

la lujosa comodidad de la cocina

Corbero

POR:

Mueble y chasis monobloc de acero esmaltado al fuego.

Quemadores de llama autoestabilizada (patente *Corbero*)

Horno de gran capacidad.

Válvulas de seguridad en el horno (patente *Corbero*)

Termostato de 8 posiciones (patente *Corbero*)

Placa estante y abatible.

Tapa compensada con tope de apertura (patente *Corbero*)

Luz en el horno.

Enchufe para electrodomésticos auxiliares.

Parrill-est con moto-reductor (patente *Corbero*)

Grifos planos con economizador (patente *Corbero*)

Gratinador por rayos infra-rojos.

Nivelación por pies regulables.



desde luego
Corbero
Corbero servicio seguro

74

AUTOMOVIL

El baremo de velocidades aconsejables no está fijado con exactitud. Puede establecerse en unos sesenta kilómetros a la hora en ciudad, 80 en «vías rápidas» urbanas, cien o ciento cinco en la totalidad de la red y 130 en las autopistas. Este es el cuadro que se estudia en Francia, donde parece que se va a aumentar los 1.578 kilómetros de tramos ya limitados desde hace meses en otros 2.000 suplementarios. Francia, por otra parte, seguirá los pasos de Estados Unidos, Suecia, Gran Bretaña y Japón.

La hemorragia de las carreteras ha llegado a unos extremos difícilmente soportables. Las experiencias sobre reducción de velocidad en ciertos países parecen concluyentes. El límite de 100 kilómetros por hora ha reducido visiblemente el número de accidentes graves. Por cada 100.000 turismos se producen anualmente 27 muertes en Gran Bretaña y 32 en Suecia. En Francia, la limitación de velocidad en el tramo Chauffours-Evreux, de la N. 13, ha reducido en un treinta y seis por ciento la mortalidad con relación al número «normal» de víctimas registradas en las estadísticas. En los famosos mil quinientos setenta y ocho kilómetros experimentales, la ganancia de vidas humanas es más o menos del mismo orden.

Según comprobaciones, parece aconsejable una limitación de la velocidad, por más que ladren los beneficiarios del lobby del automóvil, rabiosos defensores de sus beneficios pretendidamente amenazados. Sí. Pero, desgraciadamente —y los expertos tienen conciencia de ello—, el esquema no es tan simple.

Aun a riesgo de ser acusados de defender el asesinato colectivo en nombre de una pasión monomaniaca, vamos a permitirnos criticar —sin condenarla, claro está!— la limitación de velocidad como panacea para los males de la carretera. Pero, primero, recordando ciertas incoherencias, sospechosas que sorprenden en la profilaxis automovilística francesa, tal como parece dibujarse finalmente.

El fichero sueco

El gobierno duda si generalizar o no la limitación de velocidad. Pero duda aún más en mostrarse enérgico en otras direcciones, en las que los suecos —que son la virtud misma, y nos han dado el ejemplo a seguir— han ido muy lejos. Nos referimos especialmente a la prevención antialcohólica y al control de vehículos.

En Suecia, la policía no duda en considerar como peligrosos a los conductores con 0,5 gramos de alcohol por litro de sangre, y los trata, con cortesía, aunque con firmeza, como tales. Nadie puede negarse a sufrir la prueba del alcohol. Si ésta resulta positiva, la policía puede proceder a un análisis de sangre, etcétera.

En Francia, una ley en período de gestación va a fijar el límite en 0,8 gramos, pero la utilización de la prueba del alcohol se enfrenta con intereses muy bien defendidos. Hasta el punto de que el se-

La solución a los accidentes de carretera, a la hecatombe de la circulación, podría ser la de reducir la velocidad; es decir, limitar nuestro tradicional liberalismo en la carretera. Los expertos no terminan de ponerse de acuerdo.

cretario general de la «Seguridad en la carretera» tiene la osadía de afirmar: «El alcohol es responsable de un 6 o un 7 por 100 de accidentes, no más. El límite debería fijarse en un gramo por litro de sangre; es más que suficiente. Por otra parte, no puede aplicarse la misma legislación a los franceses, bebedores de vino, que a los nórdicos, bebedores de bebidas fuertes». Como si un conductor borracho no fuese, en cualquier momento y en cualquier parte, eso, un conductor borracho. En cuanto al control técnico de los vehículos, generalizado en Suecia, exigiría, sin duda, demasiadas inversiones. Se da preferencia al «fichero nacional de los conductores», procedimiento escandalosamente policíaco que los suecos no quieren a ningún precio.

En lo que se refiere a la conducción propiamente dicha, podemos preguntarnos en qué refuerzan la seguridad colectiva ciertas disposiciones recientemente inscritas en los Códigos de Circulación. La cuestión de las líneas amarillas,

VELOCIDAD Y ACCIDENTES

por ejemplo. Algunos empezaban por fin a meterse pensosamente en la cabeza la idea de que tales líneas son sacrosantas, cuando se establece que pueden pisarse para proceder a un adelantamiento, como si los puntos apretados que las anuncian no bastasen para dar la señal de alerta a los conductores demasiado temerarios. Así es que todos pueden precipitarse por la brecha así abierta en la línea amarilla. Tales fantasías van mal con la formidable solicitud que se nos promete. Pero eso no es todo. La limitación de velocidad supone

A la larga, uno se cansa de seguir una carretera siempre a la misma velocidad. La atención del conductor corre el peligro de reaccionar demasiado tarde cuando surge lo imprevisto. Los embotellamientos, las filas sempiternas, se convertirán en somníferos para el conductor inmovilizado.

Por otro lado, en los tramos controlados, los adelantamientos originan problemas que, hasta ahora, los expertos se han visto obligados a tratar con enojoso empirismo. Para adelantar, en principio, se puede «subir» hasta 120 kilómetros por

méricamente eficaces. Estos hay que buscarlos y encontrarlos, so pena de absurdo, entre los «sensatos» de los 100 ó 120 kilómetros por hora, que adelantan en plena rasante, que no hacen caso de los «stops», que beben en cada etapa, que no saben cómo tomar una curva, que se imaginan que hay que bloquear las ruedas para parar, que llevan coches malísimos, que doblan, cuando uno menos se lo espera, para tomar otra carretera y que prefieren morir antes que dejarse adelantar. Para todos éstos, la limitación de velocidad no constituirán ningún freno. Claro que no negamos que la limitación de velocidad pueda, en determinadas circunstancias, resultar saludable.

Pompidou dijo hace poco: «No es la velocidad lo que mata, sino la falta de pericia». Se puede circular perfectamente a 160 kilómetros por hora y cometer excesos de velocidad manifiestos a 70 kilómetros por hora. Si, de verdad, la gente no quisiese morir, no se jugarían a cara o cruz su pellejo y el de su familia por un estúpido pundonor.

No es que fueran a conducir más despacio, pero lo harían mejor. La única solución para ese tipo de conductores, lentos o rápidos, sería prepararlos para la conducción, someterlos a una propedéutica seria, en pistas apropiadas que deberían existir cerca de toda gran ciudad.

Estos «estadios mecánicos», en los que estarían resumidos todos los obstáculos propios de los grandes espacios, no servirían sólo para los principiantes; los jóvenes y los menos jóvenes que salen los domingos a liberar la agresividad acumulada durante toda la semana a las carreteras nacionales, podrían disputar en ellos pequeñas competiciones a su medida, sin apuntar necesariamente al campeonato del mundo, como la ideología en curso incita tan a menudo a los aprendices de piloto. La locura asesina se convertiría entonces en simple deporte, y el automóvil respondería por fin, de forma armoniosa, a la idea que de él nos hacemos hoy en día, es decir, la de que es algo más que una simple máquina que rueda.

Los británicos y los suecos lo han sabido entender. Y se muestran tanto más adultos en sus carreteras de velocidad limitada, cuanto más libres y desencadenados —si es que tienen ese gusto— son en los circuitos domingueros. Ellos consideran la velocidad limitada como una obligación cívica, y obedecen, sin más, el principio de la realidad. ■ JEAN-FRANCIS HELD.



de por sí cierto número de desventajas lógicas.

El ritmo del conductor

Concluyentes a primera vista y, sin duda alguna, significativas las recientes experiencias llevadas a cabo en las carreteras francesas, exigen ser interpretadas con precaución. En efecto, puede muy bien ocurrir que el carácter excepcional y localizado de la limitación tenga mucho que ver con la relativa cautela de los conductores puestos sobre aviso. Nada prueba que las estadísticas no serían diferentes en el caso de que se generalizasen, se banalizasen los 100 kilómetros por hora. Entonces, los temerarios volverían a jugar con el fuego. El ejemplo de los países extranjeros es sólo indicativo. El perfil del conductor de un país no corresponde en nada al de su homólogo de otro país, y el contexto —mentalidad, infraestructura, etc.— varía de una nación a otra.

hora. ¿Cuándo empieza, cuándo termina el adelantamiento? ¿Tiene derecho el automovilista a rodar a mayor velocidad de la permitida para adelantar a una serie de vehículos seguidos? Lo arbitrario será ley. Y, además, el control supone forzosamente una tolerancia. Entre los 100 y los 120 kilómetros por hora, el margen es muy pequeño. Muy pronto se aprenderá a explotarlo, y ahí es donde se plantean los problemas.

¿Ciento quince, ciento veinte kilómetros por hora? Pero es precisamente a la velocidad a la que van habitualmente la inmensa mayoría de los conductores, de los que, como por azar, se consideran favorables a los proyectos de limitación de velocidad. Los otros, los que van a 150 ó 160 kilómetros por hora, son una porción mínima. No son suficientes para tener demasiado peso en las estadísticas y, en general, son lo bastante ágiles y hábiles como para dominar sus máquinas bien cuidadas. No están entre los causantes de accidentes nu-

