

**ENTREVISTAS Y OPINIONES
SOBRE MANUEL MATEOS EN LAS
SIGUIENTES PUBLICACIONES:**

**LA TRIBUNA DE LA MORALEJA
ALKAZAR**

AS

AUTODIESEL

BALANCE Y PERSPECTIVA

CIRCULA SEGURO

DIARIOS DE ELCHE

DISVERSO

MOTOR 16

PUERTA DE MADRID

RECONOCIMIENTO AL ILUSTRE VECINO DEL SOTO POR SUS PROPUESTAS

Medalla a Manuel Mateos

La Directora General de Tráfico le entrega la Presea al Mérito de la Seguridad Vial

La directora general de Tráfico, María Seguí, ha entregado la "Medalla al Mérito de la Seguridad Vial" al ingeniero Manuel Mateos de Vicente, vecino del Soto de La Moraleja desde hace más de 40 años, en un acto celebrado en la Dirección General de Tráfico. Mateos lleva 50 años proponiendo mejoras técnicas para mejorar la seguridad en el tráfico rodado, tanto en lo que se refiere al vehículo como a la señalización, con centenares de estudios o auditorías sobre seguridad vial y unas cien propuestas aceptadas.

Es un reconocimiento a una labor personal y costosa que inició en 1964 investigando posibles mejoras para la seguridad en el

tráfico rodado, el vehículo, los seguros, los conductores, los peatones, el pavimento y la señalización. Esta investigación y análisis están plasmados en 300 publicaciones, con centenares de propuestas para evitar accidentes. Gran parte se puede consultar en Internet o en sus 30 libros escritos.

Polifacético

Manuel Mateos también ha realizado investigaciones sobre Hidráulica y uso de las tierras en construcción, evitar que vayan cada año millones de toneladas del peligroso CO₂ a la atmósfera y actualmente investiga algunas enfermedades raras como el Alzheimer, de lo que ya informamos en los números de

Marzo y de Diciembre de 2014, habiendo descubierto su origen. Otra aportación suya es la salubridad del agua. En este sentido, Mateos ha profundizado sobre el tema y tiene 10 libros técnicos sobre conducciones y uno no técnico sobre la metafísica del agua publicados como autor.

Su investigación incluye enfermedades raras. Usar los hollines que afectan a nuestra salud y las tierras mejoradas como material de construcción, evitar emisiones de CO₂; tratamientos moleculares o de átomos para estabilizar las arcillas, mejorar las conducciones de agua, rebajar los accidentes de tráfico, la enseñanza universitaria, problemas de la salud.



OPINION

"El Alcazar" Jueves 25 Abril de 1985"

Lo que se lleva

El ingeniero de Caminos don Manuel Mateos, miembro de la Comisión de Inventiva del Instituto de Ingeniería de España, especialista en estudios sobre accidentes viales, propone (Hoja informativa del I. I. de E., 1-II-III/85) que en lugar de ceder el paso a los vehículos que vienen por la derecha, como prescribe actualmente el Código de Circulación, se legisle que tengan preferencia los que lleguen por la izquierda. Dice don Manuel que con ello se ahorraría miles de millones de pesetas y docenas de accidentes.

Además (esto lo digo yo), se adecuarían las normas circulatorias a la política de la Moncloa.

P E D A L A D A S

Víctor Sastre propone hoy en Ávila una nueva señal de tráfico

■ La idea partió de Víctor Sastre, padre de Carlos (ex-ONCE y ahora en el CSC), y Manuel Mateos de Vicente, ingeniero industrial y creador de múltiples señales de tráfico, se encargó de plasmarla. Hoy presentan en Ávila esta nueva placa con la que se pretende llamar la atención de los conductores para que circulen con precaución en carreteras muy frecuentadas por los ciclistas, como son las de la Sierra de Gredos, en las que abundan las curvas y las calzadas estrechas. Van a



pedir que las instalen a 18 municipios de la zona y posteriormente al MOPU y la Dirección General de Tráfico.

“Sabemos que esta señal no es la panacea que va a evitar más atropellos de ciclistas, pero con que salváramos un solo accidente ya nos daríamos satisfechos”, explica Víctor Sastre, director de la Escuela Ciclista de El Barraco (Ávila). “Creo que es una buena manera de llamar la atención del conductor y sepa que se puede encontrar un ciclista tras una curva”.

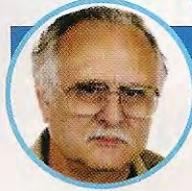
SOLO
175 PTAS

16 AL 22 DE MARZO DE 2000 • Nº 19 • 175 PTAS / 1,05 EUROS

AUTO Y DIESEL

Auto y diesel SEMANAL

LOS TRES MOSQUETEROS DE LA SEGURIDAD VIAL



IGNACIO GAVIRA

La clave está
en la VELOCIDAD



MANUEL MATEOS

La obsesión
por las SEÑALES



LUIS MONTORO

La EDUCACIÓN
es la base

**TODOS LOS DIESEL AUTOMÁTICOS
QUE SE VENDEN EN ESPAÑA**

PRUEBA



RENAULT LAGUNA DTI PROACTIVA



**12.000 USUARIOS AFECTADOS POR
LA «GUERRA» DE MAZDA EN ESPAÑA**

LA ESTABILIDAD DEL AUDI TT A EXAMEN

**¿El cliente
siempre
tiene
razón?**



Auto y DIESEL

PRUEBA: Saab 9.3 2.2 TiD – G.P. DE AUSTRALIA DE FORMULA 1: Venció Schumacher

Lista con todos los precios, opciones y datos técnicos de los modelos a la venta en España



0.001.9

8 415042 752004

**INVESTIGACION
Y SEGURIDAD VIAL**

Entre la utopía y la ciencia

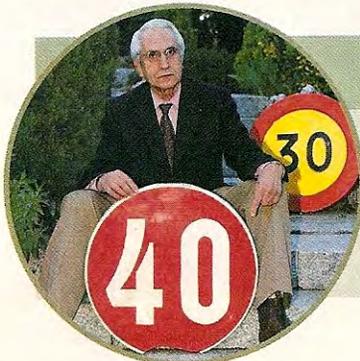
Todos los días se habla de reducir los accidentes y mejorar la seguridad vial. Se sugieren soluciones, se formulan respuestas a los interrogantes que la conducción plantea, se ofrecen cifras estadísticas... pero lo que en general casi nunca se dice es que detrás hay muchas horas, incluso años, de trabajo que pasan inadvertidos para el conductor.

El primero de nuestros protagonistas en la investigación y el seguimiento de los accidentes y también en la proposición de soluciones prácticas que puedan atenuar esta lacra es Luis Montoro, catedrático de Seguridad Vial y director del Instituto de Tráfico de Valencia, que ha coordinado numerosos estudios de siniestralidad. El más reciente arroja unas cifras escalofriantes: 65 muertos por hora en todo el mundo como consecuencia de la carretera y 2.000 heridos. Desde el punto de vista sanitario, muere más gente por enfermedades cardiovasculares, pero si nos atenemos a los

años potenciales de vida perdidos, descubrimos que los accidentes son más graves que estas dolencias. «Las medidas que pueden tomarse van en cuatro direcciones –señala este catedrático–, el vehículo, la vía, la supervisión policial y las actuaciones políticas».

MANUEL MATEOS DE VICENTE

El vehículo tiene la culpa de las velocidades excesivas, ya que en coches en que se puede conducir a 200 km/h sin que apenas se muevan «es muy difícil mantener la velocidad dentro de los límites legales».

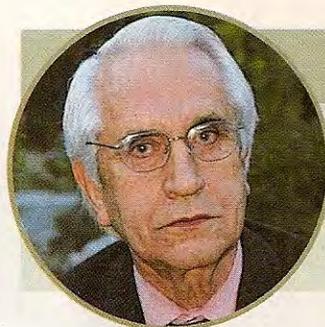


Sobre el estado de las vías, señala Luis Montoro, es preciso que en las carreteras de alto tránsito se proceda al desdoblamiento –lo que según sus estimaciones reduciría hasta un 40 por ciento la siniestralidad–, especialmente en la maniobra del adelantamiento, la más peligrosa. «Es preciso preocuparse por la señalización, que ha de ser visible, legible, creíble e inteligible», comenta el director del Instituto

de Seguridad Vial. En cuanto a la supervisión policial, es necesario abundar en la orientación, la ayuda y el control. «8.500 agentes son insuficientes para el actual número de vehículos que circulan por las carreteras», apunta Montoro.

Del tercer elemento funda-

MANUEL MATEOS DE VICENTE



«He logrado variaciones en las primas de los seguros, en la tecnología de las carreteras y espero poder conseguir muchos más cambios para evitar que se produzcan tantos accidentes de tráfico».

mental en la seguridad, la renovación del parque automovilístico, comenta: «El 50 por ciento cuenta con más de cinco años. A partir de ocho años de antigüedad, las posibilidades de que el fallo mecánico se produzca son muy altas». Montoro añade

que no es casualidad que el número de muertos por accidente sea mayor en España que en la media europea. Por último, es preciso ocuparse del factor humano, responsable de entre el 70 y el 90 por ciento de los accidentes. «Conviene insistir más en la seguridad vial en vez de tanta normativa cuando se imparte formación a futuros conductores, pero sobre todo hay que empe-

zar desde la escuela, con campañas de educación para los niños», concluye el director del Instituto valenciano, quien argumenta que la reducción de siniestros no se gana con más sanciones ni tampoco con limitadores de velocidad, como se ha propuesto en Francia, sino instalando «limitadores mentales» en cada individuo, es-

clase de caminos y carreteras) en el libro «Tráfico Catastrófico, la catástrofe del tráfico». En esta obra, de 84 páginas, se ocupa de la seguridad desde un punto de vista novedoso. «Lo más frecuente es confundir seguridad con lentitud, cuando ésta en realidad consiste en extremar todas las precauciones y no dejar nada al azar», escribe. Para ello hay que considerar distintos factores, como el vehículo, la carretera y los otros conductores. Quizá la propuesta



Para Luis Montoro, catedrático de Seguridad Vial y director del Instituto de Tráfico de Valencia, «la señalización ha de ser visible, legible, creíble e inteligente».

más sorprendente que hace Ignacio Gavira es su crítica al prejuicio generalizado de que la velocidad es peligrosa. «A veces es más peligroso circular a 60 por una autopista, en caso de niebla cerrada, que hacerlo a 120 por una carretera comarcal», aclara, para añadir a continuación que lo único realmente fiable es que el conductor pueda dominar permanentemente su vehículo y detenerlo con facilidad en el tramo de carretera que está a la vista. Esta es la regla de oro, sin olvidar las sorpresas que sobrevienen durante la conducción y que deben ser evitadas «a toda costa» porque el peligro está en lo inesperado, tanto en los vehí- ➔

to es, mentalizando a cada cual de la responsabilidad que supone sentarse al volante del automóvil.

Nuestro segundo nombre propio es Ignacio Gavira Pérez de Vargas, un veterano conductor que ha recogido su experiencia (más de un millón de kilómetros recorridos y cuarenta y cinco años al volante por toda

En 1999, el 21,7 por ciento de los accidentes con víctimas se debieron a la velocidad inadecuada.

ACCIDENTES Y VICTIMAS EN LA CARRETERA

PAIS	MUERTOS	ACCIDENTES CON PERSONAS IMPLICADAS
Albania	266	370
Alemania	8.549	380.835
Austria	1.105	39.695
Bélgica	1.364	50.078
Bulgaria	915	6.018
Canadá	3.064	152.689
Dinamarca	489	8.004
España	5.604	86.067
Francia	7.989	125.202
Grecia	2.199	24.319
Irlanda	472	8.496
Israel	530	25.491
Italia	6.226	190.031
Luxemburgo	60	1.016
Polonia	7.310	66.586
Portugal	1.939	49.417
Rumania	2.863	8.801
Rusia	27.665	156.515

Fuente: ONU. Datos de 1997



Mateos de Vicente defiende cambiar el formato y los colores de la señal de máxima velocidad con el fin de que se vea mejor, para que no pasemos de largo sin fijarnos en ella, lo que podría lograrse cambiando el fondo blanco por uno rojo y aumentando el tamaño de los números, que deberían ir grabados en blanco, o bien añadiendo un faldón que indique «velocidad máxima».

culos como en la carretera, aunque en este último caso apunta que el mal estado de un trazado no implican peligrosidad, sino «incomodidad y lentitud».

Ignacio Gavira Pérez de Vargas denuncia la mala señalización de nuestras vías

públicas. «Las señales verticales deben ser objetivas y veraces y, más que imperativas, deberían ser informativas», apunta en su libro, donde también critica las limitaciones de velocidad que «sólo deberían existir en función de peligros que el con-

ductor no puede advertir desde el punto en que la señal se encuentra». Respecto a la formación de los conductores, Ignacio Gavira defiende que desde los primeros años de la infancia se enseñe a circular: «una cosa es conducir y otra muy diferente es circular que, según sus propias palabras, podría definirse como «moverse en el ámbito común sin estorbar ni interferir más de lo estrictamente necesario el movimiento de los demás».

En definitiva, este autor promueve «una nueva filosofía del tráfico» en que no haya más límites genéricos ni específicos y sí más señales que adviertan de la proximidad de cualquier circunstancia que



Mateos de Vicente está a favor de que se premie a los buenos conductores y de que los infractores reciban cursos obligatorios de repaso o desempeñen prestaciones sociales.

Auto Diesel SEMANAL
 No es cierto que la DGT se oponga a introducir posibles cambios, sino que aspira a la unificación de criterios en pro de todos los usuarios de las vías públicas.

EL LEGISLADOR DICTA LA NORMA

La Dirección General de Tráfico apunta que todas las posibles novedades en la normativa deben ser incorporadas por el legislador. Según su portavoz, Francisco Altozano, siempre se tiende a aproximar las leyes de todos los países, con el propósito de que todos los conductores puedan guiarse por un código común. Por ejemplo, los reconocimientos médicos, que en algunos países europeos no se practicaban, se han tomado de España como punto de referencia. Por tanto, no es cierto que la DGT se oponga a introducir posibles cambios, sino que se aspira a la unificación de criterios en pro de todos los usuarios de las vías públicas. Respecto a algunas propuestas concretas, Francisco Altozano apunta que la seguridad en la circulación es una cuestión en que todo el mundo se cree capacitado para ofrecer soluciones y remedios contra los accidentes. Pero la experiencia, un millón de kilómetros o más, no es suficiente, pues se requieren estudios científicos. «A menudo se opina alegremente, sin formación ni competencia», señala el portavoz de la DGT, quien reconoce que algunas de las propuestas comentadas en este reportaje ya se aplican en España. «La preferencia a la derecha ya está eliminada en las rotondas, pues quien la tiene es quien circula por la izquierda», indica. A propósito de las señales colocadas al frente para mejorar la visibilidad, también la DGT ha colocado indicadores, como los pórticos, que contienen información escrita o icónica para el conductor. También, en los últimos años, se han colocado faldones, pero se trata siempre de no distraer la atención de quien va sentado al volante», apunta Altozano.

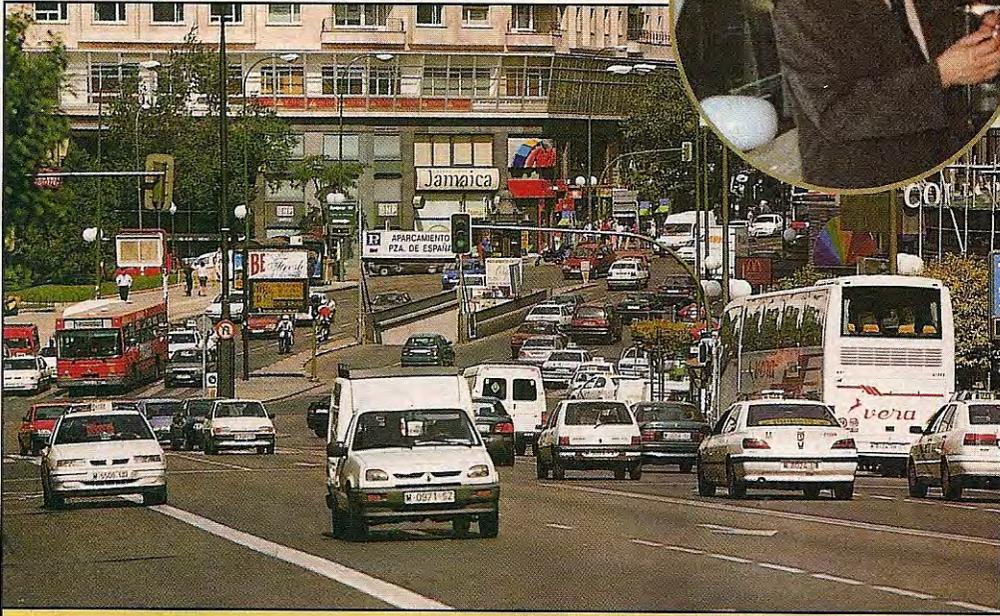
pueda implicar algún riesgo. «La alternativa del riesgo no está entre circular deprisa o despacio, sino entre circular bien o mal a cualquier velocidad», concluye en su obra, de edición limitada y que merece ser leída pues, como hemos podido observar, aporta un cúmulo de experiencias y consejos prácticos que sin duda serán de gran utilidad para todo conductor.

El siguiente protagonista es el doctor ingeniero de Caminos Manuel Mateos de Vicente, quien ha dedicado más de 35 años a la investigación de la seguridad vial y los accidentes. Acaba de publicar un libro, «La Velocidad de los Ve-

LUIS MONTORO

La reducción de siniestros no se gana con más sanciones ni tampoco con limitadores de velocidad, como se ha propuesto en Francia, sino instalando «limitadores mentales» en cada individuo.

que la señalización europea en la que estamos atrapados sea analizada científicamente, ya que no fue creada sobre una base científica, por lo que nuestras señales pueden mejorar». Añade este doctor ingeniero que ha conseguido que se modifiquen o se creen, al menos, 16 señales de circulación: «He logrado variaciones en las primas de los seguros, en la tecnología de carreteras y espero que pueda conseguir muchos más cambios para evitar que se produzcan tantos acci-



Gavira es partidario de «una nueva filosofía del tráfico» en que no haya más límites genéricos ni específicos y si más señales que adviertan de la proximidad de cualquier circunstancia que pueda implicar algún riesgo.

hículos y el Placer de Conducir», cuyas conclusiones más importantes pueden consultarse libremente en Internet www.cestein.es/bellisco/mateos.html. Su autor ha conducido más de un millón de kilómetros por muchos países. Ha estudiado la materia en Estados Unidos y Austria y ha acudido a decenas de congresos sobre seguridad vial en el mundo. Todo el libro es un análisis minucioso de la relación velocidad-accidentes; es decir, la influencia de las distintas velocidades en los accidentes y la velocidad que permite mayor fluidez del tránsito. Resulta escalofriante leer que si se aumenta la velocidad al doble, el riesgo de que los ocupantes del vehículo mueran es hasta 64 veces mayor.

A lo largo de su investigación propone más de 200 sugerencias, algunas ya incorporadas por diversos orga-



Las vías como mayor número de accidentes en 1999 fueron las nacionales (1.068 siniestros), seguidas de las locales (844 accidentes), comarcales (768) y, por último, las autovías (535).

nismos, con las que se reducirían a la mitad los siniestros que se registran en nuestras carreteras. Mateos de Vicente, tras todo este tiempo consagrado a la observación y el análisis, destaca que los accidentes no son responsabilidad exclusiva del conductor y señala que lo «principal es

LUIS MONTORO

En cuanto a la supervisión policial, es necesario abundar en la orientación, la ayuda y el control. «8.500 agentes son insuficientes para el actual número de vehículos que circulan por las carreteras».





significativas llama la atención la idea de cambiar el actual ceda el paso a la derecha que hacen los conductores por otro donde la preferencia esté a la izquierda, como medida para reducir los atascos, los accidentes y ahorrar tiempo y combustible. Respecto a la señalización, Mateos de Vicente ha defendido cambiar, entre otras cosas, el formato y los colores de la señal de máxima velocidad con el fin de que se vea mejor, para que no pasemos de largo sin fijarnos en ella, lo que podría lograrse cambiando el fondo blanco

dentes de tráfico». Este especialista ha estudiado, además, otros aspectos como la colocación de las señales fijas y las de obras, los posibles

baches en la calzada, las infracciones, las autopistas sin límite de velocidad y la labor de la Dirección General de Tráfico (DGT).

Entre sus propuestas más

IGNACIO GAVIRA PEREZ

«Lo más frecuente es confundir seguridad con lentitud, cuando ésta en realidad consiste en extremar todas las precauciones y no dejar nada al azar». Hay que considerar distintos factores, como el vehículo, la carretera y los otros conductores.

Para Montoro, «conviene insistir más en la seguridad vial en vez de tanta normativa cuando se imparte formación a futuros conductores, pero sobre todo hay que empezar desde la escuela».



por uno rojo y aumentando el tamaño de los números, que deberían ir grabados en blanco, o bien añadiendo un faldón que indique «velocidad máxima». Asimismo cree muy positivo cambiar la colocación de las señales de limitación de velocidad en algunas zonas, como en rotondas o curvas a la derecha, donde deberían estar colocadas «delante de nuestros ojos, es decir, al frente».

A propósito de la legislación vigente afirma que no es muy partidario de las multas y defiende las «antimultas», esto es, un premio a los buenos conductores. Del mismo modo está a favor de que los in-

Lo único realmente fiable es que el conductor pueda dominar permanentemente su vehículo.

ESCASO DESCENSO DE LOS SINIESTROS EN 1999

Según el anticipo facilitado por la Dirección General de Tráfico referido a 1999, el año pasado se registraron en nuestro país 3.642 accidentes en los que fallecieron 4.280 personas. Dos de las conclusiones más destacadas de este anticipo de la DGT indican que la mayor parte de los siniestros ocurrieron en carreteras convencionales y que julio fue el peor mes del año. La distracción y la velocidad fueron responsables del 40 por ciento de las víctimas. Estos datos ponen de manifiesto que continúa la curva descendente en la siniestralidad, iniciada hace diez años y sólo alterada por ligeros repuntes. Pero el número de muertos en nuestras carreteras es tan elevado que resulta difícil ser optimista. Los factores que concurren en los siniestros con víctimas mortales siguen siendo los mismos: en un 22,4 por ciento de los casos se debieron a distracciones del conductor, un 21,7 a velocidad inadecuada, un 17 por ciento a la invasión del carril izquierdo por el vehículo que provocó el suceso, un 15,2 a maniobras antirreglamentarias de los conductores, un 8,9 a entradas de peatones en la vía pública y, finalmente, un 14,7 por ciento a otras causas no concretadas. Respecto al tipo de vía en que producen los accidentes, en las carreteras nacionales se produjeron 1.068 siniestros, frente a los 1.071 de 1998, lo que apenas representa una disminución de 0,3 por ciento. Después se situaron las carreteras locales, con 844 accidentes, seguidas de las comarcales, con 768, y las autovías, con 535. En estas últimas vías públicas es significativo el espectacular incremento de siniestros, casi un 10 por ciento en relación con el año anterior. En cuanto al reparto por comunidades autónomas, Andalucía tuvo el mayor número tanto de accidentes (552) como de víctimas (642) en 1999, seguida de Cataluña con 517 siniestros y 619 afectados durante todo el año por sucesos ocurridos en las carreteras. La DGT ha subrayado que estas cifras deben ser interpretadas a la luz del formidable aumento del parque automovilístico. En sólo una década, el número de unidades ha crecido en diez millones aproximadamente. Para las voces más críticas, como la oposición parlamentaria, esta justificación no es válida porque el verdadero problema —la elevada mortalidad que provocan en nuestro país las carreteras— continúa sin resolverse. Frente a la fórmula tradicional seguida por la DGT, la incorporación de algunas soluciones aquí propuestas podría contribuir a paliar los terribles efectos de esta lacra social.



Mateos de Vicente cree muy positivo cambiar la colocación de las señales de limitación de velocidad en algunas zonas, como en rotondas o curvas a la derecha, para colocarlas «delante de nuestros ojos, es decir, al frente».



factores reciban cursos obligatorios de repaso o desempeñen prestaciones sociales. En relación con las velocidades excesivas, Manuel Mateos de Vicente sostiene que es el vehículo quien tiene la culpa, ya que con coches en que se puede conducir a 200 kilómetros por hora sin que

Eliminar los límites de velocidad en algunos tramos de autopistas y autovías serviría para que algunos conductores se desfogasen.

apenas se muevan «es muy difícil mantener la velocidad dentro de los límites legales». En este sentido, Mateos se pregunta por qué se autoriza la venta de vehículos que pueden circular a tan alta velocidad cuando la máxima en España nunca sobrepasa los 120 kilómetros por hora y

La mala señalización de nuestras vías públicas es uno de los aspectos que denuncia Ignacio Gavira.



aboga por tomar medidas cuanto antes. Un modo de compensar esta diferencia entre la capacidad real del vehículo y el límite establecido podría ser aumentar la velocidad máxima en algunos tramos de autopistas y autovías. Precisamente, algunos de sus estudios versan sobre las autopistas y autovías sin limi-

tación alguna: Mateos de Vicente asegura que no tiene ningún inconveniente para que entren en funcionamiento, ya que de esa manera «se desfogarían aquellos conductores que lo deseen» y quizá no lo harían en el resto de carreteras.

JUAN J. HERNÁNDEZ CARRIBA

INICIATIVAS Y COMUNICACIONES



Coches y accidentes

Nuestro compañero jubilado, Manuel Mateos de Vicente, dio una Conferencia en la sede de la SECOT sobre aspectos de los coches que pueden influir en que tengamos un accidente. Al final mencionó lo que llama 40 errores de los vehículos que tenemos o de los que compramos.

Los coches actuales no están hechos para personas de cierta edad pues es difícil acceder a ellos y también salir, sobre todo en los asientos traseros. Los asientos están hechos para que en un viaje largo nos duela la espalda durante varios días, lo que explicó que se remedia poniendo un cojín redondo en la espalda a la altura de la cintura.

Los aparatos de radio son tan difíciles de manejar y controlar emisoras, volumen y otros mandos que recomienda llevarla apagada, si vamos conduciendo, para que su manejo no nos despiste y nos saltemos "la línea de tierra" de nuestra vida.

La colocación y manejo de otros mandos como los del aire acondicionado, elevalunas, mechero y cenicero parece que están diseñados para que apartemos durante varios segundos la vista de la carretera.

El controlar la velocidad es en extremo difícil, pues los coches apenas si reflejan en ruidos o vibraciones las velocidades altas. Mencionó varios artificios, de coste insignificante en fábrica, que nos pueden ayudar a conservar la velocidad dentro de los límites máximos legales.

Más información sobre este y otros aspectos de utilidad para los jubilados están en un portal que ha puesto en Internet, de acceso gratuito: www.manuel-mateos.com



« Guardarrailes y motoristas, un poco de historia (1) »

Portada

La FUNDACIÓN MAPFRE y Ford vuelven a regalar asientos infantiles para promover su utilización »

Blog dedicado a la seguridad vial, con información, consejos y reflexiones para circular más seguros

05 ABRIL 2009

⚠ Revisando a Manuel Mateos, un visionario alternativo sobre la seguridad vial de España

Josep Camós

Pon tu email

1978 lectores netvibes BY FEEDBURNER

PUBLICIDAD

DGT accidente autoescuela campaña carreteras consejos educación estudio formación moto radar reglamentación siniestralidad tecnología velocidad

¿Sobre qué se habla en Circula seguro?

- Conducción eficiente (56)
- Conductor y ocupantes (176)
- Educación Vial (90)
- Estadísticas (48)
- General (41)
- Instituciones y Normativa (175)
- Movilidad Sostenible (47)
- Seguridad activa (98)
- Seguridad pasiva (84)
- Vía y climatología (87)
- Vehículos pesados (13)
- Vehículos y tecnología (122)

Josep Camós
miguelgaton
Hunaudieres
Javier Costas
Morrillu
Jaume

FUNDACIÓN MAPFRE



Desde [Circula Seguro](#) siempre hemos defendido la idea de que es la **Educación Vial** la que permite que exista una mejor **Seguridad Vial**. En consecuencia, el papel del conductor es primordial para la reducción de la siniestralidad en carretera. Según esta visión, el resto de factores, ligados al vehículo y a la vía, quedan supeditados al buen hacer del conductor.

Sin embargo, hay otras visiones que no sitúan al conductor en medio del esquema de los riesgos de la carretera. Y ahí tenemos a **Manuel Mateos**, una eminencia en el campo de la ingeniería de carreteras con un curriculum impresionante que ha vivido siempre a caballo entre España y Estados Unidos. Mateos sostiene desde hace más de 40 años que **es posible mejorar la seguridad vial sin perseguir al conductor**, sino haciendo hincapié en el perfeccionamiento de normas, vehículos y carreteras.





Reparación de un pinchazo en moto (3)
 El transporte de equipaje en la moto (1)
 Si el coche se cae al agua, el cinturón de seguridad también te salva (2)
 El cinturón de seguridad también es necesario en ciudad (4)
 Los conductores españoles no conocemos bien el Reglamento de Circulación (7)
 Miedo a conducir tras obtener el carnet (3)
 ¿Avisador de radar igual a conducción segura? (5)
 MAPFRE lanza un seguro especial para jóvenes (9)
 Clases gratuitas de reciclaje en La Rioja (1)
 En el coche, cuidado con el cambio de hora (4)

Operación Semana Santa 2009, información e itinerarios recomendados

Miedo a conducir tras obtener el carnet

Entender cómo funciona la mente para mejorar la sensibilización vial

Revisando a Manuel Mateos, un visionario alternativo sobre la seguridad vial de España

Si el coche se cae al agua, el cinturón de seguridad también te salva

El TomTom XL nos avisará de los puntos negros

La FUNDACIÓN MAPFRE y Ford vuelven a regalar asientos infantiles para promover su utilización

Semáforo, giro y peatón: mala combinación

Guardarrailes y motoristas, un poco de historia (2)

En el coche, cuidado con el cambio de hora

Abril 2009 (11)
 Marzo 2009 (40)
 Febrero 2009 (33)
 Enero 2009 (35)
 Diciembre 2008 (32)
 Noviembre 2008 (36)
 Octubre 2008 (35)
 Septiembre 2008 (32)
 Agosto 2008 (30)
 Julio 2008 (32)
 Junio 2008 (34)
 Mayo 2008 (36)

El punto de partida de la **motivación** de este hombre es interesante. Cuenta que de joven presencié un accidente en el que falleció una persona. La víctima viajaba en la caja de un camión. Su cabeza se golpeó contra la rama de un árbol y el hombre falleció. Se consideró culpable al conductor del vehículo, pero Manuel Mateos siempre consideró culpable la rama del árbol, por estar en medio de una carretera por la que pasaban vehículos. Dicho de otra manera, para Mateos el máximo responsable de aquella muerte era el encargado de que la carretera estuviera en aquellas condiciones.

Siempre hemos dicho que **el conductor tiene la última palabra** en el desarrollo de su actividad al volante, pero no es menos cierto que hay multitud de ocasiones en las que se pueden ahorrar problemas si se trabajan y se atajan los riesgos desde la raíz. Cierto es que la víctima del siniestro que presencié Manuel Mateos no tenía que viajar en la caja de un camión. No menos cierto es que el conductor debía haber calculado correctamente para pasar sin rozar la rama. Pero, ¿por qué nadie había cortado esa rama **en previsión** de que todo lo demás fallase?

Al final, **el problema vial es un problema humano**, con protagonistas humanos que toman decisiones humanas y que afectan a víctimas humanas, y cada uno de estos protagonistas humanos es responsable de la seguridad vial en la medida en que sus decisiones afectan a alguno o varios de los elementos que componen la realidad vial.



Quizá por todo esto, ahora que la Seguridad Vial como materia comienza a ocupar un lugar preeminente entre las preocupaciones sociales, no está de más **revisar** algunas de las muchísimas anotaciones que **desde la década de 1960** ha ido aportando Manuel Mateos al panorama de la seguridad vial. Varias de ellas han sido tomadas en cuenta, pero hay muchas que no. Echando un vistazo a su [página web](#), encontramos una serie de **sugerencias que resultan muy interesantes**, y otras que nos dan que pensar si consideramos que fueron formuladas hace ya casi medio siglo.

Señales ligeras y visibles, garantía de seguridad

Abril 2008 (39)
 Marzo 2008 (25)
 Febrero 2008 (36)
 Enero 2008 (41)
 Diciembre 2007 (40)
 Noviembre 2007 (45)
 Octubre 2007 (40)
 Septiembre 2007 (40)
 Agosto 2007 (23)
 Julio 2007 (18)
 Junio 2007 (3)



BLOGROLL

El blog de Javier Costas
 curvas rectas
 Fundación Mapfre
 ¡Quiero conducir, quiero vivir!
 Consumer Seguridad Vial
 Revista Tráfico



Enlaces a este weblog:



Diseño | inma bermejo
 CMS | Wordpress + LightPress
 Alojamiento | NTT Europe
 Desarrollo | Weblogs SL



Condiciones de uso de los contenidos
 según la licencia Creative Commons



En el terreno de la **señalización**, Mateos comenta el problema de la oxidación de las placas y los postes de acero y propone el uso de **materiales plásticos** como la vitro-resina con poliéster. Dejando de lado que este material no se oxida, también resulta **más seguro** en caso de que un vehículo colisione contra una señal fabricada en este material, ya que el plástico pesa menos que el acero.

El **color de las señales** es una propuesta legendaria de este ingeniero. Según sus investigaciones, las señales no deberían tener el fondo blanco, sino **amarillo**, ya que en este color se ven mejor. Ya hablamos en su momento de las **marcas viales amarillas** y explicamos por qué el ojo humano diferencia mejor el color amarillo que el color blanco. Lo que no se entiende es por qué a estas alturas nadie ha tomado en consideración este tipo de alegaciones.

Entre las más de 250 anotaciones que podemos encontrar en la documentación de Manuel Mateos, tenemos una que resulta especialmente curiosa. Se trata de un diseño de señal de velocidad máxima válida únicamente para **recorridos nocturnos**. De día, la señal aparecería en color negro. De noche, con las luces de los faros iluminándola, la señal mostraría la velocidad máxima circunstancial. Desde luego, se trata de un invento más barato que los paneles de mensaje variable.



Guardarrailes: asesinos... desde el primer día

Especialmente crítico con la proliferación de las **barreras tipo bionda**, en sus escritos Mateos habla de la **bionditis** que afecta a nuestro país, donde se colocan biondas hasta en las aceras, lo que impide que los peatones puedan acceder a ellas. Asimismo, arremete contra el peligro que suponen estas barreras para los **motoristas** cuando se transforman en verdaderas guillotinas que siegan sus cuerpos en caso de caída.

Sorprende que sus palabras se formularan a **finales de los años noventa** y que, como comentaba nuestro compañero Morrillu en la primera entrega de su especial sobre la Historia de los guardarrailes, se haya tardado como diez años en comenzar a considerar el problema de la bionda como algo que debería solucionarse.

La contaminación ambiental, un problema consabido

Una estancia de Manuel Mateos en Los Angeles, allá por 1962, le sirvió al ingeniero para tomar conciencia del **problema de la contaminación**. Estando en la ciudad californiana, Mateos sufrió escozor en los ojos a raíz de la contaminación causada por los vehículos. Al poco tiempo elaboró un análisis sobre la situación medioambiental en España, que fue arrinconado en aquel momento.

De la misma forma, Mateos solicitó el uso de **gasolinas sin plomo** ya en 1977. Prevista la retirada del plomo en los carburantes para el año 2000, no sería hasta el año 2002 que se eliminaría definitivamente este metal pesado y sospechoso de causar cáncer como aditivo para combustibles de automoción. Habían pasado 25 años.





El papel de la Policía en la seguridad vial

Manuel Mateos incide en la mejor manera de optimizar la Policía para que su función sea realmente la de **garantizar un mejor cumplimiento de las normas** que protegen a los usuarios de la vía y que permiten disminuir la siniestralidad. Así, ya en 1965 critica que los agentes municipales se dediquen preferentemente a sancionar los errores en aparcamiento, dando poca importancia a las infracciones que se cometen en movimiento, que son las causantes de las colisiones. 44 años después, podríamos seguir hablando horas y horas de este mismo problema.

Una propuesta curiosa es la que trata de la **participación ciudadana** en la regulación del tráfico. Esa clásica imagen que podemos ver en EEUU desde 1957 en que estudiantes y amas de casa se dedican a dar paso a los vehículos y a los peatones a las entradas y salidas de los colegios es una forma de implicar a la sociedad en la seguridad vial del país y, de paso, dejar libres a los policías para que puedan ejercer otras funciones. Sin embargo, no parece una medida que agrade a nuestros responsables políticos.

Finalmente, está la consideración de Mateos según la cual la Policía tiende en exceso a **denunciar en parado**. Dicho de otra manera, Mateos explicaba hace años ya lo que venimos denunciando todos los conductores de a pie: que en un arcén o apostados en una rotonda poco favor hacen los agentes a la disminución de la siniestralidad. Que la forma de acabar con la violencia vial es ir a buscar el problema allá donde se da, en movimiento, y no esperar a que alguien pase por delante de una patrulla para cobrarle una especie de *peaje de velocidad* o para pedirle la documentación del vehículo.

¿Por qué hablar ahora de Manuel Mateos?

De la lectura de este visionario sobre la seguridad vial de nuestro país uno saca básicamente dos conclusiones. Por un lado **hace años** que se ofrecen soluciones para unos problemas que aún hoy permanecen sin resolver. Por otra parte, Mateos defiende lo indefendible: que se puede disminuir la siniestralidad confiando en que el conductor aprovechará las mejoras tecnológicas en pro de su seguridad y la de los demás. El tiempo y las investigaciones sobre la siniestralidad le restan razón ahí. Con todo, sigue siendo válida la máxima de que la rama del árbol, convenientemente podada, es un elemento más para la seguridad de todos. Esta intervención sobre la vía, leída en **clave de anticipación al problema**, es un punto vital. Mucho más que esperar a que el conductor falle para echarle la caballería por encima.

No se entiende por tanto que algunas de las ideas de este analista de la seguridad vial hayan sido **ignoradas** de forma reiterada a lo largo de medio siglo. Hay una frase de Manuel Mateos que es completamente gráfica y perfectamente suscribible:

¿Quiénes forman parte del Comité Nacional de Seguridad Vial y qué preparación tienen? Pregunto.

Creo que somos muchos los que nos lo preguntamos.

Más información | [Manuel Mateos](#)

Foto | [EuroNCAP](#), [emrank](#), [arkangel](#)

Gráfico | [Josep Camós](#), [Manuel Mateos](#)

Más noticias sobre: [Instituciones y Normativa](#)

Tags: [carreteras](#), [siniestralidad](#), [tecnología](#)

[Comentarios \(0\)](#) | [Trackback](#)

PUBLICIDAD

COMENTARIOS

[¡Añade tu comentario!](#)

NOTICIAS RELACIONADAS

07 abril 2009 | [Guardarralles y motoristas, un poco de historia \(2\)](#)

03 abril 2009 | [Guardarralles y motoristas, un poco de historia \(1\)](#)

26 marzo 2009 | [TISPOL, policías europeos por la seguridad vial](#)

22 marzo 2009 | [El Congreso apoya destinar el dinero de las sanciones a la seguridad vial](#)

11 marzo 2009 | ["Ponle freno" sugiere cambiar el destino del dinero de las sanciones](#)

PUBLICIDAD

ESCRIBIR UN COMENTARIO

Nos encantaría conocer tu opinión. Por favor, procura que tus comentarios estén relacionados con esta entrada. Intenta también no insultar ni usar palabrotas, respeta a los demás lectores de este blog. Los comentarios off-topic, burdamente promocionales, ofensivos o ilegales serán borrados sin piedad.

Puedes usar algo de HTML: `<a href>` `` `<blockquote>` `
` `<p>` `` `` `` ``. Los párrafos y los retornos de línea también se incluyen automáticamente.

Vista previa del comentario

Comentarios

URL OpenID: [¿No tienes cuenta OpenID?](#)

¿Recordar información personal?

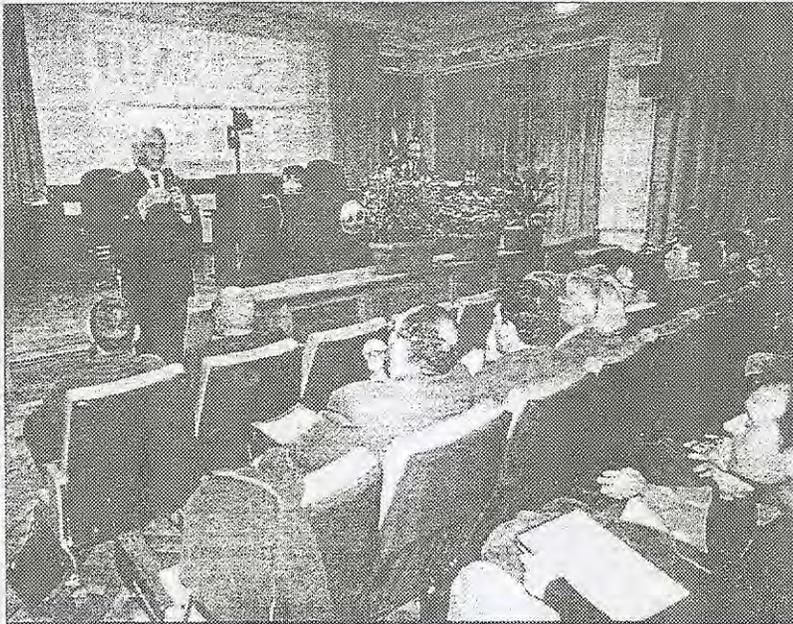
Sí No

Este blog utiliza [OpenId](#) para la autenticación de usuarios. OpenId es un sistema de identificación distribuido que te permite, con un sólo registro, autenticarte en todos

→ JORNADAS DE ESTUDIO

Un ingeniero duda de los resortes de la Administración para evitar accidentes

Manuel Mateos critica el grosor del Código de la Circulación, pide personalizar las alcoholemias y cree que la vía debe marcar la velocidad máxima



Manuel Mateos, en un momento de su intervención de ayer

Si no hay dos personas iguales no se puede aplicar el mismo rasero a la hora de sancionarlas. Esta cuestión centró ayer buena parte de la intervención del ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, Manuel Mateos, quien abrió ayer 35 años de experiencia profesional sobre accidentes y que duda de la validez de la mayor parte de las medidas que Tráfico para prevenir los accidentes de circulación. En su opinión, los triángulos de avería que son obligatorios desde hace algunos meses han constituido un despilfarro para los bolsillos de los 22 millones de españoles que tiene carnet de conducir y afirmó que el actual Código de la Circulación, es excesivamente grueso: «en Estados Unidos, tiene cuatro páginas y es más que suficiente. Aquí los exámenes parecen que se hagan más para suspender a los aspirantes a conductor que para saber si realmente saben llevar el coche».

Una ponencia abordó la labor de los medios de comunicación al transmitir lo que ha ocurrido a la sociedad

El ponente duda de la validez de la prueba de alcoholemia y criticó los criterios que se han aplicado para, incluso, reducir de 0,8 a 0,5 miligramos de alcohol por litro de sangre el límite para la sanción: «yo, por ejemplo, admito

mal el alcohol, pero conozco gente que se puede tomar media botella de ron y conducir perfectamente. Los criterios que deberían de aplicarse deberían estar relacionados con pruebas de sensibilidad para saber en qué circunstancias se encuentra esa persona. Es más, ahora ya existen métodos para engañar al alcoholímetro».

Sobre las campañas que lleva a cabo la DGT aseguró: «en mi opinión son muy negativas. El conducir es para muchos conductores un placer y no se va a conseguir nada mostrándoles

una imagen negativa. Además, el límite máximo de velocidad, en 120 kilómetros por hora es un error. La velocidad se debe ajustar a las características de la vía y, en este sentido, yo soy partidario de que haya carreteras buenas, que permitan circular a 200 kilómetros por hora y, por tanto, permitiendo el placer de conducir».

El día después

Por otra parte, por primera vez se abordó en esta tercera edición de las jornadas el tema de la «Percepción ciudadana de la accidentalidad», donde un grupo de pe-

LOS DATOS

Treinta y siete ponentes para 225 matriculados

Las jornadas de estudio obligaron ayer a la Policía Local a poner sillas de plástico en la sala para dar acogida a las 225 personas que realizaron la matrícula (más 19 invitados). En su mayoría, hay personas de la provincia (153), aunque también de Murcia (10), Valencia (15), Vizcaya (5), Palencia, Pontevedra, Valladolid o Argentina.

En el aula de Cultura de la CAM se puede escuchar hasta el próximo viernes a 37 ponentes, en su mayoría, desplazados de todo los puntos del país. Para organizar todo el trabajo, la Jefatura Local de Policía cuenta con 29 agentes y colaboradores que están directamente implicados en que todo salga a la perfección.

riodistas abordaron la transmisión a los ciudadanos de las colisiones de tráfico. En las diversas intervenciones y en las preguntas de los asistentes se abordó la percepción que captan los ciudadanos de los accidentes de tráfico a través de los medios de comunicación y cuestiones relativas a cómo se transmite esta información al público. Igualmente se trató como inciden esta información y la labor que se prestará al ofrecer reportajes y estadísticas referentes a las causas y las consecuencias de los accidentes de circulación.

TEMAS PARA ROY

Reconstrucciones, experiencia urbana y proceso judicial

A las 9, con «La investigación policial en materia de seguridad vial», con Pedro Ayuso, de la Policía de Madrid, y Vicente Casulla, de los Mossos d'Esquadra. A las 11 horas, «Las policías de tráfico en el siglo XXI», con Juan Felhu, jefe de Policía de Mallorca y Alfonso Vidal, de la Guardia Urbana de Barcelona. A las 16 horas, «Sistemas informáticos de reconstrucción de accidentes», con Rafael Calderón, de la empresa Askín, y Raimundo García, de SICTRA, y a las 17.45 horas, «Las nuevas tecnologías en el proceso judicial», con Miguel López-Muñiz, magistrado del Tribunal Supremo.

CIRUGÍA PLÁSTICA Y ESTÉTICA

SANATORIO PERPETUO SOCORRO CONSULTAS EXTERNAS

CITA 965230330 965230430

Piazza Dr. Gómez Uta, 15 ALICANTE

Evite los Robos

ALARMA

Direct

Ultima Tecnología Via Radio

Intervención de Policía si es necesario.

Instalación sin cables ni obras en menos de 3 horas.

Mando a Distancia Usa Fácil con Pulsador SOS/Antirrobo

90 PTAS./DIA

902 366 366

REPARACIONES, AVERÍAS Y REFORMAS...

En **Reparalia** encontramos la mejor solución

Con sólo marcar un teléfono, podrá contar con los mejores profesionales a su servicio, personas a quienes les gusta su trabajo y que, por encima de todo, se interesan por sus problemas del hogar.

COMPROMISO DE CALIDAD Y GARANTÍA:

- Puntualidad y cumplimiento del tiempo previsto.
- Presupuestos sin compromiso.
- Posibilidad de pago con tarjeta de crédito.
- Atención telefónica permanente.
- Cobertura de todo el territorio nacional.

Compruébalo, llame hoy mismo sin compromiso.

Reparalia

902 330 390

www.reparalia.com

Expertos en tráfico dicen que el código y las señales «no sirven para nada»

Participantes en las jornadas de seguridad vial reclaman una revisión a fondo de las políticas de prevención por su fracaso

M. T. BOLIVAR / G. MARTIN

¿Cómo hablar de prevención de los accidentes de tráfico, si el compendio de normas que rige la circulación y las señales que se encargan de traducirlo en las calles son ininteligibles para el común de los mortales? Incluso hay expertos que piensan que no sirven para nada y que deberían de ir «directamente a la basura».

La simplificación y la especialización del código, uno para cada tipo de vehículos, son algunas de las soluciones que apunta Manuel Mateos, uno de los especialistas que participó en las jornadas inauguradas ayer. Tampoco cumplen con su cometido las pruebas para la obtención del permiso, que se han transformado en «test de engaños».

Conductor, coche, carretera, control, código, comunidad, comunicación, conocimientos, cortesía y cuota del seguro, he aquí el decálogo de las C, una forma coreo otra de intentar deslizar los factores que influyen, en mayor o menor medida, en los accidentes de tráfico, según se combinan entre sí. Pero, según algunos de los expertos que participan en las III Jornadas de Estudio del accidente de tráfico urbano y su entorno, para entender las causas de la alta siniestralidad no hace falta entrar en grandes disquisiciones. «Hay que empezar por las bases, que no son otras que el código de la circulación y las señales de tráfico», según el doctor ingeniero de Caminos y estudio de la seguridad vial desde hace más de 35 años, Manuel Mateos. «El código es un tocho, ininteligible y escrito por juristas. Pregunto por qué lo redactan ellos. No se entiende nada. Tienen que escribirlo, o por lo menos revisarlo, los que más saben de conducción, como pueden ser los taxistas», precisa Mateos. Además, este ingeniero, que no tiene pelos en la lengua y crítica sin tapujos a la Dirección General de Tráfico, cree mucho más operativo que se utilice «un código partido en tomos, destinados a los automóviles, a las motos y a los camiones».



Un momento de la mesa redonda con los medios de información. FACU UCLER

Mateos opina que las pruebas para el carné de conducir son tests hechos para engañar a los que se examinan».

de un año el carné demostró que «en decenas de segundos, el tiempo que tarda una persona en ver la señal cuando circula en un vehículo, prácticamente nadie reconoce las señales». Pese a todo, Mateos, después de varios años de lucha, ha conseguido el cambio de 18 discos de señalización.

Impera la estética

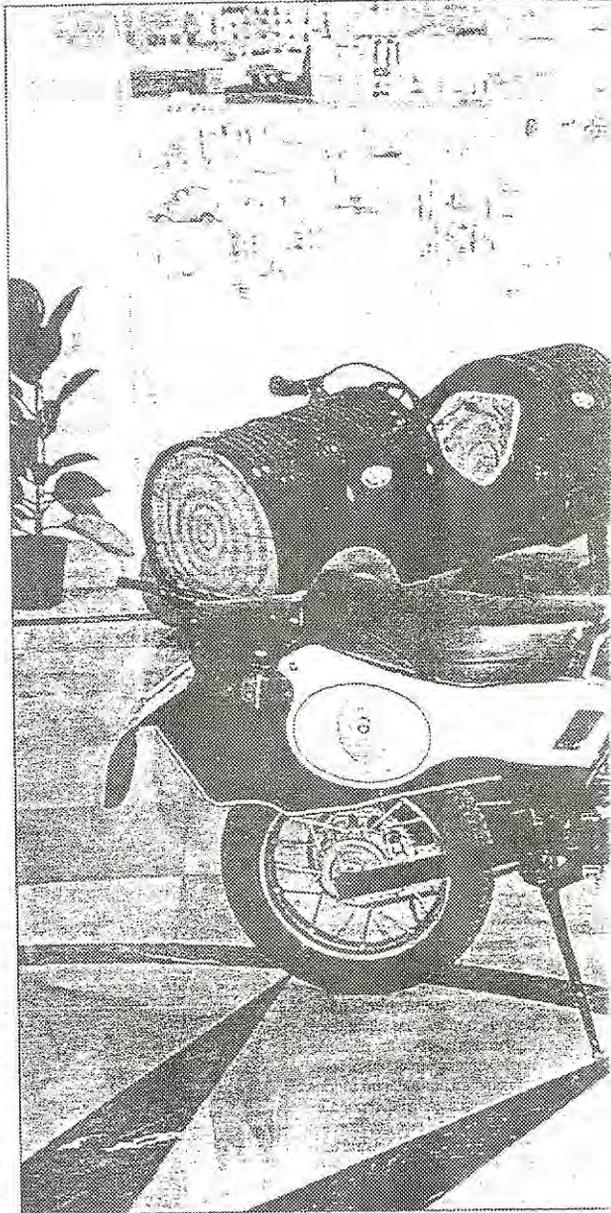
Los fabricantes de vehículos sacrifican en numerosas ocasiones la seguridad del coche por la estética del mismo. Así opina el ingeniero de Caminos Manuel Mateos, quien manifestó ayer durante las jornadas que las empresas automovilísticas no tienen en cuenta los factores de diseño que pueden contribuir a impedir los accidentes.

Mateos asegura que

en una de sus publicaciones incluye un centenar de recomendaciones al respecto, «pero no han sido tomadas en cuenta hasta el momento». Entre ellas, figura llevar el alumbrado del vehículo permanentemente encendido, «precisamente ahora se está discutiendo sobre si llevar las luces encendidas supone contar con mayor seguridad y desde que yo volví a España, hace varias décadas, las llevo así», apostilló el ingeniero. También el color del coche puede influir en la accidentalidad. Mateos puso como ejemplo una experiencia llevada a cabo en Estados Unidos en los años 60. «Los vehículos de Correos, que eran verde oliva, pasaron a pun-

carcos de chapa. Vamos a hacer exámenes humanos. Los chavales no son bichos a los que hay que cargarse. Se va claramente a engañarlos para que no aprueben. Hemos hablado con las autoescuelas. Tampoco entienden porque la Dirección General de Tráfico no cambia los exámenes». Las señales de tráfico sirven aun menos. Según Mateos conforman «el mayor desastre que hay en Europa», y juntas al código de circulación pueden ir «directamente a la basura». Argumenta que no se han analizado en profundidad y que los símbolos no son atractivos para la memoria. De hecho, un estudio realizado con conductores que poseen más

de un año el carné demostró que «en decenas de segundos, el tiempo que tarda una persona en ver la señal cuando circula en un vehículo, prácticamente nadie reconoce las señales». Pese a todo, Mateos, después de varios años de lucha, ha conseguido el cambio de 18 discos de señalización.



tarlos con los colores de la bandera del país, unos blancos, otros azules y otros rojos», relata. En este caso se comprobó que las colisiones se redujeron de un año a otro en un 17%, tal y como afirma el especialista, quien señala que la reducción tenía como único motivo el cambio de color, puesto que se mantuvieron los demás factores; trayectos, número de vehículos, horarios, etc.

También la disposición de los elementos en el interior del vehículo desencadena accidentes de

tráfico, en opinión de Mateos, quien asegura que es inadmisibile que tanto los aparatos de radio como el mechero o las tijas que se utilizan para dejar llaves y otros objetos se coloquen en la parte baja del frontal, de modo que el conductor se vea obligado a adoptar posiciones que le impiden la correcta visibilidad.

El especialista concluye que si las autoridades incorporaran sus propuestas, el número de accidentes de tráfico podría reducirse prácticamente a la mitad.

Un código de la circulación sucinto y muy práctico existe ya, dice Mateos: «En Estados Unidos quisieron examinarlo nuevamente del permiso de conducir. Pedí que me facilitaran el libro. Me entregaron cuatro páginas. Creí que me habían dado un simple resumen. Cuando me explicaron que todo lo que necesitaba para conducir en este país eran las cuatro páginas, no lograba salir de mi asombro». Ahí no terminan las críticas del experto. Tampoco son adecuados los exámenes a los que se someten a los aspirantes a conductor: «Veo las preguntas y me hago cruces. No sé contestar a la mitad de las mismas, pese a llevar más de 1,5 millones de kilómetros a mis espaldas y haber tenido sólo unos per-

La percepción ciudadana del accidente de circulación es prácticamente inexistente por no decir nula. Esta es la conclusión a la que llegaron los representantes de los medios de información locales —entre ellos la redactora de *La Verdad*, Genoveva Martín— y nacionales, que intervinieron ayer en las jornadas. La educación vial, que en Elche se ha llevado a cabo en los últi-

mos 25 años tanto en el Parque Infantil como a través de campañas reiterativas, no han dado los frutos apetecibles. De hecho, la siniestralidad en conductores menores de 30 años sigue al alza, principalmente entre los que usan ciclomotores. Las campañas de prevención y la educación vial necesitan que se les eche mucha imaginación para que lleguen a impactar en el ciu-

dadano, pero sobre todo a causar un efecto perdurable. Una experiencia llevada a cabo en Algeciras demuestra que es posible. Los controles policiales a los ciclomotores priman a los que circulan con prudencia y lo tienen todo en regla. Hay premios, entre ellos una magnífica *chapa* de cuero. El resultado ha sido una disminución drástica de las sanciones, con el paso voluntario de

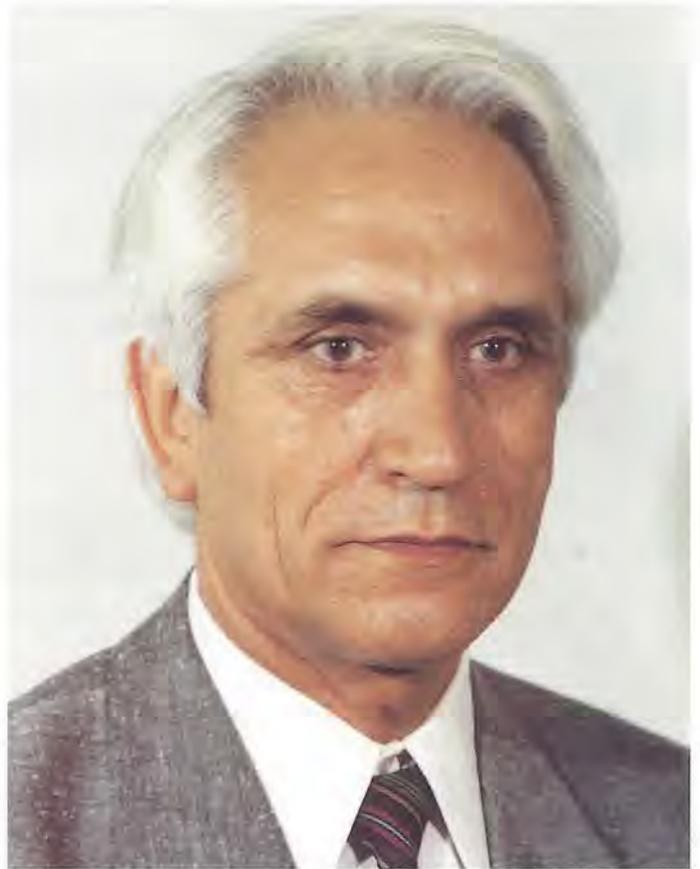
los chavales por los controles. El cómo transmitir la información, a través de los medios de comunicación, sigue siendo el *quid* de la cuestión. El oficial jefe de Relaciones Externas de la Policía Municipal de Madrid, Antonio Gómez Montejano, considera que «los medios se implican muy poco en la prevención, a pesar de que la formación es una de las tareas del

periclitamos». Afirma que «caraban poco de tipo de información que dan sobre el tráfico» y que se cifren a «los problemas de congestión, las estadísticas de denuncias y de accidentalidad así como de los siniestros graves». Gómez Montejano considera que la educación vial, no vende, ni los temas relacionados con las inspecciones de transporte, las alcoholémias, etc.

Muchos tópicos y poco análisis

MANUEL MATEOS DE VICENTE

Disverso ofrece este proyecto de investigación sobre la seguridad en el ceda paso a los vehículos en entradas, intersecciones y cruces, gracias a la actividad concienciada y profundamente realista de la obra de este Doctor Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos; Ayudante de Obras Públicas; Master of Science y Doctor of Philosophy por el departamento de Ingeniería Civil de la Universidad de Iowa.



LA DISCONFORMIDAD EUROPEA EN EL CEDA EL PASO A LOS VEHÍCULOS EN ENTRADAS, INTERSECCIONES Y CRUCES

En mis campañas para reducir los accidentes, iniciadas hace más de 30 años, he logrado que se hagan decenas de cambios, que han contribuido, directa o indirectamente, a evitar muchos accidentes.

He propuesto desde hace muchos años, en artículos y conferencias, que se cambie el ceda el paso y se de la preferencia a los vehículos que se acercan por el lado del conductor. La legislación actual que obliga a ceder el paso a los vehículos que se acercan por la derecha no obedece a ninguna lógica; es una disconformidad matemática, que nos discapacita para conducir con suavidad y con cortesía.

En Europa se circulaba por la izquierda hasta la invasión de Napoleón, quién exigió que se cambiara la circulación y se circulara por la derecha, que para eso

mandaba y había ganado las guerras. Sin embargo en Inglaterra y en otros países continuaron circulando por la izquierda. En España se circuló siempre por la izquierda, que era lo lógico cuando había diligencias, y se cambió a la derecha hacia el año 1924. No se cambió en el ferrocarril por su muy elevado coste, y siguen los trenes yendo por la izquierda en los sitios donde hay vía doble. El cambio en lo que se refiere a las carreteras y caminos, fue fatal y discapacitadora decisión, que nos ha costado y nos está costando miles de vidas y centenares de atascos. ¿Por que?: Porque se dejó la preferencia al lado opuesto al conductor, a la derecha, es decir al lado donde no se ven bien los vehículos que se acercan a nosotros.

El país de Europa donde se sigue circulando por la izquierda, y se sigue la lógica de dar la preferencia a los vehículos que se acercan por el lado del conductor

es Inglaterra, o sea Gran Bretaña; y personalmente achaco a ello el que sea el país europeo con menos muertes por kilómetros recorridos. Aparte de gran Bretaña hay muchos países no europeos que siguen la misma lógica (entre ellos Sudáfrica, Australia, Japón, Indonesia, India, etc.) y por lo tanto discapacitarán a menos personas, por tener un ceda el paso inteligentemente pensado, técnico. Es difícil ver perfectamente si a la derecha hay algún vehículo que se acerca; más de una vez he estado a punto de tener un accidente, como nos ocurre a todos, por no ver que se acercaba una moto, una bici, o un coche, ya que en el momento de mirar estaba tapado el vehículo por los soportes del techo o por el pasajero, por los reposa-cabezas. Esto no ocurre por el lado del conductor, ya

¿POR QUE NO SE HACE YA EL CAMBIO? ¿POR QUE SEGUIMOS CON ESTA DISCAPACIDAD LEGISLATIVA

¿POR QUE CONTRIBUIMOS A QUE HAYA MÁS MUERTES, MÁS DISMINUIDOS, MÁS DISCAPACITADOS FÍSICOS?

que así se ve todo perfectamente y con más amplitud.

Al ceder el paso a los vehículos que vienen por el lado del conductor, tendríamos que en los cruces, los vehículos estarían además en un sistema centrífugo. Es decir los vehículos no entran si hay otro vehículo ya en el cruce. Por lo tanto los vehículos tienden a salir del cruce, acceso, o rotonda. De ello resulta que su capacidad, cediendo el paso a los vehículos que se acercan por el lado del conductor, es mucho mayor que cediendo el paso a la derecha. ¿Qué significa esto?. Significa menos atascos, menos tiempo perdido por los conductores, menos estrés, y menos consumo de carburantes, y como secuela menos accidentes. Es muy posible que el cambio supusiera el ahorro de cientos de vidas al año en España, y de miles en Europa.

He mencionado la necesidad de este (entre otros muchos) cambio en numerosos artículos y conferencias desde hace muchos años (Ver referencias al final). Se ha hecho algo similar ya en algunas rotondas con un buen resultado, aún con una disfunción informativa, a nuestro modo de ver. Hay otras muchas propuestas que he hecho, para mejorar la circulación, y que se han adoptado. Por ello me animo a insistir en esta propuesta, por sus grandes ventajas, y lo hago también en parte por haber leído un artículo en Science et Vie de Agosto de 1994. Se refiere en esta revista que las intersecciones con ceda el paso a la izquierda tuvieron un 25 por 100 menos accidentes que cuando tenían el ceda el paso a la derecha. También refieren que en un estudio de la Universidad de Utrecht se comprobó que intersecciones con el ceda el paso del lado del conductor, pueden tener una capacidad de paso de vehículos cuatro veces mayor que con un ceda el paso a la derecha. Luego la discapacidad de ceder el paso a la derecha está más que demostrada.

Cuando estuve de profesor en la Universidad de Leeds, Inglaterra, en 1970, comprobé lo fácil que discurre la circulación en los cruces, accesos laterales a otras vías, y rotondas cuando se cede el paso a los vehículos que se acercan por el lado del conductor. Repito que creo que ésta sea una de las causas por las que en el Reino Unido tuvieron una tasa de muertes en carretera unas siete veces menor que en España, durante el año 1991. Ver las referencias 4,5,6 y 7.

Muertos en accidentes viales por cada 100 millones de kilómetros recorridos para 1991-1994

Fuente: American Automobile Manufacturers Association, "Motor Vehicle Facts & Figures", Edición de 1994

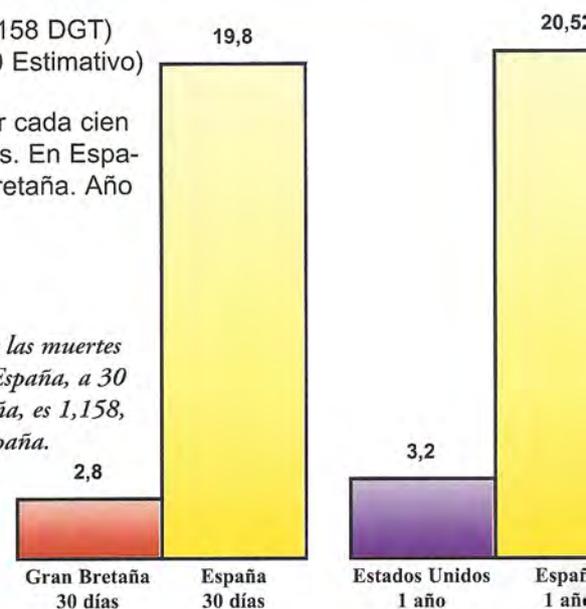


Equiparación para 30 días (x 1,158 DGT)
Equiparación para 1 año (x 1,20 Estimativo)

Número de muertes habidas por cada cien millones de kilómetros recorridos. En España 7 veces más que en Gran Bretaña. Año 1991

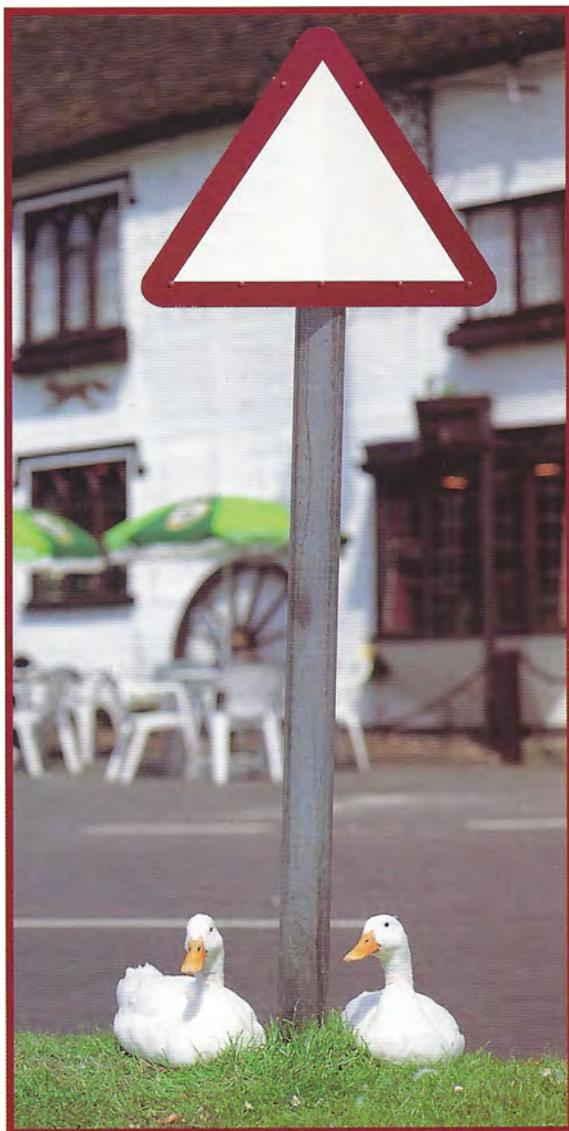
Fuente: Referencia 4.

Nota: El factor usado para convertir las muertes de un día, como se computaban en España, a 30 días, como lo hacían en Gran Bretaña, es 1,158, que era oficialmente aceptado en España.



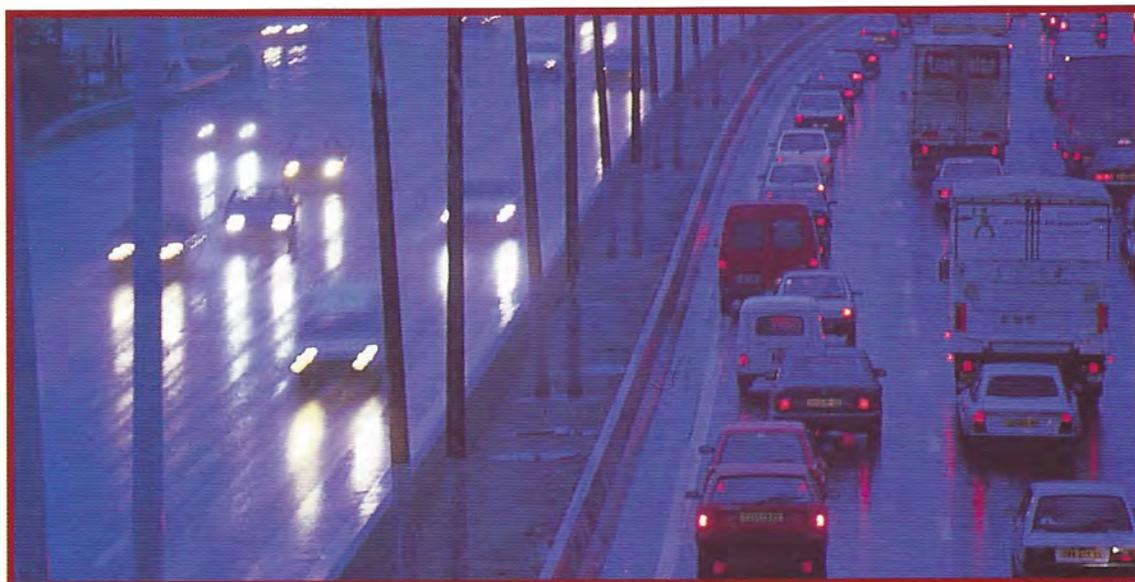


MANUEL MATEOS



Ceda el paso

Me cabe la satisfacción de haber contribuido a salvar, indirectamente, desde un anonimato, las vidas de muchos españoles. Sin embargo no estoy satisfecho, pues de haber analizado las propuestas con más celeridad e interés podrían haber supuesto ahorros de miles de vidas. Cualquiera puede cerciorarse de la importancia de mis propuestas, para lo cual tengo un listado con 132 referencias de publicaciones y periódicos, que está a disposición de quien me lo solicite.



¿QUE OBSTÁCULOS, DISCAPACIDADES, O TARAS TÉCNICAS NOS OBLIGAN A SEGUIR A LOS CONDUCTORES CON EL CEDA EL PASO A LA DERECHA, PERJUDICANDO, MATANDO, Y DISCAPACITANDO A TANTOS CONDUCTORES Y PEATONES?.

RESUMIENDO

Las razones y ventajas del cambio serían

- 1.º **MENOS ATASCOS.** Ningún conductor contribuiría a que se concentrasen los vehículos en las intersecciones tipo rotonda, doble vía, etc.
 - 2.º **MENOS ACCIDENTES.** Según se ha comprobado, sobre contra motocicletas y bicicletas por ser más estrechas que los coches y camiones..
 - 3.º **MENOS SEÑALES.** En las carreteras no haría falta colocar tantas señales de ceda el paso, una vez establecido el cambio. Aunque, al principio, habría que avisarlo con la señalización adecuada.
 - 4.º **MANIOBRA FÁCIL.** Habría más facilidad para las maniobras pues al entrar en una intersección, el conductor (que en España lleva el volante a la izquierda) tendría mayor visibilidad a la izquierda que a la derecha.
 - 5.º **AHORRO DE TIEMPO.** Al ocurrir un número muchísimo menor de atascos, y tener una circulación más fluida.
 - 6.º **AHORRO EN COMBUSTIBLE.** La circulación es más fluida.
 - 7.º **AHORRO EN LOS SEGUROS.** Habría ahorro para las compañías aseguradoras y beneficios imponderables humanitarios al haber menos accidentes.
 - 8.º **MENOS SEMÁFOROS.** Algunos cruces no necesitarían semáforos, o los necesitarían más tarde, lo que supone en ambos casos un ahorro.
 - 9.º **NO ESTORBARÍA LA VISIÓN EL PASAJERO QUE VAYA DELANTE.**
 - 10.º **NO ESTORBARÍA LA VISIÓN EL PASAJERO QUE VAYA DETRÁS AL LADO DERECHO.**
 - 11.º **NO ESTORBARÍA LA VISIÓN LA BARRA QUE SUJETA EL PARABRISAS Y LA PUERTA.**
 - 12.º **NO ESTORBARÍA LA VISIÓN LA PARTE ESTRUCTURAL QUE SUJETA LA LUNETAS TRASERA AL TECHO.**
 - 13.º **NO ESTORBARÍAN LA VISIÓN LOS REPOSA-CABEZAS, SOBRE TODO EL DEL PASAJERO DELANTERO.**
 - 14.º **EN CALLES DE DOBLE SENTIDO AL ENTRAR EN EL CRUCE SE VE MEJOR HACIA EL LADO IZQUIERDO QUE HACIA EL DERECHO, POR TENER UN AUMENTO DE LA VISIBILIDAD IGUAL A LA ANCHURA DEL CARRIL.**
- TENEMOS CATORCE VENTAJAS.** Como desventajas solamente la de dar a conocer el cambio a los conductores.

Referencias:

- 1• M.Mateos, periódico ABC, 13-10-1966
- 2• M.Mateos, CIMBRA, «Las enfermedades de los semáforos de Madrid” Enero 1968.
- 3• M.Mateos, CIMBRA, «Sugerencia para aumentar la fluidez de la circulación, disminuir los atascos y realizar un ahorro considerable», Mayo 1984.
- 4• American Automobile Manufacturers Association, FACTS&FIGURES,1994.
- 5• M.Mateos, CIMBRA, «El número de muertes en accidentes de tráfico», Mayo 1993.
- 6• M.Mateos, CIMBRA, «Sobre una política de seguridad vial», Mayo 1995.
- 7• M.Mateos, «Hacia una disposición para aumentar la fluidez de la circulación, disminuir los embotellamientos y lograr un ahorro de gran importancia», LA VOZ DEL COLEGIADO, Colegio de Ing. de caminos, C. y P., Abril 1985.
- 8• Etc.- Otras 130 referencias sobre trabajos del autor en diversos aspectos de la reducción de accidentes que no se listan aquí por ser muchas, pero que se suministran gratis si se piden al autor al Apartado 31031 - 28080 Madrid)



das los días de baja temperatura por el servicio encargado de echar sal cuando existen capas de hielo», medida que el director general de Carreteras asegura que fue adoptada en varios puntos de la capital durante los pasados días al alcanzarse temperaturas de cuatro o cinco grados bajo cero.

El ingeniero de Caminos, Manuel Mateos, miembro de la Asociación Técnica de Carreteras ha explicado a MOTOR 16 que la formación de placas de hielo es frecuente en los puentes. «El problema es que a pesar de conocer este hecho, en España todavía no se han adoptado medidas para solucionarlo, como se hizo hace ya muchos años en Estados Unidos. Los puentes deben estar diseñados para favorecer una corriente de aire continua en toda su extensión, y evitar de este modo el efecto de congelación. Además es necesario incluir señalización de peligro por formación de placas de hielo, como lo hacen en otros países». Manuel Mateos considera igualmente que la sal no es la solución más efectiva, «ya que cuando el hielo se



derrite, esta sustancia hidrocópica absorbe el agua y forma una especie de película sumamente deslizante, por lo que su uso no es muy aconsejable. Además su efecto oxidante sobre las armaduras favorece el deterioro prematuro de los puentes de hormigón armado, que pueden quedar inservibles en diez años».

La misiva municipal enviada al Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, añade que «sería conveniente que los servicios técnicos del Ministerio inspeccionaran las calzadas por si creen oportuno que sean asfaltadas con antideslizante y señalizadas de acuerdo a sus características». Mientras tanto esperemos que no sean necesarios más accidentes para que se adopte cualquier tipo de medida.

L A aplicación de sal no es la medida más adecuada para eliminar las placas de hielo sobre los puentes.

○
 Lourdes Bravo
 Fotos: Ramón Rodríguez

En la M-30 madrileña se producen infracciones por 400 millones diarios

En la carretera de circunvalación de Madrid, M-30, se producen al día, por exceso de velocidad, infracciones por valor de 400 millones de pesetas, según Manuel Mateos, ingeniero de camión. Según Mateos, en esta vía mueren al año unas cincuenta personas y cada día 20.000 vehículos circulan por encima de la velocidad permitida, 90 kilómetros por hora. Teniendo en cuenta que las multas por exceso de velocidad son de 20.000 pesetas, deduce que diariamente se cometen en esa carretera madrileña infracciones por valor de 400 millones.

Mateos Vicente, hablando de los accidentes y sus causas, aseguró que el pasado año hubo en España cerca de diez mil muertos, cifra muy superior a la estipulada por las estadísticas: «Las estadísticas en España no se hacen correctamente, ya que para evaluar los accidentes se tienen en cuenta solamente los de carretera y no los que se producen en los pueblos o los peatones atropellados».

Por otro lado y según investigaciones realizadas por él mismo, en muchos hospitales no se llama a la policía cuando muere alguien por un accidente de tráfico días o meses después del accidente, «por lo que las estadísticas son irreales».

Para realizar sus cálculos, Mateos considera que a las cifras oficiales hay que sumar un coeficiente de ampliación del 15 por ciento, «que yo considero bajo, ya que algunos consideran que debe ser del 30 por ciento». Mateos aporta ideas para reducir este alto índice de siniestrabilidad, como cambios en la señalización de las carreteras o modificación de algunos detalles en los automóviles como cambio de ubicación de los ceniceros o radio, dentro de la visual del conductor.

«Simplemente conduciendo a la velocidad estipulada en las carreteras, que suele estar basada en la experiencia y en el análisis, ahorraríamos en España del orden de los tres mil muertos al año», señaló Mateos de Vicente.