sistema desodorante para evitar los malos olores?

- Conocido el vicio de no pocos conductores de aprovechar las paradas en los semáforos o en los atascos para descongestionar sus orificios nasales, es decir, para tocarse la nariz, ¿no sería deseable inventar un habitáculo de quita y pon para evitar que la moqueta del coche quede hecha una pena?

- Sabiendo como sabemos que muchas ciudades tienen una contaminación acústica intolerable, ¿no se podría inventar algún sistema que desactive los pitos de los automovilistas, con perdón, que creen que haciendo sonar el claxon hasta el agotamiento se acaban los atascos?

- También agradecería más de uno un "limpiapisos" junto a los pedales, siempre que no entorpezca el buen uso de los pies.

- ¿No hay posibilidad de



acabar con el lío de los cinturones traseros siempre retorcidos y molestando cuando no son utilizados al completo?

- Tampoco estaría mal un sistema para que los niños no obliguen al padre a parar cada no se cuanto tiempo por culpa del "no puedo aguantar más".

- ¿Y unos pedales de juguete para aquellos conductores que circunstancialmente van de copilotos y no se fían de las maniobras de quien conduce el coche?



La movilidad de las personas mayores es una garantía de su independencia y bienestar

Los mayores de 64 años se configuran como el colectivo que más crecerá en los próximos años. Al tiempo, las estadísticas indican que es uno de los grupos de más alto riesgo de sufrir un accidente de tráfico. Las limitaciones físicas propias de la edad son la principal causa. Sin embargo, está demostrado que la movilidad es una garantía de su independencia y bienestar. Que ellos conozcan estas limitaciones, las asuman y conozcan las estrategias que compensen esas deficiencias es la mejor forma de garantizar su seguridad vial.

Mercedes LÓPEZ
Fotos: Luis PERALTA

La Organización Mundial de la Salud (OMS) indica que una de las principales causas de muerte entre las personas de edad son los accidentes de tráfico. En España, en 1995 murieron 836 personas mayores de 64 años en accidente de circulación; de ellos, 381 fueron atropellados, 342 de las víctimas mortales viajaban en coche y 78, en vehículos de 2 ruedas.

Por otro lado, igual que ocurre en otros países desarrollados, la población mayor de 65 años está experimentando un crecimiento progresivo en nuestro país. La mejora de las condiciones sanitarias y de bienestar han incidido directamente en el incremento de su expectativa y calidad de vida. Por ello, su autonomía e independencia también han mejorado y se ha traducido en una mayor movilidad. Al mismo tiempo, problemas de salud (inherentes a la edad) y condiciones ambientales, dificultan y disminuyen la seguridad vial de sus desplazamientos.

Está claro que esta situación exige soluciones. Por

**A
MÁS
DE
SESENTA**

ello, la conducta y características de los mayores, tanto en su faceta de conductores como de peatones, han sido analizadas en un estudio encargado por la Dirección General de Tráfico (DGT) y realizado por T&G Consulting, bajo la dirección de José Luis Vega, Catedrático de Psicología de la Universidad de Salamanca, denominado "La seguridad vial de las personas mayores en la población española". Su objetivo principal es recoger información que permita incrementar la seguridad vial de las personas mayores. Este estudio se basa en los resultados de una investigación, "Análisis de los roles viales de las personas de edad", realizada en 1990, también bajo la dirección del profesor Vega.

OBJETIVOS

Las conclusiones del estudio afirman que los peatones mayores de 65 años se configuran, junto a los niños, como uno de los grupos de más alto riesgo de sufrir accidentes de tráfico. Si se analizan los datos de los conductores, los mayores de 65 años que sufren accidentes son un grupo minoritario respecto al total de conductores accidentados. Pero si se compara con el número de kilómetros recorridos, su accidentalidad sólo la superan los conductores menores de 30 años, según cifras manejadas por Juan Carlos González, asesor médico de la DGT. Un último dato, pequeñas lesiones en estas personas pueden provocar más muertes que en otros colectivos.

Conseguir que los mayores desarrollen una actividad vial en "condiciones satisfactorias de autonomía e independencia" es, en palabras de Alberto Valentín, asesor técnico (psicólogo) de la DGT y uno de los colaboradores del citado estudio, "el reto que debemos alcanzar, evitando errores en cuanto a estereotipos, mediante un conocimiento



IMPRUDENCIAS. En numerosas ocasiones, los peatones mayores asumen riesgos muy peligrosos.

Coches adaptables a la edad Para "muchos años"

Tener la posibilidad de adaptar los coches a determinadas circunstancias que van incorporándose al equipaje que todas las personas vamos acumulando con los años sería una solución que facilitaría la movilidad de muchas personas. Si bien es cierto que hoy muchos vehículos ya incorporan elementos que hacen la conducción más fácil, otras soluciones aún se citan en futuro.

Manfred Weinand, del Instituto de Investigación de Carretera de Alemania, en un informe ha analizado la relación tráfico-vehículo-información y personas mayores, y los sistemas que mejor contribuyen a mejorar esta relación. Estas son alguna de sus conclusiones.

Dirección asistida, transmisión automática, asientos que mantienen una posición correcta y proporcionan un buen



ACOSADOS. Las aglomeraciones de las grandes ciudades, ralentizan la capacidad de respuesta de los mayores.

de la actividad vial de los mayores", porque la movilidad de las personas es una necesidad básica que ayuda a mantener la dignidad de las personas. Tópicos generalizados, como que "los viejos conducen muy lento, entorpeciendo el paso de los demás" o que "los jóvenes van como locos", "no se nos respeta", "ya no nos

apoyo, ayudando a equilibrar las consecuencias de la falta de movilidad y la disminución de la fuerza muscular, se encuentran ya presentes en muchos automóviles.

Sin embargo, otros elementos resultan, al menos, excepcionales. Es el caso de las puertas deslizantes o los asientos rotatorios que facilitan la entrada y salida del coche. La buena visibilidad mejoraría con limpiaparabrisas de alta transmisión, asientos y volantes regulable, espejos retrovisores esféricos a derecha e izquierda, regulables desde el asiento del conductor.

La telemática puede funcionar como el perfecto ayudante, siempre que los instrumentos y pantallas sean claros y sencillos, no se reflejen en el parabrisas y, si es necesario, se complementen con aparatos que emitan sonidos. Algunos ejemplos los tenemos en los sistemas de ayuda en ruta, en conducción marcha atrás, sistemas de advertencia de colisiones, de visión reforzada (para los casos de conducción nocturna o con niebla), etcétera.

tienen en cuenta" deben desaparecer. Al mismo tiempo, Valentín asegura que si comparamos a los mayores con el resto de la población, sus desplazamientos no se diferencian en la frecuencia, sino en las decisiones tomadas "en torno al cuándo, cómo, con quién y por qué".

CON LA EDAD

El conocimiento de esas diferencias y características de nuestros mayores es fundamental. El primer problema lo apunta M^a Cruz García, asesora pedagógica de la DGT, y se debe a la "heterogeneidad de este colectivo, a las grandes diferencias que podemos encontrar entre personas de la misma edad cronológica. Hay personas con 75 años que mantienen características de 60 años y también al revés. Lo más importante es conocer la edad funcional".

Hay que hacer especial hincapié en que la necesidad de informar sobre las limitaciones que trastornan



LOS PEATONES MAYORES DE 65 AÑOS, JUNTO CON LOS NIÑOS, SON LOS GRUPOS QUE MÁS RIESGO TIENEN DE SER ATROPELLADOS

Seguridad y autonomía

Hay personas mayores que disponen de vehículo propio. Pero la edad no pasa en balde y un día, voluntaria o forzosamente, se enfrentan al hecho de dejar de conducir. Este es el testimonio de dos mujeres llegadas a esa situación.



Carmen, 67 años, vive en Madrid. Piensa que el tráfico se ha vuelto demasiado complicado para ella y que ha llegado el momento de aparcar definitivamente su utilitario. Ahora utiliza el transporte público y, en alguna ocasión, recurre a uno de sus nietos. No ha perdido calidad de vida y se siente más segura.

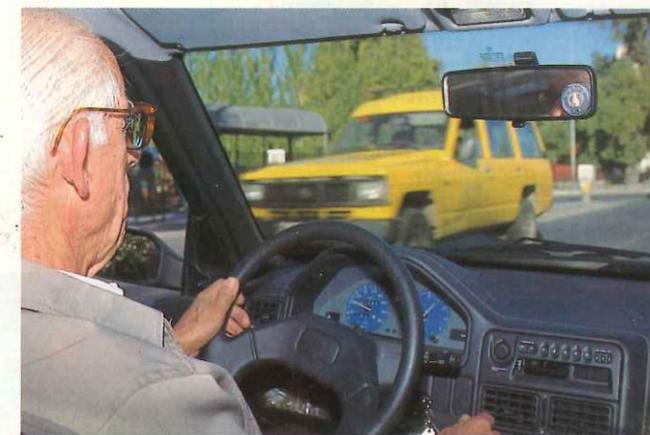
María, casi 69 años, vive en una casa alejada apenas un kilómetro de un pueblo catalán. Cada semana baja, en su co-

che, al pueblo a comprar lo necesario. El camino, a estas alturas, se lo sabe de memoria y casi nunca se cruza con otro vehículo, pero no ha pasado la última revisión, así que debe dejar de conducir. Hacerlo

supone abandonar el lugar donde siempre ha vivido (y donde quiere continuar) porque no es posible hacer ese recorrido a pie con tanta carga.

Me pregunto si las normas, que velan por nuestra seguridad, no habría que adaptarlas a situaciones concretas. No sé. Doctores, y muy sabios, tiene la Dirección General de Tráfico.

Loles DÍAZ ALEDO. Directora de "El club de la vida". RNE.



PRECAUCIONES. Los mayores suelen conducir más despacio: les hace sentirse más seguros.

dos a alguna enfermedad (cataratas, glaucoma, diabetes, hipertensión arterial, percepción del contraste y del movimiento...). En cuanto a la capacidad auditiva, crece la dificultad para discriminar sonidos y localizar su procedencia, sobre todo cuando proceden de

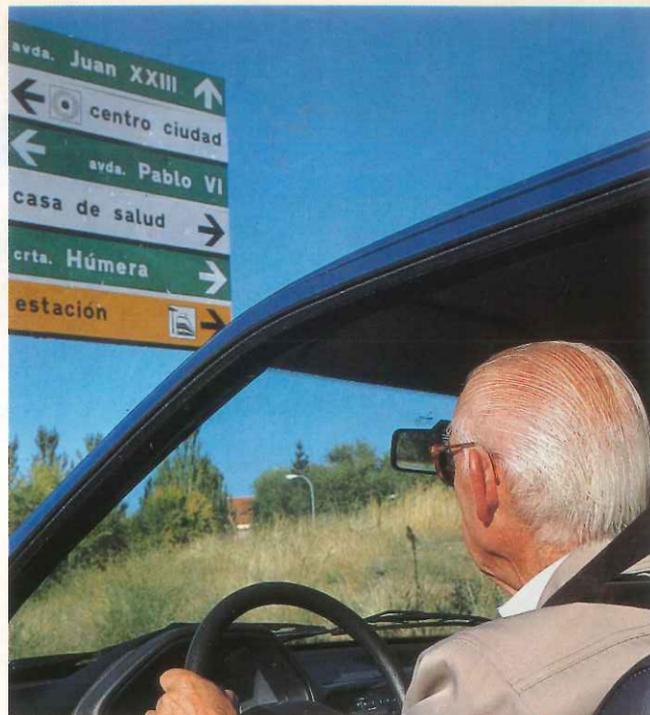
distintas fuentes. Su marcha se hace más lenta, tienen menos capacidad para rectificar movimientos, al tiempo que se ralentiza su capacidad de respuesta, fijación y aprendizaje, sobre todo en situaciones de exceso de información (muy normal en las grandes ciudades). Tie-

nen menor resistencia a la fatiga, aumenta la incidencia de algunos trastornos del sueño. A esto se añade que son los mayores consumidores de medicamentos, con altos porcentajes de "auto-prescripción".

EL ENTORNO

Por otro lado, está el entorno en el que los mayores deben moverse. El diseño y las características de la infraestructura vial, con intersecciones (lugar en el que más accidentes de personas mayores se producen), rotondas y numerosa y novedosa señalización, no sólo no facilitan, sino que pueden llegar a dificultar su movilidad.

Los coches tampoco están diseñados para las necesidades de los conductores mayores. Ricardo Chicharro, Jefe de Ensayos de Seguridad Activa del Instituto Nacional de Técnicas Aeroespaciales (INTA), apunta algunas soluciones que pasan por la sustitución del volante por "una pequeña palanca basculante que, además de asegurar la dirección, integrara los mandos esenciales. El cambio automático, un sistema que detecte la iluminación exterior y que, automáticamente, quite o ponga las luces del vehículo, más una mejor disposición del asiento del conductor y un acceso mejorado mediante



EXCESO. Demasiadas señales informativas dificultan la conducción de los mayores.

Entre nosotros...

Para acercarnos a los mayores, tal y como yo lo veo, debemos situarnos en una postura tan solidaria como la que tomamos cuando nos preocupamos por los "jóvenes de hoy" o por "nuestros hijos", donde nuestra preocupación llega hasta el futuro de esa generación. Desgraciadamente, con los mayores no pasa igual; nuestras miras son tan cortas que, aun siendo nosotros los protagonistas de ese futuro, parece no interesarnos (tal vez no nos gusta ni imaginarnos mayores).

Me encontré con ese futuro por razones

laborales. Mi objetivo era airear y mejorar sus conductas viales, algo que todavía nos une. El encuentro no fue fácil; tienen sus propios gustos como todo hijo de vecino. Prefieren divertirse a que les entretengan, vivir a que alguien les diga cómo hacerlo, ser mayores o estar viejos a formar parte de la impersonal y abstracta "tercera edad". Pero ¿alguien conoce algún colectivo sin su propio estilo? Si así fuera no tendrían sentido las diferencias, ni siquiera los mismos colectivos. Nuestra sociedad nos encasilla cada día, y nos vamos colocando en esos límites sin rechistar, pero lo otro, lo de "ser mayor"..., eso es otra cosa.

Me han pedido una opinión profesional, casi nada, y no puedo terminar sin apuntarla, modestamente, por supuesto.

El tráfico es cosa de todos, al menos de muchos, y entré tantos, como en la vida, se encuentra de casi todo: poderosos y débiles, hábiles y no tanto, gente solidaria y otra menos afortunada, pequeños y mayores... Que cada uno se sitúe donde pueda o crea que debe estar, sin olvidar que hay un punto kilométrico desconocido en el que la edad nos obligará a cambiar de carril. Señalice su cambio debidamente (mentalícese), evite las maniobras bruscas y ¡que sea para bien!

M^o Cruz GARCÍA EGIDO.
Asesora pedagógica DGT.



MAÑANA. Trabajar con los mayores es también preparar el futuro.

puertas correderas" que darían lugar a un coche adaptado particularmente al uso de personas mayores y que resume como "un monovolumen, con suspensión neumática y puertas correderas o de apertura vertical".

ESTRATEGIAS

Una vez expuestas las limitaciones, es necesario conocer los hábitos y costumbres de nuestros mayores. El estudio encargado por la DGT asegura que el grado de movilidad entre los peatones y los conductores es muy alto. El 88 por 100 de las personas encuestadas sale dos o más veces al día de casa, preferentemente por la mañana y por la tarde, realizando estos desplazamientos generalmente solo o con personas de su



LAS INTERSECCIONES SON LOS LUGARES EN LOS QUE SE PRODUCEN MÁS ACCIDENTES EN LOS QUE ESTÁN IMPLICADAS PERSONAS MAYORES

misma edad.

Los peatones normalmente realizan el mismo recorrido diariamente, bien por ocio o para ir a la compra. Las mayores dificultades las encuentran a la hora de distinguir los colores de los semáforos o de percibir la velocidad de los coches. A ello unen sus problemas para orientarse (aunque éstos suelen surgir a partir de los 80 años), de recordar el nombre de las calles o de comprender las señales de tráfico. No debemos olvidar otras dificultades, que no sólo afectan a las personas de edad, pero que se agravan por algunas de sus limitaciones, como coches mal aparcados en las aceras, ruido ambiental, grandes aglo-



INCREMENTO. El número de conductores mayores crecerá muy deprisa en los próximos años.



DIFICULTADES. Los peatones mayores sufren más la falta de respeto de muchos conductores.

meraciones, bordillos muy altos, excesiva velocidad de los vehículos o el escaso respeto de algunos conductores hacia los peatones.

Muchos de estos problemas los subsanan espontáneamente ellos mismos mediante las denominadas estrategias compensadoras, una de las más importantes aportaciones del estudio y sobre las que Alberto Valentín pone especial énfasis por lo útil que es su conocimiento para la sociedad. Escuchar el sonido de los semáforos, esperar a que se detengan los coches, intercambiar ideas con otras personas mayores, caminar por vías bien alumbradas y asfaltadas, con aceras anchas y bien señalizadas, eludir



ACTUACIONES PARA MAYORES

La Dirección General de Tráfico realiza desde hace varios años acciones divulgativas y preventivas dirigidas a los mayores, consciente de que la información y la formación es la mejor manera de prevenir riesgos. (Si desea más información, diríjase a las Jefaturas Provinciales de Tráfico).

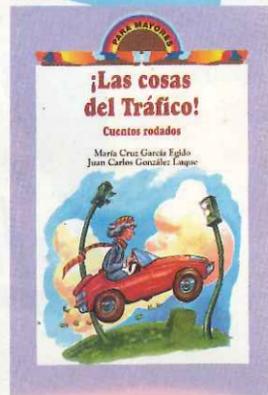
ASEGURE SIEMPRE SUS PASOS

Un folleto distribuido entre nuestros mayores a través de las residencias, hogares y sus lugares más comunes de reunión. En él se resumían una serie de consejos para disfrutar en sus paseos por la calle, los viajes en automóvil o la utilización de los transportes públicos.



¡LAS COSAS DEL TRÁFICO!

Libro de cuentos realizado por M^{ra} Cruz García Egido y Juan Carlos González Luque en colaboración con la DGT, con motivo de la celebración del "Año Europeo del Encuentro Intergeneracional". Los mayores y su relación con los coches. Tierno y real como la vida misma.



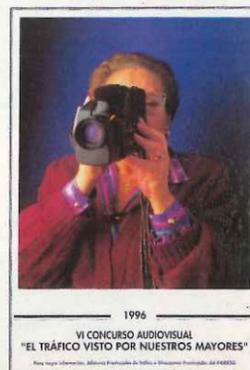
"EL RITMO DE LA VIDA"

Una apuesta cinematográfica de la DGT, hacia la solidaridad y el respeto a las personas mayores. Fernando Guillén Cuervo da vida a un prepotente joven que desprecia abiertamente a los mayores. Un oportuno accidente de tráfico le traslada por el túnel del tiempo y le sitúa como víctima de su propia actitud. Todos los despropósitos y desprecios a los que la sociedad y el tráfico someten a los mayores.



"EL TRÁFICO VISTO POR NUESTROS MAYORES"

Concurso audiovisual (video y fotografía) con el que la DGT intenta motivar a los mayores para conocer su punto de vista de la seguridad vial, sus inquietudes y experiencias personales, consecuencia de la vida cotidiana en su entorno. Este año se ha celebrado su sexta edición.



BARRERAS. Un bordillo muy alto puede provocar un accidente.

los cruces y zonas conflictivas, son alguna de las más significativas.

Las estadísticas apuntan que en el año 2005 en España se habrá quintuplicado el número de personas de 65 años o más que posean permiso de conducción. Además, tal y como señala M^{ra} Cruz García, es importante destacar "el valor social que tiene para los mayores la renovación del permiso. En muchos casos ni siquiera hacen uso de él, o nunca han conducido, pero realizan las renovaciones en sus plazos. Para ellos, el simple hecho de tener el permiso supone oponerse a ser incluido entre los "socialmente inactivos".

Juan Carlos González, además, afirma que hay un constante aumento del "número de kilómetros recorridos por dichos conductores". Y señala que "existe la certeza de que el conductor mayor tiende a utilizar una estrategia de conducción que le resulte menos arriesgada. Reduce la conducción en condiciones desfavorables (noche, condiciones climatológicas

adversas, tráfico denso), en la conducción nocturna disminuye considerablemente la velocidad y conduce menos bajo la influencia del alcohol".

VIAJAR POR OCIO

Según el estudio, el conductor mayor se desplaza generalmente por ocio (79 por 100) o motivos laborales (51 por 100, decreciendo según aumenta la edad). Además, es conductor habitual y piensa que no tiene demasiados problemas de atención al conducir, ni de memoria para recordar las calles o problemas para orientarse; siente mayores dificultades para conducir con mal tiempo (69 por 100), de noche (57 por 100) o durante el amanecer y atardecer (41 por 100). Para paliar en lo posible estas dificultades, conduce más frecuentemente por carreteras, autovías y autopistas. Tiende a seleccionar rutas con buena señalización y bien asfaltadas y repasa las normas de circulación, sale acompañados y hace planos del recorrido.



OBSTÁCULO. Aparcar mal, una actitud generalizada que agrava algunas dificultades de los mayores.



A LA CAZA. Los coches se creen los reyes de las ciudades; los mayores se sienten muy agobiados.

TODO LO QUE DEBE SABER SOBRE LOS PERMISOS DE CONDUCCIÓN

► Para obtener un permiso de conducción no se puede tener más de 65 años, salvo que ya se haya sido titular de un permiso de igual o superior clase al que se pretende acceder, o que se posea el permiso de la clase A-1 o A-2 y se quiera el B-1. A los disminuidos físicos que soliciten un permiso de la clase A-1, para la conducción de coches de inválido, no les será de aplicación esta regla.

► Los permisos de conducción se renovarán cada 10 años, hasta que el titular cumpla 45; cada 5 años hasta cumplir 70 y cada año a partir de esta edad. Si se trata de permisos de las clases C, D y E, su validez es de 5 años, mientras el titular no cumpla 45 años; de 3, si los sobrepasa sin rebasar los 60 años, y de 2 años a partir de esta edad y hasta los 70 años, cumplidos los cuales carece de validez para conducir.

► No obstante, el plazo de validez de los distintos permisos puede reducirse si el titular padece alguna enfermedad o defecto que así lo aconseje, por su posible agravamiento.

► Para renovar su permiso debe presentar en cualquier Jefatura Provincial de Tráfico un certificado médico con fotografía, expedido por un Centro debidamente autorizado, que acredite que conserva las aptitudes físicas y psíquicas exigidas para el permiso de que se trate. Además, Documento Nacional de Identidad (DNI) y fotocopia del mismo, dos fotografías actualizadas tamaño carné y el original del permiso que desea renovar. En la Jefatura le facilitarán un impreso que se rellenará convenientemente y se abonarán 2.275 pesetas en concepto de tasas. A partir de los 70 años se está exento del pago de esta cantidad.



EN EL AÑO 2005 SE HABRÁN QUINTuplicADO LOS CONDUCTORES DE MÁS DE 65 AÑOS



Los cruces y los cambios de sentido de la marcha le resultan bastante problemáticos, igual que el aparcamiento o la marcha atrás. La maniobra de adelantamiento se configura como la más peligrosa. Por ello, realizar todas ellas cuando realmente se siente seguros es la medida preventiva adoptada por la mayoría.

EDUCACIÓN

Pero, tal y como asegura en el estudio dirigido por José Luis Vega, "no todas las personas reconocen su situación y las condiciones que más favorecen su estado". Por eso, la educación vial debe hacerse extensiva a los mayores, un campo en el que M^{ra} Cruz García nos da algunas orientaciones: "Hay que tener en cuenta la edad, el sexo (parece que las necesidades de movilidad varían de hombres a mujeres) y el entorno habitual de los sujetos". Sin olvidar otros aspectos que en las reuniones con mayores requieren un control especial y que resume en "la importancia que tiene la acústica y la luz de las salas donde se produzcan las intervenciones, horario, tiempo de intervención, método y medios elegidos, todo ello para acrecentar el interés y mejorar su atención". ♦



Mercedes LÓPEZ
Fotos: Luis PERALTA

EL TRÁFICO, A ESCENA

Con la obra titulada "La esencia del Tango", la Dirección General de Tráfico apuesta por el teatro como vehículo para llegar a los mayores. La obra pone de manifiesto los problemas y riesgos que afrontan en su vida cotidiana e intercala algunos consejos para prevenir los accidentes. Original de Antonio Prada, "La esencia del Tango", ya representada en varias poblaciones madrileñas, viaja próximamente a Baleares.



El teatro, utilizado como medio para llegar a los mayores y a sus actuaciones viales

ello tengan que renunciar a disfrutar de la vida.

TRÁFICO

Se repasan sus actuaciones como peatones y como conductores, el papel de los Centros de Reconocimiento, la renovación del permiso de conducción, la utilización de los transportes públicos, su relación con los medicamentos, con las bebidas y comidas, las imprudencias, los nietos y su educación vial...

A lo largo de toda la obra, la pareja de bailarines, formada por Susan Kempster y Carlos Morchio, va evocando los éxitos de juventud de los protagonistas. Boleros, tangos, cumbias... dan colorido y ritmo al espectáculo.

LA GIRA

Está previsto que se realicen veinte representaciones de esta obra, que fue estrenada en pasado 16 de octubre en el Centro Cultural Conde Duque de Madrid. Móstoles, San Lorenzo de

El teatro, la actividad creativa y artística con más tradición y arraigo en nuestra cultura, vehículo transmisor de las inquietudes y sentimientos de la humanidad, ha sido el último medio utilizado por la Dirección General de Tráfico para poner de manifiesto las inquietudes y riesgos que las personas mayores afrontan en su vida cotidiana y hacerles llegar, al mismo tiempo, una serie de consejos para prevenir accidentes y situaciones de peligro.

MUSICAL

La obra titulada "La esencia del tango", un musical original de Antonio Prada, narra la relación de una pareja de bailarines, Lucía y Andrés, que después de casi 40 años se vuelven a unir para una gala benéfica.

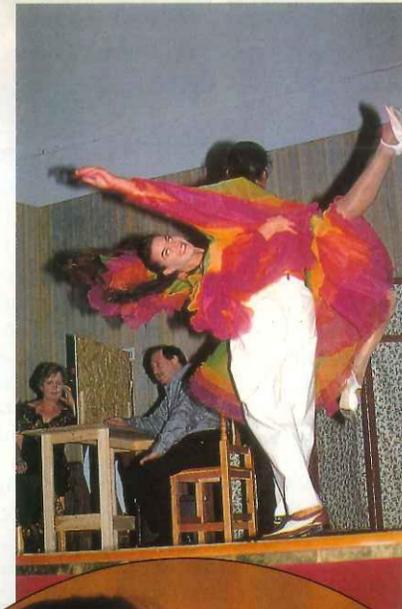
Mientras se preparan para salir a actuar, van recordando algunos de los momentos más importantes de su carrera artística, junto con las anécdotas y circunstancias que fueron marcando su camino: la boda de Lucía, la protagonista femenina (interpretada por Montserrat Julió), con Paco; el reciente fallecimiento de éste, en accidente de tráfico; la evocación, por parte de Andrés (encarnado por Fabio León); de sus amores; del interés que siempre sintió



por ella; de su soltería...

Al mismo tiempo va aflorando la vida diaria, las ilusiones que aún mantienen y los cambios que la edad ha ido produciendo en ellos, haciéndoles protagonistas de situaciones viales que sirven para recordar algunos

consejos y comportamientos que les pueden ayudar a incrementar su seguridad, adaptándose a las limitaciones que la edad les va imponiendo (pequeños problemas de visión, lentitud en los reflejos o movimientos más torpes) y sin que por



LA ESENCIA DEL TANGO

Original de: **ANTONIO PRADA**

Intervienen

LUCÍA..... **MONTSERRAT JULIÓ**
ANDRÉS..... **FABIO LEÓN**
LUCÍA, joven..... **SUSAN KEMPSTER**
ANDRÉS, joven..... **CARLOS MORCHIO**

Dirección: **Hugo Echarri**
Música: **Mateo Alonso**

Coreógrafo..... **Enrique Cabrera**
Ayudante Dirección..... **Eva Parra**
Diseño de Vestuario..... **Ana Rico**
Realización Vestuario..... **Polisón Zero**
Bocetos de Decorado..... **Magdalena Santos**
Realización Decorado..... **Manuel F. Nieves**
Diseño de Cartel..... **Rafael Delgado**
Diseño de Luces..... **Javier López**
Técnico de Escena..... **Sergio Díez**

Francisco J. López
Ayudante Producción..... **Yolanda Pallín**
Dirección Musical..... **Mateo Alonso**
Voces..... **Miguel Morant**
David Montes
Alicia Araque
Domingo Patiño

Músicos: (Bajo)..... **Alberto "Piti" Gallo**
(Guitarra y Piano)..... **Alberto Gambino**
(Saxo y Percusión)..... **Jorge Navarro**
(Percusión)..... **Cesar Araque**
(Trompeta)..... **Lulo**
Estudio de Grabación..... **La Cabaña**

Director de Producción
Juan Carlos López Caniego

Producción:
TEATRARTE

Cada coche intenta llegar a un cliente en particular y a todos en general PARA TODOS LOS PÚBLICOS

Cuatro años antes de que un coche se presente en el mercado comienza su andadura. Los potenciales clientes, sus últimos destinatarios, son los primeros a los que se tiene en cuenta. Sus gustos, necesidades y exigencias son determinantes en el largo proceso de gestación de un nuevo modelo. El objetivo es encontrar un coche a medida de cada cliente y que un automóvil acapare la atención del mayor número de usuarios.

Mercedes LÓPEZ
Dibujos: A. ARAGÜEZ

Lanzar un modelo al mercado exige un complejo proceso de decisiones. Los potenciales usuarios con sus gustos, necesidades y exigencias se convierten en los protagonistas. La vida de un vehículo comienza unos cuatro años antes de su presentación en público. Una de las estrellas del proceso son los estudios del mercado al que va dirigido el nuevo modelo.

Desde el Departamento de Marketing de Renault se afirma que han llegado a definir 21 tipos diferentes de clientes, totalmente independientes unos de otros, que les permiten "saber cómo viven esas personas, lo que leen, qué actividades desarrollan, qué coche poseen ya, cuáles son las razones de compra..." para adecuar mejor los coches a cada clase de cliente. Para llegar a ello, han unido dos métodos de estudio de mercado: los enfocados como estudios socioculturales (cómo vive la gente y cómo evoluciona su forma de vida) y los que investigan la forma en que las personas compran los coches y quién compra un determinado tipo de coches.

OPINIÓN DEL USUARIO

Opel asegura que la opinión del usuario se valora mucho al definir un nuevo modelo. Estudios cualitativos entre consumidores, reuniones con los gerentes y vendedores de

concesionarios e investigaciones sobre las necesidades del cliente son algunos de sus métodos de trabajo.

Uno de los problemas que encontramos es dividir el mercado en categorías o segmentos e intentar "acomodar" el perfil del cliente específico de cada una de ellas. La primera dificultad aparece en su denominación: mientras unos fabricantes hablan del segmento I para referirse a los coches pequeños, otros lo denominan segmento 2 ó B (entre otros nombres); unos ha-

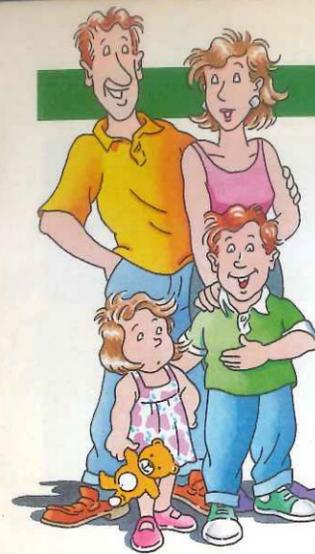
blan de la categoría M1, otros de la 3 (vehículos del segmento medio bajo); los M2 ó 3, en el que se encuadran los medio altos; y el segmento H, 5 ó S, para los vehículos más ambiciosos. Sin embargo, el problema sólo es de denominación, no de contenido, porque esta clasificación se basa especialmente en las medidas (longitud) de los coches.

La verdadera dificultad estriba en que cada una de las categorías tiene compradores de todos los tipos y, como se dice desde Citroën, hay coches que compiten en todos los niveles. En el mismo sentido se expresa Audi al afirmar que "los investigadores de tendencias apuntan cada vez más a apartarse de la sucesión clásica de modelos, inclinándose por la posibilidad de elegir entre diferen-



El amplio abanico del "A3"

Para Audi, el cliente del su nuevo modelo "A3" se mueve en un amplio abanico con unos grupos principales muy definidos: los solteros, con una intensa dedicación a su profesión y que requieren como compensación, en su tiempo libre, un estilo de vida desenvuelto e individualista; las parejas sin hijos y con aportes monetarios por parte de ambos integrantes; las familias jóvenes que quieren utilizar sus ingresos muy racionalmente; sin olvidar a las personas de más edad, con hijos adultos, que desean cambiar el automóvil familiar por un compacto más ágil y manejable.



FAMILIA MEDIA



Citroën Xantia



Seat Toledo



Renault Mégane



Ford Mondeo



"MARCHA" JOVEN



Opel Tigra



Peugeot 106



Volkswagen Golf



Nissan Micra

Seat "Alhambra": Un profesional



El público objetivo del monovolumen de Seat, el "Alhambra", es, según el fabricante, el profesional de clase media y media/alta, de 40 años y con dos hijos; que valora más la practicidad que la exclusividad. Es generoso, huye de la ostentación y, por lo general, vive en las afueras de la ciudad empleando el coche diariamente. Le gusta los deportes y los práctica casi todos. Ama los viajes y la vida al aire libre. Viaja con toda la familia y amigos.

tes alternativas".

Analizando las características de la clientela de alguno de estos segmentos surgen datos muy importantes. Así, el segmento B, el de los coches pequeños, acapara, según Peugeot, más del 33 por 100 del total de las matriculaciones registradas en 1995 en Europa, 3.900.000 unidades, situándole en cabeza de ventas. En los países latinos (Portugal, Italia, Francia, España y Grecia) la cuota va del 35 al 60 por 100.

TREINTA Y TANTOS

Los clientes de este grupo suelen ser más jóvenes que los de otros segmentos del mercado, con una media de edad de 40 años, que en España baja a 36. Se trata, igualmente, de una clientela más femenina, grupo que en España representa el 36 por 100. También se constata la presencia significativa, más que en otras categorías, de clientes que conducen su primer coche. Las familias jóvenes y los solteros son sus otros grandes compradores. Asimismo, hay que destacar que se trata, en muchas ocasiones, de clientela multimotrizada (con varios coches) y



AUDACES PROFESIONALES



Volvo S40



BMW 318



Audi A4



Honda Civic

que el precio adquiere gran importancia, tanto para su compra como para el mantenimiento.

Si nos referimos al segmento M2, los coches de la gama alta asequible (tipo Renault Laguna, Citroën Xantia, Rover 600...), su clientela se caracteriza por aumentar el porcentaje de hombres. Renault calcula que los compradores masculinos son un 90 por 100 del total. La edad media está en 45 años. La línea, la habitabilidad, el equipamiento y la robustez, junto con el estatus que supone, son sus cualidades más buscadas.

LOS ÚLTIMOS

Otro ejemplo lo tenemos en los monovolúmenes, último grupo en aparecer en el mercado. Sin embargo, es el de mayor crecimiento en Europa. Seat estima su cuota en un 1,5 por 100 del mercado europeo, con un crecimiento muy rápido. Mientras que en 1983 apenas se matricularon 1.000 unidades, en 1996 se espera llegar a 300.000 monovolúmenes. En España las estimaciones se sitúan en las 13.500 unidades en 1996.

Opel habla de clientes atraídos por "toda clase de actividades al aire libre, desde excursionismo, escalada y ciclismo, hasta esquiar, viajar". Los compradores típi-

cos tienen edades comprendidas entre 30 y 49 años, casados y con niños; disponen de ingresos de clase media-alta y tienden a poseer más de un coche. Más del 80 por 100 es varón, pero la venta de monovolúmenes a mujeres es de mayor proporción que la de vehículos convencionales.

EDAD, SEXO E INGRESOS

La edad, sexo o ingresos son factores determinantes al adquirir un coche. Así, a los más jóvenes les importa mucho la línea, el estatus que confiere

CON MUCHA CLASE



Opel Omega



Jaguar XJR



Rover 600



BMW 525

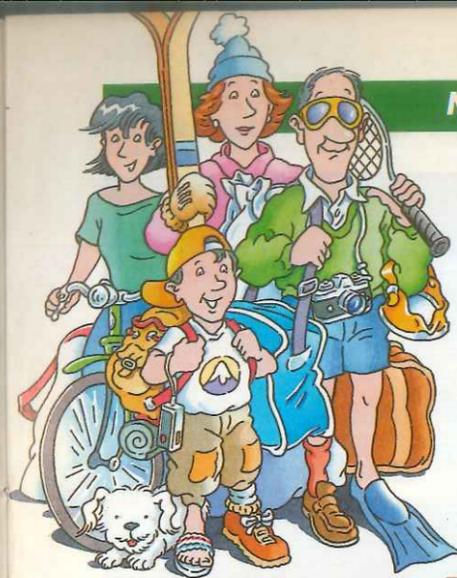
el coche. Un estatus entre comillas; es decir, quieren un coche reconocido por los demás. Los hombres buscan más el aspecto exterior del coche, la línea, y las prestaciones, mientras las mujeres se decantan por el confort, la comodidad, un coche más equilibrado entre el exterior y el interior. Para algunos fabricantes ese es el futuro.

Sin embargo, reconociendo que estos factores dan lugar a diferencias importantes, el Departamento de Marketing de Renault asegura que son más significativas las categorías socioculturales: "Con

igual nivel de ingresos tenemos personas con una forma de vida o de actividad totalmente distintas, y lo que es más representativo en la compra de un coche es la manera de vivir de las personas".

En las particularidades y evolución de los mercados de cada país encontramos datos esenciales. En España, el estatus que da el coche tiene todavía un peso muy importante. Es un mercado en el que las mujeres como compradoras están todavía muy por debajo de la media, aunque incrementando su presencia más rápidamente que en el resto. Por otro lado, los españoles somos poco fieles a una marca (un 30 por 100, frente al 60 ó 70 por 100 de Francia o Alemania). No nos gusta esperar, compramos mayoritariamente sobre "stock" y pensamos que el confort y la comodidad están muy relacionados con el nivel de equipamiento. Alemanes o franceses valoran mucho, por ejemplo, el grosor de la moqueta o la cantidad de "luces" del tablero de mandos. El español es más pragmático: el confort son los elevalunas eléctricos o el aire acondicionado. Nos gusta mucho la novedad, va asociado al hecho de que nos quedamos muchos años con el mismo coche. Preferimos los colores clásicos (blanco, rojo y ne-

MUY ACTIVOS



Renault Laguna Break



Fiat Ulisse



Volkswagen Sharan



Chrysler Voyager

gro), que el coche sea nuevo (el mercado de segunda mano apenas funciona en España) y compramos a plazos por encima de la media europea.

Opel asegura que, en los últimos años, no se han producido en España cambios significativos. El estilo y la estética son las características más valoradas, apuntando que el 40 por 100 de las decisiones de compra viene motivado por la

imagen del vehículo. El precio es el segundo factor más tenido en cuenta. No hay que olvidar que el coche se sitúa como la segunda compra más importante después del piso, por ello condiciona el 22 por 100 de las decisiones.

FUTURO

Muy lejos queda para los fa-

ARMAS DE MUJER



Hyundai Accent



Seat Ibiza



Opel Astra



Ford Fiesta

bricantes la célebre frase de Henry Ford en 1912: "mis clientes pueden escoger el color de su coche siempre que sea negro". Hoy deben imaginar el coche deseado por los clientes y satisfacer ese deseo. Tener en cuenta que cada vez se pasa más tiempo en el coche y, por lo tanto, apostar por la seguridad y el confort. El impacto del automóvil en el medio

ambiente, en consonancia con el espíritu ecológico que se va extendiendo, es otro elemento que se está convirtiendo en esencial. Deben multiplicar la oferta para responder mejor a la demanda. Esto se traduce en que se intenta eliminar todo lo que se considera como diversidad que no sea verdaderamente útil e intentan ofrecer coches a medida de los clientes. Un ejemplo: el Renault "Mégane" ofrece "5 ó 6 carrocerías distintas para adecuarlos a las categorías de clientes potenciales, intentando tener una gama para cada uno de los modelos, pero con el número más reducido posible de versiones".

Así se reducen los costes. El futuro está en el concepto de economía global del coche. No únicamente en el consumo, sino desde la fabricación, hasta el mantenimiento, la seguridad, la ecología, todo. A ello se une la necesidad de satisfacer otro deseo del cliente. Estos, según Rover España, "quieren soluciones rápidas y concretas, por ello se estudian programas de postventa muy completos (cambio de vehículo en caso de no satisfacerle la compra antes de los 1.000 kilómetros, ampliación de la garantía a 3 años)". ♦

Mercedes "Clase S": Fiel a la marca



Hombre casado, con varios hijos que aún viajan con él, una edad media en torno a 50 años y un nivel de ingresos medio/alto o alto son las características del cliente medio del Mercedes de la "Clase S". Además, el fabricante afirma que sus compradores son "hombres que aprecian el estilo, la calidad, el prestigio y la seguridad. Y suelen ser fieles a una marca y a una clase". Entre sus hobbies destacan la lectura, el turismo, jugar al golf, al tenis, ir de caza y cualquier otro deporte.

Daewoo "Aranos": Un sueño

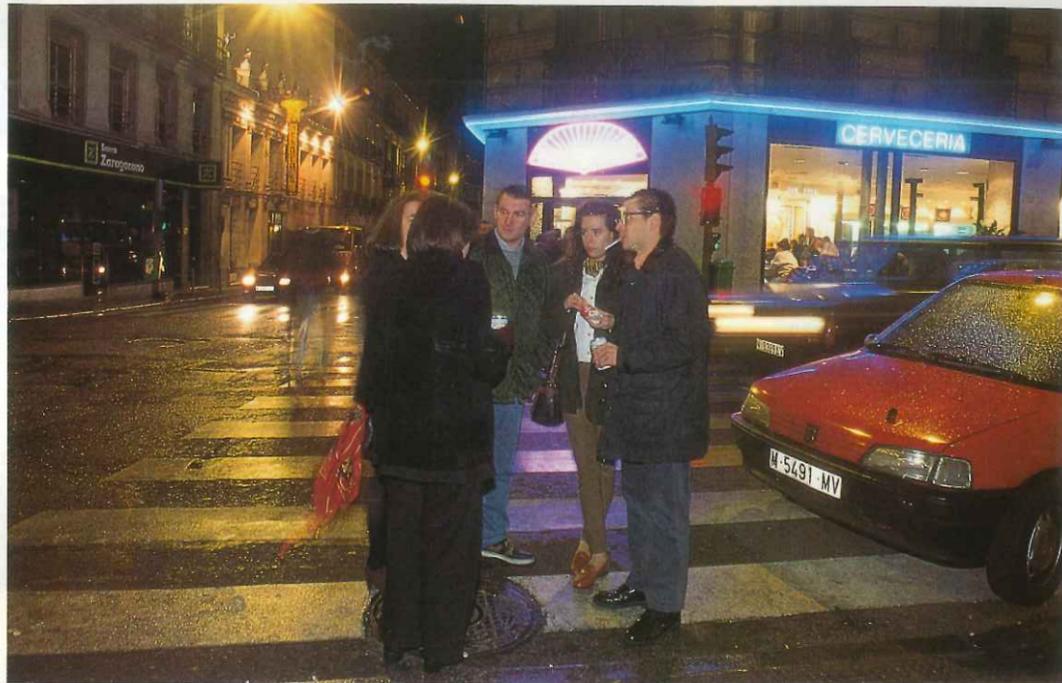


Daewoo presenta el "Aranos" como un coche de ensueño, capaz de conquistar al ejecutivo -por su presencia e inteligencia-; a la familia joven con un par de hijos -se presenta como un coche grande y robusto, hecho para los más pequeños-; a las parejas exigentes -un coche, una segunda casa-; y a las mujeres que pisan fuerte -un coche sin rival y con una elegancia sutil-. Todos ellos enmarcados dentro de la clase media.



Los jóvenes son el grupo de riesgo que mejor ha evolucionado

La fatiga, resultado final de la mezcla de largas horas de diversión, a las que se añade el alcohol y todo ello concentrado en las madrugadas de los fines de semana, aparece como principal factor de riesgo para un grupo de población -los jóvenes- al que Mapfre ha dedicado su II Semana de Seguridad Vial.



LA FATIGA, PRINCIPAL RIESGO

J. I. R.

Tras los resultados de la I Semana de Seguridad Vial que, de acuerdo con un estudio sociológico previo, se plasmó en un decálogo de buen conductor al que se adhirieron más de 600.000 conductores, Mapfre puso en marcha una nueva edición (que se celebró a finales del pasado mes de octubre), esta vez dirigida a los jóvenes conductores.

El eslogan, "Uno de los ocupantes del coche puede cambiar el destino de los demás. BASTA CON QUE EL CONDUCTOR NO BEBA", quiere poner de manifiesto la importancia de adquirir unos hábitos similares a los que practican en los países nórdicos a la hora de divertirse: siempre ha de haber, al menos, uno en el grupo, el que conduce, que no debe probar el alcohol.

Luis Montoro, Catedrático de Seguridad Vial de la

Universidad de Valencia, que participó en la presentación de la campaña, manifestó que han realizado un estudio según el cual "el 38 por 100 de 1.800 jóvenes encuestados confesó haber conducido una o más veces bajo los efectos del alcohol".

La II Semana de Seguridad Vial estuvo precedida por la presentación de un libro que

recoge un amplio informe sobre los jóvenes conductores, del que es autor Miguel Muñoz Medina, Presidente del Instituto Mapfre de Seguridad Vial.

EVOLUCIÓN POSITIVA

El mismo pone de relieve que los jóvenes son el grupo de población que mejor ha evolucionado, puesto que en

los últimos cinco años el porcentaje de jóvenes muertos, en relación con el total, ha descendido del 24 al 19 por 100. No obstante, se ponen de relieve los rasgos más negativos como usuarios del automóvil de un claro grupo de riesgo que sólo representa el 11 por 100 de la población: sentido autoafirmativo, exhibicionismo, amor al riesgo, inexperiencia, la excesiva tendencia a actuar de acuerdo con las incitaciones del grupo, y la enorme concentración del riesgo en los fines de semana.

Todo ello, tras ocho o nueve horas de diversión ininterrumpida, en la que suele estar muy presente el alcohol y, de forma minoritaria, el consumo de drogas, se traduce en una fatiga que, según el citado informe, es el factor principal de riesgo. A esto hay que añadir el culto a la velocidad, mucho más acentuado en los jóvenes, y la actitud escapista de "a mí eso no me puede pasar". ♦

POSIBLES SOLUCIONES

El informe de Mapfre sobre jóvenes conductores apunta algunas posibles soluciones al problema de los accidentes de este grupo:

- ▶ **Objetivos concretos:** evitar la pretensión de cambiar radicalmente la forma de ser y actuar de los jóvenes; mejor fijarse objetivos concretos y alcanzables.
- ▶ **Perfeccionamiento de la conducción:** fomentar cursos de perfeccionamiento de la conducción siempre que tengan un contenido paralelo de prudencia y responsabilidad.
- ▶ **Divulgación:** divulgar acciones tendentes a mejorar el mantenimiento del vehículo.



Qué son y para qué sirven los prototipos o concept-car

¿SUEÑO O REALIDAD?

Sus formas arriesgadas y revolucionarias esconden sofisticadas soluciones que muchas veces terminan aplicándose en modelos de producción. Son un adelanto del futuro y un escaparate de lo que una marca es capaz de hacer. Son los concept-car.

Andrés MÁS

Resulta difícil imaginarlos fuera del haz de luz de los focos de un salón. Sus formas arriesgadas, revolucionarias, esconden sofisticadas soluciones que, a largo plazo, terminan aplicándose en modelos de producción, en los coches que vemos todos los días por la

calle. Son los prototipos, los coches que más llaman la atención del público en los concurridos salones del automóvil, adelanto de futuro de lo que podría ser un modelo producido en serie en unos meses, o quizá en años; y, sin duda, el escaparate de lo que una marca es capaz de hacer, una forma de dar prestigio al constructor que los exhibe.



FUTURO. El prototipo Mercedes "F 200" no tiene volante ni pedales.

En cualquier caso, ejercicios de estilo de grandes diseñadores que pocas veces ven cumplido su sueño. Porque no es fácil escapar a los compromisos a los que un fabricante debe enfrentarse para llevar a buen puerto la aprobación de un diseño y, en definitiva, dar luz verde a un modelo en el que se pueden invertir cientos de miles de millones de pesetas.

TIEMPOS DIFÍCILES

Lo cierto es que en los últimos años la reducción de presupuestos y la tendencia generalizada a ahorrar en las marcas ha obligado a los centros de diseño a ceñirse más a la realidad a la hora de diseñar y construir un prototipo.

Es verdad que todavía surgen ejercicios de estilo que, después de recorrer salones de todo el mundo para acercar un futuro impensable al gran público, acaban sus días olvidados en alguna nave escondida de la fábrica o como pieza del museo de lo imposible. Sin embargo, ahora un coche se diseña en menos tiempo y con un coste menor y, en la mayoría de los casos, el único prototipo que se llega a descubrir no es precisamente de salón, sino que lo podemos encontrar repleto de camuflaje y recorriendo miles de kilómetros para su puesta a punto.

Últimamente, el trabajo expuesto por primera vez, si lo hay, se suele acercar bastante al resultado final. Es el caso del Fiat "Multipla", recién presentado, con una fecha de comercialización algo lejana: octubre de 1998. La marca italiana asegura que, aunque "no van a variar las líneas maestras, algún detalle podría cambiar de aquí a dos años". Pero es un diseño prácticamente definitivo... dos años antes de su comercialización.



No ocurrirá lo mismo con el Mercedes "F200", base del futuro cupé de la marca que aparecerá en 1997; pero de aquí a que conduzcamos sin volante y manejemos la dirección y los frenos con una palanca como la del F200 parece que deberán transcurrir bastantes años.

Ford presentó en el Salón de Ginebra de este año el "Lynx", anticipo de lo que será el Fiesta Cupé. El aire de familia, las formas y las soluciones nos adelantan que la versión definitiva se acercará bastante al prototipo expuesto. Tres cuartos de lo mismo ocurrió con el



SUSTITUTO. Ford presentó en Ginebra su "Lynx", el anticipo del próximo "Fiesta Cupé".

SÓLO PARECIDOS. después de cinco años, el "Scénic" se ajusta más a la realidad. No obstante, ha heredado muchas soluciones del prototipo.



Mercedes "SLK" o con el Porsche "Boxster". Tras los prototipos dados a conocer en

diferentes salones del automóvil, la versión definitiva de ambos modelos difiere poco de la maqueta original.

SU OBJETIVO

El Renault "Mégane Scénic" hereda la línea, filosofía y muchas soluciones del prototipo "Scénic" presentado al público en 1991, aunque, lógicamente, lo más futurista del diseño se ha desechado para adaptar el modelo a los procesos de producción. La distribución de los asientos y su modu-

laridad, el doble fondo del piso que da lugar a los múltiples compartimentos o el tamaño se han respetado cinco años después.

Los compromisos del fabricante respecto a habitabilidad, facilidad o costo de fabricación y precio final, suelen convertir el diseño aerodinámico y seductor de un prototipo en un modelo falto de personalidad y carente de la magia que provocó en su origen.

Pero con posibilidades de madurar o sin ellas, cualquier prototipo que se precie debe contar con la suficiente tecnología de futuro como para competir con el concept-car de al lado. El ABS, el airbag o la suspensión inteligente son sistemas utilizados hoy en día por un buen número de automovilistas y que hace años formaban parte del equipo tecnológico, todavía

DEFINITIVO. Fiat asegura que el "Multipla" que saldrá al mercado no va a variar mucho respecto al modelo que acaban de presentar.



FICCIÓN. Ante el Renault "Zom" muchos nos preguntamos si nos encontramos ante una película de Spielberg.



PLACER. El "Touareg" de Peugeot nunca rodará por las calles, pero servirá para evolucionar nuevos sistemas y dará buena imagen.

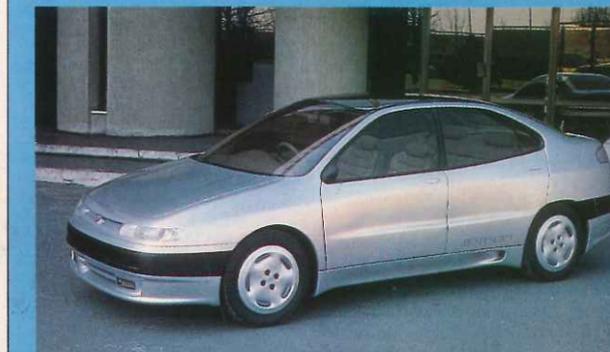
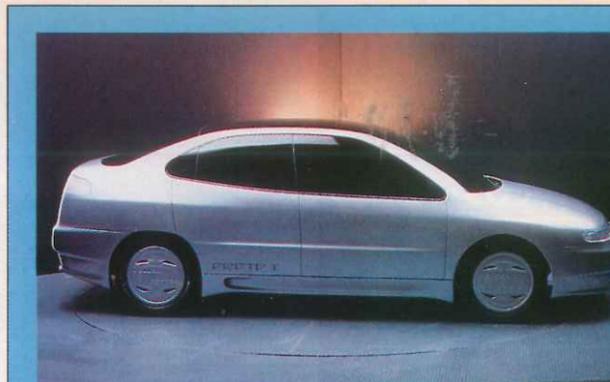
en pruebas, de algún prototipo. Al igual que el aluminio o la fibra de carbono, presentes en motores y carrocerías de los prototipos más radicales de hace años y hoy indispensables en muchos modelos de producción y con un futuro muy esperanzador.

Peugeot acaba de presentar dos concept-car que nunca veremos por las carreteras; sin embargo, los técnicos de la firma france-

sa han trabajado descubriendo nuevas soluciones técnicas que podrían aprovechar en modelos creíbles más a corto plazo. Es el caso del "Touareg", un 4x4 de propulsión eléctrica dotado de un grupo electrógeno que le permite disponer, con sólo 15 litros de combustible, de una autonomía total de 300 kilómetros.

PURO PLACER

Peugeot alude al "placer de crear" para justificar su prototipo y, además, reconoce su voluntad de "alejarse de la producción tradicional por su contenido tecnológico y por su personalidad estética". El público sabe que nunca verá al "Touareg" aparcado en la calle, ni haciendo todoterreno campo a través, pero este prototipo le impactará y le hará pensar que Peugeot tiene capacidad suficiente para adelantarse en el tiempo, para preparar el futuro. La marca francesa proporciona una buena imagen a la vez que investiga y desarrolla.



Secuencia de una evolución

El "Proto T" fue presentado por Seat en 1989; un año más tarde se conocía la evolución de este prototipo, el "Proto TL", al mismo tiempo que se descubría rodando una unidad de pruebas camuflada de lo que en 1991 sería el modelo del Seat "Toledo" que definitivamente aparecería en el mercado.

DATOS TÉCNICOS

MOTOR:
Posición: Delantera transversal.
Cilindros: Cuatro, en línea.
Cilindrada: 1.370 c.c.
Alimentación: Electrónica Monotronic.
Carburante: Gasolina sin plomo.
Depósito: 47 litros.
Potencia máxima: 80 CV a 6.000 r.p.m.

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

FRENOS
 Delanteros de disco, con pinzas flotantes y traseros de tambor.

SUSPENSIÓN
 Delantera y trasera, de ruedas independientes.

DIRECCIÓN
Tipo: Cremallera con dirección asistida.

Diámetro giro: 9,6 metros.

RUEDAS
Llantas: 5 1/2 x 14" H2-41,5.
Neumáticos: 185/60 R14 82 H o T.
Peso: 920 kgs.
Longitud: 3,72 mts.
Anchura: 1,69 mts.
Altura: 1,43 mts.

Maletero: 215/910 litros.
Consumo: En ciclo urbano, 8,9 l. A 90 km/h, 5,2 l. A 120 km/h, 7 l.
Precio final: 1.880.000 ptas.



LANCIA Y 1.4 LX

AUTOPISTA

COMENTARIO.— El diseño es una actividad que, en los modelos italianos, siempre está muy presente desde el primer boceto que se realiza para un nuevo modelo. Y el LANCIA "Ypsilon" resume precisamente eso, diseño, por los cuatro costados. La línea exterior resulta indiscutiblemente personal y diferenciadora del resto de los modelos de su categoría. Su frontal afilado con los faros y calandra de idéntico estilo y diseño de factura innovadora.

En el interior sucede algo parecido, ya que todos sus elementos presentan un aire diferente y estéticamente diferenciador. El habitáculo ofrece unas buenas dimensiones para cuatro adultos, y el acceso a las plazas traseras está bien resuelto.

El "Ypsilon" 1.4 cuenta con el motor de doce válvulas (dos de admisión y una de escape) estrenado en el FIAT "Bravo/a", con un rendimiento más bien discreto en carretera, fruto de unos desarrollos finales de la transmisión más bien largos. Sin embargo, la filosofía y planteamiento de este modelo, más bien dirigido a una utilización urbana, hace que esta circunstancia no sea realmente un problema. ♦

😊 ▶ **Diseño elegante.**
 ▶ **Equipamiento de serie.**

☹️ ▶ **Prestaciones.**
 ▶ **Desarrollos transmisión.**

NOTA MEDIA **6,9**

NOTA MEDIA SEGURIDAD **6,9**

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

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

NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: **7**

MOTOR 16

COMENTARIO.— Elegante, sofisticado y coqueto, el LANCIA "Ypsilon" va a enamorar a las mujeres y también va a convencer a muchos jóvenes de que un utilitario puede moverse con soltura por una ciudad atascada, pero también puede salir a carretera para realizar un largo viaje sin ningún tipo de complejos.

Con un interior amplio ganado gracias a sus mayores medidas exteriores y un acabado cuidado al máximo y con detalles lujosos, el "Ypsilon" apuesta decididamente por la exclusividad y la polivalencia, dos virtudes que no suelen ir unidas.

El pequeño italiano ofrece un motor moderno y sofisticado de 1,4 litros de cilindrada, 12 válvulas y 80 caballos, pero se aprecia algo de pereza para subir de vueltas y una curva de potencia muy puntiguda.

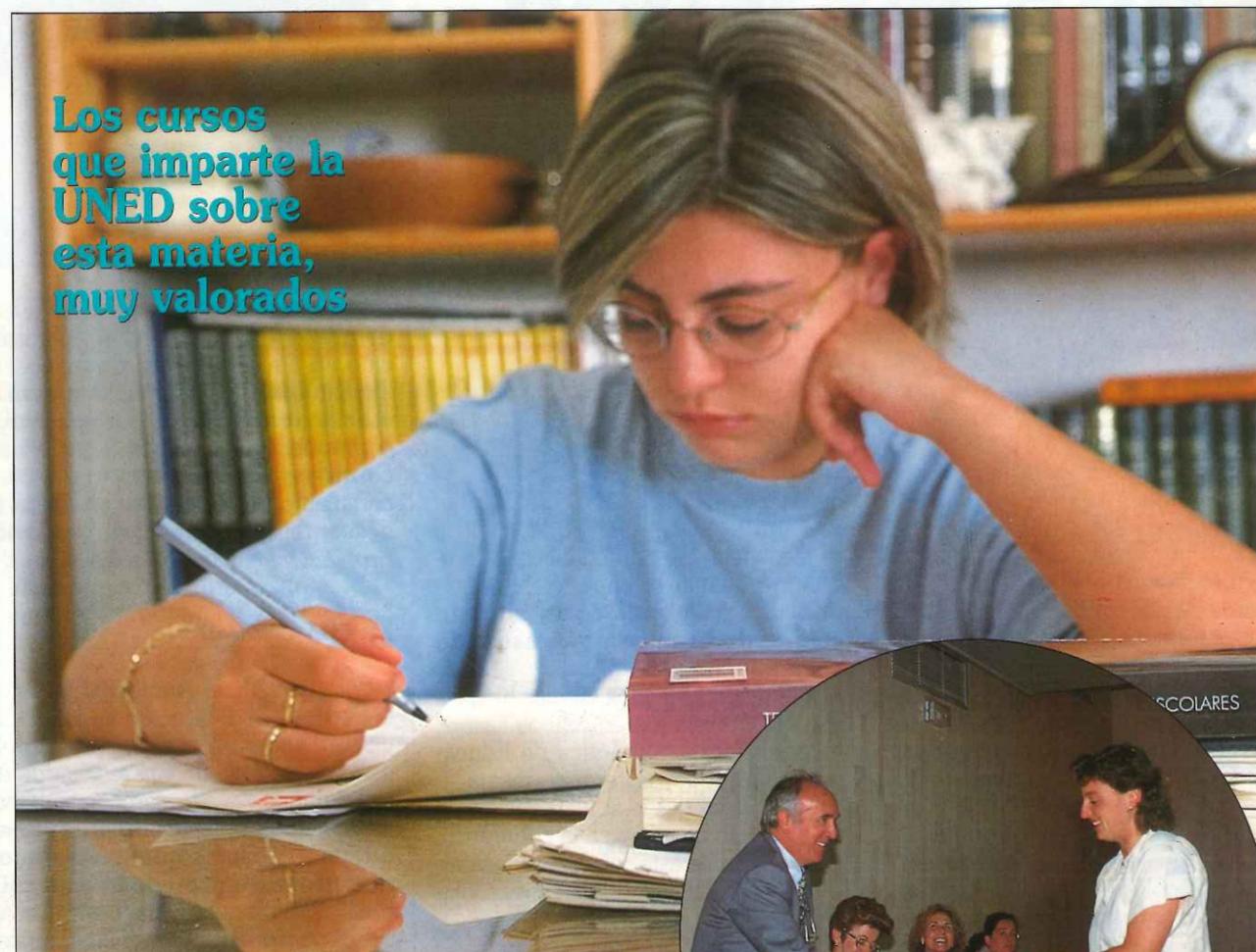
Una de las curiosidades de este coche es sin duda la posibilidad de adquirirlo en 112 colores diferentes. Una premaqueta a escala pintada en el color elegido permite al comprador confirmar lo acertado de la decisión. ♦

😊 ▶ **Presentación/acabado.**
 ▶ **Equipamiento de serie.**
 ▶ **Diseño original.**

☹️ ▶ **Espejos pequeños.**
 ▶ **Motor perezoso.**
 ▶ **Posición cuadro instrumentos.**

Ayuntantes DE EDUCACIÓN VIAL 6

Los cursos que imparte la UNED sobre esta materia, muy valorados



EDUCACIÓN VIAL UNIVERSITARIA

SUMARIO

- ♦ Móstoles: Cuidando el Medio Ambiente
- ♦ Ciclo Medio: La Comunidad Autónoma
- ♦ Extraescolares: El tiempo

Desde el curso 92/93, la Educación Vial tiene rango universitario. La UNED (Universidad Nacional de Educación a Distancia) imparte dos cursos dirigidos a profesores titulados y a educadores extraescolares que abordan sus distintas posibilidades didácticas. Cerca de dos mil personas ya se han diplomado, y la valoración de los cursos tanto para organizadores como para profesores y alumnos es altamente positiva. En estos días han comenzado los V Cursos.

Este suplemento corresponde a la revista TRÁFICO nº 120, de noviembre de 1996

APRENDER PARA ENSEÑAR

Cerca de 2.000 personas, profesores de Primaria y policías municipales en su mayoría, han obtenido ya el diploma que acredita su paso por la UNED (Universidad Nacional de Educación a Distancia), tras haber realizado con éxito uno de los cursos de Educación Vial. Este año comienzan su quinta edición.

Juana SÁNCHEZ

Los cursos, cuyo objetivo es "elevar el nivel de Educación Vial necesario en una sociedad desarrollada", son fruto de la colaboración entre la DGT, la UNED y la Fundación Universidad-Empresa. Se dirigen por separado a profesores y a educadores extraescolares, y pretenden que los alumnos actualicen sus conocimientos y habilidades sobre Educación Vial.

Organizadores, profesores y alumnos muestran su satisfacción por los resultados tras cuatro años de experiencia. Las referencias de los "veteranos" llevan a otros a matricularse en cada edición. Aunque los dos cursos (para profesores y para educadores extraescolares) son básicamente iguales, cada uno está adaptado al colectivo al que se dirige. "Los profesores están acostumbrados a una formación permanente -indica Carmen Jiménez, Catedrática de la UNED y Directora de los cursos-, mientras que el otro grupo, más heterogéneo, tiene menos hábito de estudio y está más desatendi-

do académicamente". En todo caso, su rango universitario y la creciente inquietud por el tráfico en la esfera educativa cubren con creces las 250 plazas que anualmente se ofertan para cada curso.

María Paz López Mora, Jefa del Área de Divulgación de la DGT, cree que así se llega a profesionales de distinta procedencia y se homogeneiza la Educación Vial que se imparte: "Son ya dos mil personas formadas en esta materia que la han asumido para educar".

Los cursos, divididos en diez bloques temáticos -distintos en ambos casos-, recogen teoría y práctica de Educación Vial. El de profesores, más académico, trata desde la elaboración de un proyecto de centro a la coherencia entre éste y la enseñanza en el aula. El de extraescola-



PRÁCTICA. El trabajo con los alumnos es la mejor práctica para los profesores.

res dedica temas a los agentes educadores o a la planificación y programación en Educación Vial. En ambos, el alumno tiene un material base para el estudio y referencias a otros de apoyo o ampliación. Además, se realizan convivencias presenciales para intercambiar puntos de vista, paliando la desventaja del trabajo en solitario, propia de la educación a distancia.

MUCHA CALIDAD

Lorenzo García Aretio, profesor de la Facultad de Educación de la UNED y coordinador del curso de profesores, está satisfecho con los resultados de sus alumnos: un alto porcentaje de notables y sobresalientes finales. "No es que sea fácil. Es que los trabajos que presentan son de mucha calidad". Opina que el curso proporciona a los docentes los instrumentos para aplicar la teoría aprendida "en la mejor práctica: la que el profesor lleva a cabo con sus propios alumnos".

Por su parte, en extraescolares se trata, según Nieves Almenar, profesora de la UNED y del curso, de dar estructura a lo que los alumnos (policías municipales y profesores de autoescuela en su mayoría, aunque también conductores de autobús o amas de casa) han aprendido experimentalmente, ya que muchos han participado antes en actividades

SOLEDAD. Estudiar solo, un inconveniente que los alumnos señalan de los cursos.

Carmen Jiménez, directora de los cursos "El futuro sería la especialización"

Para Carmen Jiménez, Catedrática de la Facultad de Educación de la UNED y directora de los cursos de Educación Vial, la evaluación global de estos cursos es muy positiva. Prueba de ello son las buenas referencias de los alumnos que ya se han diplomado "y que son nuestra mejor publicidad".



trabaje mucho y bien, y eso, aunque cueste en un primer momento, eleva la calidad final de los trabajos". Esa alta calidad da proyección internacional a esta posibilidad de formación que se está analizando como modelo fuera de España.

De seguir así la demanda, Carmen Jiménez cree que el futuro de los cursos pasaría por añadir otros de especialización "aunque antes habría que dar una valoración social a las personas que obtuvieran esa titulación, cosa que, hoy por hoy, no acaba de reconocerse".

En su opinión, la Educación Vial sigue siendo un aspecto nuevo dentro del mundo educativo, que cada vez interesa a más gente, pero cuya preocupación no está aún todo lo generalizada que debiera. "En estos cursos de Educación Vial conseguimos que el alumno

Los inconvenientes de la educación a distancia son lo peor, según los alumnos "Es duro trabajar solo"

Pilar Gutiérrez es maestra en Córdoba y Javier Ribelles policía municipal de Lleida. Los dos sentían inquietud por la Educación Vial y se matricularon en la UNED. Ambos se muestran satisfechos del resultado. Sin embargo, y aun asumiendo que eran cursos a distancia, coinciden en que tener que trabajar en solitario, sin poder compartir dudas con otros compañeros, ha sido lo más duro. "El trato con los profesores, al teléfono, fue exquisito. Tuvieron mucha paciencia -asegura Javier-, pero eché en falta la relación con otros alumnos". Para evitar esto, durante el curso se organizan convivencias, pero no siempre es posible asistir. Pilar, cuya calificación es de sobresaliente, se queja de ello: "Solo una fue relativamente cerca de mi ciudad, pero en día laborable y no pude ir. Me encontré sola para afrontar el trabajo final".

Aun así, su valoración es positiva. Pilar no pensaba, antes de realizar el curso, que el tráfico daba para tanto en la escuela. Javier, que tenía conocimientos y experiencia anteriores, se siente seguro ahora para trabajar con cualquier colectivo. En el curso 95/96, el 88 por 100 de los alumnos matriculados en ambos cursos recibió su diploma en junio y uno de cada cuatro obtuvo sobresaliente.

"El contacto con la Universidad amplía el horizonte de la seguridad vial a muchos educadores extraescolares". Nieves Almenar, profesora del curso de extraescolares.



"La mejor práctica es la que el profesor lleva a cabo con sus propios alumnos". Lorenzo García Aretio, coordinador del curso de profesores.



Dirigido a educadores

Dirigido a padres

Dirigido a profesores



CON CHUPETE. Una silla de comer o una caja de yogures y un chupete, suficientes para disfrutar de un "vehículo".

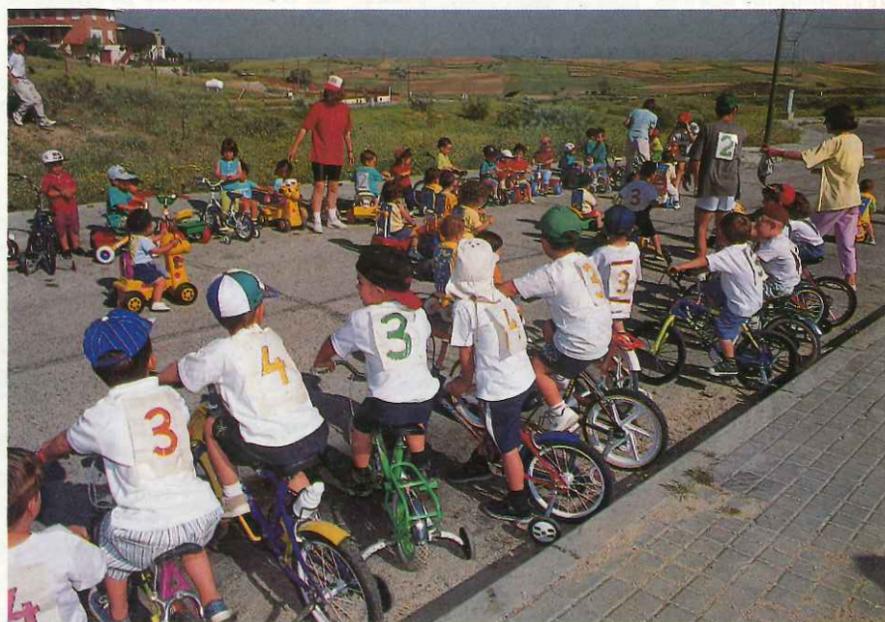
Escolares de Móstoles (Madrid) "estudian" medio ambiente

MARCHA VERDE

Son aproximadamente un centenar y estaban casi todos. Los alumnos de la Escuela Infantil "Parque Coimbra", de Móstoles (Madrid), celebraron el Día del Transporte No Contaminante llevando a la escuela sus triciclos, bicicletas y correpasillos.

Juana SÁNCHEZ
Fotos: Rafa MARTÍN

Los escolares de la Escuela Infantil "Parque Coimbra" que aún no contaban con "vehículo" ni edad para conducirlo, disfrutaron de los "bóldos" en que sus profesores habían convertido una sillita de comer o una caja de yogures en el Día del Transporte No Contaminante. A bordo de ellos, los escolares, menores de 5 años, salieron al circuito preparado



CIRCUITO. Los mayores esperan a que los escolares más pequeños terminen el recorrido.



ANÁLISIS. Tras la actividad con los triciclos, los escolares y su profesor comentan su experiencia.

en la calle -sin salida- en que se ubica su colegio. Sus maestros, mientras, iban y venían presurosos atendiendo a todos y cuidando de poner orden entre tanto aspirante a conductor.

Los niños se divertieron de lo lindo, aunque los benjamines (algunos no habían soplado aún la vela de su primer cumpleaños) no fueran capaces de entender el porqué de esa algarabía en la puerta de su escuela. Lo que sí entendían todos (o casi todos) era que sus

triciclos no contaminaban y que el sitio donde dejar sus coches era debajo del cartel que tenía una letra (la "P" de la señal que indica "zona de aparcamiento"). La actividad formaba parte de un programa de medio ambiente en el que estaban implicados niños, profesores y padres. Un jardín que cuidan los pequeños y la visita a una granja-escuela eran otras estrellas del programa.

La relación entre la educación me-

dioambiental y la vial fue la que dio pie a esta "marcha verde". Tras el paseo con los triciclos, los escolares y su profesor, Juan Gallego Bacas, uno de los tutores e impulsor del proyecto, comentaban en clase lo que más les había gustado. Alguno confesaba sin reparos que la moto a pilas de uno de sus amigos era su preferida. "¿Pero no quedamos en que las motos echan humo?" cuestionaba el maestro. Otro de los pequeños declaraba haber corrido mucho mientras su compañero decía que había ido despacio "porque me daba miedo correr".

Los mayores conocen ya qué es un paso de peatones, dónde está la acera y el significado de algunas señales que encuentran cuando van andando o en el coche de sus padres. También saben que hay distintos medios de transporte. "Son conceptos que van saliendo cuando analizamos otras cosas, como la calle donde viven" indica el profesor. "Aprovechamos lo que ya saben y a eso añadimos elementos nuevos. Por ejemplo, conocen muy bien la señal de aparcamiento y por eso la tenemos en el patio del colegio".

EL TIEMPO ES VARIABLE



No, no nos hemos desviado del tema ni estamos dando un parte meteorológico. Seguimos tocando los aspectos más importantes de la programación, y el tiempo es uno de ellos. A nadie se le ocurriría tomar decisiones como programar un viaje o unas vacaciones sin contar con el tiempo, no con el meteorológico (que para este ejemplo también es importante), sino con el disponible, con el que verdaderamente contamos para llevar a cabo nuestros planes.

Nuestro titular se refiere al tiempo como una variable que debemos controlar para nuestras planificaciones. Una de las grandes dificultades de la educación extraescolar es que los tiempos disponibles suelen ser cortos y no siempre continuos. Así, mientras en la educación formal, los objetivos a largo plazo (un curso, un ciclo, etcétera) permiten un margen de actuaciones más amplio y, consecuentemente, una evaluación y "feed-back" progresivos (lo que favorece mucho la dinámica de programación), la educación extraescolar debe mostrarse más flexible y espontánea para adaptarse a periodos de tiempo más cortos, y en la mayoría de las ocasiones discontinuos, con las dificultades que eso conlleva.

No obstante, la programación puede y debe prever estas variables para que puedan ser controladas y compensadas mediante otros mecanismos didácticos o apoyos. Éstos pueden provenir de otros ámbitos educativos como la propia educación formal u otras instituciones que, con intervenciones educativas complementarias, pueden orientar a los educadores sobre estos mecanismos compensadores.

M^a Cruz GARCÍA EGIDO
Pedagoga de la DGT

Ficha 5

EL TIEMPO

- 1 Es una variable condicionante que debe expresarse en la programación (temporalización).
- 2 En la educación extraescolar los espacios de tiempo para las intervenciones son más cortos y discontinuos que en la educación formal.
- 3 Estas condiciones hacen necesaria la utilización de mecanismos didácticos y apoyos compensatorios que faciliten la flexibilidad y capacidad de adaptación de los programas a estos tiempos.



LA COMUNIDAD AUTÓNOMA (y 2)

PRESENTACIÓN Tercer ciclo

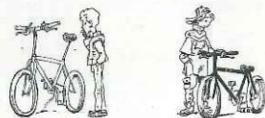
En este área, y desde el primer ciclo, se puede desarrollar en los alumnos el espíritu crítico frente a los mensajes publicitarios y propagandísticos. No hay que olvidar la edad, cada vez más temprana, a la que empiezan a "consumirse" vehículos en nuestra sociedad. Al final de la Primaria, el trabajo con los alumnos pasará por que éstos valoren la influencia que las modernas técnicas de publicidad y consumo ejercen sobre las personas.

El desarrollo del sentido de la responsabilidad referido a la conducción de bicicletas y el conocimiento de sus principios mecánicos y motrices serán tratados, únicamente en el tercer ciclo, en base a la utilización que los alumnos de esta etapa hacen de este vehículo, aprovechando aquellos contenidos relativos a "la utilización de fuentes energéticas simples y operadores más complejos (polea, engranaje y manivela) para constituir dispositivos y aparatos sencillos que permitan encadenar causas y efectos".

Por último, profundizando en los contenidos de la señalización, es en esta edad cuando los alumnos son capaces de conocer y aprender categorías y, en consecuencia, podrá enseñarse el significado de cada señal y el propósito de su concreta ubicación en un lugar determinado, así como a los usuarios de la vía a quienes va destinada.

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

Lee el siguiente texto y comprabado vosotros mismos.



Por fin Juan y Antonio compraron las bicis que querían. A Juan le gustaba la negra, a Antonio la blanca. Con las prisas salieron rápidamente a probarlas y aquí empezaron los problemas. Tenían muchas dificultades para pedalear ¿qué es lo que pasaba?

Observa la ilustración y expícalo brevemente.

¡Claro! No podían andar cómodamente y con seguridad en sus vehículos porque el manillar y el sillín estaban muy altos o muy bajos. Juan y Antonio se fijaron sólo en el aspecto de la bici y olvidaron que el tamaño del cuadro y la posición del sillín y del manillar son muy importantes.

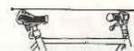
Presta atención a los siguientes dibujos y completa los textos, sólo tendrás que utilizar alguna de las siguientes palabras: CODO, SILLÍN, CUADRO, DEDOS, PIES, ALTURA.



La altura justa es la que permite al conductor poner los en el suelo, estando situado sobre el



La distancia entre el sillín y el manillar debe permitir tocar el manillar con los mientras el toca la punta del sillín.



El sillín debe estar a la misma del manillar.

Criterios de evaluación

Desarrollo del sentido de la responsabilidad y hábitos de comportamiento correcto en la conducción de bicicletas, y valoración del conocimiento y respeto de las normas y señales de tráfico.

► Conocer y apreciar las normas y pautas de convivencia que rigen los grupos sociales.

En este criterio, es importante detectar, en relación a los objetivos de Educación Vial, el desarrollo en el alumno de actitudes positivas hacia la señalización y normas de tráfico, más aún cuando en algunos casos ya será un conductor de bicicletas. También se valorará el conocimiento del significado de las señales y la comprensión de su ubicación en un lugar determinado.

Posibles actividades

► Los alumnos deben aprender cómo adaptar una bicicleta a sus características. Después, utilizando las láminas que ilustran estas páginas, se analizarán los problemas que tienen varios ciclistas para pedalear.

► Una vez estudiados los principios motrices, se puede iniciar el estudio de los frenos. Después de localizar en una ilustración de la bicicleta los elementos del sistema de frenos (palanca, cable, herradura y zapatas), se procede a la explicación de su funcionamiento, tras la cual los alumnos deberán llevar a cabo un ejercicio en el que se secuenciarán las fases del proceso de frenada.

Objetivos y contenidos

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:

- Valoración de la relación existente entre los recursos económicos de la Comunidad Autónoma, vías de comunicación y desarrollo económico.
- Elaboración de informes y análisis de problemas estudiados a partir de datos obtenidos.
- Valoración del impacto del desarrollo tecnológico sobre la evolución de los medios de comunicación y transporte.
- Interpretación y utilización de planos y mapas de la Comunidad Autónoma, situando las provincias, ciudades

más importantes y comunicaciones.

- Diferenciación y conocimiento de los signos convencionales empleados en las leyendas, mapas y planos.
- Consolidación y desarrollo de los hábitos de comportamiento y prudencia en el uso de los diferentes medios de transporte tratados en los ciclos primero y segundo.

OBJETIVOS

► Identificar y conocer los elementos y principios físicos y mecánicos de la bicicleta y adquirir el sentido de la responsabilidad referido a su conducción, y valorar el conocimiento y respeto de las normas y señales de tráfico.

CONTENIDOS:

- Conocimiento de los diferentes elementos de la bicicleta (manillar, cuadro, plato, piñones, ruedas, frenos, zapatas, etcétera).
- Iniciación a los principios físicos y motrices de la bicicleta.

- Utilización adecuada de herramientas en el arreglo de pequeñas averías como pinchazos, sustitución de zapatas, regulación de la altura del sillín o manillar, etcétera.
- Conocimiento de las normas básicas para una adecuada conducción de bicicletas.
- Desarrollo en el alumno del sentido de la responsabilidad referido a la conducción de la bicicleta y de los peligros que ello supone.
- Análisis de distintos comportamientos y descripción de los efectos que, en otros usuarios de la vía pública y en uno mismo, tiene una conducta inadecuada en la conducción de bicicletas.
- Conocimiento del significado de los distintos tipos de señalización (señales verticales, marcas viales, luminosas, etcétera) analizando el porqué de su ubicación en un lugar concreto.
- Valoración de la importancia que tiene el respeto a las señales de tráfico y el conocimiento de su significado.

MUY GRACIOSO ME REFERIR A ESTAS.

NO SE ENFADA PROFESOR ESO SON LAS MARCAS VIALES.

PUEDE BIEN, VAMOS A DESCUBRIR LO QUE SIGNIFICAN.

Fíjate en las ilustraciones y completa los textos. Utiliza las palabras siguientes: BANDAS, ADELANTAR, DISCONTINUA, PASOS, CONTINUA.

Para cruzar la calle utilizamos los para peatones.

Que se indican con unas blancas pintadas en la calzada.

Los coches no adelantan. Una línea en la calzada no puede rebasarse nunca.

Ahora sí que pueden adelantar los coches. Una línea puede ser rebasada para

¡ATENCIÓN CHICOS! AQUÍ DE LOS DOS CICLISTAS NO CONOCE EL SIGNIFICADO DE LAS LÍNEAS PINTADAS EN LA CALZADA, NO OLVIDÉIS EXPLICAR VUESTRA RESPUESTA.

(A) (B)

Muy bien, el ciclista que no conoce el significado de las marcas viales es el de la viñeta (B). Si alguna vez ves dos líneas longitudinales adosadas (una al lado de otra), recuerda que la que conserva el significado es la más próxima al vehículo. Si no has respondido bien, no te preocupes, observa de nuevo la ilustración y corrige tu respuesta.

Observa cómo el coche que quiere girar a la izquierda ha dado el intermitente y se ha situado en el carril nº 1.

¿Podrías explicar lo que significan las flechas pintadas en el pavimento?

Convocada la XIII edición Ganadores del Concurso de Educación Vial

Recientemente se ha fallado el XII Curso de Educación Vial Escolar, convocado por la DGT. Nueve centros escolares resultaron premiados y otros tantos recibieron una mención. Los docentes podían concursar en tres opciones diferentes y los premios otorgados van desde el millón y medio a las 250.000 pesetas, según la opción a la que se concursara.

Por otra parte, ya está convocada la XIII edición del Concurso, al que pueden acceder los centros escolares de cualquier etapa educativa. Como en ocasiones anteriores, los profesores pueden optar por una de las tres opciones en las que se divide el concurso: la opción A exige presentar un diseño teórico de un Proyecto Curricular de etapa, de ciclo o de área para Educación Infantil, Primaria, Secundaria o Especial. La opción B precisa la realización de un Proyecto de todos o alguno de los niveles de la opción A y la presentación de una memoria final con todas las fases del proyecto anterior, y el análisis y valoración del mismo.

Por último, para concursar en la opción C se requiere presentar un informe y la documentación correspondiente sobre algún aspecto didáctico puntual realizado en el centro sobre Educación Vial. Los trabajos deberán presentarse en las respectivas Jefaturas de Tráfico de cada provincia antes del 14 de marzo de 1997 para la opción A y del 30 de junio del mismo año para las opciones B y C. Para mayor información, pueden dirigirse al 91-742 31 12 (extensión 338).



PREMIOS

OPCIÓN A

- 1º.- C.P. San Miguel Arcángel. (Plasencia.- Cáceres).
- 2º.- C.P. Lope de Vega. (Ceuta).
- 3º.- C.P. Fray Pedro de Aguado. (Valdemoro.- Madrid).

(Bemiján.-Murcia).

Menciones: E.I. Ciudad Aljarafe (Mairena de Aljarafe.-Sevilla); C.P. José María de Pereda (Santander.-Cantabria); C.P. Les Aigues (Mataró.-Barcelona).

Menciones: C. Virgen del Mar (Santa Cruz de Tenerife); C.P. S. José (San Sebastián.- Guipúzcoa); E.I. Ciudad Aljarafe (Mairena de Aljarafe.-Sevilla).

OPCIÓN B

- 1º.- Zona Escolar Rural El Llerca. (S. Jaume de Llerca.-Girona).
- 2º.- C.P. Mariano Serra (Aldaya.-Valencia).
- 3º.- E.I. La Naranja.

OPCIÓN C

- 1º.- Patronato Social Escolar de Obreros (Barcelona).
- 2º.- C.P. Francisco Ayala (Granada).
- 3º.- C.P. El Parque. (Blimea.-Asturias).

Menciones: C.P. Roxos (Santiago de Compostela.-La Coruña); C.P. El Castell (Villajoyosa.-Alicante); C.P. Ntra. Sra. de las Montañas (Villamartín.-Cádiz).

Almería: Exposición de dibujos

El curso pasado se cerró en Almería con una exposición de dibujos sobre circulación vial. En ella se reunieron los trabajos realizados por los alumnos de todos los colegios de la ciudad andaluza. Junto a ellos, los escolares podían contemplar los dibujos premiados en las convocatorias de la DGT y el Ayuntamiento y los trabajos del I Concurso Municipal de Educación Vial Escolar. Para la ocasión, se repartieron diplomas, tarjetas y carteles. El lema que presidía la exposición era: "Ve despacio que tengo prisa..."

Ciclomotor y Seguridad: Nuevo manual

La editorial ETRASA ha editado un manual para la enseñanza teórica de la conducción de ciclomotores, dirigido a jóvenes de 14 a 18 años. El manual, que incorpora gran cantidad de imágenes y gráficos, pretende que estos jóvenes, que se enfrentan por primera vez a los temas de tráfico, adquieran los conocimientos suficientes para integrarse en la circulación con este vehículo. Al final de cada capítulo se incluye un cuestionario sobre los aspectos tratados en el mismo para evaluar el nivel de aprendizaje adquirido.



Para más información, pueden llamar al 91-632.18.00.

Asturias: Policías y Educación Vial

La educación vial ya se contempla en el programa de formación de la Escuela Regional de Policías Locales del Principado de Asturias. Hace unos meses, los agentes pudieron asistir allí al 1º Curso de Educación Vial, impartido por Juan José López, responsable de este área en Mieres. En esta localidad asturiana, casi cuatro mil alumnos de Primaria y Secundaria participaron en las X Jornadas de Educación Vial, con la presencia de los agentes en sus aulas. Caben destacar, además, el IV Curso para jóvenes conductores de ciclomotor y un programa de educación vial para adultos. Por otra parte, Langreo celebró en agosto los "Taller de Verano" con actividades de educación vial. Los participantes podían elegir entre la confección de manual, el estudio pormenorizado de la calle donde vivían, tomar parte en un concurso de conocimientos de seguridad vial o visitar el parque infantil de tráfico. También se organizó "la Senda del Oso", donde los caminantes debían compartir camino con grupos de ciclistas, practicando lo aprendido anteriormente.



VOLKSWAGEN PASSAT 1.8

DATOS TÉCNICOS

MOTOR:
Posición: Delantera longitudinal.
Cilindros: Cuatro, en línea.
Cilindrada: 1.781 c.c.
Alimentación: Inyección multipunto.
Carburante: Súper 95/Normal 91 OCT.
Depósito: 62 litros.
Potencia máxima: 125 CV a 5.800 r.p.m.

TRANSMISIÓN

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

FRENOS

De disco en las cuatro ruedas.

SUSPENSIÓN

Delantera, de 4 brazos oscilantes. Trasera, semi-independiente.

DIRECCIÓN

Tipo: De cremallera con asistencia hidráulica.
Diámetro giro: 11,4 metros.

RUEDAS

Llantas: 6 J x 15.
Neumáticos: 195/65 R 15.
Peso: 1.350 kgs.
Longitud: 4,67 mts.
Anchura: 1,74 mts.
Altura: 1,45 mts.
Maletero: 475/745 litros.
Consumo: A 90 km./h., 5,8 litros. A 120 km./h., 7,5 litros. Ciclo urbano, 10,1 litros.
Precio final: 3.195.000 pesetas.

TOP-AUTO

COMENTARIO. - Bajo una carrocería de rendimiento aerodinámico notable (Cx de 0,27) se oculta un habitáculo suficientemente espacioso, si bien la posición longitudinal de los motores ha reducido en 2 cms. la cota de confort que los fabricantes miden desde el pedaliar hasta el respaldo posterior. Como el AUDI "A4", son las plazas posteriores las más afectadas, tanto en espacio para las piernas, a poco que el conductor supere el metro ochenta de estatura, y en altura respecto al techo. Si hay que destacar, a cambio, el excelente trabajo llevado a cabo en el diseño del interior, con infinidad de detalles que dan al nuevo "Passat" más funcionalidad y categoría.

La versión 1.8, equipada con el tetracilíndrico de 20 válvulas y 125 CV, alcanza un satisfactorio nivel de prestaciones. Sin embargo, las aceleraciones y recuperaciones son más discretas por su mayor peso y los largos recorridos del cambio. El esquema de las suspensiones cumple perfectamente su cometido, lo que unido a una frenada potente y estable y una dirección precisa hacen que la conducción no plantee problemas ni el confort de los ocupantes. ♦

NOTA MEDIA	7,5
NOTA MEDIA SEGURIDAD	7,6

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

SEGURIDAD		
8	Estabilidad	7,5
8	Suspensión	7,5
7	Frenos	8
7	Dirección	8
8	Ruedas	7
7	Luces	8
7,4	NOTA MEDIA:	7,5
NOTA MEDIA DE SEGURIDAD:		
7,5		7,7

AUTOREVISTA

COMENTARIO. - El "Passat" de la cuarta generación sólo mantiene el nombre. Todo ha cambiado. Lo que más llama la atención es la nueva estética, mucho más atrevida, moderna y que recuerda al exitoso "A4". La plataforma también es nueva, más ancha y más larga que la hasta ahora utilizada y con mayor rigidez, lo que, unido al nuevo sistema de suspensión, le dota de un comportamiento sobresaliente.

El interior ha sido completamente remozado hasta conseguir un aspecto menos sobrio, pero sin perder calidad ni en el acabado ni en los materiales empleados. En cuanto a la habitabilidad, pese al aumento de las dimensiones exteriores, presenta las mismas cotas que en modelos precedentes, lo que de por sí no está nada mal. El maletero, sin embargo, queda algo escaso para la tendencia actual.

El espacio que se ha ganado en longitud con la nueva carrocería se ha destinado al vano motor, con el fin de poder colocar los diferentes motores en posición longitudinal. En la versión atmosférica de 1.8 l. con 5 válvulas se consigue una potencia de 125 CV/Din, más que suficiente para obtener unas prestaciones de primer orden. ♦

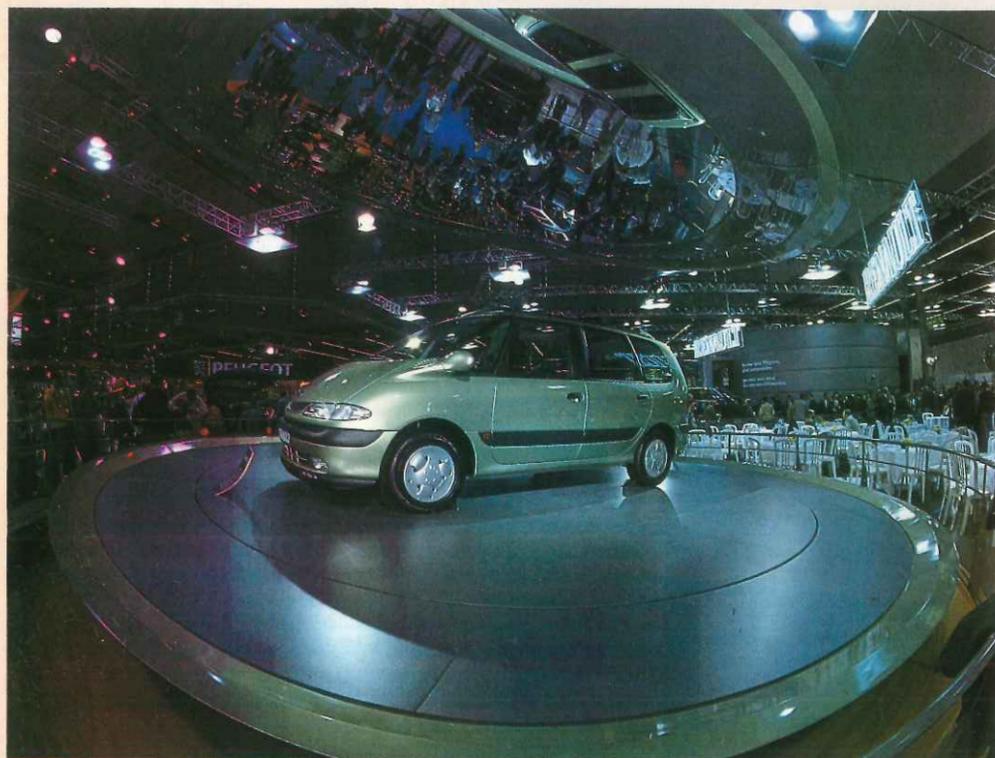
😊 **Estética.**
 😊 **Diseño interior.**
 😊 **Motor.**

😞 **Prestaciones.**
 😞 **Habitabilidad trasera.**
 😞 **Desarrollo de cambio.**

😊 **Estética acertada.**
 😊 **Acabado interior.**
 😊 **Funcionamiento motor.**

😞 **Maletero algo justo.**
 😞 **Ancho plazas traseras.**

La industria del automóvil se viste de gala en el Salón de París CON SABOR FRANCÉS



El Salón del Automóvil de París, el más elitista e importante del mundo, ha tenido una vez más color francés gracias a las abundantes novedades de las tres marcas que "jugaban" en casa: Citroën, Peugeot y Renault. Pero todas sin excepción se prepararon para deslumbrarnos. Y lo consiguieron.

Andrés MÁS

En esta edición del Salón de París, Renault no sólo contaba con el mayor stand, también presentaba el mayor número de modelos inéditos. El nuevo Renault "Safrane", el "Mégane Cabriolet", el "Scénic" o un "Espace" totalmente renovado, atrajeron la máxima atención de más de un millón de visitantes que acudieron a la muestra durante diez días. Acompañando todas estas novedades también hacían acto de presencia el "Laguna", con el nuevo motor V6, los "Twingo", con nuevos colores y una

motorización mejorada, y el "Mégane Classic".

Por su parte, Peugeot activó un sexto sentido con el "406 Coupé", un elegante y aerodinámico modelo con cuatro plazas reales y dos motorizaciones posibles de 135 y 194 caballos. Se pondrá a la venta a mediados del año 97. Como complemento a este modelo diseñado por Pininfarina, la marca del león mostraba su "406 Break", los nuevos motores V6 y un cambio automático para la berlina más moderna de la marca francesa. Dos llamativos prototipos



Fiat presentó nuevos motores en su "Cupé".

bía más. Un "Saxo" eléctrico (en Francia funciona este tipo de coches en muchas poblaciones) un "Xantia Activa V6" o el "Berlingo Multispace", uno de los prototipos hecho realidad para primeros de año.

Otras novedades de marcas "invitadas" también revolucionaron a público y periodistas. Es el caso del Volvo "C70", un cupé de cuatro plazas desarrollado y producido en colaboración con la marca británica TWR. Potente, refinado y muy ágil, el coche llegará a



La "Ibiza" de Seat, más potentes.



La "Berlingo Multispace" de Citroën.

transportaban al futuro a un público agradablemente sorprendido.

Citroën presentó al "Berlingo" en sociedad y propuso a los asistentes tres diferentes posibilidades de futuro sobre esa misma base. Lo que ahora es un vehículo comercial o mixto será mañana un competidor del "Scénic" o del "Múltipla". Los monovolumen del futuro serán más pequeños y aún más versátiles. Pero ha-



Peugeot 406 Coupé.



Porsche deslumbró con el "Boxter".

España por unos seis millones de pesetas en la primavera de 1997. Ford acudió a París con su "KA"-pricho y un moderno "Mondeo". Ambos modelos se venden desde este mes de noviembre en España y marcarán, sobre todo el "Ka", fabricado en Almusafes (Valencia) y dentro de poco también en Brasil, un nuevo camino en diseño en el segmento de los utilitarios. Como puede que ocurra dentro de dos años con el "Múltipla". Se trata de un monovolumen pequeño al estilo "Scénic" propuesto por Fiat en París pero que no verá la luz hasta el otoño del 98.

LOS FAMILIARES

Desde luego, las marcas no saben como animar el mercado de los familiares, de tanto éxito en otros países de Europa. Opel, por

ejemplo, prepara para el mes de febrero el lanzamiento en España del "Vectra Caravan" y del "Sintra", un monovolumen. Tanto la versión familiar como el "Vectra berlina" disfrutará, entre otras, de una mecánica turbodiesel con inyección directa (la última moda entre los fabricantes) 16 válvulas, distribución monoárbol y 82 caballos de potencia. En un año llegará una versión con intercooler de este mismo motor con 100 CV y un 2.2 TDi, 16 V

y 120 CV.

También en Seat comienzan a utilizar este tipo de mecánicas heredadas del grupo VW. El "Ibiza" ya incorpora los SDi y TDi de 64 y 90 caballos y el "Córdoba" lo hará a lo largo de este mes. En enero ya podremos comprar un "Toledo TDi" de 110 caballos, aunque en diciembre este modelo también sustituirá el motor de 1,8 litros y 90 caballos por uno de 1,6 litros y 100 caballos. Este mes de noviembre los "Ibi-

nuevo motor de 1.4 16V de 100 caballos y estrenará dentro del grupo un propulsor de un litro de cilindrada y 50 caballos que sustituye al conocido 1.5 de 45 caballos.

ESTABAN TODOS

El Salón de París reservaba al visitante muchas más sorpresas: el nuevo Honda "Prelude", el BMW "Z3 2.8" y "M Roadster" (España en marzo), nuevos motores de cinco cilindros para el Fiat "Cupé", el Porsche "Boxster" (enero) o el "Carrera S", la renovación del Nissan "Primera", los Jaguar "XK8" cupé y cabrio (ya disponibles) un Volkswagen "Passat" totalmente remozado, los "Marea" de Fiat, el Toyota "Picnic", el exclusivo Mercedes "SLK" junto con el prototipo "F

200", el Skoda "Octavia", el impresionante Ferrari "F 550 Maranello", el ya conocido y brillante Audi "A3" o el Lancia "Kappa Cupé". Nissan por su parte, comunicaba durante los días de prensa del Sa-



El último cupé de Volvo, el "C70".

UN NUEVO MINI EN EL 2000

Inesperadamente, los periodistas asistentes al Salón de París recibíamos la noticia de que Chrysler y BMW habían llegado a un principio de acuerdo para fabricar un motor pequeño de 1,4 y 1,6 litros de cilindrada en algún país de Sudamérica.

Esta mecánica será utilizada por Rover (la firma británica perteneciente a BMW) para su nuevo "Mini". El coche se comenzaría a vender no antes del año 2.000, pero de lo que sí están seguros es de que se seguirá llamando "Mini", de que contará con una franquicia independiente de concesionarios y de que será totalmente diferente al modelo actual. Este recibía con ocasión del Salón de París la puesta al día más importante desde su nacimiento. Incorporaba importantes medidas de seguridad como airbag del conductor, cinturones con pretensores, barras de seguridad en las puertas... además de inyección multipunto, una gestión del motor más sofisticada y nuevos equipamientos.



El "Mini" de Rover.

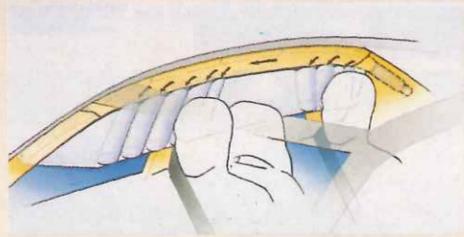
za" y los "Córdoba" estarán disponibles con un potente motor de dos litros y 150 caballos. Y, dos meses más tarde, el "Ibiza" recibirá el

lón el acuerdo alcanzado con la marca francesa Peugeot para que esta le suministre motores diesel para su modelo "Micra".

Un pabellón dedicado por completo a exponer todos los vehículos utilizados por James Bond en sus películas ponía la guinda a un Salón para no perderse... otro año. ♦

PROTECCIÓN VOLVO

Volvo está desarrollando un nuevo concepto de seguridad que proporciona mayor protección contra las lesiones en la cabeza en caso de colisiones laterales y accidentes múltiples. El nuevo concepto se llama "IC-Inflatable Curtain (cortina hinchable), y consiste en una cortina protectora hinchable que actúa como una almohada entre la cabeza del conductor y demás pasajeros y el interior del coche en caso de colisión.



La cortina protectora de Volvo.

Volvo, en sus investigaciones sobre diferentes tipos de accidentes de tráfico, ha llegado a la conclusión de que más de la cuarta parte de las víctimas de accidentes y lesiones graves son producidos por lesiones en la cabeza. La causa más común de estas lesiones son los impactos laterales y los impactos múltiples. Está fue la base de partida de la cortina hinchable. El mecanismo cubre la parte superior del lateral del coche y proporciona la misma

protección tanto a los ocupantes de los asientos delanteros como a los traseros. Se activa mediante un sensor en caso de impacto lateral y se despliega entera en menos de 25 milésimas de segundo, con lo que la cabeza recibe el impacto de manera controlada. Se la considera como un refuerzo del SIPS (sistema de protección contra impactos laterales). El sistema está siendo desarrollado en colaboración con la compañía de seguros Autoliv.

MOTOCICLETAS BMW 1997

BMW acaba de presentar su gama de motocicletas para 1997. Todos los modelos están disponibles en los concesionarios desde el pasado octubre, excepto la "DFGK1200 RS", que se comercializará a partir de marzo. La gama la componen dos modelos monocilíndricos ("F 650" y "F 650 ST"), cinco bicilíndricos boxer ("R 850 R", "R 1100 RS", "R 1100 GS" y "R 1100 RT") y, por último,



BMW "K 1200 RS".

dos tetracilíndricas ("K 1100 LT" y la "K1200 RS"). El modelo estrella es la "K 1200 RS", nueva por su bastidor y suspensiones alternativas BMW Telever y Paralever, por la electrónica digital que gestiona el motor, el catalizador y el ABS; además, es la primera moto de la marca que supera los 100 CV.



Alberto Brunete y Raúl de la Heras (ambos de 19 años y estudiantes

de mecánica y telecomunicaciones, respectivamente) son los jóvenes españoles que han sido seleccionados para participar en la elección del "Conductor Joven del Año en Europa" que se celebrará próximamente en Bruselas.

Las pruebas se desarrollaron en Madrid y contaron con la asistencia del piloto oficial del Equipo Ford Repsol en el Campeonato del Mundo de Rallyes, Carlos Sainz.

YA A LA VENTA

Mercedes acaba de iniciar la comercialización de su nuevo monovolumen "Clase V". Dos serán las versiones: una de gasolina,



"V230", con un motor de 143 CV, y otra diesel, "V230 Turbodiesel", cuyo propulsor desarrolla 98 CV. El precio de ambas será de 4.179.000 pesetas (versión "Trend") y podrán adquirirse en diversas líneas de acabado. El habitáculo del "Clase V" puede acoger hasta siete ocupantes; ofrece un espacio de carga de 581 litros; y, si se desmontan los asientos traseros, su capacidad útil llega a los 4.564 litros.



En el Salón del Automóvil de Gran Bretaña, el nuevo director ejecutivo de

ROVER, Walter Hasselkus, ha confirmado que se va a fabricar y poner a la venta en 1998, un nuevo Land Rover de tamaño inferior a su "Defender".

Sería un modelo en competencia directa con el Nissan "Terrano" y el Toyota "Rav 4". Se fabricará en la nueva planta anexa a las instalaciones de Solihull (Inglaterra)

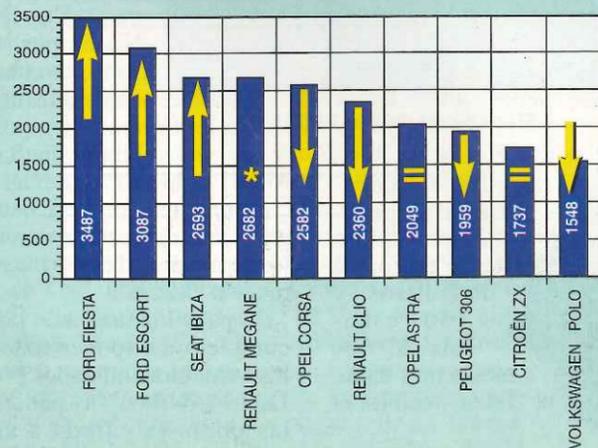
FORD acaba de celebrar el 20 aniversario de su presencia en España. El acto, presidido por los Reyes, se celebró en la factoría de Almussafes.

Las mañanas de los domingos, en RADIO VOZ, el programa "En Marcha" de Rafael Cerro recorre el mundo del motor: novedades, consultorios y conexiones con pruebas deportivas.



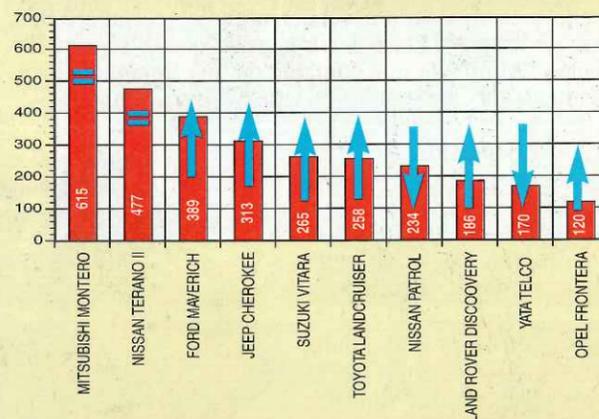
HYUNDAI GALARDONADA
Por segundo año consecutivo, el Hyundai "Sonata" ha sido galardonado con el "Premio a la Satisfacción del Cliente", de la Korea Management Association. Esta organización realiza el seguimiento de los productos más de moda en el mercado. Los diez productos más populares son nominados y, entre ellos, el "Sonata" recibió el primer premio en la categoría reservada a automóviles.

LOS COCHES SUPERVENTAS DE SEPTIEMBRE



Fuente: C. E. P. Consultores. * Novedad en el mercado

LOS TODO TERRENOS MÁS VENDIDOS EN EL MES DE SEPTIEMBRE



Fuente: C. E. P. Consultores.

OPEL PRESENTA GAMA

Opel acaba de presentar su gama 97, en la que destacan el "Vectra Caravan" con el nuevo motor diesel Ecotec de 2.0 Di y de gasolina 1.8 16V (su comercialización en España está prevista para febrero). Por su parte, el "Frontera" también presenta muchas mejoras, destacando la nueva versión TDS con motor turbodiesel de 2.5 y 115 CV. Con la llegada del nuevo año comenzará la comercialización del monovolumen "Sintra", disponible con dos motores de gasolina de cuatro válvulas por cilindro.

Los "Corsa" se han reducido de 21 modelos a 12, introduciendo novedades en las versiones más económicas. El "Tigra" mantiene su oferta. Los "Astra" también se han ajustado, pasando de 25 a 17 modelos, sobresaliendo, entre ellos, el "CDX", con motor 1.6 litros 16 V. En el capítulo de los comerciales, los "Combo" y los "Corsa Van" mantienen sus versiones.



Los Opel, preparados para el 97.

Entre las novedades en seguridad, destaca el nuevo "Vectra" con sus airbags de inflado híbrido o sus pedales retráctiles que evitan las lesiones en los pies y en las piernas. Los airbags laterales se incorporarán en un futuro muy próximo en este modelo.

ALFA ROMEO ha incorporado en sus modelos "GTV" y "Alfa Spider" un sensor de aparcamiento "EPS" (Electromagnetic Parking System), conocido comúnmente como "de marcha atrás", basado en la utilización de ondas electromagnéticas de baja energía. Cuando se acciona el dispositivo, se crea una amplia zona de protección, de 70 centímetros aproximadamente, alrededor de los parachoques delanteros y traseros del coche. Al acercarse a un obstáculo, el "EPS" emite una señal acústica, que aumenta su frecuencia de repetición cuanto más se acerca el obstáculo. Se considera muy útil en situaciones de visibilidad muy escasa y facilita mucho el aparcamiento. Su precio ronda las 25.000 pesetas.

LAS MATRÍCULAS

Provincia	Matrículas concedidas Últimas agosto-96	Matrículas concedidas Últimas septiembre-96	Total vehículos matriculados	Total permisos expedidos	Licencias de conducción
Álava (VI)	4013-T	4679-T	666	457	79
Albacete (AB)	3669-P	4158-P	489	547	223
Alicante (A)	7588-CZ	0520-DB	2.932	2.563	1.246
Almería (AL)	8519-Y	9634-Y	1.115	707	509
Asturias (O)	7650-BT	9448-BT	1.798	1.879	306
Ávila (AV)	1031-H	1260-H	229	405	58
Badajoz (BA)	5068-X	5794-X	726	1.205	358
Baleares (PM)	8359-CJ	0971-CK	2.612	1.321	979
Barcelona (B)	3415-SN	3522-SP	10.107	5.928	2.736
Burgos (BU)	8222-U	8845-U	623	719	64
Cáceres (CC)	7486-O	7989-O	503	706	188
Cádiz (CA)	9301-AZ	0960-BB	1.659	1.821	1.583
Cantabria (S)	5325-AG	6335-AG	1.010	1.144	268
Castellón (CS)	8572-AJ	9830-AJ	1.258	859	472
Ciudad Real (CR)	4814-U	5405-U	591	503	254
Córdoba (CO)	9210-AL	0260-AM	1.050	900	580
Coruña, La (C)	8223-BP	0486-BS	2.283	1.906	422
Cuenca (CU)	5170-I	5412-I	242	255	57
Girona (GI)	1073-BC	2602-BC	1.529	1.155	623
Granada (GR)	1469-AL	2785-AL	1.316	1.099	626
Guadalajara (GU)	0036-H	0256-H	220	233	81
Guipúzcoa (SS)	9561-AW	0859-AX	1.298	1.315	257
Huelva (H)	8109-U	8832-U	723	557	319
Huesca (HU)	5412-M	5848-M	436	385	105
Jaén (J)	4466-X	5341-X	875	787	387
León (LE)	6749-AB	7565-AB	816	1.107	153
Lleida (L)	0460-AB	1202-AB	742	617	242
Lugo (LU)	2162-T	2829-T	667	454	142
Madrid (M)	7383-TW	1025-TY	13.642	6.503	1.205
Málaga (MA)	8781-BY	1740-BZ	2.959	1.846	1.160
Murcia (MU)	7974-BL	0036-BM	2.062	1.957	1.300
Navarra (NA)	9785-AP	1290-AS	1.505	1.096	246
Orense (OR)	5717-S	6380-S	663	725	144
Palencia (P)	8152-I	8426-I	274	375	50
Palmas, Las (GC)	4923-BN	7059-BN	2.136	1.075	453
Pontevedra (PO)	9021-BB	0872-BC	1.851	1.564	552
Rioja, La (LO)	7113-O	7602-O	489	507	95
Salamanca (SA)	9809-P	0283-S	474	627	116
S. Cruz Teniente (TF)	7980-BH	0036-BJ	2.056	1.389	377
Segovia (SG)	5909-H	6166-H	257	409	58
Sevilla (SE)	5851-CS	8268-CS	2.617	2.151	1.621
Soria (SO)	0748-F	0920-F	172	251	33
Tarragona	5864-AS	7144-AS	1.280	638	294
Teruel (TE)	8931-G	9142-G	211	180	88
Toledo (TO)	0047-Y	0750-Y	703	953	225
Valencia (V)	6012-FK	0573-FL	4.561	3.304	1.871
Valladolid (VA)	8687-AC	9400-AC	813	732	110
Vizcaya (BI)	8502-CB	0265-CJ	1.763	1.249	229
Zamora (ZA)	0233-J	0526-J	293	484	55
Zaragoza (Z)	7749-BB	9279-BB	1.530	1.344	255
Ceuta (CE)	6568-F	6779-F	211	125	35
Melilla (ML)	9571-D	9718-D	147	88	35
TOTALES			81.164	61.106	23.924

N-V: Límite provincial de Cáceres-límite prov. Badajoz

Por tierra de conquistadores

La N-V, a su paso por la provincia de Cáceres, se convierte en un recorrido por tierra de conquistadores. Trujillo, donde más de cien capitanes, descubridores y conquistadores abrieron sus ojos a la luz, sigue siendo una ciudad insigne que conserva su historia por encima de todo. Un recorrido de 132 kilómetros desde la provincia de Toledo a la de Badajoz con una intensidad media de 4.500 vehículos y en el que, en 1995, se produjeron 87 accidentes y 17 muertos.

Nono HIDALGO

Dejamos el anterior tramo de este recorrido en el límite provincial entre Toledo y Cáceres, desde donde partimos hoy, en el punto kilométrico (pk) 168. La antigua carretera nacional es hoy autovía con denominación europea (E-90).

Apenas recorrido doce kilómetros, a un lado encontramos Naval Moral de la Mata, una de las poblaciones importantes del recorrido. Desde aquí salen las carreteras CC-904 (que lleva hacia Jarandilla de la Vega, Talayuela y el Monasterio de Yuste) y la CC-713 (hacia Castañar de Ibor, Guadalupe y el monasterio del mismo nombre). Por aquí, la carretera es recta, con el firme en buen estado y una anchura de 12 metros.

Un poco más adelante se encuentra el desvío hacia Plasencia y Coria por la C-511. A partir de aquí, justo antes de los Túneles de Miravete, el trazado de la autovía se vuelve suavemente curvado.

Dejamos a un lado el desvío hacia Almaraz (pk 195) y, algo más adelante, a través del trazado antiguo de la N-V, el camino hacia

Casas de Mirabete y el Parque Nacional de Monfragüe, una maravilla de la Naturaleza.

Seguimos avanzando y dejando al margen los desvíos hacia Jaraicejo (pk 225) y Torrecillas de la Tiesa (pk 240), mientras nos acercamos a Trujillo, cuna de conquistadores, que se recorta en el horizonte sobre un cerro granítico.

En el pk 253 se encuentra el desvío de entrada a la ciudad, que aún conserva una ciudad amurallada en buenas condiciones y un

TRAZADO PELIGROSIDAD FIRME



TERMÓMETRO DE PELIGROSIDAD

El índice de peligrosidad de las carreteras convencionales, autovías y autopistas sin peaje de la Red de Interés General del Estado fue de 20,7 en 1995. 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: 9,6.



Características de la carretera

Denominación: N-V (Madrid-Badajoz).
Tramo estudiado: Kms. 168 a 300. (Límite provincial Cáceres-límite prov. Badajoz).
Nº de kilómetros: 132.

Administración Responsable: Ministerio de Fomento.

Anchura: 12 metros por vía.

Arcenes: De 1 a 2,5 metros.

Nº de carriles: 2 por sentido.

Estado del firme: Bueno.

Trazado: Rectilíneo y suavemente curvado.

Obras: Ninguna.

Previsión de Mejoras: No existen.

castillo fortaleza. También se puede contemplar la plaza, con una estatua ecuestre de Francisco Pizarro, ante la Iglesia de San Martín. Trujillo es, además, un importante nudo de carreteras. Desde allí podemos tomar la N-521 hacia Cáceres; la C-524, hacia Zorita, por un lado, y hacia Plasencia, por otro; y la C-523, hacia Badajoz.

Dejando atrás Trujillo, se encuentra las poblaciones de Santa Cruz de la Sierra y Puerto de Santa Cruz (pk 268) y Villamesías (pk 272) antes de alcanzar Miajadas, otra de las poblaciones de importancia. Además, desde este punto podemos tomar la C-250 hacia Cáceres o la C-426 hacia Don Benito.

Desde aquí hasta el final

Accidentes con víctimas (1995)

Carretera	Nº accidentes	Nº muertos	Nº heridos
N-V	87	17	126

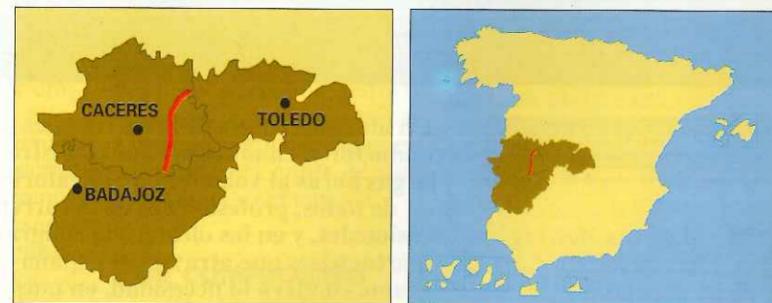
del recorrido, en el límite provincial entre Cáceres y Badajoz (pk 300) sólo encontramos ya el desvío hacia la pequeña población de Alonso de Ojeda, de nombre evocador.

Mientras tanto, durante el recorrido hemos podido degustar la exquisita cocina cacereña: jamón de Montánchez, frito de cordero extremeño o asado de ca-

brito y queso en aceite.

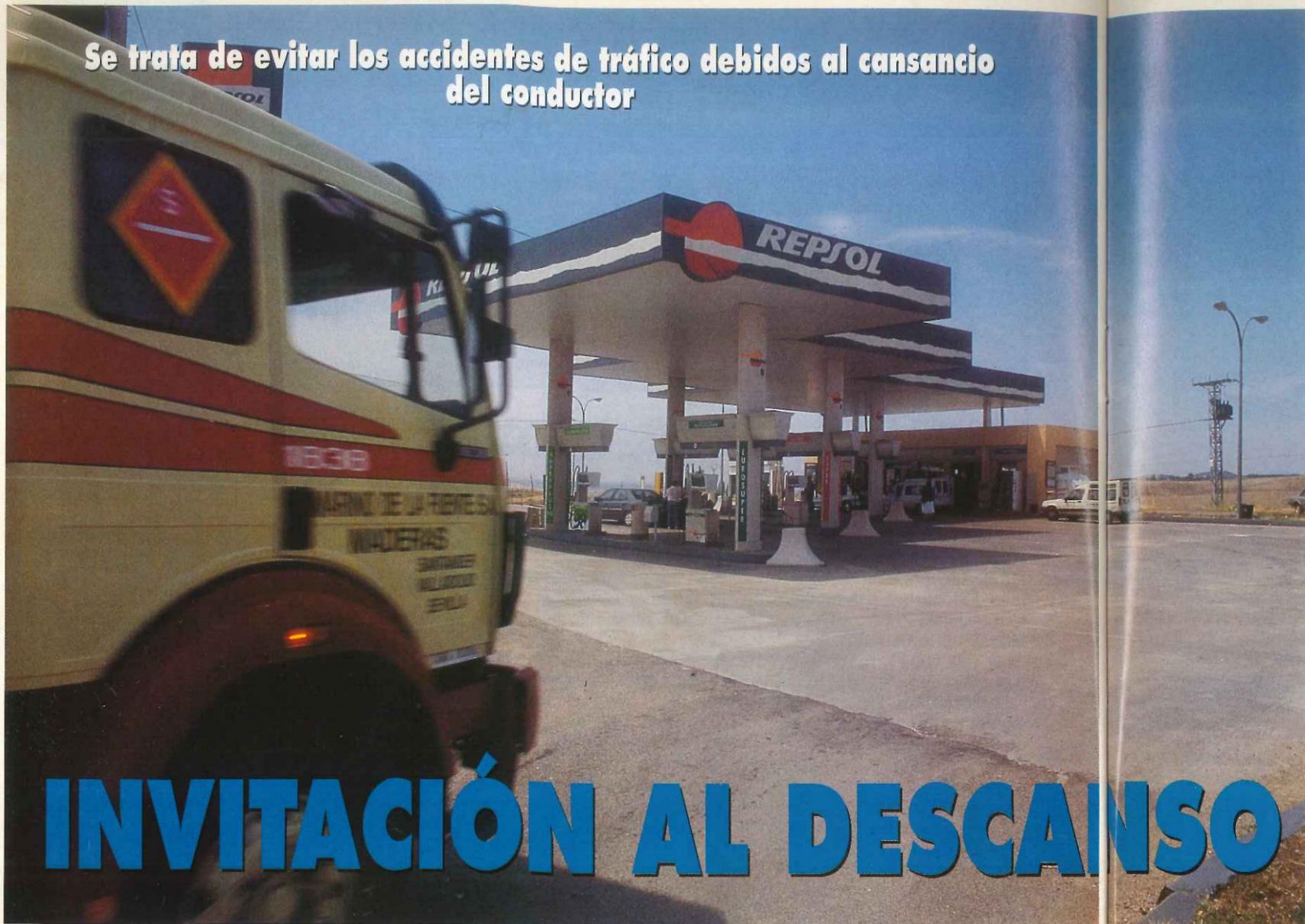
Estos kilómetros se cobraron, en 1995, 87 accidentes con víctimas mortales y 17 muertos. De ellos, 7 se produjeron en el antiguo trazado de la N-V, ya que entre los pk 190 y 240, en esas fechas, aún no se había desdoblado en autovía. Además, la intensidad media existente fue de 4.500 vehículos día. ♦

Esta información ha sido elaborada con datos de la Jefatura Provincial de Cáceres.



- ☒ PUESTO DE SOCORRO
- 🛢️ GASOLINERA
- 🔧 TALLER
- 🏞️ PARQUE NACIONAL
- 🏛️ MONUMENTO NACIONAL

Se trata de evitar los accidentes de tráfico debidos al cansancio del conductor



INVITACIÓN AL DESCANSO

Luis GUIJARRO

Un alto porcentaje de los accidentes son imputables al conductor y, en muchos casos, a distracción o sueño tras largas horas al volante. La obligatoriedad del descanso de todos, profesionales de la carretera y turistas ocasionales, y en las oleadas de emigrantes marroquíes y portugueses que atraviesan España a contrarreloj en verano, conlleva la necesidad, en nuestras carreteras, de áreas de servicio y descanso para que el alto en el camino sea más seguro, confortable y cómodo.

rio, como accesos a autovías y áreas de servicio. Por eso, el próximo Plan Sectorial de Carreteras contempla exhaustivamente la ordenación que en estos momentos se lleva a cabo sobre las actuales áreas de servicio.

Según el Ministerio de Fomento, las autopistas españolas ofrecen suficientes áreas de descanso (57 en total, destacando la A-7 con

20) para trayectos de medio y largo recorrido.

DOMINIO PÚBLICO

Las áreas de servicio más completas están en las autopistas de peaje y las explotan las propias concesionarias, que las dotan de todas las instalaciones para cubrir las necesidades del conduc-

tor y vehículo.

La Administración las define como "zonas colindantes con las carreteras, diseñadas expresamente para albergar instalaciones y servicios destinados a la cobertura de las necesidades de la circulación, pudiendo incluir estaciones de suministro de carburantes, hoteles, restaurantes, talleres de reparación y otros servicios análogos destinados a facilitar la seguridad y comodidad de los usuarios de la carretera. Será libre y gratuito el uso de las instalaciones y servicios de aseos y aparcamientos, así como las zonas de descanso y juegos infantiles, sin perjuicio de su sujeción a normas aplicables



AUTOPISTAS Y AUTOVÍAS, BIEN. La red de áreas de servicio y descanso en las autopistas y autovías está a buen nivel.

Bienvenidos al Gran Bazar

Hoy se encuentra de casi todo en un área de servicio: de aparcamientos pavimentados diferenciados según sean para vehículos ligeros o pesados, a servicios higiénicos, pasando por agua potable, estación de carburantes, teléfono y fax, bar/cafetería, las imprescindibles zonas de descanso y otras actividades complementarias como venta de repuestos y accesorios, restaurantes y tiendas.

Y es que en torno a estas áreas se ha creado todo un mercado que convierte las áreas de descanso en especialmente atractivas para las empresas. No obstante, no se pueden establecer instalaciones o servicios sin relación directa con la carretera o que puedan generar un tráfico adicional, estando expresamente prohibidos los locales en que se realicen actividades de espectáculo o diversión. También se estudiará el establecimiento de servicios específicos para usuarios de vehículos pesados. Por otra parte, la obligatoriedad de las vías de servicio de mantener conexiones específicas con el tronco de la autovía ha desarrollado cierta picaresca: se ha incentivado indirectamente que se coloquen nuevos establecimientos en zonas con buen acceso, aprovechando la inversión previa de otro particular que han construido la vía de servicio, invirtiendo hasta 100 millones de pesetas, para que luego otro se aproveche.

sobre circulación y seguridad". Las áreas de servicio tienen acceso directo a la carretera y se pueden emplazar en una o ambas márgenes de la misma. Además, al ser un elemento funcional de la carretera, sus terrenos e instalaciones se consideran bien de dominio público. Por ello, la concesión se hará por concurso público.

Estas áreas se sitúan en tramos con carencia de servicios adecuados, en calidad, accesibilidad, capacidad y número, para facilitar el buen funcionamiento de la circulación y la comodidad del usuario. Su ubicación se elige de forma que no perturbe la seguridad de la circulación y evitando problemas medio ambientales.

Los representantes del sector se quejan porque muchas áreas que están en fun-

cionamiento, al amparo de una legislación imprecisa, han aprovechado sobremedida sus derechos históricos, conservando su emplazamiento porque estaban en esa carretera antes de que ésta pasara a ser autovía.

POR COMPROMISO

"Es injusto -comenta Roberto Centeno, vicepresidente ejecutivo de Saroil-: el ministerio tiene prohibido construir instalaciones de estas características en las autovías, argumentando que las entradas y salidas directas a las mismas son muy peligrosas cuando se carece de vía de servicio para acceder a éstas. Sin embargo, existen casos, como el de la Autovía del Norte, donde, por compromisos históricos,



DESCANSE. Se trata de prevenir los accidentes provocados por el cansancio.

AS AUTOPISTAS ESPAÑOLAS OFRECEN SUFICIENTES ÁREAS DE DESCANSO (57 EN TOTAL) PARA TRAYECTOS DE MEDIO Y LARGO RECORRIDO

una estación de servicio autorizada (con funciones de área de servicio porque no hay otra más próxima), goza de una exclusividad en la distribución de combustible, lo que la convierte en una de las que más carburante vende de España (30 millones de litros al año) y eso que la ley permite la existencia de otras áreas (con estación de servicio incluida) en distancias más reducidas".

DONDE PARAR

Las autovías españolas tienen, en conjunto, áreas de servicio y descanso satisfactorias, incluso para un tráfico de largo recorrido muy especial, como son turistas y emigrantes. Sin embargo, no tienen ningún área de descanso específica para otro tráfico también especial: los vehículos de mercancías peligrosas, que encuentran dificultades para detenerse en algún lugar.

Desde los años 70 se incrementó considerablemente tanto la producción de estas materias como el transporte que utilizan para su distribución. Sin embargo, desde entonces sólo se ha creado (por iniciativa de la Generalidad catalana) un estacionamiento de mercancías peligrosas en Flix (Tarragona), y eso que este fue uno de los principales temas en las últimas reuniones de los encargados de este tema.

Los profe-





sionales de este sector están sometidos al más férreo control de los que se realizan en la Unión Europea. Éstos cumplen todas las medidas

de seguridad, pero se quejan porque cuando llevan cuatro horas y media conduciendo, y deben realizar la parada obligatoria (45 minutos), no hay donde elegir. Así, en el momento del control pertinente (el tacógrafo no engaña), los agentes no escuchan excusas sobre si existe o no un área de descanso cerca para realizar la detención obligatoria. "Ni en España ni en Europa se quiere saber nada de este transporte y es evidente que el motivo es su peligrosidad", comenta Javier de Mauricio, secretario general de la Asociación Empresarial de Transporte en Cisternas (AETC).

Pese a la dificultad de obtener datos reales oficiales, y manejando los conocidos por AETC, del total mercancías transportadas a media y larga distancia por carretera (unos 19 millones de toneladas), aproximadamente 14 millones de toneladas se transportan en las 11.000 cisternas que componen el parque español. Las zonas por donde más circulan, pasan por la conocida "Y"; su centro está en Manzanares (Ciudad Real) y su eje más largo va de Cádiz a Tarragona, atravesando la provincia de Huelva; el otro parte también desde Manzanares y llega hasta el País Vasco.

"Construir un área de almacenamiento de materias peligrosas no es complicado, pero exigiría el cumplimiento riguroso de la reglamentación (comentan desde AETC). Dependiendo de los productos y tiempo de estancia, entre otros factores, se podrían obtener unas características específicas del área, pues no tiene igual tratamiento un producto inflamable que uno tóxico.



BAZARES. Las áreas de servicio se han convertido en grandes tiendas donde puede encontrarse casi todo.

Felices sueños

BP ha culminado la actualización y homogeneización de su red europea especializada en camiones conocida como la red BP TruckNet. Para ello, ha seleccionado 225 estaciones de servicio en 12 países, ofreciendo, de momento, a los camioneros una campaña de información y promoción. Estos espacios responden a un estudio realizado por la petrolera que puso de manifiesto que aparcar y, al tiempo, encontrar una atención sin grandes demoras junto a una sonrisa amable, una comida casera a precio digno y teléfono para poder llamar a su familia o trabajo, fueron las principales peticiones de los encuestados. Con esta experiencia, los camioneros, que hoy trabajan bajo una gran presión, podrán organizar previamente sus rutas eligiendo los lugares de descanso que más les convengan.



POR NORMA. Los profesionales deben realizar descansos reglamentarios cada varias horas de conducción.

Desde luego, y a nivel europeo, cualquier situación mejoraría la actual, donde el empresario queda, en la mayoría de los casos, al criterio, y no siempre técnico, de la autoridad com-

petente. Así, el área de servicio contendría características donde la conjugación conductor-vehículo-mercancía perseguiría, ante todo, la seguridad y la eficacia".

Anteponiendo la premisa de que un solo muerto es una desgracia irreparable, para acallar a los detractores de este tipo de transporte, desde la AETC comentan que, durante 1995, se han producido 34 accidentes en toda España, acompañados por derrames o fugas, con un total de 9 muertos, 9 heridos graves y 6 leves. "¿Se pueden comparar estas cifras con las ocurridas cualquier fin de semana? Sin embargo, la resonancia que tiene cualquier incidente en torno a las mercancías peligrosas es fácilmente manipulable para la opinión pública, desconociéndose el esfuerzo constante que es necesario realizar para mantener las máximas condiciones de seguridad. Objetivamente se necesita una autocrítica, pero también el reconocimiento de la labor que cada día llevan a cabo estos profesionales", comenta Javier de Mauricio.

MÁXIMOS Y MÍNIMOS

Desde la génesis del proyecto, las áreas de servicio deben figurar en las fases de estudio, construcción y ex-



BABEL. Durante el verano, con la afluencia de portugueses y marroquíes, las áreas son auténticas babeles de lenguas y culturas.

plotación de autopistas, autovías y vías rápidas. Para su concesión se tiene en cuenta, entre otros, que no existan tramos superiores a 60 kilómetros sin suministro de carburante; también se valora el origen-destino mayoritario del tráfico (para que de 13 a 16 y de 19 a 22 horas el tráfico mayoritario disponga de instalaciones de restauración); las necesidades de vehículos pesados, principalmente de autobuses y autocares; la proximidad de poblaciones importantes para el alojamiento y las otras áreas de descanso de la carretera.

La distancia mínima entre áreas de servicio situadas al mismo lado de la vía, o en el mismo sentido de circulación, es de 20 kilómetros. En casos especiales (tramos con alta intensidad de circulación, próximos a nudos de carreteras o con accesos a núcleos de población), el Ministerio de Fomento au-

toriza reducir la distancia a cinco kilómetros a propuesta motivada de la Dirección General de Carreteras. La distancia de los accesos del área de servicio a los enlaces, intersecciones u otros accesos con la carretera es, como mínimo, de 1.200 metros, entre el final de los carriles de aceleración y deceleración de entradas y salidas sucesivas o viceversa. La distancia mínima se puede reducir previa justificación, pudiendo ser de 600, 300 y hasta de 250 metros.

En cuanto a nuevas construcciones, según la Dirección General de Carreteras, en estos momentos hay 32 estudios en redacción sobre calzadas y áreas de servicio en los que se busca no entrar en competencia con las zonas de servicio existentes, caracterizadas por no tener una entrada y una salida única desde la autovía. Éstas últimas crecieron al amparo de algunos municipios turísti-

Babilonia del asfalto

Existen otras áreas de descanso que permiten interrumpir la conducción de unos viajeros, que, como si del maratón se tratara, intenta aprovechar al máximo las vacaciones y llegar cuanto antes a sus lugares de residencia: Marruecos y Portugal.

Gracias a estos descansos, estos conductores no son tan peligrosos como antes. Así, sólo se vieron implicados vehículos marroquíes y portugueses -122 y 45 respectivamente- en 167 de los accidentes ocurridos el verano de 1995. Los expertos atribuyen el descenso a la renovación de su parque móvil, a su mayor experiencia al volante y a la mejora de las autovías y áreas de descanso españolas.

Más de 400.000 vehículos y casi 1.800.000 personas pasaron por las ocho áreas de descanso españolas el verano pasado. Aunque el récord de vehículos se alcanzó en 1992, cuando más de 522.000 vehículos y casi 2.100.000 personas invadieron literalmente estas áreas. Según datos de la DGT un 35,3 por 100 del total de vehículos que llegó a estas instalaciones era magrebí; un 36,3 por 100, portugués; y un 28,3 por 100, de otra nacionalidad. Asimismo, 43 de cada 100 personas que utilizaron las áreas de descanso eran magrebíes y casi 36, portugueses. Comparando ambos grupos se observa como, pese al número inferior de vehículos, cruzaron España 130.000 magrebíes más que los que poblaban los vehículos portugueses.

124.000 vehículos y 373.000 personas de otras nacionalidades hicieron un descanso. Así las áreas de Briviesca (Burgos) y Tordesillas (Valladolid), se convirtieron del 30 de junio al 3 de septiembre, en modernas torres de Babel donde se mezclaron las lenguas y culturas de numerosos países.

Por eso, al viajar por autovía no es extraño encontrar alguna señal que indica la presencia de una zona de servicio a 2 kilómetros y luego se encuentra dentro del pueblo más cercano. Generalmente están comercializadas por grandes grupos petroleros y cuentan con el visto bueno del ayuntamiento, ya que son una importante fuente de ingresos y, además, proporcionan puestos de trabajo.

SON "ZONAS COLINDANTES CON LAS CARRETERAS, DISEÑADAS PARA ALBERGAR INSTALACIONES Y SERVICIOS DESTINADOS A LA COBERTURA DE LAS NECESIDADES DE LA CIRCULACIÓN"

HUMANIZAR EL PAISAJE

Actualmente 20 nuevas propuestas de áreas de servicio se incluyen en el Programa de Valoración para controlar todos los accesos de las autovías existentes. Este tiene un presupuesto de 200.000 millones de pesetas, englobados dentro del próximo Plan de Carreteras aprobado por el Parlamento.

Las áreas de servicio son necesarias para proporcionar descanso al viajero y al profesional del transporte, pero hay que escapar, como recoge Vicente Verdú en su libro "El planeta americano", de la tesis lanzada por un ejecutivo americano, que recalca que los McDonald's y los grandes centros "hamburgueseros" que funcionan como áreas de servicio son una forma de combatir la monotonía de las autopistas y de humanizar el opresivo paisaje natural; olvidando lo más importante: para humanizar hay árboles, montañas, ríos y los campanarios de los pueblos y ciudades que se dejan a lo lejos. ♦

De proa a popa ¡QUÉ FRENADAS!

J.M.M.

Ante una emergencia, los datos del fabricante o las pruebas de los expertos son muy diferentes a lo que recorre un conductor normal, con el pie pegado al freno de un coche con 4 ó 5 años de antigüedad y en tráfico real. Si el conductor va cansado, llueve y los amortiguadores están en mal estado, no será suficiente para frenar el largo de un superpetrolero (378 m).



▼ Ficha técnica

Cálculos realizados por el programa SINRAT. Rendimiento sistema de frenado 0'7 (70 por 100 de eficacia). Adherencia disponible: suelo seco, 0'8; suelo mojado, 0'4. Pendiente: 0 por 100. NOTA: La eficacia de frenado correspondería a un vehículo con frenos convencionales y entre 4 y 5 años de antigüedad, mientras que el índice de adherencia se ajusta al de las capas de rodadura habituales en nuestras carreteras.



"Crash test"

Casi 61 metros hay de diferencia en la distancia total de frenado de un vehículo con todos sus elementos en buenas condiciones y su conductor en perfecto estado y otro con su conductor cansado, los amortiguadores en mal estado y frenado sobre suelo mojado, ambos circulando a 120 km/h.

En cansancio aumenta el tiempo de reacción del conductor hasta 2,5 segundos, lo que supone, a esta velocidad, casi 50 metros más de distancia recorrida antes de comenzar a pisar el freno. Si a esto sumamos el suelo mojado y los amortiguadores en mal estado, la distancia de frenado (el recorrido mientras se frena) aumenta en torno a 86 metros. En definitiva, la diferencia entre poder frenar o sufrir un "crash test".

Profesionales del transporte público

Ellos son los responsables, con su trabajo, de evitar que las grandes ciudades sufran congestiones de circulación por encima de lo permisible. Lo suyo es ofrecer

un servicio al ciudadano. A pesar de ello, taxistas y conductores de autobús -y en especial los primeros- son colectivos profesionales que a veces no gozan de la simpatía de otros conductores.

Jesús Cordobés Jaramillo, conductor de autobús

"La gente se está mentalizando para usar los transportes públicos"

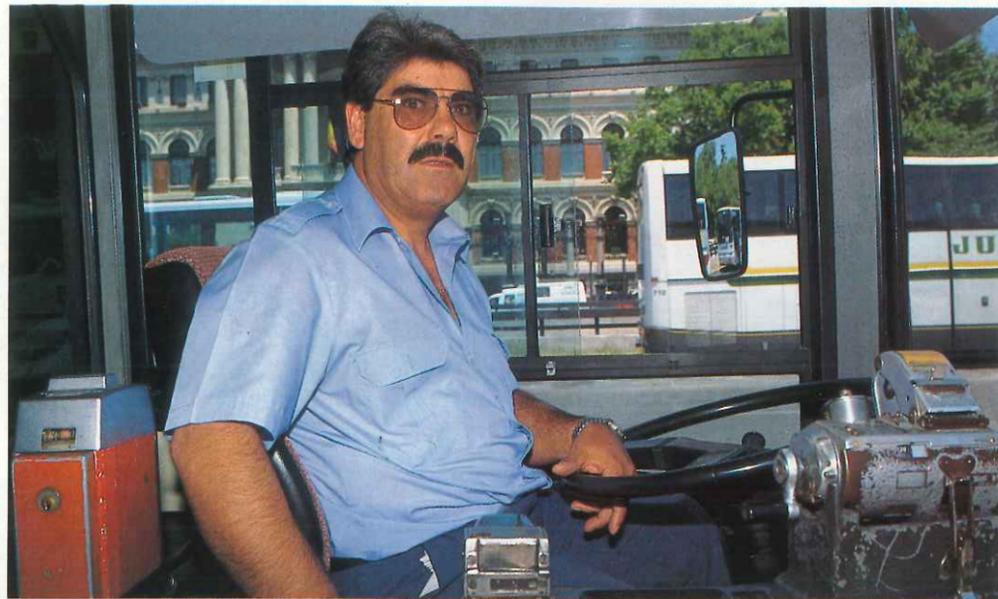
Simón J. BERNAL

Jesús Cordobés ama su trabajo por encima de casi todo. Se le nota. Tras 17 años como conductor de autobús en la Empresa Municipal de Transporte de Madrid, entiende su labor como algo más que un empleo. Es, ante todo, un servicio al ciudadano. Y eso que llegó al trabajo "casi de rebote", dice.

Siguió Jesús el rumbo de tantos españoles que, en los años sesenta, marcharon hacia Francia en busca de una vida mejor. Allí, trabajó como conductor de un autocar dos años. Recuerda con cariño aquel tiempo en París, donde se casó, nacieron sus hijos y donde, como él dice, "me formé como persona". Y es que llegar a París con 18 años y sin haber salido antes de España es un choque para cualquiera: "Con decir que la primera vez que vi un negro me pegué un susto que me llevé dos horas corriendo..."

Todo eso son ya buenos recuerdos que quizá Jesús repase alguna vez tras el volante de su autobús. "Un día de trabajo -cuenta-, empieza a las 6 de la mañana. Fichamos y nos vamos a coger nuestra máquina, la revisamos y salimos a cubrir la línea". Asegura Jesús que casi siempre se cumple el horario: "Hay horas punta en que a lo mejor pierdes 5 ó 6 minutos, pero siempre sabes regularte a medida que ves como está la circulación".

En los 17 años que lleva



trabajando, los autobuses han cambiado mucho. "Antes eran más duros, venían con dirección hidráulica, ahora la mayoría tiene dirección asistida, cambio electrónico, aire acondicionado, amortiguación integral... Te sientes más cómodo y el viajero lo nota", comenta. También percibe un cambio positivo en el uso del transporte público: "La gente se ha mentalizado en no usar tanto el coche. Una gran ciudad tiene problemas de circulación y la gente sabe que en transporte público llega antes: tenemos nuestro carril-bus, aunque en horas punta está bloqueado".

"LA CIUDAD TIENE PROBLEMAS DE CIRCULACIÓN Y LA GENTE SABE QUE EN TRANSPORTE PÚBLICO LLEGA ANTES"

Los cortes de circulación son los peores momentos del trabajo, aunque depende "de la personalidad del conductor y de la línea. A mí no me afecta, porque soy tranquilo y me lo tomo todo con filosofía. Un profesional debe estar al margen y tratar siempre de dar un servicio de calidad; si se pone nervioso lo único que puede ocurrir es una desgracia. También hay veces que los

clientes te animan para superar esos momentos". La relación con los clientes llega a veces a situaciones tan curiosas como la que relata Jesús: "Una vez, llegó una señora corriendo.

Yo la conocía un poco y sabía que era extremeña, así que le dije: 'Vamos sube que no puedes con el bolso. Claro, si vienes de la tierra y te has comido una buena morcilla...' ¿Qué hizo la señora? Precisamente traía una morcilla de Extremadura, la sacó y nos dio a comer en el autobús".

Es habitual, sobre todo en grandes ciudades, oír quejas sobre la actitud de los autobuses hacia otros conductores, sobre todo de otros colectivos de profesionales que pasan muchas horas conduciendo. Jesús lo tiene claro: "Si no respetáramos las normas de circulación tendríamos una serie de golpes terribles". El problema, concluye Jesús, son las prisas, el querer llegar antes a todas partes: "Animo a todos los conductores a que se lo tomen con calma". ♦

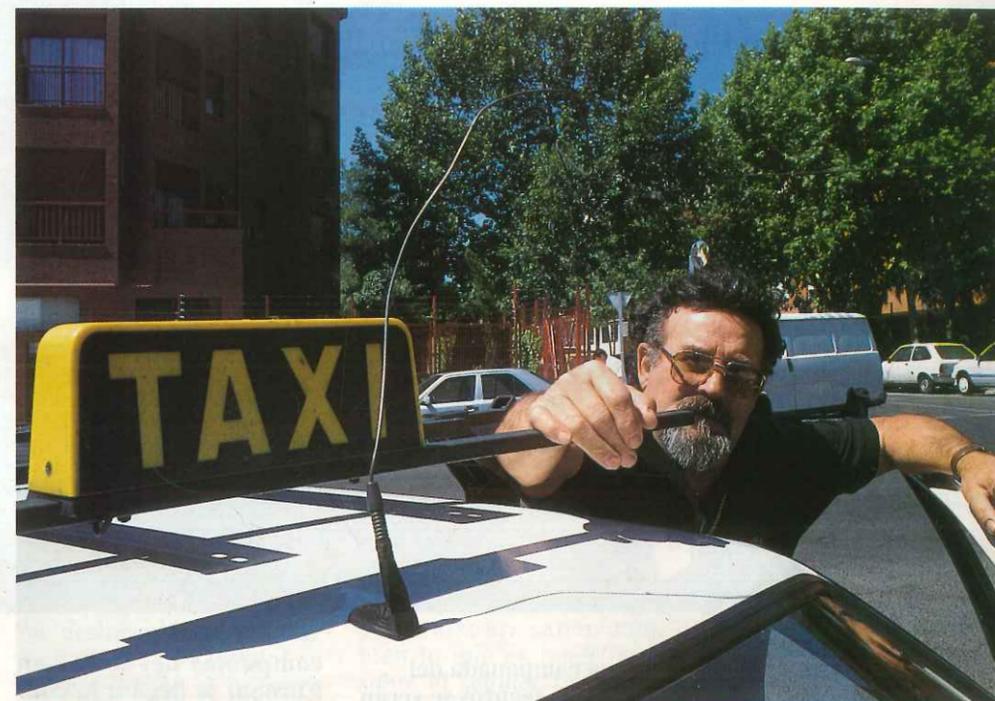
Pedro Antonio Clemente del Barrio, taxista

"El taxi no es una profesión atractiva y eso hace que mucha gente haga cosas fuera de lo legal"

No hay duda de que Pedro Antonio Clemente es un taxista fuera de lo común. Pocos profesionales del taxi son también escritores y han publicado seis novelas como él. "El narrador siempre contempla la realidad y la transmuta", asegura Pedro Antonio cuando se le pregunta si utiliza sus experiencias como taxista en su obra literario. Y es que no pocas cosas ha visto este profesional en sus 40 años como taxista.

También fueron originales las razones que hicieron que Pedro Antonio se decidiera por su trabajo: "Como siempre tuve la afición a la literatura, entendí que el taxi me iba a permitir, aunque trabajando mucho, vivir desahogadamente y dedicar tiempo a lo que realmente me gustaba". Sin embargo, las cosas han cambiado mucho desde aquellos tiempos. Ahora, la profesión es más dura, se gana menos y hay una gran competencia. "Desde finales de los setenta -comenta Pedro Antonio-, el taxi empezó a tener que hacer cosas indecentes, a tener conductores que no eran profesionales; al no ganarse dinero, al haberse convertido en una profesión esclava, al que le ha pillado en una edad joven se ha ido y ese puesto ha sido ocupado por alguien con menos formación".

Admite Pedro Antonio que el del taxi es un colectivo que arrastra una mala imagen: "Es lógico. Ahora no se gana dinero, no es una



profesión atractiva, y eso hace que mucha gente haga cosas que no debe hacer, cosas que están fuera de lo legal". Se refiere este profesional a prácticas como aplicar tarifas más caras de las legales o dar rodeos para llegar más tarde a los sitios; prácticas que, aunque no son habituales, sí reconoce Pedro Antonio que existen. "Hay que dignificar la profesión, hay que evitar que trabaje cualquier persona que no esté documentada, porque la mayoría de los taxistas deshonestos

"EL DESMADRE QUE HAY AHORA EN LA CIRCULACIÓN NO LO HA HABIDO NUNCA"

son personas que trabajan con el taxi de su amigo o un familiar o con los coches de una serie de pequeños empresarios que se dedican a tener gente sin dar de alta", asegura Pedro Antonio.

Cometer irregularidades en la conducción es otra de las acusaciones que popularmente se esgrimen contra los taxistas. Pedro Antonio admite que algo de cierto hay, aunque puntualiza que "el desmadre que hay ahora en la circulación

no lo ha habido nunca. Cuando llevas quince kilómetros dando vueltas sin cargar clientes, costándote dinero y fatiga, te paras en cualquier esquina, sin importarte si cortas la circulación o si molestas".

Con todo, lo cierto es que la de taxista es una profesión dura. Un día normal de trabajo pueden suponer recorrer entre 150 y 200 kilómetros, en diez y doce horas de trabajo. Tanto esfuerzo no supone, además, la seguridad de unos ingresos suficientes a final del mes. "Si el taxi sigue en la situación de desesperación económica en que está, preveo que esto puede acabar muy mal", concluye Pedro Antonio. ♦

El Gobierno aprobó un recargo del 4 por 100 sobre la prima de los seguros

LA TASA DE LA DISCORDIA



Cuando 1996 se despida con la última campanada del año, inmediatamente todos los recibos de seguros se verán gravados con un impuesto del 4 por 100 con la sola excepción de los seguros de vida e incluyendo, por supuesto, los del sector de automóviles. Los frutos de esta nueva tasa es muy posible que recaigan directamente sobre los bolsillos de los usuarios de seguros de autos, cuyo volumen alcanza, aproximadamente, el 50 por 100 de los seguros de no vida.

Luis GUIJARRO
Fotos: Luis PERALTA

Esta tasa entra dentro de una ley económica aprobada por el Consejo de Ministros del pasado 27 de septiembre, denominada Ley de Medidas Fiscales, Administrativas y de Orden Social, más conocida como "ley de acompañamiento del Presupuesto", que grava con un 4 por 100 las primas de todos los seguros de riesgo; es decir, automóviles, incendios y también robos.

Ante la escasez que hay en España de seguros obligatorios, el Gobierno ha puesto sus ojos en un sector disciplinado, bien regulado y estrechamente vigilado, como es el de automóviles, para ayudar a cuadrar las cuentas de los Presupuestos Generales del Estado del año próximo y sucesivos. Por eso, según Antonio Joya, portavoz de la Organización de Consumidores y Usuarios (OCU), "según un estudio de la Unión Europea de Consumidores, y después de analizar más de 60

compañías del sector en Europa, se llegó a la conclusión de que en España los seguros no eran muy caros, comparados con el resto de la UE. Por tanto, con esta nueva tasa se elevará el coste del seguro sobre un producto que tenía cierta ventaja competitiva. Esto posiblemente será calificado de desastre por las compañías aseguradoras, pero lo bueno que puede

**JOSÉ BOADA,
PRESIDENTE DE LA
COMISIÓN
TÉCNICA DE
UNESPA: "SE
DESINCENTIVARÁ
EL ESTAR
ASEGURADO"**

traer es que quizá provoque una guerra en el sector, y eso sería algo bueno para el consumidor; claro está, siempre y cuando éstas absorban ese 4 por 100".

Esta es una opinión que no comparten, por ejemplo, desde la patronal del seguro (UNESPA) cuando insisten en que "los seguros de riesgo están destinados a garantizar el patrimonio y la estabilidad financiera de los ciudadanos y las empresas, por lo que constituyen un gasto de carácter social digno de ser fomentado e incentivado por parte de los poderes públicos. Por tanto, existen otros componentes del consumo privado cuyo carácter suntuario, o simplemente innecesario, hacen más propicio el establecimiento de un gravamen sobre los mismos, antes



MÁS CAROS. Al final, parece que el recargo se repercutirá sobre la prima que paga el asegurado.

que sobre el aseguramiento del propio automóvil. Además, el encarecimiento por vía fiscal del precio de estos seguros podría desincentivar su contratación por parte de los particulares, que ya es de por sí menor que en la inmensa mayoría de los países de la Unión Europea".

Por tanto, en 1997 cada vehículo asegurado pagará el nuevo impuesto y 900 pesetas en concepto de reaseguro por riesgos extraordinarios, así como el 3,5 por 100 destinado a financiar el Consorcio de Compensación de Seguros y a la Comisión Liquidadora de Entidades Aseguradoras.

TASAS MÁS SINIESTRAS

Según UNESPA, el sector de automóviles movió el año pasado un total de 928.723 millones de pesetas, con más de 18.000 millones de pólizas emitidas. Asimismo, un total de 82 compañías lograron que este mercado creciera un 5,6 por 100 con respecto al año anterior. Es decir, se ha conseguido un crecimiento moderado del mercado; sin embargo, la siniestralidad no ha tenido ese aumento

comedido, lo que ha hecho que el equilibrio técnico del sector esté descompensado con una pérdida técnica del 14,3 por 100 de las primas recaudadas.

En cuanto al riesgo de siniestralidad, José Boada, presidente de la Comisión Técnica de UNESPA, considera que con esta medida "se desincentivará el estar asegurado, con lo cual se incrementará el número de vehículos que circula sin seguro". En esto parece que también están muy de acuerdo desde Mapfre Mutualidad. Así, para Juan Antonio Rodrigo, Responsable del Área de Estudios de esta

compañía, "con esta tasa, al tiempo que vaticinamos una previsión negativa, la consideramos un fuerte incentivo para la circulación sin seguro".

EXPERIENCIA EUROPEA

Otros países, como Francia y Alemania, saben muy bien lo que es tener tasas sobre el seguro. Incluso el seguro alemán tuvo que soportar un coste para paliar los costes de la reunificación de las dos alemanías. Como ejemplo, en Francia, en el seguro de automóviles, por cada 1.000 francos



PÉRDIDAS. La siniestralidad ha supuesto unas pérdidas técnicas del 14,3 por 100 de las primas recaudadas.

Un culebrón de impuestos

Comprar un coche medio y usarlo un año puede salir por 700.000 pesetas, sólo de impuestos. Y es que los vehículos en España soportan un sinfín de cargas fiscales. Así, cada vez que un ciudadano compra un vehículo, paga también un 13 por 100 de IVA, así como el 12 por 100 del Impuesto de Matriculación. Además, antes de salir del concesionario debe abonar el Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica (antes de circulación), que varía según el ayuntamiento y los caballos del coche.

Una vez en el asfalto, como sin seguro no se puede circular, habrá que pagar el Seguro Obligatorio de Automóviles (SOA), que se incluye en la prima que se elija. En este sentido, cuando el coche es nuevo, casi siempre se opta por uno de los flamantes seguros "a todo riesgo", que viene a salir por 150.000 pesetas. Asimismo, al acercarse a la estación de servicio para comprar combustible, comprobará que, por cada litro de gasolina de 95 octanos, un 70,6 por 100 irá para Hacienda; un 69 por 100, en el caso de la gasolina de 97 octanos; un 64 por 100 en el gasóleo A; el 39 por 100 en el gasóleo C; y el 21,3 en el fuel; a lo que, por supuesto, hay que añadir el IVA correspondiente.

En España, según fuentes del sector, se recaudan, entre impuestos por compra de automóviles y de carburantes, 2,28 billones de pesetas y se invierten en carreteras, tanto en construcción como en conservación, 771.500 millones. Es decir, la tercera parte de lo que ingresa el Estado es gracias al automovilista. Por tanto, es una lista demasiado extensa, que, si se sigue gravando fiscalmente, hará cada día más problemática la elección y compra de un nuevo coche.

de prima se paga un 18 por 100 de impuestos y un 15 por 100 de contribución a la Seguridad Social. "Es cierto que en Europa hay un mayor control, pero si a nosotros nos ponen nuevas tasas, se debería exigir un mayor grado de cumplimiento del seguro obligatorio, porque en esos países es impensable una cifra tan abultada como la española de vehículos sin asegurar por las carreteras" comenta Rodrigo.

Para el Secretario General de la Federación Estatal de Seguros de CC.OO., Jordi Giménez, "se va a intentar compensar el recorte impositivo de las rentas más altas penalizando un seguro tan popular como el del automóvil, donde, además, es muy posible que con el aumento de las primas se incremente el número de vehículos sin seguro, lo que acarrearía unas consecuencias sociales tremendas. Por eso habría que revisar las unidades recaudatorias del Estado y observar si este es el sector más adecuado para las nuevas tasas".

¿REBAJA EN LA PRIMA?

En cuanto a conocer quién se encargará de asumir este coste, algunos opinan que deberían ser las propias compañías. Sin embargo, para otros lo mejor es cargarlo directamente en la prima del asegurado. Mientras tanto, en el sector todos están esperando a ver quién "lanza la primera piedra" para seguirle. Precisamente desde Mapfre apuntan la posibilidad, teórica de momento, de que si el impuesto repercute en la prima, lo ideal sería compensarlo con una rebaja en los recibos.

Sin embargo, Juan Carlos Guzmán, Director General de Europ Assistance, es



ACCIDENTES. La siniestralidad no ha tenido un crecimiento comedido.

más directo y asegura que la nueva tasa repercutirá directamente subiendo el precio del seguro, pero, como el porcentaje es muy bajo, el incremento será poco significativo. Además, "el principal afectado será el cliente, ya que, en última instancia, será el que pague la prima del seguro con la nueva tarifa incluida". En cuanto a las previsiones, ellos piensan que esto no será motivo suficiente como para que la gente se eche para atrás a la hora de hacerse un seguro. Además, cuentan con una amplia ex-

JUAN CARLOS GUZMÁN, DIRECTOR GENERAL DE EUROP ASSISTANCE: "EL PRINCIPAL AFECTADO SERÁ EL CLIENTE: SERÁ EL QUE PAGUE EL SEGURO CON LA NUEVA TARIFA INCLUIDA"

Contra el fraude, multas

Millón y medio de vehículos, más del 8 por 100 del parque de automóviles, circula sin ningún tipo de seguro, provocando el año pasado más de 14.000 siniestros con un coste cercano a 7.555 millones de pesetas. Esa cantidad la pagamos todos: un 3 por 100 de la prima anual del seguro del automóvil se destina a este fin. Es decir, de los 928.723 millones de pesetas recaudados en 1995, casi 28.000 llegaron por esta vía al Consorcio de Compensación de Seguros.

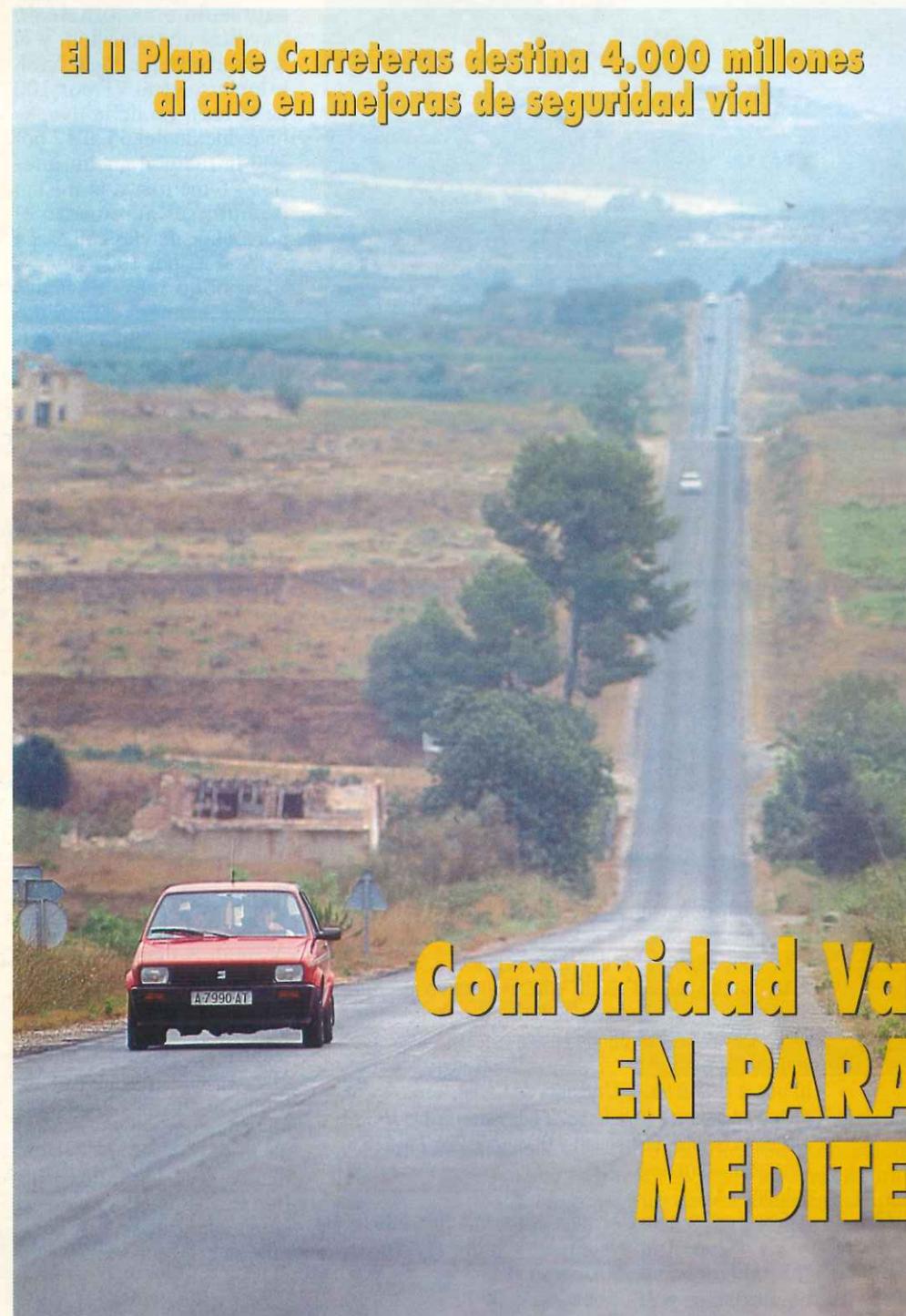
Como la Ley del Seguro, aprobada en noviembre del año pasado, permite cruzar datos entre aseguradoras y DGT, próximamente se localizará a estos vehículos y se sancionará a sus propietarios con multas que llegan a 500.000 pesetas. Para ello, el Consorcio de Compensación de Seguros, dependiente de la Dirección General de Seguros (Ministerio de Economía y Hacienda), gestionará el conocido como Fichero Informatizado de Vehículos Asegurados (FIVA), abriendo, de una vez por todas, la puerta para que, tras cruzar los datos con Tráfico y las distintas aseguradoras, conocer realmente quién circula sin seguro y proceder a la oportuna sanción.

periencia europea, donde Europ reaccionó igual que van a hacer en España: incrementando el seguro directo con el impuesto.

"Lo que si es cierto es que esta medida distorsionará a las compañías de seguros, así, mientras las de cierto volumen pueden bajar las primas para compensar el impuesto, el resto es posible que lo incluya directamente en los recibos, con lo que tam-

bién perderá cuota de mercado", comenta Giménez. El futuro es incierto, pero, como dicen desde la OCU, este puede ser un buen momento para que se produzca una guerra en los precios, ya que la competencia en el sector es feroz, y algunas compañías tendrán que arriesgar parte de su patrimonio si no quieren perder su trozo de la "tarta" y estar en el mismo tren que las grandes compañías. ♦

El II Plan de Carreteras destina 4.000 millones al año en mejoras de seguridad vial



Comunidad Valenciana: EN PARALELO AL MEDITERRÁNEO

BALANCE. En seis años han visto la luz 26 kilómetros de autovía, 64 de nuevas carreteras y se han suprimido 45 travesías.

Para el gobierno autonómico valenciano, los logros se miden en tiempo y el reto se sitúa en el 2000. En esa fecha, cuatro de cada cinco valencianos estarán a menos de hora y media de viaje de Valencia capital, el 93 por 100 de la población necesitará menos de 20 minutos para llegar a la cabecera de su comarca y todas las poblaciones con más de 20.000 habitantes tendrán una vía de alta capacidad a menos de 10 kilómetros.

Teresa GONZÁLEZ

Cada año, 30.000 millones del presupuesto autonómico se destinan a sus 2.998 kilómetros de carreteras en ejecución del II Plan de Carreteras que, desde 1995,

está en vigor y que finaliza en el año 2002, con una inversión total prevista de 235.000 millones de pesetas. A ellos hay que añadir los 115.000 ya invertidos durante el I Plan de Carreteras (1988-1993), cuyo logro principal ha sido la reducción de tiempos que, en algún tramo, como Valencia-Alcoi supera la media hora.

Los más de 23.000 km² (23.305) que definen el territorio autónomo valenciano aglutinan una de las zonas económicamente más activas de España, tanto a nivel industrial como agrícola o turístico. Un estatus así requiere redes de comunicación bien articuladas para dar cabida y salida a tan ingente volumen de actividad. Así, por la Comunidad de Valencia discurren 8.226 kilómetros de carreteras. De ellos, 2.998 tienen titularidad autonómica; 1.655 corresponden a la RIGE (Red de Interés General del Estado); y los 3.623 restantes a las Diputaciones.

El panorama recogido por el gobierno autonómico valenciano el 1 de agosto de

1984, cuando asumió las competencias en carreteras, lo conformaban 3.000 kilómetros de viales mal estructurados (disposición radial muy centrada en las capitales de provincia), muy deteriorados (las inversiones se habían concentrado hasta esa fecha en las grandes arterias de la red estatal) y carencia de un planteamiento global sobre funciones y jerarquización de los distintos tramos.

Actualmente, según relata el Director General de Obras Públicas de la Generalitat Valenciana, José Ramón García Antón, "las principales carencias se hallan en las comunicaciones entre Castellón de la Plana y el área metropolitana de Valencia; y, en la zona sur, las conexiones de la costa al interior, concretamente el itinerario Alicante-Alcoi". Para solventarlas se están ejecutando dos autovías autonómicas que, con 90 kilómetros de doble calzada, paliarán estos problemas.

También se está en negociaciones para rebajar los peajes de la autopista A-7 y que se convierta en alternativa a vías circulatoriamente conflictivas, como la N-340. José Ramón García estima posible una reducción general de aproximadamente el 50 por 100, aunque para los vehículos pesados puede superar ese porcentaje.

MÁS AUTOVÍAS

El I Plan de Carreteras ejecutado por la Generalitat Valenciana entre 1988 y 1993 invirtió 115.000 millones de pesetas. De ellos, más de 12.000 se destinaron a la conservación -lo que supone una media de 700.000 pesetas por kilómetro y año-, en modernizar la red y hacerla más competitiva en lo económico y equilibrada en los niveles de accesibilidad de todos sus habitantes. Los datos en ejecución de tal volumen inversor se han traducido en 26 kilómetros de desdoblamientos o autovías de nuevo



ENTRE NARANJOS. Casi 3.000 kilómetros autonómicos serpentean por tierras de naranjos.



PUNTOS DE ATASCO

Alicante

N-332: ▶ Travesías de La Marina, El Altet, El Campello, Villajoyosa, Altea y Benisa.

Castellón

C-232: ▶ Kms. 0 al 21.

C-223: ▶ Villarreal-Onda.

Valencia

N-III: ▶ Utiel p.k. 262 a 268.

N-340: ▶ Travesía de Sagunto (p.k. 932).

Itinerario alternativo: autopista A-7.

N-332: ▶ Travesía de Sueca (p.k. 255).

Itinerarios alternativos dirección Valencia:

a) enlazando con la C-3320 -utilizar el tramo antiguo que discurrir por el interior de Silla-, Benifayó, Algemesí y Alzira en donde enlaza con la C-3322 que vuelve a la N-332.

b) por la N-340 hasta L'Alcudia de Carlet, donde se enlaza con la C-3322 que retorna a la N-332. Travesías Gandía, Bellreguart y Oliva (p.k. 221,7 al 213,5). Itinerario alternativo: autopista A-7.

N-430: ▶ Fin de autovía en L'Alcudia de Crespin (p.k. 636,8).



OBRAS A CORTO PLAZO

Vía	Tramo	Inversión (en millones ptas.)	Fecha de apertura
Autovía de la Plana	Almenara-Nules (8 kms.)	7.750	
Autovía de la Plana	Villavieja-Castellón (11 kms.)	8.500	
Autovía Central	Canals-Agullent (17 kms)	7.400	Final de 1996
Área Metropolitana de Valencia	Distribuidor Sur (entre N-III y N-332)	3.200	Febrero 1997
Área Metropolitana de Valencia	Distribuidor Norte	3.600	Pendiente declaración impacto ambiental
Área Metropolitana de Valencia	Avenida del Sur	700	
Área Metropolitana Alicante-Eliche	Desdoblamientos carretera Aspe-Eliche	3.200	Licitación en 1998
Autovía Alcoi-Alicante	Desdoblamiento variante San Vicente del Raspeig	2.500	

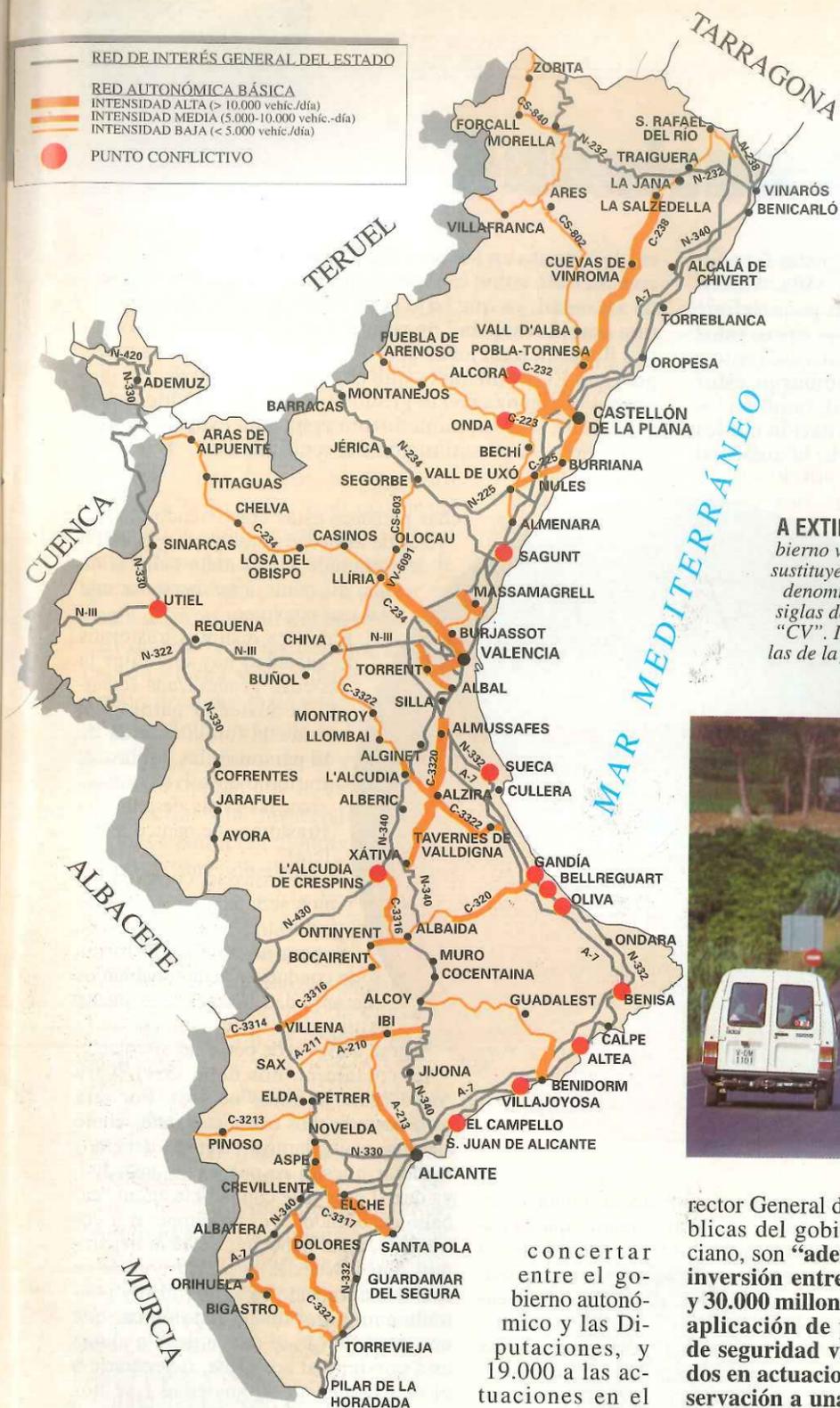
trazado y 64 de carreteras de calzada única también de nuevo trazado, así como la supresión o mejora de 45 travesías de población, y el acondicionamiento de 2.138 kilómetros (un 71 por 100 de la red). En definitiva, se ha reducido del 65 al 17 por 100 la red con ancho inferior a 6 metros; y, al mismo tiempo, se incrementó el porcentaje de vías con arcén del 9 al 21 por 100.

Las obras más relevantes en los seis años de aplicación del plan son las autovías de Liria y de Torrent así como el distribuidor norte de Valencia; en lo que a poblaciones se refiere, destaca el nuevo acceso a Benidorm y las variantes de Castellón, Morella, Chiva, Torrent, Villena y Orihuela entre otras.

También se han obtenido logros en lo que a disminución de accidentes se refiere, pasando de los 2.330 registrados en 1988 con 112 muertos, a 1.203 y 67 muertos en 1993. Las cifras referidas a 1995 constatan la línea descendente, contabilizando 809 accidentes; sin embargo, en número de muertes asciende a 90.

REDUCIR TIEMPOS

Con el II Plan de Carreteras hoy en marcha (1995-2002), el reto se sitúa en el año 2000. En esa fecha, cuatro de cada cinco valencianos estarán a menos de hora y media de viaje de Valencia capital; el 93 por 100 de la población necesitará menos de 20 minutos para llegar a la cabecera de su comarca; y todas las poblaciones con más de 20.000



A EXTINGUIR. El gobierno valenciano está sustituyendo la antigua denominación por las siglas de la autonomía "CV". Imágenes como las de la foto desaparecerán.



habitantes tendrán una vía de alta capacidad a menos de 10 kilómetros.

Para lograrlo, este plan tiene previsto invertir en ocho años 235.000 millones, desglosados de la siguiente forma: 195.000 revertirán en las carreteras de la Generalitat Valenciana; 21.000 se destinan a actuaciones a

concertar entre el gobierno autonómico y las Diputaciones, y 19.000 a las actuaciones en el medio urbano.

Lo anterior significa que se abrirán 171 kilómetros de nuevas vías de alta capacidad y 290 de carreteras de nuevo trazado con calzada única; que se suprimirán o mejorarán 76 travesías, 14 pasos a nivel y que se crearán más de 600 kilómetros de carriles-bici.

Las prioridades del II Plan de Carreteras, según el Di-

rector General de Obras Públicas del gobierno valenciano, son "además de una inversión entre los 25.000 y 30.000 millones al año, la aplicación de programas de seguridad vial traducidos en actuaciones de conservación a una media superior a los 4.000 millones por año, también se intensificarán las actuaciones en zonas urbanas y áreas metropolitanas, donde el principal obstáculo son los convenios que es preciso cerrar con los ayuntamientos y, por último, actuaciones que comuniquen la costa con el interior, como la Autovía Central Alicante-Gandía, con

un coste previsto de 22.000 millones".

Además de la puesta en marcha de estos dos Planes de Carreteras, la Comunidad Valenciana cuenta, desde 1991, con su propia Ley de Carreteras. Su entrada en vigor cambió la denominación de las vías, que, desde ese momento, comienzan con las siglas de la comunidad "CV", seguidas de dos dígitos, cuando la carretera corresponde a la red básica autonómica; tres, si pertenece a la red local; o cuatro para los caminos y carreteras que se van a transferir a ayuntamientos, Ministerio de Fomento o Confederación Hidrográfica del Júcar. Al mismo tiempo, la numeración se organiza progresivamente de norte a sur.

La gestión vial autonómica

Próximo capítulo:
PAÍS VASCO

La ansiedad

Hoy en día, los términos ansiedad y angustia forman parte de nuestro lenguaje y forma de vida. Ambos términos los utilizamos todas las personas para definir estados emocionales. En la mayoría de los casos, estos estados corresponden a respuestas adaptativas frente a acontecimientos estresantes. Sin embargo, estos términos, y en particular el de ansiedad, también los utilizamos, y caracterizan, una situación clínica patológica. O dicho de otra manera: la ansiedad

es algo innato en las personas, y de hecho es considerado como normal y adaptativo un cierto grado de ansiedad, ya que bajo el término ansiedad incluimos una amplia variedad de respuestas, que, en definitiva, nos llevarán a mejorar el rendimiento y la actividad en general. El problema es que cuando este nivel de ansiedad alcanza cierto grado se convierte en patológico y, además, se acompaña de una respuesta exagerada al estímulo y una disminución del rendimiento.

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

Por ello debemos diferenciar, quizá de una manera muy simplista, entre lo que deberíamos entender por ansiedad "normal" y ansiedad "patológica". Se considera que el grado de ansiedad de una persona es normal cuando reúne dos características básicas: 1) es el resultado de una amenaza real, física o psíquica (por ejemplo, antes de un examen), y 2) la amenaza (en el caso anterior, la realización en un futuro próximo de un examen) permite a la persona la elaboración de una respuesta adecuada (por ejemplo, mantener un estado de alerta prolongado, mayor grado de concentración, etcétera).

En los casos en que la ansiedad tiene carácter de patológica, la persona que la sufre evidencia como una experiencia claramente desagradable e ineficaz. Caracteriza la ansiedad patológica: 1) el que ésta aparezca cuando no existe un motivo aparente para la misma (por ejemplo, asistir a un acto social, como ir al cine, teatro, etcétera); 2) cuando existiendo una causa, la ansiedad persiste después de su desaparición (en el caso anterior, que después del examen la persona siga con el mismo grado de activación y alerta), y, por lo tanto, ya no es funcional; 3) cuando es desmesurada para la causa que la desencadena (por ejemplo, desarrollar una reacción de ansiedad elevada ante hechos cotidianos intrascendentes como ir a la compra, etcétera).

Quizás convenga aquí también diferenciar (en términos coloquiales) entre ansiedad y angustia. Generalizando, la ansiedad se refiere principalmente a los as-



chas personas están conviviendo con niveles de ansiedad patológica, y que ello les conduce a una mala calidad de vida, así como a las personas con las que conviven.

Entre los distintos trastornos de ansiedad hay que citar la ansiedad generalizada (cuando la ansiedad patológica centra la forma de vida de la persona), las fobias, el trastorno obsesivo-compulsivo, las crisis de angustia (trastornos de pánico, etcétera).

La ansiedad, como ya hemos señalado, forma parte de nuestras vidas, e incide de manera notable en la forma de conducir. Cuando hablamos de ansiedad normal, esta puede explicarnos las conductas de la gran mayoría de personas al volante.

El volante no nos debe servir para "descargar" nuestros nervios. Por otra parte, ante hechos frecuentes, tales como atascos, viajes largos, etcétera, debemos moderar nuestra respuesta de ansiedad, ya que si no puede convertirse en un "caballo desbocado". No por empezar a correr más, tocar la bocina, etcétera llegaremos antes. Nuestra ansiedad normal se está transformando en agresividad y puntualmente en ansiedad patológica, que nos puede llevar, al que la tiene o al que está próximo, al accidente, o generarle a él una respuesta de ansiedad (¡se nos echa encima ese loco!). Algo de "nervio" está bien. Perder el control, lo cual no es infrecuente, es otra cosa.

Mención aparte lo constituyen las personas que tienen trastornos de ansiedad. Ellos deben de ser conscientes de que estos trastornos interfieren con una adecuada capacidad para conducir. Deben procurar no hacerlo, hasta tener controlada su sintomatología. Por otra parte, los fármacos con los que se tratan estos trastornos son, quizás, los que más interfieren en la capacidad para conducir. ♦



Insumiso vial

Uno no está dispuesto a aceptar que los accidentes de tráfico y su secuela de muertes hayan de ser inevitables. Uno no está dispuesto a admitir que la civilización y la modernidad hayan de pagar un tributo a la tragedia. Uno está insumiso en algunas cuestiones, la vial entre ellas. Uno está convencido de que los accidentes de tráfico y su secuela de mortandad tienen remedio.

El remedio son las normas, la educación cívica y el sentido común. Todo ello tiene mala prensa, si bien se mira. Intérpretes de la libertad de acción y adalides de la vanguardia pensante opinan que la mejor norma es aquellas que no existe; que las normas manipulan al individuo y coartan su libre albedrío. Y luego discuten en qué consiste la educación de los individuos, cómo podría definirse el sentido común.

Y mientras discuten si son galgos o son podencos, decenas de ciudadanos caen cada fin de semana en las carreteras.

Por lo que sabemos, un buen número de accidentes se produce por efectos del alcohol, por exceso de velocidad, por imprudencia en las maniobras. La Dirección General de Tráfico lo advierte así, sus campañas seguramente tendrán un determinado efecto, pero la experiencia diaria de quienes circulan con frecuencia por carretera dudan de que se la haga mucho caso.

Cualquiera puede observar en los restaurantes de las carreteras que allí la inmensa mayoría de los clientes come con vino, se toma una copa al terminar, a veces también al empezar. Al parecer, ni aun teniendo que conducir está dispuesta parte de la gente a renunciar al alcohol.

El vino forma parte de nuestra cultura. La literatura de todos los tiem-

pos está llena de citas que resaltan sus virtudes. La sabiduría popular pondera sus propiedades salutíferas, normalmente en contraposición con el agua que -la muy canalla- pudre la madera. El vino hace sangre, se suele decir. Han pasado muchos años pero un servidor no olvida el consejo que oyó a un veterano conductor cuando otro novato le manifestaba el temor que le producía salir con el coche a la carretera: "Date un buen golpe de coñac y lo verás todo color de rosa".

Los pasotistas y los rompedores, los que confunden la velocidad con el tocino (con perdón), consideran las normas de tráfico un conjunto de arbitrariedades que atentan contra su libertad. Y es verdad que son arbitrarias. No manda religión alguna que sea más santo circular por la derecha que por la izquierda; ir pegado a la trasera del coche de delante que guardar la distancia; pararse si hay un stop que saltárselo alegremente.

La cuestión que se plantea es, por tanto, de cultura, de sentido común y, en consecuencia, de educación cívica. Y ahí es donde seguramente encuentra la Dirección General de

Tráfico el principal impedimento para que tengan pleno éxito sus campañas, porque no entra dentro de sus atribuciones darle un giro interpretativo a la cultura, ordenar la mente alterada de algunos ciudadanos, darles la debida educación.

Posiblemente podría hacerlo seleccionando los permisos de conducir. No tanto en lo que concierne a las prescripciones técnicas como a la personalidad de los conductores. El manejo del automóvil y el conocimiento de las señales viarias se aprenden con la práctica, mientras la educación, el sentido común y el equilibrio psicológico no se modifican por ir al volante.

Un idiota a pie lo sigue siendo en coche. Y un loco de la vida, lo mismo. Incluso peor. Muchos individuos de aspecto tranquilo y educado experimentan una extraña transformación: con sólo montar en el coche y empuñar el volante se convierten en energúmenos. Uno sospecha que esta paradójica transformación es aparente. Uno sospecha que aquellos individuos son energúmenos por naturaleza. Habría que verlos en la intimidad. Cuando entran en el coche y cierran la portezuela, esa es su propiedad, esa es su casa, donde se sienten liberados de las formas que imponen las más elementales formas de convivencia.

A este tipo de individuos uno no les daría nunca, bajo ningún concepto, el permiso de conducir. Este tipo de individuos, montados en un coche, son una bomba en potencia. Si se impidiera circular a los maleducados, a los prepotentes, a los iracundos, a los violentos, a los idiotas y a los locos de la vida, no habría tantos muertos en la carretera. Y se vería entonces que la seguridad vial no es una entelequia. Justo lo que uno propugna, desde su insumisión. ♦



Joaquín VIDAL

Marta Robles, periodista

"Las salvajadas en la carretera me hacen sufrir"

Todoterreno de la comunicación, Marta Robles ha pasado de los micrófonos de la Cadena Ser a la subdirección y presentación del informativo de la noche de Antena 3 TV. Un nuevo reto profesional que arremete con ilusión pero que apenas le deja tiempo para uno de sus proyectos: terminar de escribir la que sería su primera novela. Considera que, ante el volante, las mujeres son más prudentes y sufre mucho cuando ve determinadas salvajadas.

Gemma CARRASCO
Fotos: Luis PERALTA

Dinámico, riguroso y muy claro. Así describe esta periodista de treinta y tres años cómo pretende que sea su informativo. "Creo que lo estamos consiguiendo gracias a una realización muy moderna, a la incorporación de entrevistas y a otros planteamientos. La política no tiene que ser siempre la noticia de apertura ni el tema protagonista. Se necesita que la información resulte entretenida". Marta Robles sabe que, además, a un informativo no debe faltarle personalidad propia "porque el telespectador no ve un determinado espacio de actualidad en función de que sea mejor o peor. Pesa mucho la costumbre".

- La guerra por la audiencia, ¿cómo la lleva?
- Con resignación cristiana... Ya la conozco porque en la radio también se sufre, pero es cierto que en la tele se padece día a día, aunque siempre afecte más



a los programas de entretenimiento. Los informativos son productos que se miden más a medio y largo plazo.

- ¿Es injusto que cuando un programa no funciona la primera y, generalmente, única cabeza en rodar sea la del presentador?

- No, no lo es. Cuando hay un éxito rotundo las flores son para el presentador. El dar la cara tiene

sus cosas buenas y sus cosas malas y entre las malas está el riesgo.

- ¿Se enfrenta con igual resignación a las críticas?

- Me afectan muchísimo, soy muy sensible. Pero van "incluidas" en mi sueldo. Entiendo que cuando eres un personaje que trabaja de cara a un público la gente te juzgue. Eso sí, sólo las acepto si están hechas desde un punto de vista

"Las mujeres siempre tenemos que justificar nuestros triunfos, porque siempre hay alguien que dice que se debe a que somos muy monas, muy altas y muy rubias"

profesional. El resto de las críticas me da exactamente igual. Si hablan del color de mi chaqueta, lo que me provocan es risa.

"NO SOY UNA ESTRELLA"

- Y si se habla de su vida privada, ¿cuál es su reacción?

- Me horroriza salir en los papeles por algo no profesional, me parece terrible. Me duele profundamente, sobre todo cuando yo no hablo jamás de nada que no sea mi profesión. Yo no soy una estrella.

- Pero la televisión le convierte en alguien popular.

- Sí, y el reconocimiento de la gente siempre es gratificante. De alguna manera "me cuelo" en sus casas. Pero si una señora se me acerca en el supermercado, lo hace porque me ve como alguien cercano, de familia. No me consideran ni distinta ni sobrenatural.

- A la hora de informar sobre aspectos íntimos de los famosos, ¿de qué manera enfoca estas noticias?

- El enfoque de un tema personal que tiene relevancia pública ha de ser siempre respetuoso.

Aunque se siente muy a gusto con su nueva andadura profesional, Marta Robles asegura que echa de menos la radio. "Todo no podía ser; en este trabajo hay etapas y ahora me toca ésta". Su primera novela también ha quedado aparcada a la espera de poder disponer de más tiempo libre. Marta confiesa que le da mucho pudor hablar de este proyecto: "un libro es algo muy importante para mí, me impone mucho respeto".

- Los dos últimos premios Planeta son rostros televisivos, ¿ha pensado en presentarla a este certamen?

- No, no. Ya me encantaría a mí que cuando termine la novela, y cualquiera sabe cuándo la terminaré, esté suficientemente bien como para sacarla a la luz.

- ¿Cuál es el es-

"Posiblemente tengan que endurecerse las multas por conducción temeraria, porque está en juego la vida de todos"



tilo literario de Marta Robles?

- Podría ser "costumbrista contemporáneo". Hablo de lo que me rodea. También hay un cierto tono intimista. Las mujeres pecamos de esto a la hora de escribir, aunque yo no creo que exista una literatura propiamente femenina.

- Por ser mujer, ¿se ve obligada a justificar sus logros?

- Cuando las mujeres triunfamos siempre hay alguien que dice "se debe a que son muy monas, muy altas y muy rubias". Sí, siempre tenemos que estar justificando nuestros triunfos.

"LAS MUJERES SOMOS MÁS PRUDENTES"

- Supongo que discrepa con los que dicen que las mujeres conducen peor que los hombres.

- En general, las mujeres somos más prudentes. Con todo y con eso, no me disgusta la velocidad, pero nunca he entendido por

qué se hacen coches que pueden alcanzar velocidades que después están prohibidas. La DGT y los fabricantes de automóviles deberían ponerse de acuerdo en este asunto.

- ¿Le parece oportuno ampliar, entonces, el límite de velocidad?

- Siempre que los expertos consideren que haciéndolo no se producen problemas, sí, me gustaría.

- ¿Le gustan los coches?

- Me gustan, pero los considero un medio de transporte. Verlos como un símbolo externo de un determinado nivel de vida me parece absurdo. Ante todo, valoro en ellos su seguridad y, si son bonitos, pues mejor. Me "repeatea" la gente que presume de coche fantástico.

- ¿Qué le parecería tener que pagar peaje por circular por las carreteras españolas?

- No me importaría pagar si el resultado fuera la mejora de todas las carreteras. Hay zonas, como Galicia, donde aún son bastante regulares.

- ¿Qué es lo que más le molesta cuando va al volante?

- En ciudad sufro mucho con los ruidos, los atascos y la falta de sitio para aparcar. Soy de las que sólo lo deja en doble fila por una urgencia y trato de volver rápidamente. El mal aparcamiento suele ser la causa de mis multas.

- ¿Y en carretera?

- Lo que más me hace sufrir en carretera son las salvajadas que veo, como adelantar a veinte o que te salgan justo cuando tú vas a hacerlo.

- ¿Crees que las sanciones para la conducción temeraria han de endurecerse?

- Pues... no lo sé. Posiblemente tengan que endurecerse, porque está en juego la vida de todos nosotros. ♦

CONducir con tres DEDOS

7.30 horas. Paseo de la Castellana esquina a Raimundo Fernández Villaverde. A una velocidad no menor de 80 km/h, un inconsciente, distraído o "soplagaitas" conduce su coche con sólo tres dedos: la mano izquierda ocupada en sostener un teléfono portátil; los dedos índice y medio de la mano derecha mantenía un cigarrillo encendido y el volante del coche era únicamente soportado por el meñique, anular y pulgar de la misma mano.

Recomendación al anónimo imprudente: si no respeta la Ley sobre Conducción de Vehículos a Motor; si no atiende las recomendaciones que hacen las empresas expendedoras de la telefonía móvil (deténgase para usar el portátil); si es incapaz de pensar que con su actitud, un mínimo fallo mecánico o humano pueden convertir en tragedia lo que, de usar las dos manos con sus diez dedos, podría quizás evitar, venda el coche, guarde su carné de conducir y viaje en autobús. Muchos se lo agradeceremos.- **Pedro L. Teruel González. Madrid.**

¿DÓNDE MIRABAN?

Con ocasión de una visita a la Sierra de Francia y transitando por las carreteras de esta comarca, al llegar a Cereceda de la Sierra por la comarca, donde ni queriendo se puede superar los 40 km/h, nos llamó la atención, al atravesar un puente con una curva, un señal de velocidad máxima 90 km/h, cuando es evidente que no se puede circular a esa velocidad en toda la carretera, pero mucho menos a la entrada del puente. ¿Dónde estarían mirando los que la pusieron?- **Concepción Moreno Toledano. Madrid.**

¿Y LA PRÓXIMA...?

Sugiero que se inste a las gasolineras a que indiquen los kilómetros que la separan de la siguiente estación de servicio en la misma ruta. Hay ve-



¿Y LA SIGUIENTE? A veces es difícil saber a cuántos kilómetros de distancia está la siguiente gasolinera.

ces que el vehículo entra en reserva y el conductor decide repostar en la próxima gasolinera y ve pasar los kilómetros sin que se vislumbre ninguna, con el consiguiente nerviosismo y las posibles consecuencias sobre la conducción.- **Miguel Hidalgo Rodríguez. Sevilla.**

EL COLOR DEL DESGASTE

Muchos vehículos circulan con un excesivo desgaste en los neumáticos, por desconocimiento, dejadez o economía de los conductores o empresarios y de todos es sabido la importancia que tiene para la seguridad el llevar los neumáticos en buen estado. Esta anomalía es detectada por conductores expertos, servicios de servicios de asistencia del vehículo, ITV o por los agentes de tráfico. ¿Por qué no se exige a los constructores de neumáticos que los fa-

briquen de manera que cuando éste alcance la medida de desgaste exigida por la seguridad aparezca en el caucho de rodadura un color rojo? Así se vería delatado un vehículo inseguro aunque estuviera circulando.- **Ignacio Claver Villarreal. Quart de Poblet (Valencia).**

CON TRADUCCIÓN

Un permiso de conducción expedido en Marruecos, con un formato casi idéntico al español pero con todas sus indicaciones en árabe, ¿es válido para conducir por España? ¿Y otro americano, similar a nuestro DNI, y con todas las indicaciones en inglés?- **Modesta Fernández Gómez. Galdácano (Vizcaya).**

Respuesta: Tratándose de permisos de conducir extranjeros no expedidos por estados miembros de las Comunidades Europeas, los cuales siempre son válidos, es preci-

so que el conductor no lleve residiendo más de un año en España y que vayan acompañados de una traducción al idioma castellano. Y si no se adapta al modelo común (Convención de Ginebra de 1949), una traducción e información que puede obtener en el Real Automóvil Club.

COMO A CUALQUIERA

En caso de que un pasajero, no el conductor, no lleve abrochado el cinturón de seguridad, ¿cómo se materializa la sanción y posterior cobro monetario sin tener que estar involucrado el titular o conductor del vehículo, basándose en el artículo 72.1 de la Ley de Seguridad Vial?- **Ramón Espinosa Mázmea. Vitoria-Gasteiz (Alava).**

Respuesta: Como se materializaría, por ejemplo, la sanción que se interpusiese a un peatón o al conductor que no es propietario del automóvil: se dicta una resolución imponiendo a dicho pasajero una multa y, si no la paga, se le cobra por vía de apremio.

MOTOS CON SIDECAR

Leo en su revista (núm. 118) una respuesta que señala que una moto de tres ruedas se puede conducir con el permiso B-1. ¿Una motocicleta con sidecar también se puede conducir con el B-1? Es decir, ¿se considera un vehículo de tres ruedas o simplemente una moto? ¿Y con el A-2 puedo conducir una moto de tres ruedas?- **Eliseo Martínez Álvarez. Vigo (Pontevedra).**

Respuesta: Una moto con sidecar no se considera un vehículo de tres ruedas y no puede ser conducido con un permiso de la clase B-1. Con el de la clase A-2 se pueden conducir

motocicletas con sidecar y vehículos de tres ruedas cuyo peso en vacío no exceda de 400 kilos; también motocicletas de dos ruedas de cualquier cilindrada.

RECICLAR EL ACEITE

Los hipermercados y grandes superficies comerciales, entre otras mercancías, ofertan aceites para motores (coches, motos, etcétera). Se supone que quienes compran dichos aceites efectúan ellos mismos la sustitución. ¿Qué hacen los usuarios con el aceite quemado? ¿No se podría exigir a los establecimientos vendedores, que, en definitiva, son quienes se lucran, que se hagan cargo de los aceites usados? En Francia, además de contenedores de recogida de vidrio y papel, hay contenedores para la recogida de aceites de motor usados.- **Benjamín Rubio López. San Sebastián. (Guipúzcoa).**

GAFAS DE REPUESTO

Recientemente he renovado el permiso de conducir y he observado que en el nuevo consta que "deberá conducir con lentes correctoras y llevar repuesto". Estoy de acuerdo en que debo conducir con lentes correctoras. Es de sentido común y no me atrevería a conducir sin ellas. Me ha sorprendido lo de llevar repuesto. Si mal no recuerdo, he leído que dicha obligación quedaba anulada. Lo recuerdo porque a raíz de

dicha noticia pensé en retirar las gafas del coche; luego reconsideré mi decisión y seguí con ellas en la guantera. ¿Es obligatorio llevar lentes correctoras de repuesto y, por tanto, sancionable su ausencia o es aconsejable?- **Manuel Díaz Fernández. Lugo.**

Respuesta: El Anexo I del Real Decreto 2272/1985, de 4 de diciembre (BOE 294 de 9 de diciembre) establece expresamente la obligación de llevar gafas de repuesto para el conductor que utilice cristales correctores o



OBLIGATORIAS. El repuesto de gafas es, hoy por hoy, obligatorio.

◆ ACUSE DE RECIBO

Hoy también han aprendido

Soy formadora vial y cada día, junto con mis alumnos, hacemos algunos kilómetros por carretera, concretamente la N-II, de Premiá de Mar a Mataró y viceversa. Vivimos de forma muy directa la actuación de los demás usuarios de la vía. Aprenden que detrás de una infracción puede haber un accidente o de cómo la buena atención en la conducción ha evitado una posible colisión, etcétera. La N-II tiene dos carriles para cada sentido de la circulación y con arcén transitable sólo en algunos tramos. Debido al buen tiempo, los ciclistas hacen su aparición, y esto es todo un problema más en la carretera, otro riesgo posible, pero aprendemos a compartir la vía pública y a efectuar adelantamiento a los ciclistas guardando como mínimo 1,5 metros o más, que no hay que ser tacaño cuando lo que está en juego es la seguridad.

Ayer un caso habitual: dos ciclistas que en la espalda tenían inscrito "La Palma", circulaban en paralelo; uno circulaba por el arcén y el otro por la calzada. A distancia pensé que se adelantaban, pero al aproximarnos vi que estaban conversando. Debido a la circulación que había en aquellos momentos, circulamos detrás de ellos y cuando la vía estaba libre y sin peligro, nos pusimos al lado y les advertí: "en fila". La contestación de uno de ellos fue levantar el puño, sobresaliendo de él un solo dedo, no el pulgar (OK), sino el corazón... Aprendieron que las manos y los dedos sirven para decir distintas cosas a los demás usuarios. Hoy, una ambulancia estaba en el mismo tramo a las 10,30 de la mañana; un chico no iba en su bicicleta, sino en camilla, lleno de sangre y con el collarín puesto. La colisión ha sido con un turismo. El culpable me da igual: el resultado ha sido un herido. Hoy creo que también han aprendido.- **Lourdes Solanes Fernández. Premiá de Mar (Barcelona).**

lentes de contacto. El incumplimiento de esta obligación es sancionable. A nuestro juicio, esto es discutible doctrinalmente, y por eso nuestro comunicante duda de si sólo se trata de un consejo; pero las normas, mientras no se cambien, hay que acatarlas, lo que no implica que no puedan ser objeto de críticas razonables.

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 extraerlas cuando lo considere necesario. No se mantendrá correspondencia con los autores de las cartas. Los envíos deberán realizarse a:

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

LA CARTA DEL MÉDICO

ATENCIÓN A UN QUEMADO

Me gustaría saber, en el caso de tener que socorrer a un herido con quemaduras, de las medidas que se citan por orden de prioridad, ¿cuál sería la más correcta? a) darle de beber agua; b) echarle agua fría; y c) envolver la zona con un trapo húmedo.- **Susana Flores Sánchez. Elche (Alicante).**

Respuesta: La actuación correcta ante una quemadura va a depender de la causa, profundidad y extensión de la misma. En general, los primeros auxilios, una vez separada la víctima del agente agresor, consisten en enfriar la zona quemada con agua fría durante 5 ó 10 minutos para evitar que progrese la lesión de los tejidos. A continuación se mantendrá la zona cubierta con apósitos humedecidos, preferentemente estériles.

Es muy importante conocer lo que no se debe hacer: no se debe aplicar sustancia alguna (ni pomadas o cremas para quemaduras) en la herida, ni retirar los tejidos que hayan quedado adheridos, ni pinchar las ampollas que existan. Si la superficie quemada es grande, es preferible tapar con apósitos, pero no enfriar excesivamente las heridas para evitar que la temperatura corporal del herido descienda. Sólo si el herido está plenamente consciente y no vomita, se le puede dar agua de beber; pero, a medida que es mayor la necesidad de líquidos, también es mayor el nivel de inconsciencia que presenta el herido.

(Nota: La respuesta a esta carta está elaborada por el doctor Juan Carlos González Luque, de la DGT. No mantendrá correspondencia particular con las cartas no publicadas).

PEATON, UTILIZA
LOS PASOS DE CEBRA

COMPRUEBA Y MIRA
ANTES DE CRUZAR

EN CARRETERA,
CIRCULA SIEMPRE
POR LA IZQUIERDA
Y CRUZA POR EL SITIO
DE MAS VISIBILIDAD

ENSEÑA A CRUZAR
A LOS NIÑOS

POR LA NOCHE,
EN CARRETERA,
UTILIZA REFLECTANTES

RESPETA
LOS SEMAFOROS