

Tráfico

AÑO I - NUMERO 5 - NOVIEMBRE 85



**CONducir
EN INVIERNO**

Forges:
«El coche es
un invento
infernial»

**VIEJAS GLORIAS
DE LA CARRETERA**



CRITIQUE, SUGIERA, CENSURE	3
EDITORIAL	5
EN PORTADA: EL INVIERNO QUE VIENE	6
SEÑALIZACION Y NUEVAS TECNOLOGIAS	15
PRIMERA SEMANA IBEROAMERICANA DE TRAFICO	19
MAS DE DIEZ AÑOS, REVISION ANUAL	21
EDUCACION VIAL EN LOS COLEGIOS	22



TRAFICO DEL MOTOR

Esas reliquias del asfalto	23
Viejas glorias	25
Así ven el Renault 5 GTS 5 puertas	26
El parque automovilístico, al día	29
Zanini, a todo gas	30



KILOMETRO A KILOMETRO: ANALISIS A LA CARRETERA MADRID-TOLEDO	31
GALICIA: PAISANOS PASO A PASO	37
CONDUCE MEJOR	40
PRIMEROS AUXILIOS	42
DE NORTE A SUR	43
EL CHALADO Y SU CACHARRO	47
VIP's SOBRE RUEDAS: FORGES	48
DESDE LA CUNETAS: JOSE LUIS COLL	50

Director: Jesús Soria.
Redactor jefe: Adrián Guerra.

Confección: José Bélamo. Redactores: José Ignacio Rodríguez, Pedro Aragón, Francisco Heras, Nono Hidalgo (Andalucía), Pedro Pablo San Martín (colaborador), Alejandro Molins (colaborador). Fotografía: José Rubio, David González (colaborador). Colaboración especial: Antonio Zanini, José Luis Coll, Ramón, Sebastián, José Antonio Peñas y Carmela Rebolledo (test). Redacción: C/ Josefa Valcárcel, 28 (2.ª planta). 28027 Madrid. Teléfono directo: 742 83 53. Centralita: 742 31 12 (ext. 228, 243 y 285).

Consejo Editorial: José María Altozano, José Benavides, Eduardo Berzosa, Carlos Corbacho, Joaquín Díaz Pardo, Juan Galbis, Adrián Guerra, Isabel Herrarte, Juan José Jauralde, José Luis Martín Palacín, Juan Luis Mayoral, Miguel Muñoz Medina, Carlos Muñoz Repiso, Caly Pedruelo, Carmen Pérez Palmero, Estrella Rivera, Jaime de la Serna y Jesús Soria. Imprime: ALTAMIRA. Ctra. Barcelona, km. 11,200. 28022 Madrid. Depósito legal: M-25.988-1985. Distribución: Direct Mail. Lagasca, 127. 28007 Madrid.

(La revista TRAFICO no comparte necesariamente la opinión de sus colaboradores.)
Edita: Dirección General de Tráfico (Ministerio del Interior).

Tirada de este número:
200.000 ejemplares.

**CRITIQUE, SUGIERA, CENSURE...
CRITIQUE, SUGIERA, CENSURE...
CRITIQUE, SUGIERA, CENSURE...**

CICLOMOTORES RUIDOSOS

Son aberrantes los ruidos producidos por algunos ciclomotores hasta el punto que, en la vivienda de mis padres, que es planta baja, se llevan momentáneamente la imagen de la pantalla del televisor, produciendo un ruido horroroso.

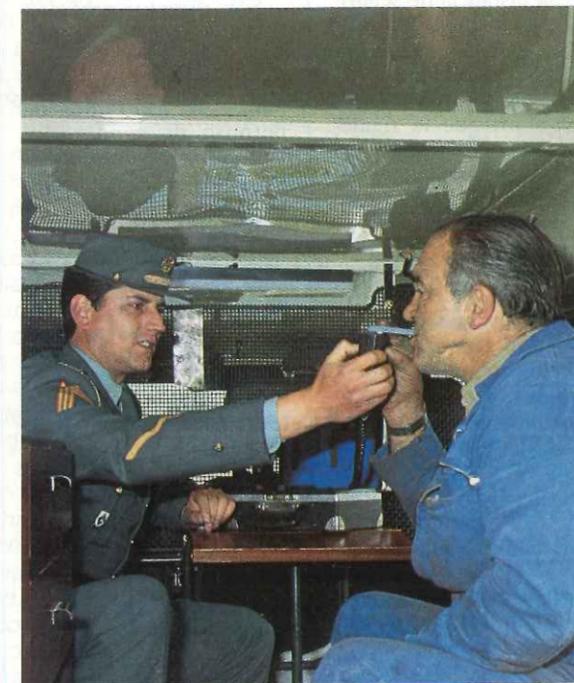
En el núm. 2 de la revista TRAFICO se indica la forma de hacer denuncias voluntarias en las vías interurbanas y, aunque no se dice nada respecto a las urbanas, supongo que será idéntico, debiendo presentarlas ante la alcaldía correspondiente. Y en cuanto a los ciclomotores, ¿cómo se hace la denuncia si no tienen placa de matrícula?; ¿puede saber el denunciado el nombre del denunciante, lo que podría llevar a posibles represalias? Siguiendo con el mismo tema, ¿por qué no se les prohíbe tajantemente a las casas productoras de equipos y accesorios de motocicletas la venta de los mismos que no se ajusten al Código de la Circulación, y al mismo tiempo implicar a aquellos talleres que efectúen trabajos de trucajes o tubos de escape ruidosos, con las consiguientes multas? Francisco Ariza (Silla, Valencia).

Respuesta: 1. El procedimiento para las denuncias voluntarias en vías urbanas es idéntico al de vías interurbanas cuando el tráfico no esté regulado por disposiciones municipales, y si lo está, el escrito se dirige a la Alcaldía del lugar de la infracción, que lo tramitará de acuerdo con lo dispuesto

en el artículo 277 del Código de la Circulación.

2. Los ciclomotores carecen de permiso de circulación y de placa de matrícula y, por tanto, de no conocerse los datos personales del presunto infractor no será factible formular la denuncia voluntaria.

3. No se notifica al denunciado el nombre del denunciante, pero éste puede llegar a enterarse del nombre del denuncia-



do en vía administrativa si pide audiencia del expediente y, por supuesto, en la vía contencioso-administrativa.

4. Los ciclomotores precisan autorización de la Delegación de Industria para superar la cilindrada de 49 c.c., en cuyo supuesto pasarán a la consideración de motocicletas con obligación de obtener permiso de circulación y de llevar placas de matrícula, sancionándose el incumplimiento de tales normas.

CONTROL POCO FIABLE

Quisiera llamar la atención sobre los controles de alcoholemia, que me parecen necesarios, pero que han de ser fiables. El día 27 de julio me paró atentamente la Guardia Civil de Tráfico, en las proximidades de Granada y me sometió a dicha prueba, cosa que me pareció lo más normal del mundo. Mi sorpresa fue que me sacaron 0.10 de alcohol en la sangre y no había bebido nada. El agente me dijo que acaso había tomado

MAPA DE CARRETERAS

Me gustaría que me indicasen cómo puedo conseguir un libro de carreteras que incluya todas las de España y que señale todos los pueblos y ciudades. Espero que me contesten a esta pregunta. Antonio García.

Respuesta: Hay varios en el mercado. Entre ellos, uno oficial, editado por el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo. Puede conseguirlos en librerías, por lo general.

AREAS DE DESCANSO

Después de haber estado trabajando en un Área de Descanso el pasado verano, sugiero que sería muy interesante que dichas áreas continuasen todo el año, ya que aunque en verano hay más afluencia de vehículos, debido a las vacaciones estivales, también es verdad que durante el resto del año los automovilistas precisan de infinidad de asistencias en sus desplazamientos por carretera.

Comprendo que esto resultaría demasiado caro para la Administración, pero al menos podrían ampliarse estos servicios a Navidad y Semana Santa, épocas en las que también se da una gran afluencia de tráfico en las carreteras.

La ayuda que se presta en estas áreas es variadísima, como mecánica, sanitaria, de descanso, de información, de higiene, etcétera, procurando resolver todos los problemas que se plantean.

Durante mi permanencia en un área comprobé que ayudar al que lo necesita es fantástico y proporciona una gran satisfacción, por lo que ofrecer una asistencia permanente, o al menos extenderla a Navidad y Semana Santa, sería conveniente, eficaz y completo. Se realizaría así un

magnífico servicio humanitario. M.ª Angeles Albarracín (Madrid).

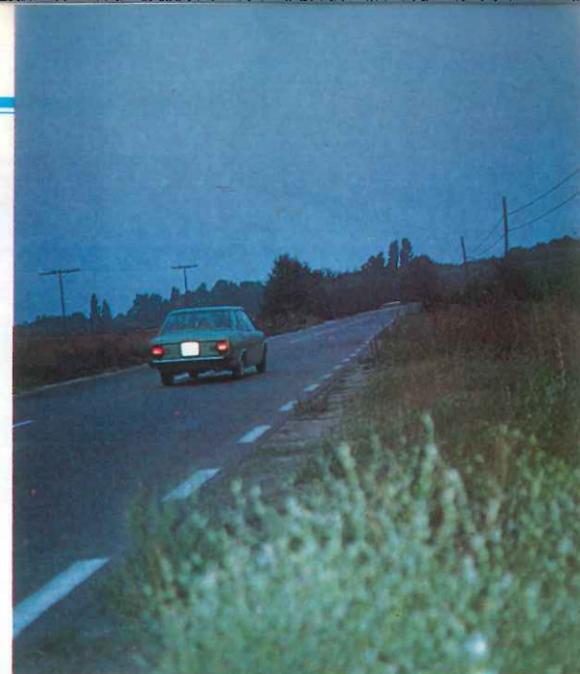
AGENTES CAMUFLADOS

Finalizadas las vacaciones, nuevamente los medios informativos dan a conocer las tremendas cifras de accidentes y muertos a causa de la estupidez o desidia de algunos conductores irresponsables.

Vengo observando, y creo que en ello coincidimos muchísimos automovilistas, que cuando se divisa a los agentes de Tráfico en la carretera, todo es orden y buen hacer, sin adelantamientos incorrectos u otras faltas de circulación. Por ello, sugiero a la Dirección General de Tráfico que, al igual que en las ciudades existe la policía secreta, podrían poner ciertas dotaciones de la Guardia Civil de Tráfico en coches camuflados, procediendo a multar a todos aquellos que infrinjan el Código de la Circulación. Miguel A. Rodríguez (Madrid).

ALUMBRADO Y FRENOS

Quiero sugerir a través de TRAFICO un comportamiento que deben procurar los conductores, en beneficio de la seguridad vial. Se trata, simplemente, de que al encender el alumbrado ordinario, como tiene unas luces rojas traseras, hay conductores que van detrás que pueden confundirlas con las de frenado. Así, antes de encenderlas, el conductor debería vigilar primero por los espejos retrovisores, sobre todo si va en caravana, y si fuera posible que acelerara para, en seguida, darle a las luces. Estimo que sería como una forma de aviso para evitar posibles confusiones que pueden desencadenar



una frenada innecesaria, quizá lamentable, ya que la distracción y no mantener la distancia de seguridad son frecuentes.

Esa iniciativa del conductor precedente creo que ofrecería más seguridad a los que le siguen. Juan Andrés Serrano (Elche, Alicante).

COLOCACION DE SEÑALES

Quiero sugerirles lo siguiente sobre la colocación de algunas señales: para adelantar hay señales tan juntas de permisividad y prohibición, en una distancia tan corta, que o vas con un «fórmula», o pisas raya continua y rebasas la señal de prohibido adelantar. ¿No se podría suprimir la que permite adelantar y situarla donde haya un recorrido mayor, para poder efectuar el adelantamiento con más desahogo? Yo creo que estas señales tan juntas incitan un poco a la imprudencia.

También cuando avisan de que hay obras ponen las señales todas juntas. He contado hasta diez, algunas a un metro o menos de distancia de la anterior. ¿No se podrían situar un poco más separadas para poder ver todas un poco más detenidamente? José Luis Domínguez (Logroño).

que aspiran a un permiso de conducción?

Información al ciudadano, mayor rigidez en los exámenes, control y publicidad de los porcentajes de aprobados y supresión de las diferencias entre los diferentes circuitos de exámenes, serían algunas de las soluciones. Sixto Huelves Navarro (Madrid).

CAMBIO DE RASANTE PELIGROSO

Coincidiendo con una información suministrada en un número anterior de su revista, relativa a la carretera Madrid-Somosierra, quisiera denunciar un trazado que considero especialmente peligroso.

En el p.k 90 y circulando hacia el ya muy próximo Puerto de Somosierra, se encuentra un cambio de rasante, que una vez rebasado, ve morir súbitamente y en pocos metros la pista de circulación lenta, que ha permitido el ascenso en dos carriles hasta ese punto.

He sido testigo en este punto de numerosas maniobras violentas para evitar colisiones al reintegrarse a la calzada única, o frenazos peligrosos para ceder el paso a los que circulaban por la izquierda. Evidentemente, a pesar de la preceptiva señalización vertical, no se dispone de suficiente espacio para preparar la maniobra con la necesaria antelación. Luis Escalada Ruiz (Madrid).

Las cartas destinadas a esta sección no deberán exceder de 20 líneas a doble espacio. Irán firmadas y considerando el nombre, domicilio, teléfono a ser posible y número de DNI. TRAFICO se reserva el derecho a extractarlas cuando lo considere necesario. No se mantendrá correspondencia con los autores de las cartas.

Los envíos deberán realizarse a:
TRAFICO
Josefa Valcárcel, 28, 2.ª planta.
Sección CARTAS
28027 MADRID

Editorial

LLEGA EL MAL TIEMPO

HACE ahora cuatro meses que esta revista salía por primera vez a la calle. Quienes la realizamos llevamos, pues, cinco números, suficientes para haber podido madurar ideas, pretensiones y objetivos, algunos de ellos en función de lo que nuestros propios lectores —más de 70.000 suscriptores ya— nos reclaman en sus cartas, en sus llamadas telefónicas.

Y como lo que muchos de ustedes nos solicitan es información, todo tipo de información que colabore al descenso de la accidentalidad en las carreteras, que a «grosso modo» es coincidente con el objetivo básico que nos hizo arrancar, no hemos dudado lo más mínimo a la hora de planificar este número de noviembre en función de un amplio y detallado informe sobre el invierno, sobre la conducción en dicha estación: los riesgos del agua, los peligros de la nieve, las precauciones que se deben adoptar con el hielo o con la propia niebla.

Cada año pierden la vida en la carretera miles de personas; unas, mientras acuden al trabajo y, otras, cuando salen a pasar un feliz fin de semana. La mala suerte se cruza demasiado a menudo en los caminos de los automovilistas, como demasiado a menudo, también, la imprudencia, la temeridad, abortan felices viajes. Pues bien, en estos accidentes son muchas las circunstancias que concurren y algunas tienen que ver, obviamente, con la climatología. Solemos encontrarnos con que después de los siniestros ocurridos cuando impera el «buen tiempo», la llovizna, la lluvia débil, es la segunda causa de accidentes si relacionamos éstos con el tiempo. Muy por detrás quedan, por curioso que resulte, lo que se cataloga en los anuarios estadísticos como «lluvia intensa», «niebla ligera» o la mismísima nevada.

Estos datos, tras un breve análisis, parecen deducir que la prudencia sí está latente, en líneas generales, cada vez que la climatología cambia radicalmente, pero no tanto cuando este cambio es somero. Reducimos velocidad y nos cargamos de prudencia cuando llueve intensamente, nieva sin parar o la niebla apenas nos permite ver, pero nos volvemos imprudentes cuando el agua apenas ha conseguido mojar el suelo. Quizá una deficiente información impide saber a muchos automovilistas que, lloviznando, en el asfalto se forma una mezcla de agua y grasa que convierte las carreteras en auténticas pistas de patinaje donde cualquier maniobra brusca hace casi imposible el control del vehículo.

Baste todo ello para, al menos, saber que debemos tener en consideración que las habituales causas que provocan siniestros son agigantadas cuando se les unen unas condiciones climatológicas adversas. Que ante un suelo resbaladizo o una deficiente visibilidad, los problemas son mucho más graves y que, en definitiva, debemos ser otros conductores. La conducción en invierno requiere unos cuidados especiales —pasando por los propios del automóvil—, sin los cuales, las maniobras más sencillas pueden resultar las más comprometidas y arriesgadas. Y debemos ser conscientes de ello. En condiciones así, al más experto piloto le puede hacer el coche un «tromo»...

ODISEA

LLEGA el invierno. Y con él, peligros añadidos a la carretera. Una estación que aconsejaría, como dice Zanini, «quedarse en casa» antes que arriesgarse innecesariamente. Sin embargo, fuera utopías, la vida continúa pese a los fríos, y lo más prudente es prevenir situaciones que puedan acarrear riesgos. Amarrarlos en lo posible. Por eso, no está de más que expertos en la conducción nos analicen los aspectos más importantes a tener en consideración a la hora de salir al volante de un coche cuando ahí fuera, donde no hay brasero ni son posibles las zapatillas, es decir, en la carretera, mandan el hielo y la nieve; cuando la niebla impide ver medianamente o cuando caen cántaros de agua. Porque si conducir es ya de por sí una aventura, en invierno puede ser una odisea.

UNA odisea que deben ir mitigando las medidas puntuales, la pura investigación y las nuevas tecnologías aplicadas a la señalización, de la que resultó una magnífica muestra la celebrada en Gijón hace algunos días. La ciencia, al servicio de la seguridad.

UN problema serio que también debe tener, por ejemplo, Antonio Fraguas, más conocido por Forges. Oda los aviones y prácticamente todo lo que se mueve. Un pintamonas —así se define él mismo— que, entre sus muchas y originales recomendaciones para nuestros lectores, dice que los coches con más de cinco años deben regalarse a la cuñada. Algo que Coll no podrá hacer, pues todavía está buscando su coche, el que le pueda llevar a recorrer paisajes de ensueño, no sé si con o sin Tip.

Y una novedad a partir de este número. El espacio para los coches de época, nuestras «viejas glorias». Para coleccionistas o para quienes quieren saber cómo eran los cacharros de nuestros abuelos.

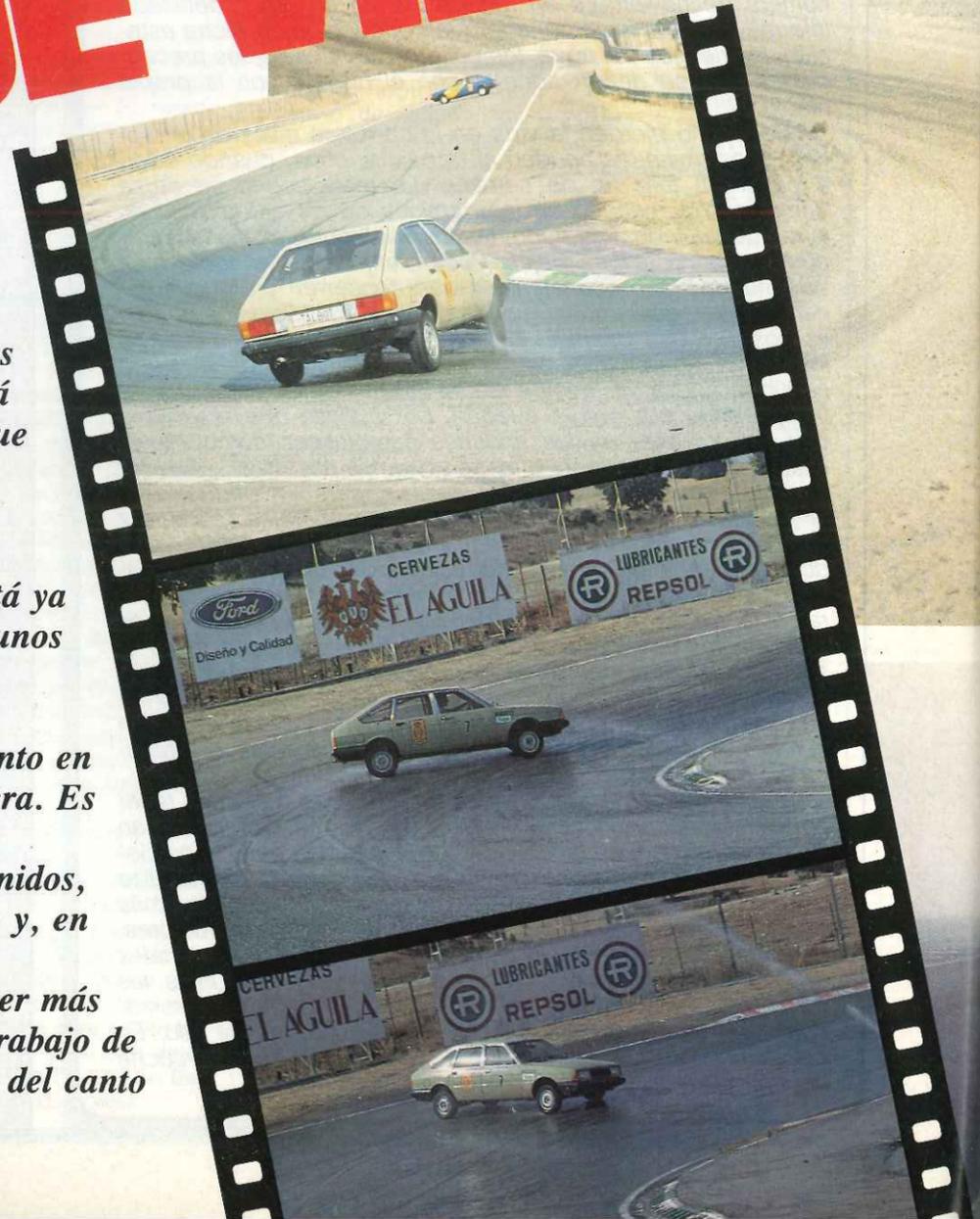
Jesús SORIA

EN PORTADA

LLUVIA, NIEBLA, HIELO
Y NIEVE, CUATRO
PELIGROS PARA EL
CONDUCTOR

EL INVIERNO QUE VIENE

Lo que en las últimas vacaciones fue sol, será pronto penumbra; lo que chicharrina, lluvia e incluso nieve; lo que sudor y fatiga, acaso tiritona. El invierno está ya ahí al lado y él traerá unos condicionantes muy diferentes a la hora de ponernos al volante, tanto en ciudad como en carretera. Es el momento, pues, de comenzar a estar prevenidos, para que nuestro coche y, en consecuencia, nuestra seguridad tengan que ver más con los resultados del trabajo de la hormiga que con los del canto de la cigarra.





EL INVIERNO QUE VIENE

Comencemos por plantearnos una pregunta: ¿Existe realmente una forma de conducir diferente para el verano —o para el buen tiempo en general— que para el invierno? Considerándolo desde un punto de vista objetivo y normalizado —conductor prudente, vehículo en buenas condiciones, respeto a las normas—, habría que decir que no. Pero sucede, sencillamente, que de una estación a otra se alteran las condiciones climatológicas y hemos de estar preparados para que no nos sorprenda el mismo «general» enemigo con el que no contó Napoleón.

Esas condiciones climatológicas invernales se traducen concretamente en cuatro aspectos básicos: lluvia, niebla, nieve y, evidentemente, bajas temperaturas. Y las cuatro, desde luego, se pueden condensar en una sola, a la que nuestro colaborador y experto piloto, Antonio Zanini, denomina simplemente como «el problema de lo desconocido», de lo que a uno le puede sorprender a lo largo del viaje. En su opinión, el invierno presenta para el conductor una elevada cantidad de incógnitas, propiciadas precisamente por el factor climatológico. «Este tiende auténticas “trampas” y situaciones peligrosas, ante las que más vale estar preparado y mentalizado.»

Cuestión de mentalización

Coinciden plenamente Antonio Zanini y los monitores de la Escuela Central de Formación de Examinadores que la Dirección General de Tráfico tiene ubicada en Segovia. Mientras para el piloto de Viladrau, «la conducción en esta estación del año es un problema de mentalización y de llevar el coche en condiciones, por lo que te puedas encontrar», para los segundos «es preciso que el conductor repare en la necesidad de modificar la conducta que ha mantenido durante el resto del año». Y ofrecen, entre otros, un ejemplo: «Las señales de recomendación de no superar determinada velocidad



Los frenos sirven de muy poco en estas circunstancias.

están puestas para condiciones normales de suelo seco. Hay quienes lo olvidan y quieren pasar por aquel lugar a la misma velocidad que lo hacían en verano, sin darse cuenta de que el piso está mojado. Corren, por lo tanto, un peligro, motivado por una mala adecuación mental a unas circunstancias cambiantes».

Parece indispensable, por lo tanto, una disposición de ánimo diferente para circular en invierno y, desde luego, una extremada inclinación a la prudencia.

Tanto la lluvia como la niebla o la nevada —consideremos que todo, al fin y al cabo, se traduce en una presencia del agua como fac-

tor de dificultad— varían las condiciones de manejo de un vehículo en dos aspectos primordiales y tan peligroso uno como el otro: visibilidad y adherencia. No hace falta explicarlo. Ambas se ven reducidas en mayor o menor medida, puesto que en ellas inciden, por otra parte, factores no sólo propios de los fenómenos atmosféricos citados, sino también otros, como la luz natural, el estado del firme de la vía, la presencia de otros vehículos, etcétera.

Lluvia y «acquaplaning»

Si nuestro viaje hemos de realizarlo bajo la lluvia, habremos de



Con nieve, lo mejor, «quedarse en casa». Lo contrario puede suponer una aventura demasiado arriesgada.



Sobre una placa de hielo es sumamente fácil perder el control del vehículo. Ojo con las zonas de umbría.



considerar, ante todo, que los neumáticos nos garantizan un buen «agarre» al pavimento y una perfecta evacuación del agua. Para ello es tan preciso que el dibujo se mantenga en buen estado como que el inflado sea el adecuado. Las ruedas disponen de unos canales longitudinales y de otros en ángulo. Sirven para evacuar el agua al paso del vehículo. Si no es así, el conductor puede encontrarse con el fenómeno del «acquaplaning», que hace que a cierta velocidad —a mayor velocidad, mayor necesidad de evacuación—, y si la lluvia es intensa, el coche «navegue», literalmente, sobre una película de agua, perdiéndose el control del mismo. El riesgo de accidente está claro.

«Si notamos que la dirección se torna muy suave y ligera —apunta Zanini—, o que el vehículo sufre una pequeña retención al entrar en charcos, por ejemplo, es que existe claro riesgo de “acquaplaning”. Y la solución no es otra que la suavidad de las acciones del conductor. En modo alguno se debe ser brusco. Hay que aminorar la velocidad y no emplear jamás violentamente el freno.» En efecto, un frenado brusco bloqueará las ruedas, produciéndose el inevitable patinazo del vehículo, que «navegará» hacia un más que probable accidente.

En opinión de los expertos de la Escuela de Segovia, «la ley fundamental para no correr riesgo de “acquaplaning” es ir despacio; pero si aquél se produce, es muy difícil que un conductor “normal” o “medio” salga airoso de la situación, que requiere una especial destreza en el manejo del volante en ocasiones extremas».

Algo fundamental bajo la lluvia es el mantenimiento, en proporción descaradamente mayor de la habitual, de la distancia de seguridad. Se eludirán así los riesgos de accidente por alcance, que suele ser «pan de cada día» sobre suelo mojado, en especial en ciudad. Y es que los neumáticos, aunque estén perfectos, jamás tendrán la misma adherencia a un suelo seco y a uno mojado, por lo que la distancia de frenado será siempre

Con suelo mojado, las ruedas juegan un papel fundamental.



EL INVIERNO QUE VIENE

considerablemente mayor sobre el agua.

Bajo una lluvia intensa es obligatorio el uso del alumbrado de cruce, incluso con luz diurna suficiente. Los faros de nuestro vehículo no sirven únicamente para ver nosotros mismos, sino también —y este aspecto es vital— para que nos vean los demás.

Y por lo que se refiere al uso de las escobillas limpiaparabrisas, fundamentales para obtener una buena visibilidad, dos recomendaciones muy útiles:

a) Démosles más velocidad cuando seamos adelantados o nos

crucemos con un vehículo que marcha en sentido contrario.

b) Cuando haya dejado de llover y el piso siga mojado, pongámoslas en funcionamiento, e igualmente cuando seamos adelantados o nos crucemos con un vehículo que marcha en sentido contrario.

En el primero de los casos, eliminaremos de inmediato un riesgo de reducción de visibilidad, producido por la nube de agua y barrillo que salta al paso de los otros vehículos; en el segundo, nos habremos prevenido contra la «lluvia» inesperada producida por el mismo hecho.

Niebla...

La niebla supone uno de los mayores riesgos para la conducción, para la seguridad. Dentro de ella, el problema para el conductor sigue siendo de menor adherencia del neumático al firme —la niebla se condensa sobre el pavimento— y de menor visibilidad, pero ahora con un agravante: la visión tiende a ser prácticamente nula. De ahí que sea imprescindible y obligatorio el uso del alumbrado de cruce y, de disponerlo el vehículo, del especial anti-niebla. Este produce una luz mucho más plana y ancha, distribuida por capas y en forma de abanico, que permitirá profundizar la visión.

En ningún caso se empleará bajo la niebla el alumbrado intensivo, puesto que su uso produce an-



Lleve las cadenas, aunque el día se presente soleado.

PRECAUCIONES UTILES

■ Deles un vistazo a las BUJIAS y al nivel del líquido de carga de la BATERIA. Está en juego la respuesta eléctrica del vehículo.

■ Algunos automóviles tienen dos posiciones para la TOMA DE AIRE. Compruebe que la palanquita está en posición de invierno.

■ Con fuerte viento lateral, vigile cuidadosamente la carretera DEL LADO QUE SOPLA EL VIENTO. La diferencia de intensidad de éste entre los lugares protegidos y los que no lo están puede provocar desviaciones peligrosas del vehículo.

■ Lleve en el coche unas GAFAS DE SOL. Y si usted ya usa gafas, emplee unos suplementos adecuados, de buena absorción de luz. En caso de grandes cantidades de nieve, su brillo disminuirá en gran medida su capacidad de percepción y le producirá deslumbramientos.

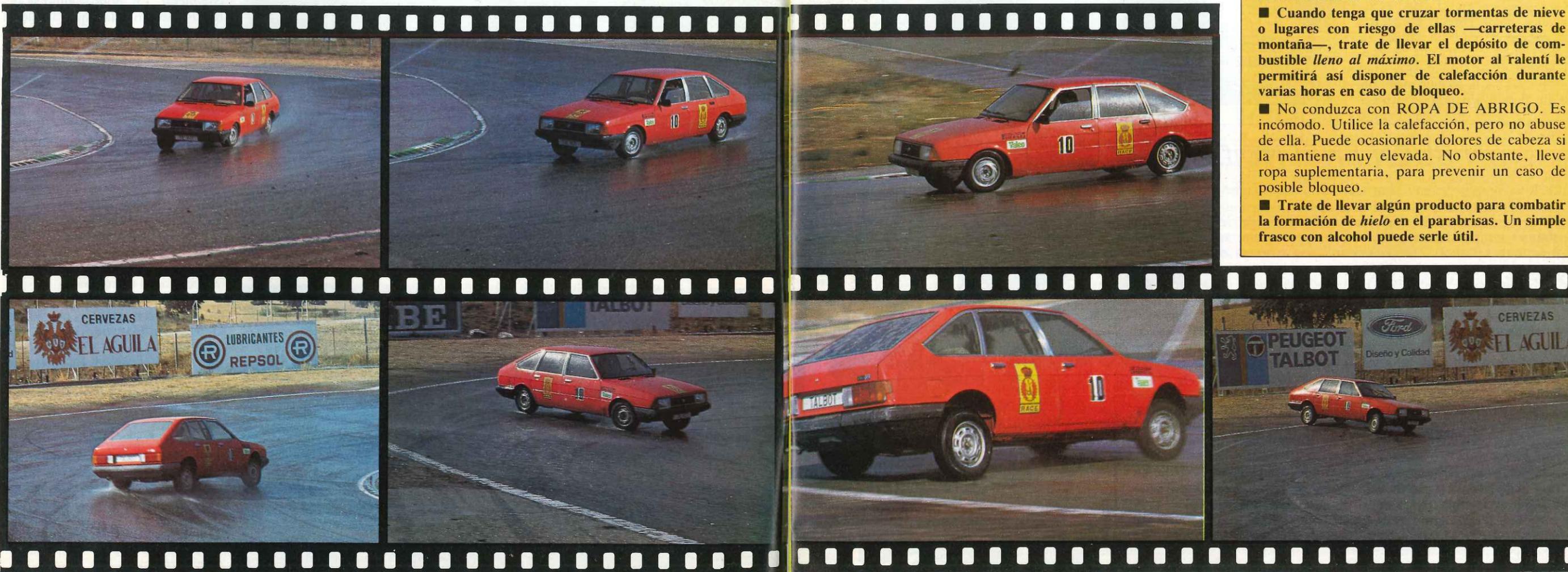
■ Lleve las CADENAS aunque el día se presente soleado o no prevea nieve o hielo en su ruta. Si es necesario colocarlas, hágalo en las ruedas tractoras del vehículo.

■ Cuando tenga que cruzar tormentas de nieve o lugares con riesgo de ellas —carreteras de montaña—, trate de llevar el depósito de combustible lleno al máximo. El motor al ralentí le permitirá así disponer de calefacción durante varias horas en caso de bloqueo.

■ No conduzca con ROPA DE ABRIGO. Es incómodo. Utilice la calefacción, pero no abuse de ella. Puede ocasionarle dolores de cabeza si la mantiene muy elevada. No obstante, lleve ropa suplementaria, para prevenir un caso de posible bloqueo.

■ Trate de llevar algún producto para combatir la formación de hielo en el parabrisas. Un simple frasco con alcohol puede serle útil.

Entrar en una curva sin las precauciones debidas, sobre todo si el suelo está mojado, puede producir el fenómeno que ocurre en estas secuencias captadas por José Rubio. Como se puede observar, el coche entra a demasiada velocidad y el simple roce del freno supone un derrapaje que le saca incluso fuera de la calzada. La escena está tomada en el circuito del Jarama y fue realizada por expertos pilotos de la Escuela de Perfeccionamiento en la Conducción, dependiente del Real Automóvil Club de España, RACE.





EL INVIERNO QUE VIENE

te los ojos una aureola aún más cegadora que la propia niebla. El alumbrado normal, que denominamos «de posición», apenas tiene eficacia. Si es posible, habrá de emplearse el alumbrado posterior anti-niebla, que es el más eficaz para ser localizado por los vehículos que vienen por detrás.

Las detenciones del vehículo en la niebla siempre entrañan un peligro adicional, al igual que los adelantamientos. En aras de la prudencia, deberán evitarse ambas circunstancias, que suelen ser causas habituales de accidentalidad.

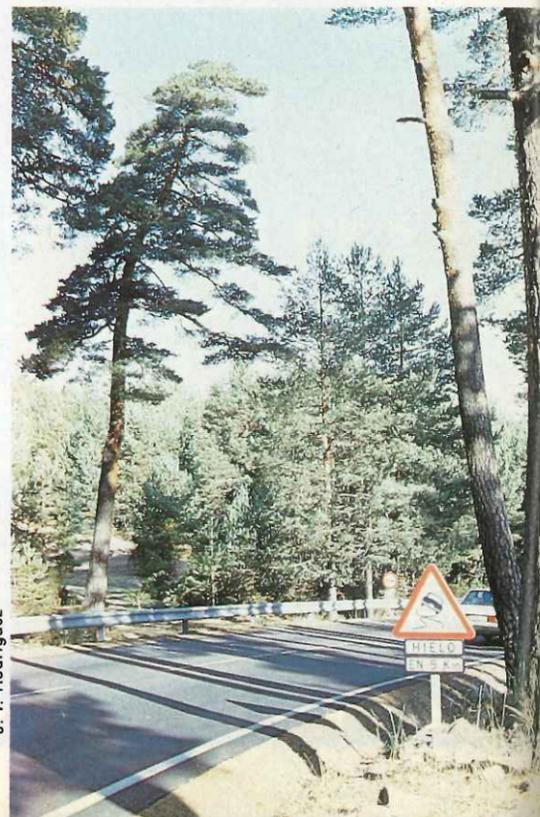
Hielo...

Pero entre los peligros de la conducción invernal, quizá el más grave sea el hielo. Si se viaja por zonas de umbría, la precaución ha de ser absoluta, puesto que es sumamente fácil perder el control del vehículo sobre una placa de hielo. Y si así sucede, una elemental norma es no frenar con brusquedad, sino con toques muy suaves de pedal. En caso contrario,



A veces es conveniente circular por las roderas que han hecho otros vehículos.

En esta época hay que prestar especial cuidado a estas señales.



J. I. Rodríguez

UN BUEN ENCENDIDO

Los rigores del invierno son también la causa de algo que suele contemplarse habitualmente en las calles, a primeras horas de la mañana: las dificultades de encendido del motor, que obligan a repetidos intentos con la llave de contacto, e incluso a acabar optando obligadamente por otro medio de transporte...

Según los técnicos, estas anomalías en la arrancada del motor se deben, ante todo, a una insuficiente puesta a punto, en especial por lo que se refiere al carburador. El frío produce condensaciones de la gasolina en el sistema de carburación, por lo que el combustible no pasa en perfectas condiciones a los cilindros, imposibilitando un quemado perfecto. Este obliga a repetir el arrancado varias veces, acción que ocasiona grave daño a la batería y puede llegar, incluso, a descargarla.

Lo ideal es hacer uso del mando del «starter» durante un breve lapso de tiempo y pisar el embrague mientras acciona la llave de contacto, sin hacer lo propio con el pedal del acelerador.

Asimismo, la causa de un mal encendido puede residir en una mala puesta a punto del sistema eléctrico o en un ensuciamiento del filtro del aire, por citar algunos ejemplos muy comunes. Pero tanto estos casos como el de una carburación defectuosa, u otros, deben haberse prevenido mediante una visita preinvernal al taller.

ASPECTOS A REVISAR EN EL VEHICULO

La preparación cara al invierno debe comenzar por el propio vehículo, porque quizá no baste ya con aquella revisión y puesta a punto que les hicimos a sus órganos vitales antes del veraneo. Y porque, en buena lógica, hay que adecuarlo a las nuevas circunstancias invernales. Examinemos, en este sentido, los aspectos más importantes.

Anticongelante

Elemento vital a todas luces es el *anticongelante*, imprescindible desde el momento en que comienzan las heladas. Su finalidad es proporcionar al líquido del circuito de refrigeración una temperatura de congelación inferior a los cero grados centígrados. Hay que recordar en este capítulo que conviene renovar el líquido de dicho circuito cada dos años y que debe hacerse con un producto de auténtica garantía, para evitar determinadas sorpresas. En cualquier caso, existe en muchos talleres un aparato, denominado densímetro, que revelará a qué temperatura se solidifica el anticongelante que se adquirió o se desea adquirir.

El anticongelante, por otra parte, debe mostrar en su envase una lectura que acredite cumple la normativa 15.74.12 del INTA. Si es así, puede aplicarse al circuito con todo tipo de garantías, puesto que ha superado las pruebas de calidad que determina y exige el Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial.

¿Qué puede ocurrir si no dotamos al circuito de refrigeración de esa protección que le concede el anticongelante, o si se emplea para ello un producto de dudosa calidad, no contrastado? A esta pregunta muy bien podría contestarse con otra: ¿No es cierto que hemos contemplado más de una vez coches «tirados» al borde de la carretera, con el capó levantado y echando humo? Nos podemos imaginar la causa. En efecto, o no tenían anticongelante o el empleado era de muy baja calidad. Por lo tanto, se ha producido una solidificación por helada en el circuito, que ha obstruido la circulación del líquido. El motor no se refrigera, produciéndose un alto calentamiento. La avería es importante, llegando a producir, como mal menor, la quema de la junta de la culata.

Neumáticos y alumbrado

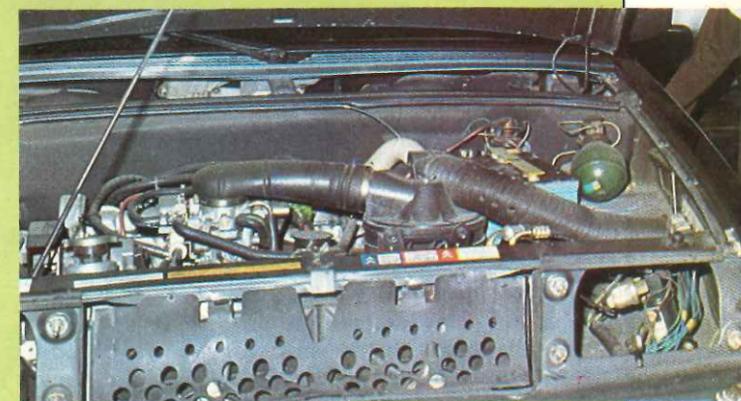
De no menor importancia es el estado de los *neumáticos*, cuya presión debe ser la adecuada y cuyo dibujo ha de encontrarse en perfectas condiciones. Es éste un aspecto esencial para circular bajo la lluvia. Sólo unas cubiertas en buen estado garantizan una adherencia adecuada al firme y una buena evacuación del agua, evitando así correr el riesgo del «aquaplaning».

Otro factor al que se debe prestar ineludible atención es al *alumbrado*. Durante el invierno, los días son más cortos. Hay que circular muchas más horas con visibilidad natural, escasa o nula, en días nublados, lluviosos, con niebla y hasta bajo los copos de nieve. Todas ellas son circunstancias

que requerirán un buen cuidado de las luces, las cuales —no lo olvidemos— no sirven únicamente para ver, sino también para ser visto. Para ello no basta con que todas funcionen adecuadamente, sino que también se requiere una buena limpieza de los puntos de luz, evitando que se encuentren cubiertos parcial o totalmente por ese barrillo tan habitual en época de frío y lluvias.

Ojo a la batería

En estrecha relación con la iluminación y con el sistema eléctrico del vehículo en general se halla la *batería*, a la que se le exige mucho durante la temporada invernal. Ella es uno de los elementos más afectados por la llegada del frío, que reduce su capacidad de carga. Además de vigilar con una mayor frecuencia el nivel de cobertura de las pla-



El coche hay que adecuarlo a las condiciones del invierno.

cas del electrolito —ojo con la sulfatación de los bornes, que se acentúa en esta época—, habrá que considerar la no conveniencia de mantener en funcionamiento, de forma simultánea, elementos que suponen un fuerte consumo, como faros, luna térmica, limpiaparabrisas, impulsor de calefacción hacia el interior del vehículo, etcétera. Y, desde luego, es conveniente tener la precaución de arrancar el motor con todos los puntos de consumo apagados.

Por otra parte, si el encendido o puesta en marcha del motor no se encuentra a punto, la insistencia en el mismo —en especial si el vehículo ha estado parado durante varias horas, sometido a bajas temperaturas— puede producir un daño a la batería que será fatal para su duración.

También debe asegurarse un perfecto funcionamiento de las *escobillas limpiaparabrisas*. Es muy probable que, hasta ahora, las hayamos usado muy poco. Asegurémonos, pues, de que funcionan y de que su limpieza es perfecta durante todo su recorrido.

A todos estos elementos, por supuesto, hay que añadir el cuidado de los *frenos* y de los *amortiguadores*, tan fundamentales en el invierno como en cualquier época del año.



EL INVIERNO QUE VIENE

lo más probable es que las ruedas se bloqueen y el coche vaya a la deriva.

Según los expertos de la Escuela de Segovia, el peor problema del hielo lo supone el hecho de que el conductor puede encontrarse con él por sorpresa, aunque generalmente sea posible detectarlo con suficiente antelación (zonas «abrigadas», pendientes orientadas al Norte, etcétera)..., «por eso es preferible llevar la prudencia a las últimas consecuencias e incluso quedarse en casa o elegir otro medio de transporte». Es una opinión con la que también coincide plenamente Zanini.

... Y nieve

... Y del hielo, a la nieve, otro gran obstáculo invernal. Ante grandes nevadas, Antonio Zanini no tiene reparos en aconsejar que «nos quedemos en casa». Pero si hay necesidad imperiosa de viajar, «deberá tenerse en cuenta que el riesgo es muy elevado, porque no estamos acostumbrados a estas situaciones. Y lo que tienen que entender muchos que todo lo fían a las cadenas es que éstas sólo sirven para trepar, pero jamás han servido para salvar una vida. Ellas no son, por sí mismas, un factor de seguridad».

En los descensos sobre nieve,



«hay que reducir la velocidad a un treinta por ciento, sobre todo en las curvas. Los frenos sirven de muy poco, porque también en este caso existe un gran riesgo de sufrir un bloqueo de ruedas. Si se usan, hay que saber dosificarlos y actuar con muchísima suavidad».

Todos parecen de acuerdo en recomendar que, en caso de abundante nieve, se circule por las roderas que han hecho otros vehículos, «aunque siempre se corre el riesgo de que entre una y otra se haya acumulado mucha nieve y se dañen los bajos del coche».

Esta acumulación de la nieve puede producirse también entre las aletas delanteras del vehículo y las ruedas correspondientes, de forma que, poco a poco, hará más difícil que éstas giren.

El empleo del limpiaparabrisas, al igual que bajo la niebla, ha de ser prácticamente constante. Y, en cuanto a la luz, debe emplearse únicamente la de cruce. El alumbrado intensivo produce efectos de reflexión y de refracción que dificultan tanto la visión del conductor como la del resto de los que transitan por la vía.

La nieve, desde luego, puede llegar a significar una aventura demasiado peligrosa.

A. GUERRA

Fotos: José Rubio y cedidas por «Motor 16»

La conducción en esta estación del año es un problema de mentalización.



Tecnología revolucionaria para su regulación y control

LA NUEVA GALAXIA DEL TRAFICO

SI hace una veintena de años, cuando en las ciudades y en las carreteras mandaban los «seiscientos», alguien hubiera dicho que en la década de los ochenta el tráfico sería controlado y regulado por ordenador y que las tradicionales señales «revivirían» gracias a la fibra óptica, probablemente se le hubiera llamado de todo. Pues bien, esto ya es realidad hoy, como es realidad que España está en este campo tecnológico a la cabeza de esa Europa de la que ya formamos parte de pleno derecho. Las nuevas tecnologías en materia de tráfico, como se ha puesto de manifiesto en la reciente I Semana Monográfica de Bienes de Equipo para la Ordenación del Tráfico, celebrada en Gijón, no son ajenas a nuestro país.

CALENTAR ANTES DE RODAR

En torno a la puesta en marcha del vehículo, de echar a rodar, hay quienes recomiendan que debe hacerse lenta e inmediatamente después de poner en funcionamiento el motor. Otros, sin embargo, defienden la conveniencia de permanecer con el motor en marcha y el vehículo parado durante unos minutos.

Para los técnicos de la Escuela de Formación de Examinadores de la DGT, «lo recomendable, desde luego, es que el motor se vaya calentando sobre la marcha, aunque en época de frío intenso es aconsejable permanecer detenido dos o tres minutos antes de partir. Se logrará así un calentamiento del radiador suficiente como para que, una vez rodando, su trabajo no se vea perjudicado o impedido por el aire frío que le entrará durante la circulación».

Cuando el secretario de Universidades e Investigación, Juan Manuel Rojo, hablaba el otro día en el Club Siglo XXI de la investigación científica e innovación tecnológica de cara a Europa, decía que «este desarrollo de las tecnologías no puede estar basado exclusivamente en la adquisición de tecnología desarrollada fuera de España», no se refería indudablemente al campo de la señalización del tráfico. Y no se refería a ello porque, según coinciden todos los expertos consultados por esta revista, la investigación, sus resultados y la aplicación de éstos en nuestro país raya en la actualidad a una gran altura.

Y eso, pese al cierto estancamiento que sufría el sector hasta hace algunos años, al tener muy cerrados los terrenos de aplicación de sus investigaciones. Pero como decía Pedro de Silva, presidente del Gobierno del Principado de Asturias, «el tráfico es el paradigma básico de nuestra economía y el valor central de las sociedades desarrolladas, y un país desarrollado como el nuestro tiene frente a sí, en materia de tráfico, de seguridad vial, un importante reto».

Un reto frente al que las más importantes empresas españolas especializadas en sistemas de señalización ofrecen continuamente alternativas —unas propias, otras importadas—, muchas de ellas expuestas en Gijón durante la I Semana Iberoamericana de Tráfico, en la que se mostraron desde los sistemas más tradicionales a los avances más novedosos, aún por aplicar.

MERCADO DE LA SEGURIDAD

Fue una amplia muestra que recogía desde los discos convencionales no reflectantes («todavía hay mucha gente que pide lo más barato, no lo mejor o lo que suponga mayor seguridad», nos decía el representante de una de las firmas) a los captafaros reflectantes («ojos de gato») realizados con cristal de Bohemia, pasando por las resinas acrílicas y termoplásticas para señalización horizontal, los hitos de balizamiento, las láminas electrolíticas inalterables, los carteles de texto cambiante o los paneles para ciudad, que mediante un plano informan al usuario, con la simple pulsación de un botón, del iti-

nerario que debe seguir para llegar al destino deseado. Incluso, unos módulos móviles de hormigón que en condiciones normales servirían para separar dos sentidos de una carretera, y que en operaciones éxodo o retorno se convertirían en divisores de carriles, en función de las intensidades de tráfico. De todo un poco y más, para convencer y vender a potenciales compradores. Es el mercado de la seguridad, ahora reutilizado, que permite el crecimiento de un sector en el que



destacan más de cien puestos de alta cualificación tecnológica.

MANDA EL ORDENADOR

Sin embargo, lo más nuevo, lo realmente novedoso, lo más visitado, lo que sigue despertando más expectación y el interés de la mayoría, continúa siendo el ordenador y sus muchas posibilidades de aplicación, aunque ahora se encuentra ligeramente ensombrecido por el «boom» de la fibra óptica. Ambos se ha convertido, sin duda, en las estrellas de una tecnología

de punta sobre la que pivotan todos los nuevos proyectos. Es lo que mejor vende.

Unos ordenadores que permiten sofisticados programas que hacen casi imposible el error y, en contrapartida, ofrecen unos grados de operatividad y de efectividad muy grandes. Ahí está el plan de accesos a una ciudad como Madrid, donde un ordenador central, al que acompañarán centrales de estrategias locales, situadas en la cabecera de acceso y a su vez comu-

nicadas con microordenadores de los que «cuelgan» más sistemas, permitirá un control supermecanizado del tráfico, sin apenas error, pues un posible fallo del ordenador central sería suplido por las centrales estratégicas locales, que tienen capacidad para hacer sus propios programas. E incluso un fallo de éstas sería solucionado por el tercer nivel, que también puede asumir control de los accesos en su fase denominada «funcionamiento degradado». Un sistema que será realidad muy pronto con otra aplicación, como es el llamado «sistema experto», que supone

la acumulación de miles de datos y programas que servirán para aplicar soluciones a situaciones concretas, de alguna forma vividas anteriormente, con un grado de acierto muy elevado.

Sistemas de control supermodernos que solucionan graves problemas hasta hace unos días, ahora mitigados, y que permiten nuevos avances y posibilidades, como el control remoto de cruces a través del hilo telefónico: el regulador «llama» al centro de mando para avisar de la rotura, por ejemplo, de una lámpara de un semáforo. O unos sistemas de regulación centralizada del tráfico que en base a parámetros como número de vías, cruces, capacidad vial, valores de intensidad o desfase entre intersecciones, permiten optimizar la circulación. Una circulación que a veces, además de los detectores, necesita el apoyo de cámaras de televisión que capten imágenes de ca-



lles y carreteras, lo que facilita una gran cantidad de información que permite marcar nuevos parámetros con los que sea posible un control adecuado del tráfico en todo tipo de circunstancias y adaptándose a condiciones variables.

Un campo en el que se está investigando concienzudamente ahora y que supone la posibilidad de digitalizar la imagen; es decir, de convertirla en una representación binaria tratable por un ordenador digital que posibilite al ordenador, gracias a esa representación, extraer de forma efectiva informa-

ción de utilidad presente en la imagen, tal como número de vehículos, carriles de circulación disponibles, plazas de estacionamiento desocupadas, etcétera. Un sistema que cuenta con un gran inconveniente todavía: la poca velocidad del proceso.

LA MODA DE LA FIBRA OPTICA

Junto a los ordenadores, la otra estrella: la fibra óptica y su aplicación a señales de aviso, informa-

ción o advertencia al conductor, que se acciona cuando un coche, por ejemplo, circula a una velocidad inadecuada («recuerde: 60»), cuando ha invadido en una curva cerrada el carril contrario («vuelva a su carril»), cuando llega a un lugar de suelo deslizante (se ilumina la señal que avisa de esta situación), cuando sopla un simple viento lateral, o cuando se dan otras muchas situaciones, según las circunstancias.

Estas señales, de las que la Dirección General de Tráfico instalará más de dos mil en toda España, aplicables para carriles reversibles, postes de auxilio, control de accesos, itinerarios alternativos, etcétera, ofrecen una mayor facilidad para ser vistas precisamente por el conductor al que se pretende avisar. Estando apagadas, su contenido es completamente imperceptible y pueden ser programadas para ofrecer distintas informaciones. Incluso hay una modalidad, expuesta en Gijón, que permite que estas señales de fibra óptica no dependan de corriente eléctrica, sino de unos paneles solares que alimentan una batería con una autonomía de cuatro días, tolerando cada uno de ellos un promedio de 1.800 encendidos de tres segundos cada uno. En este mismo campo se están investigando las posibles aplicaciones para detección automática de hielo o bancos de niebla, para evitar «sorpresas» al conductor. La fibra óptica es, pues, el material de moda. Un material importado —lo que encarece notablemente su aplicación— y cuya utilización en nuestro país está despertando expectación e incluso admiración fuera de nuestras fronteras.

Como dijo alguien, «el hombre de hoy es el hombre y su coche». A lo que quizá cabría añadir que el hombre es el hombre, su coche, los ordenadores de tráfico y, en poco tiempo y a la vista de lo contemplado en Gijón, la fibra óptica.

Porque, como dice Sebastián de la Rica, experto en ordenación del tráfico del Ayuntamiento de Madrid, «no se puede conseguir un sistema de control que haga por sí solo que la ciudad funcione, pero sí se le puede sacar un gran partido a la tecnología con la que actualmente contamos».

Jesús SORIA
(Enviado especial)

Feria de Frankfurt

EL Código de Circulación de la República Federal de Alemania fue completamente revisado entre los años 1971 y 1972. Muchas señales fueron modificadas, otras nuevas añadidas. Gran parte del bosque de letreros fue talado y replantado. Los fabricantes de indicadores metálicos de tráfico tuvieron entonces gran trabajo. La fenomenal repoblación produjo un cambio visual en el paisaje urbano del país. Pero semejante modificación es excepcional. Normalmente, sólo ven la luz nuevos pictogramas en el ambiente viario cuando se construye una calle, se abre una carretera o cae arrumbado el viejo poste a causa de la intemperie, y debe ser sustituido.

Durante la feria monográfica para la configuración del entorno público, celebrada en Frankfurt durante los primeros días del pasado mes de octubre, se hicieron públicas algunas cifras interesantes sobre lo que representa el ramo de las señales de tráfico en la economía germana. De acuerdo con los datos ofrecidos, las transacciones anuales en este sector alcanzan una cifra de ciento cincuenta millones de marcos alemanes (casi diez mil millones de pesetas).

Entre dos y cuatro millones de unidades

Y es que los alemanes tienen fama de *imbatibles* en su minuciosidad a la hora de reglamentar la circulación vial. Aunque su Administración no ha calculado el número exacto de señales de tráfico que componen el parque nacional, existen cifras estimativas sobre su cuantía, si bien muy divergentes entre sí. La más baja suma dos millones y la más elevada alcanza los cuatro millones de unidades. Como media, cada doscientos metros hay un indicador metálico en las carreteras interurbanas y, dentro de las ciudades, se encuentra una señal de tráfico cada diez metros, aproximadamente.

Según informaciones de fuentes oficiales, cada año se renueva un 10 por 100 del bosque de letreros. Pero frecuentemente se trata de las mismas señales, que son reemplazadas por su obsolescencia, o por algún golpe de transeúnte o automóvil que las derriba. En los últimos tiempos, los pictogramas y caracteres alfabéticos han sido actualizados, estableciéndose nuevas normas o recomendaciones sobre los mismos.

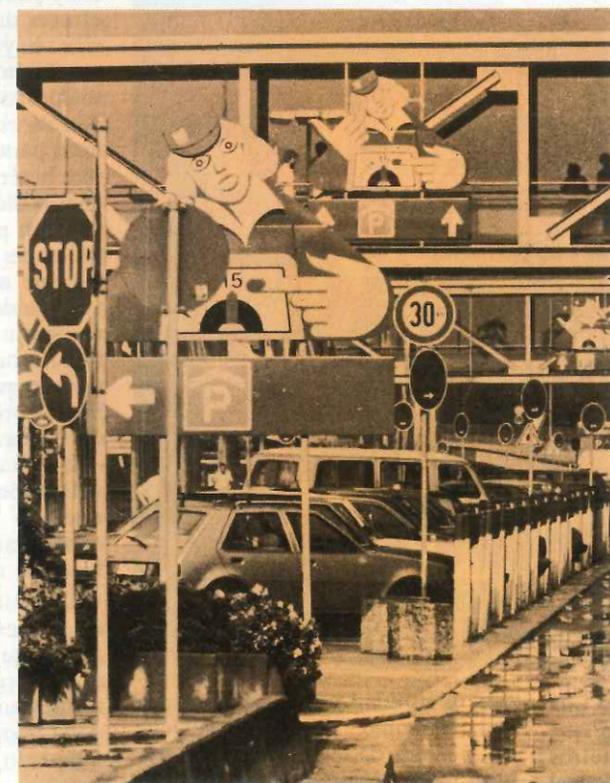
En España, las recomendaciones pa-

ra la señalización vertical en áreas urbanas, elaboradas por la Comisión de Circulación y Transportes de la Federación Española de Municipios y Provincias, han renovado los símbolos y letreros de buena parte de las ciudades a lo largo de los tres últimos años. Este proceso ha tenido presentes los símbolos propios de nuevas utilidades —caso del carril-bici, o los aparcamientos para vehículos de dos ruedas.

En crecimiento continuo

Dentro de la dinámica propia que posee este sector, según ha quedado caracterizado, hay una nota curiosa

EL BOSQUE DE METAL



que es el crecimiento paulatino del tamaño de las señales verticales de tráfico. Igual que las especies arbóreas, también las dimensiones de estos ejemplares metálicos aumentan cada día para hacerse más visibles. La competencia con los grandes «affiches» de publicidad, o con las célebres columnas cilíndricas de anuncios del señor Litfass, provocan esta expansión de los indicadores metálicos en buena parte.

Pero no es dicha batalla comercial la única causa. Incorporadas a las autopistas o autovías, donde los vehículos

circulan a grandes velocidades, las señales precisan ser todavía mayores para resultar visibles a los conductores. Así resultan casi tan grandes como la fachada de una *segunda residencia* y también, por desgracia, casi tan caras.

De ahí que el coste de las señales sea cada vez mayor, teniendo en cuenta, además, que la vida de los letreros es limitada. Si han estado expuestos a la intemperie más de ocho años suelen estar tan embotados que ya no reflejan. Actualmente existen nuevas láminas metálicas de alta reflexión a las que han sido incorporadas esferas de vidrio de tamaño microscópico, que son algo más duraderas.

En el curso de la Feria monográfica, que convocó a expositores de diversos países en Frankfurt, se presentó un sistema consistente en colocar una lámina reflectante al dorso de un material plástico auto-luminoso que luce no únicamente de noche cuando es iluminado, sino con la más mínima claridad ambiental. Ello demuestra que hay líneas de investigación dentro del sector dedicadas a mejorar no sólo la duración, sino también la eficacia de los métodos de señalización. Claro es que este mecanismo resulta especialmente indicado para letreros de calles y números de casas, más que para símbolos de tráfico propiamente dichos.

El auge de la electrónica

Por otro lado, los indicadores metálicos pictográficos están siendo superados cada día más por las señales electrónicas, cuyo gran defecto reside justamente en su coste de adquisición y mantenimiento. En la ciudad más conocida del Estado de Hesse —Wiesbaden, y no Frankfurt, es la capital de este Länd— se presentaron sistemas dirigidos a informar al conductor o peatón, de día o de noche, sobre las posibilidades de estacionamiento en una ciudad.

Además de las tradicionales indicaciones sobre plazas libres u ocupadas, con estos métodos se obtienen datos sobre la cantidad exacta todavía disponible de lugares de aparcamiento, con la consiguiente reducción del volumen de tráfico. Es la *nueva frontera* de la señalización que, rompiendo con la imagen estática en el tiempo, combina información y pedagogía.

Raimundo GARCIA PAZ

Gijón: una experiencia provechosa

LAS nuevas tecnologías en materia de tráfico, su aplicación general y puntual en determinadas ciudades y puntos de nuestra geografía e intercambios de experiencias, tanto en nuestro país como en algunos hispanoamericanos, fueron la base de la I Semana Iberoamericana de Tráfico, celebrada en Gijón y organizada por el Ayuntamiento de aquella ciudad asturiana.



Durante los días de celebración de las jornadas, trescientos expertos de distintas áreas relacionadas con el tráfico y la seguridad vial, desde los responsables de distintos ayuntamientos a los de empresas privadas dedicadas a la señalización y ordenación del tráfico, pasando por técnicos de países extranjeros y altos cargos de la Administración española han participado, directa o indirectamente, en más de una treintena de conferencias, todas ellas seguidas por sus correspondientes debates. Se han abordado distintos aspectos relacionados con la materia, como normalización de equipos reguladores; explotación, conservación y mantenimiento de sistemas; política de aparcamientos y señalización; mercancías peligrosas; planteamiento urbanístico en relación con el tráfico, y nuevas tecnologías o estrategias de control de tráfico urbano e interurbano, sin dejar de lado la formación en investigación.

Los objetivos de estas jornadas pretendían establecer un marco para un sector en pujanza como

éste, así como mostrar nuestra realidad a países iberoamericanos que pudieran resultar un mercado interesante, además de posibilitar intercambios de experiencias y buscar un trampolín para exponer bajo distintos puntos de vista todos los problemas del tráfico.

A juicio de José Luis Ortiz Hornazábal, teniente de alcalde del Ayuntamiento gijonés y presidente del Comité Organizador, «el balance es muy positivo y ya empezamos a trabajar en la Semana del próximo año, que estará abierta hacia esa Europa a la que ya no tenemos que tener ningún miedo en este campo. El intercambio ha sido muy interesante, no sólo para nosotros, sino también para nuestros visitantes».

Así piensa también Alejandro Martínez Márquez, asesor en materia de tráfico del Gobierno mexicano y uno de los ponentes más solicitados en las sesiones: «La utilidad de estas jornadas —nos dijo— es el intercambio. Hay aspectos muy positivos de los que podemos sacar conclusio-

nes interesantes, aunque nuestros planteamientos para solventar determinados problemas no son iguales». El representante mexicano resaltó la importancia del nivel de concienciación de gobiernos y ciudadanos con todo lo relacionado con el tráfico para poder llegar a nuevas soluciones que mitiguen los problemas en las carreteras. Un país, el suyo, con un volumen de siete millones de vehículos y que ofrece una cifra anual de cuatro mil muertos.

Julio Arístides, jefe de división de Ingeniería de Tránsito de Legislación de Argentina, se mostró sorprendido por la alta tecnificación que hay en España «y por la coherencia de acciones para aplicar esa tecnificación. Nuestra tecnología está buscando los niveles de optimización para poder resolver nuestros conflictos de tránsito». Para él, la formación de una comisión interinstitucional, que hace un año que coordina las acciones de tráfico, está permitiendo actuar con mucha más eficacia que hasta entonces.

MUESTRA DE BIENES DE EQUIPO

Todos los participantes han tenido como contrapunto de las conferencias y debates la posibilidad de ver sobre el terreno los avances tecnológicos y todo tipo de útiles necesarios para conseguir ciertos objetivos con la Muestra de Bienes de Equipo celebrada conjuntamente, de la que informamos con más amplitud en las páginas 15, 16 y 17. A los numerosos expositores que concurren a ella se unió la propia Dirección General de Tráfico, que montó un amplio «stand» en el que se podían ver las últimas realizaciones en carreteras, las publicaciones que edita el organismo español que gestiona el tráfico, las campañas dirigidas a portugueses y marroquíes en tránsito por España y algunos videos que recogen su actividad divulgativa en general.

YA HAY LINEAS MAESTRAS

EL Primer Congreso Nacional de la Enseñanza de la Conducción, en el que los profesionales de las autoescuelas de toda España examinarán y discutirán detenidamente los problemas generales que afectan al sector, es ya una realidad en marcha. Tras la primera reunión de su Comisión Gestora, puede adelantarse que la celebración del Congreso tendrá lugar en la próxima primavera.

La Comisión Gestora del que será el Primer Congreso Nacional de la Enseñanza de la Conducción trabaja ya a fondo. Hace unos días tuvo lugar en Madrid la primera sesión de trabajo de la misma, que, como se acordó en el curso de la reunión de la que salió la necesidad de la realización del Congreso, está integrada por representantes de la Dirección General de Tráfico, de la Unión de Empresarios de Autoescuelas de Asturias, la Unión

- La Autoescuela como centro docente.
 - La organización económica de la Autoescuela como empresa y sus relaciones socio-laborales.
 - La Legislación relacionada con las Escuelas de Conductores.
- Se especificó, asimismo, que dentro de estos tres grandes bloques se podrían realizar desgloses referidos a los diversos aspectos de la problemática del sector, de acuerdo siempre con el carácter de

los estudios presentados, y se fijó un primer calendario de trabajo.

JORNADAS PROVINCIALES

Serán los jefes provinciales de Tráfico los encargados de convocar, conjuntamente con la Comisión Gestora, a todos los profesionales del sector, a los que se hará llegar la oferta de los tres bloques de estudio. Y se les ofrecerá un plazo que finalizará el 20 de diciembre para que personas a título individual, o grupos de trabajo formados por las mismas, redacten las ponencias y las remitan a su respectiva Jefatura Provincial.

Todos los trabajos presentados por los profesionales del sector serán sometidos a debate en jornadas a celebrar en cada una de las provincias. De ellas saldrán las ponencias definitivas, que posteriormente serán remitidas a la Dirección General de Tráfico. La Comisión Gestora decidió, en este sentido, que las jornadas provinciales deberían celebrarse en torno al 15 de enero próximo, de tal modo que a finales del mismo mes sea posible estudiar y discutir las ponencias y conclusiones procedentes de toda España, para elaborar las definitivas. Estas serán dadas a conocer a los profesionales de cara a la celebración del Congreso, que tendrá lugar en fechas todavía no determinadas de la primavera de 1986.

Las autoescuelas se encuentran, por lo tanto, ante un paso importante con vistas a su futuro. Según manifestó a TRAFICO un miembro de la Comisión Gestora, «hemos de trabajar a fondo para conseguir que el Congreso Nacional pueda ser realmente el punto de partida de un sector unido, con las ideas muy claras y, sobre todo, eficaz».

COMENZARON LOS CURSOS DE RECICLAJE

El primer curso de reciclaje para personal docente de autoescuelas se inauguró el pasado 4 de noviembre en las instalaciones que la Dirección General de Tráfico tiene en Móstoles.

El curso, que tiene un carácter de experiencia piloto, está siendo impartido por personal especializado en psicología y sociología y cuenta con la colaboración de los monitores de la Escuela de Formación de Examinadores de Segovia, del Parque Automovilístico del Ejército, así como del equipo de Antonio Zanini y personal del Cuerpo de Bomberos, que harán demostraciones prácticas de la conducción en situaciones desfavorables.

Representantes de la profesión, elegidos entre los asistentes, forman parte de las Juntas de Evaluación para otorgar el certificado de profesor de Formación Vial, al cabo de las cuatro semanas que durará el curso, sin necesidad de hacer un examen final.



En 1990 casi todos los vehículos pasarán revisiones periódicas.

Plan de Inspecciones Técnicas de Vehículos

El Plan de Inspecciones Técnicas de Vehículos particulares entrará en vigor a partir del año próximo, según se acordó en una reunión celebrada entre representantes del Ministerio de Industria, la Dirección General de Tráfico (Ministerio del Interior) y las propias Comunidades Autónomas.

En la citada reunión se decidió que los vehículos con más de diez años de antigüedad deberán pasar revisiones en las estaciones ITV anualmente y que aquellos que tengan más de cinco años y menos de diez lo harán bianualmente. Paralelamente, se pondrá en funcionamiento un calendario

MAS DE 10 AÑOS, REVISION ANUAL

progresivo de adaptación que comenzará, lógicamente, por los coches en cuyas matrículas aún no figuren letras de serie y que permitirá que para el año 1990 todos los vehículos que estén incluidos en las características de antigüedad marcadas pasen las revisiones reglamentarias.

Actualmente, en nuestro país, el 47 por 100 de los turismos tiene una antigüedad de más de diez años, dato éste que, unido al de recientes experiencias llevadas a cabo y que demuestran el peligroso estado de muchos vehículos, viene a demostrar que una parte importante de los accidentes que se producen pueden estar motivados por deficiencias técnicas en los coches, situación que se pretende atajar con estas inspecciones.

Todos los sectores implicados en estos proyectos están de acuerdo en la necesidad de implantar estas inspecciones; desde los vendedores a los fabricantes, pasando por los talleres de reparación. Por su parte, Industria y Tráfico consideran que estas medidas están plenamente justificadas teniendo en cuenta las cifras de muertos que cada año se producen en nuestras carreteras —del 8 al 12 por 100 de los accidentes se producen por deficiencias en los coches— y la antigüedad del parque.

En unos años, una amplia red de estaciones ITV, en manos de las distintas comunidades o concedidas por éstas a la empresa privada, se encargará de controlar posibles deficiencias en los coches y prevenir accidentes y muertos.



J. I. Rodríguez.

Profesional de Directores y Titulares de Autoescuelas de Valencia, las asociaciones provinciales de Jaén y Madrid, las asociaciones de profesores de León, Jaén y de la Coordinadora Nacional, las centrales sindicales USO, AFTTAE y UGT y un profesional libre no asociado.

En dicha reunión inicial de trabajo, convocada para determinar a grandes rasgos los bloques de estudio a que posteriormente se ceñirán las ponencias a presentar al Congreso, se fijaron tres grandes capítulos:

¿SABES YA EN QUE TALLER VAMOS A PASAR EL FIN DE SEMANA?... ELÍGELO CON VIDEO





Los niños reclamaron en Salamanca mayor seguridad vial.

De los participantes en el Concurso de Educación Vial Escolar

SENTADA INFANTIL

LOS problemas marcados por los niños que se han presentado al Primer Concurso Nacional de Seguridad Vial Escolar serán estudiados por los distintos departamentos y jefaturas provinciales de Tráfico, lo que servirá para que los propios participantes en este concurso vean la utilidad del mismo, además de pasar así a convertirse en «agentes activos» en la sociedad que les ha tocado vivir.

Parte de esta participación directa en el tema se produjo inmediatamente después de celebrarse el acto de entrega de los premios. Todos los niños participantes se concentraron en la Plaza Mayor de la ciudad haciendo una especie de sentada y simulaban escenas de tráfico para reclamar mayor seguridad vial, dado el alto número de muertos infantiles que se dan como resultado de accidentes de circulación.

El director general de EGB, Jaime Naranjo, presenció esta «exhibición» pues él también había hablado, en su breve disertación durante la entrega de los premios, del esfuerzo que se está haciendo para incluir en la enseñanza aspectos propios de la sociedad, «porque la sociedad tiene que meterse en la escuela».

Los colegios Angel Oliván, de Calahorra (Rioja), y Cervantes, de Pedrola (Zaragoza), han sido los ganadores del certamen, en las categorías de los ciclos medio y superior, respectivamente.

El jurado, formado por responsables de la Dirección General de Tráfico, la Dirección General de Educación General Básica e importantes medios informativos, estimó necesario, dada la calidad de los trabajos, conceder menciones especiales al Centro Piloto Guadiana, de Badajoz, y José Alorza Eristorena, de Igea (La Rioja), en el ciclo superior y, en el ciclo medio, a la Escuela Pública de Fechaladrona (Asturias) y al Colegio Público de San Fernando, Lorca (Murcia). Paralelamente, se expusieron en la Casa de la Lis de esta ciudad los dibujos correspondientes a los niños que se habían presentado al concurso en sus distintas categorías.



Los conductores del mañana reciben sus premios.



Uno de los premiados.

«TODOS PERDEMOS ALGO», premiado.

España ha conseguido el Premio Especial del Jurado en el IX Concurso Internacional de Televisión, celebrado en Berlín (RFA) durante los días 14 al 18 de octubre, por el cortometraje «Todos perdemos algo», producido por la Dirección General de Tráfico.

La finalidad de este certamen, patrocinado por la Prevention Routiere Internationale, que se viene celebrando desde 1969 con carácter bianual, es la de potenciar el papel de la Televisión como medio informativo y de educación para los usuarios de la carretera, en relación con la seguridad vial.

El corto español, realizado por la productora Origen y dirigido por Javier Elorrieta bajo la idea y presentación de Paco Costas, será exhibido en las salas comerciales de cine después de competir, junto a once «filmes» españoles, con 124 producciones televisivas de distintos países.

Tráfico DEL MOTOR

Gómez Planche, coleccionista: «Sentarme en un coche de éstos cambia mi personalidad»

Coleccionar coches antiguos está de moda. Gómez Planche es uno de esos enamorados de las «viejas glorias». Llegó a esto por culpa de su médico, que le aconsejó buscarse algún hobby que le «desenganchara» de sus preocupaciones diarias. Hoy es uno de los que más está luchando por hacer realidad la creación de un museo nacional de coches de época, al que cedería sus «cacharros». En la fotografía aparece junto a su más reciente adquisición y su primer coche.



VIEJAS GLORIAS

ESAS RELIQUIAS DEL ASFALTO





ESAS RELIQUIAS DEL ASFALTO

DESDE muy pequeño le gustaba jugar en el taller de mecánica de su padre y gozaba manchándose las manos de grasa; a los 18 años acopló un motor a una bicicleta y echó a correr. Un buen día, decidió coleccionar coches antiguos como «ungüento» para curar sus males. Esta era la distracción que necesitaba para «desengancharse» de sus preocupaciones diarias. Demetrio Gómez Planche, salmantino, es uno de tantos —más de los que creemos— que dedica buenas horas a buscar reliquias sobre cuatro ruedas. Esas de las que un día disfrutaron nuestros abuelos. Esos coches que marcaron una época y una de cuyas muestras pretende aglutinarse en el museo que probablemente el año próximo funcionará en Salamanca. Será el museo de coches antiguos de nuestro país.

Demetrio Gómez nació y vive en Salamanca y su historia es un poco la de otros muchos «chaldos» que por una u otra razón un día deciden coleccionar coches que en su día marcaron una época. Uno de tantos que busca y busca sin parar el coche más preciado, el más difícil... Y que anden. Un capricho caro, que es digno de alabar.

—Cuando preparo un coche, apunto todo lo que me voy gastando en una ficha. En ningún caso sumo las cantidades. No quiero saber lo que gasto en cada uno. Además, nunca contabilizo las horas que dedico a cada vehículo.

Planche tenía 42 años cuando

se metió en esto. Como toda persona nerviosa y atareada, padecía problemas de estómago, tensión, stress... Dormía solamente cinco horas diarias y los tratamientos médicos no conseguían nada. Su propio médico le aconsejó buscar un «hobbie» que le distrajera de sus preocupaciones. Inmediatamente realizó un viaje casual a París y allí, en casa de unos amigos, descubrió la que sería su nueva «preocupación»: los coches antiguos.

—Inmediatamente me di cuenta que ésa podría ser mi distracción. Busqué un coche con el que empezar y adquirí un Salmson, que entonces me costó 5.000 pesetas.

La aventura de coleccionar «viejos cacharros» supone evitar la pérdida de bellos coches que un día surcaron nuestras carreteras, que un día fueron satisfacción de quienes podían acceder a ellos y envidia de quienes sólo se «conformaban» con verlos.

—Todos los niños de esa época teníamos verdaderos deseos de poder coger un coche de esos. Ese ansia que teníamos entonces la hacemos realidad los coleccionistas al poder montar ahora en aquéllos. Montar, además, te transforma, te lleva a otro tiempo... Es una sensación maravillosa.

Tan maravillosa debe ser que el propio Demetrio Gómez cuenta los problemas que puede acarrear el enviarse demasiado con perseguir la pista de un Amilcar, un Jaguar, un Avions Voisin, un Mercedes o un Rolls.

—Hay que tener mucho cuidado, pues lo que crees una distracción para olvidarte un poco del trabajo puede convertirse en una auténtica obsesión que te haga olvidar incluso el trabajo, la familia. Yo ya he pasado por ese trance.

Ahora, mientras busca de pueblo en pueblo, en sus ratos libres, dónde puede haber abandonado

un coche que le pueda interesar, mientras pone a punto aquel vehículo al que aún le faltaba una pieza clave, sigue poniendo su grano de arena en conseguir la puesta en funcionamiento del que será el único museo oficial de vehículos de época, para el que ha ofrecido sus coches. Un proyecto que ya está en marcha y que será ubicado en la propia capital salmantina junto al Centro de Formación Vial que comenzará a funcionar a comienzos del año próximo. Será la culminación de unas gestiones que llevan años y que ahora, con



el empuje que está recibiendo, será pronto realidad. Coleccionistas y coches hay suficientes para hacer un museo que no tenga que envidiar en nada a los que existen fuera de nuestras fronteras.

Será el sueño hecho realidad para muchos, para esos que también persiguen la exención de todo tipo de impuestos para estos coches. Unos «cacharros» que cada vez salen más a la calles pues cada día son más los rallies, aunque todavía no como en Portugal, donde hay uno cada semana.

La dirección dura, los escasos frenos, la carencia de elasticidad en el motor, la reducida velocidad, el excesivo gasto de gasolina o el riesgo a quedarse tirado con pocas posibilidades de encontrar



La casa Citroën lanzó este modelo en 1924 con el slogan «Desmóntelo con una llave inglesa y un martillo». Su silueta armoniosa tuvo gran aceptación entre las féminas.

VIEJAS GLORIAS

«CITROEN 5CV, 1924»

podido conservarse hasta nuestros días da fe de su robustez.

El automóvil de la fotografía está dotado de un motor, mejorado en su época con «superculata» (válvulas de cabeza), por tratarse de una unidad especial que, según su anterior propietario, fue regalado en 1925, por la casa Citroën, al entonces Príncipe de Asturias.

El motor es un cuatro cilindros, con 870 c.c. de cilindrada. La capota es de gutapercha y los cristales laterales descienden al interior de las puertas. El tablero de instrumentos es de caoba y marquetería en las puertas. Los colores de fábrica fueron el azul marino, tabaco y guinda.

(Pertenece a la colección de D. Demetrio Gómez Planche).

Este modelo tipo cabriolet dos plazas fue fabricado en 1924, con el diseño de Jules Salomon y, a decir verdad, es difícil conseguir una silueta más armoniosa. Esta novedad atrajo a una numerosa clientela femenina de la época.

Este automóvil puede alcanzar una velocidad máxima de 65 km/hora y gozó de una gran popularidad debido a su fácil mantenimiento, gran dureza y simplicidad mecánica. La casa Citroën lo lanzó con el slogan «Desmóntelo con una llave inglesa y un martillo». El gran número de ejemplares de este modelo que han

a alguien que se atreva a meter mano en un motor así, no son obstáculo para que de tarde en tarde se vean circular por las carreteras estas viejas glorias que marcaron una época.

—Sentarme en un coche de éstos me cambia la personalidad —dice Gómez Planche—. Vuelves a vivir tus sueños, te trasladas... Aunque para ello tengas que

arriesgarte a quedarte tirado como nos ocurrió a un amigo y a mí cuando íbamos camino de Portugal. Un agujero en el radiador nos obligó a parar. Menos mal que buscamos una solución momentánea: lo taponamos con un chicle de la hija de mi compañero.

Ahora tiene 46 coches perfectamente cuidados en una nave especial, que piensa seguir amplian-

do paulatinamente. Todos ellos están preparados para andar aunque él maneja preferentemente un Rolls, «que es el que me garantiza que no me va a dejar tirado». Es un viejo cacharro que tiene más de un millón de kilómetros pero que aguanta lo que le echen...

J.S.
Fotos Rubio

ASÍ VEN

EL RENAULT 5 GTS 5 puertas



NOTA MEDIA:

7,2

DATOS TECNICOS

MOTOR

Posición: delantera transversal.

Cilindros: cuatro, en línea.

Cilindrada: 1.397 c.c.

Alimentación: carburador doble cuerpo.

Carburante: gasolina súper.

Depósito: 43 litros.

Potencia máxima: 71 CV a 5.500 revoluciones/minuto.

TRANSMISION

Tracción: delantera.

Caja de cambios: cinco velocidades.

Embrague: monodisco, en seco.

FRENOS

Delanteros, de disco. Transejeros, de tambor.

SUSPENSION

Delantera, tipo McPherson. Trasera, ruedas independientes.

DIRECCION

Tipo: cremallera.

Diámetro giro: 9,8 metros.

RUEDAS

Llantas: aleación ligera, 5 x 13".

Neumáticos: 165/65 SR 13.

Peso: 785 kg. Longitud: 3,65 m. Anchura: 1,58 m.

Altura: 1,39 m. Maletero: entre 233 y 617 dm. cúbicos (asientos traseros, abatibles).

Autopista

Estética	7
Acabado	7
Habitabilidad	8
Comodidad	8
Instrumentación	6
Maletero	6
Accesorios	5
Luces	8
Estabilidad	8
Suspensión	7
Ruedas	7
Frenos	9
Potencia	6
Elasticidad	6
Cambio	8
Aceleración	6
Velocidad punta	7
Consumo	6
Seguridad	7
NOTA:	6,9

Comentario: Con idéntico comportamiento y prestaciones que el modelo de tres puertas, esta nueva versión juega sus mejores bazas en la habitabilidad, dentro de la cual los pasajeros traseros han salido muy beneficiados.

LO BUENO

- Habitabilidad.
- Frenos.
- Iluminación.

LO MALO

- Asientos delanteros incómodos.
- Estabilidad peculiar.
- Accesorios.

auto

Estética	6
Acabado	8
Habitabilidad	7
Comodidad	7
Instrumentación	7
Maletero	7
Accesorios	8
Luces	8
Estabilidad	7
Suspensión	7
Ruedas	7
Frenos	8
Potencia	7
Elasticidad	8
Cambio	8
Aceleración	7
Velocidad punta	7
Consumo	7
Seguridad	7
NOTA:	7,2

Comentario: El Renault 5 GTS 5 puertas es una nueva variante que amplía todavía más la popular gama. El coche mantiene las mismas virtudes que sus «hermanos» de tres puertas y además ha ganado espacio para las plazas traseras.

LO BUENO

- Comportamiento.
- Consumo.
- Prestaciones.

LO MALO

- Sensible al viento lateral.
- Línea poco variada.
- Maletero escaso.

Motor 16

Estética	8
Acabado	9
Habitabilidad	9
Comodidad	9
Instrumentación	9
Maletero	7
Accesorios	9
Luces	7
Estabilidad	8
Suspensión	7
Ruedas	7
Frenos	9
Potencia	8
Elasticidad	7
Cambio	7
Aceleración	8
Velocidad punta	8
Consumo	7
Seguridad	8
NOTA:	7,9

Comentario: Los nuevos Supercinco con cuatro puertas y portón trasero ganan en habitabilidad con respecto a sus hermanos de tres puertas, gracias al crecimiento de 6 cm. en la carrocería. La versión GTS dispone de un motor de 72 CV que tiene un buen rendimiento, aunque sus recuperaciones se ven penalizadas por unos desarrollos del cambio algo largos. Acabado, confort y suavidad de funcionamiento son las cualidades más destacables de este modelo.

LO BUENO

- Terminación cuidada.
- Confort y suavidad general.
- Equipamiento alto.

LO MALO

- Motor algo ruidoso.
- Balanceo en la carrocería.
- Reflejos en el cuadro de mandos.

Velocidad

Estética	8
Acabado	8
Habitabilidad	8
Comodidad	7
Instrumentación	7
Maletero	6
Accesorios	6
Luces	7
Estabilidad	7
Suspensión	7
Ruedas	8
Frenos	8
Potencia	8
Elasticidad	8
Cambio	9
Aceleración	8
Velocidad punta	8
Consumo	7
Seguridad	8
NOTA:	7

Comentario: Renault se ha anotado un tanto con la incorporación del motor del GTS en su gama de vehículos de cinco puertas. De esta manera, este automóvil se convierte en un familiar con prestaciones más que brillantes para el tipo de coche de que se trata. Es una interesante opción para el mercado de los familiares.

LO BUENO

- Habitabilidad.
- Prestaciones.
- Comportamiento.

LO MALO

- Maletero reducido.
- Rumorosa del motor.

RAMÓN, con humor



BOLETIN DE SUSCRIPCION GRATUITA

Don provincia de

de profesión número

con domicilio en calle o plaza

código postal

desea recibir la revista TRAFICO, editada por la Dirección General de Tráfico, a partir del mes de de 198..... y durante un año.

..... a de de 1985

Firma,

Recorte y envíe este boletín a revista TRAFICO
C/ Josefa Valcárcel, 28. 28027 Madrid.



CAMBIOS DE DOMICILIO

Los suscriptores de la revista TRAFICO que deseen cambiar el domicilio en el que la vienen recibiendo habitualmente, deberán enviar un nuevo boletín de suscripción gratuita —o todos los datos en un folio o cuartilla— cumplimentando el mismo, además de especificar claramente cuál era su antiguo domicilio. Así, facilitará el cambio sin demoras. Si le es posible, envíe conjuntamente la etiqueta de cualquier número anterior, que va pegada en la faja que envuelve la revista.

EL PARQUE AUTOMOVILISTICO, AL DIA

Provincias	Matriculas concedidas		Total vehículos matriculados	Total permisos expedidos	Licencias de conducción
	Ultima de septiembre	Ultima de octubre			
Alava	6474-H	7059-H	585	542	40
Albacete	5117-G	5543-G	426	573	219
Alicante	3774-AN	6563-AN	2.784	3.158	1.000
Almería	3424-I	4067-I	643	857	313
Avila	1676-D	1902-D	226	374	37
Badajoz	8413-I	9003-I	590	1.119	304
Baleares	3378-AG	5880-AG	2.502	1.999	808
Barcelona	1396-GX	3537-GY	12.141	10.021	2.336
Burgos	3929-I	4663-I	734	757	49
Cáceres	9944-F	0418-G	474	717	116
Cádiz	0975-T	2302-T	1.327	1.579	677
Castellón	8417-M	9315-M	898	1.026	362
Ciudad Real	0053-I	0584-I	531	887	189
Córdoba	6746-N	7700-N	954	1.208	504
Coruña (La)	8869-AB	0513-AC	1.644	2.839	390
Cuenca	5539-D	5804-D	265	466	53
Gerona	7502-V	9196-V	1.694	1.432	722
Granada	1938-L	2936-L	998	1.514	503
Guadalajara	7951-C	8208-C	257	370	40
Guipúzcoa	8325-V	9773-V	1.448	1.508	186
Huelva	4606-H	5150-H	544	621	209
Huesca	8693-F	9115-F	422	420	71
Jaén	1314-I	1979-I	665	871	286
León	4369-L	5213-L	844	1.150	138
Lérida	0431-L	1241-L	810	893	154
Logroño	5580-G	6068-G	488	625	107
Lugo	7391-H	7952-H	561	571	183
Madrid	2854-GP	4103-GS	11.249	8.194	1.289
Málaga	5814-Z	7930-Z	2.116	2.374	948
Murcia	5432-W	7075-W	1.643	2.576	985
Navarra	2522-P	3777-P	1.255	1.280	168
Orense	3136-H	3662-H	526	635	89
Oviedo	3587-AG	5347-AG	1.760	1.567	239
Palencia	0576-E	0917-E	341	433	28
Palmas (Las)	4010-X	5931-X	1.921	1.699	231
Pontevedra	2269-W	3611-W	1.342	2.586	472
Salamanca	5591-H	6088-H	497	796	78
Santa Cruz	1770-V	3458-V	1.688	1.950	144
Santander	8011-M	8939-M	928	1.157	181
Segovia	3181-D	3421-D	240	359	32
Sevilla	0633-AH	2893-AH	2.260	2.551	1.015
Soria	3873-C	4053-C	180	166	23
Tarragona	1187-P	2457-P	1.270	986	411
Teruel	2806-D	3029-D	223	372	39
Toledo	6286-I	6924-I	638	812	149
Valencia	2574-BT	6734-BT	4.160	4.291	1.676
Valladolid	0851-M	1759-M	908	881	64
Vizcaya	8034-AK	0242-AL	2.208	2.079	200
Zamora	1693*	1992-E	299	364	34
Zaragoza	3194-V	4625-V	1.431	1.495	207
Ceuta	5148-C	5277-C	129	148	23
Melilla	8117-B	8218-B	101	218	49
TOTALES			74.773	78.066	18.768

PODREMOS COMPRAR COCHES EN TODA LA CEE



Cualquier ciudadano de un país de la Comunidad Económica Europea podrá adquirir su automóvil en el lugar que desee, según se desprende de una sentencia del Tribunal de Justicia de la CEE.

El fallo, condenatorio para la empresa Ford, que había prohibido a un concesionario de su marca en Alemania vender coches en Gran Bretaña, permitirá a los españoles comprar su vehículo en cualquier lugar de la Comunidad a partir del 1 de enero.

Aunque hay mercados más baratos que el nuestro, hasta que finalice el período de desarme arancelario, el Gobierno español podrá exigir el pago de los correspondientes impuestos cuando el coche quiera ser matriculado en España.

LLEGA EL INVIERNO

CON la llegada de los primeros fríos, como cada año, paso revista a mi vehículo, sobre todo a los neumáticos y al anticongelante, pues podría darse que en verano le añadiera agua normal al circuito de refrigeración y el grado de protección hubiese perdido su eficacia. Ya que con las heladas del último invierno la mínima del termómetro exterior marcaba 20 bajo cero, no es cuestión de poner en peligro la vida de mi costoso diesel.

En cuanto a los neumáticos, la mayoría de usuarios preparan sus coches para las vacaciones veraniegas, pero en mi caso, prefiero, por vivir en una zona de fuertes heladas matinales y con ocasionales nevadas, disponer del juego en perfectas condiciones, para disputar el rally de cada mañana.

Este año, para suerte de los automovilistas, algunos de los fabricantes de neumáticos, además de contar las bondades de sus productos, han hecho algo más, como es el caso de Pirelli, ofreciendo a los compradores de sus neumáticos una grabación con unos consejos para la conducción en los diferentes terrenos, que a los usuarios nos deleitará. O la novedosa e increíble promoción que ofrece Firestone, de regalar un neumático cuando se compran tres.

Siguiendo con las precauciones que el invierno conlleva y que uno siempre piensa que sólo son para los demás:

Salíamos de Madrid a las siete de la tarde, a mediados de octubre, en dirección a Barcelona, cargados con las



ZANINI
A TODO GAS

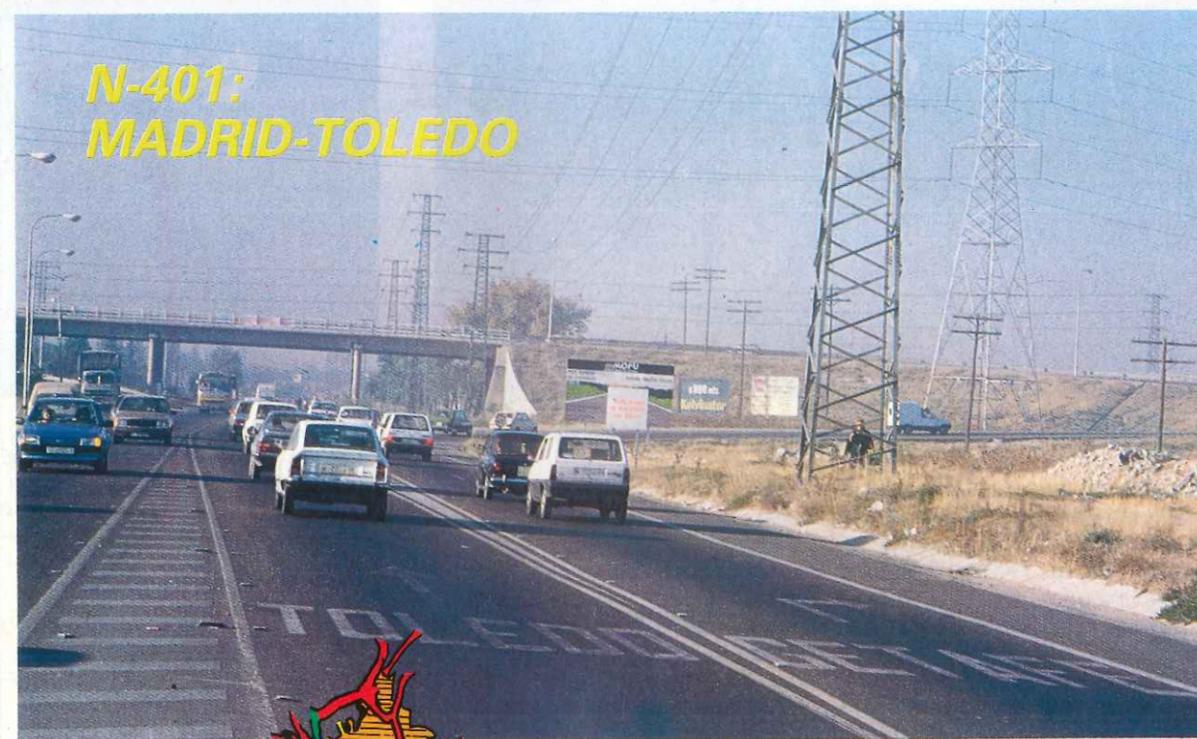
llantas del Suzuki, los palieres del Horizon, la cremallera del..., total, un bazar de recambios, más cuatro personas y maletas, con lo que la luz de cruce quedaba muy alta. Pero a regular los faros, pues los que circulan en dirección contraria se mosquean. Una vez sentado de nuevo al volante, me doy cuenta que los he dejado demasiado bajos, pero como en la primera operación me he puesto perdido, decido seguir en dichas condiciones.

Pasado Guadalajara, el tráfico es denso y no puedo poner las largas. Alcanzo a un camión y, entre lo paso y no lo paso, aparece algo en mitad de la carretera, a corta distancia, que no consigo distinguir. Un ligero roce en la parte trasera del portamaletas. Alzo la voz —«mientras no nos haya roto el depósito...»— y quinientos metros más tarde un olor a gas-oil invade el habitáculo y el marcador baja a velocidad de «jet».

Bajo y compruebo la fuente de gasóleo. Boquete de dos dedos en el depósito de plástico (debería ser obligatorio llevar una protección). A lo lejos divisó una gasolinera y gracias a un tubo y una lata de diez litros llegamos a Barcelona, pringados de gas-oil y a las seis de la mañana, después de habernos quedado sin combustible dos veces —como se trata de un diesel, vaya número—.

La próxima vez regulo los faros como si de un rally se tratase.

Normalmente, antes de una competición, empleamos cerca de veinte minutos con la iluminación.



N-401:
MADRID-TOLEDO

La primera parte de recorrido corresponde a una zona industrial, en la que la presencia de populosas ciudades dormitorio determina una circulación conflictiva.



CONFLICTO ASEGURADO HASTA 1988

El itinerario Madrid-Toledo de la actual carretera N-401 está incluido en el programa de autovías del Plan General de Carreteras, con una inversión de unos 6.000 millones de pesetas. Un itinerario de densa circulación, con un nivel insuficiente de servicio y que presenta estrangulamientos en varias poblaciones, así como problemas de seguridad en travesías y cruces con pasos a nivel. Si tenemos en cuenta que la primera parte del recorrido corresponde a una zona industrial en la que, además, se asientan populosas «ciudades dormitorio», que sirve igualmente de itinerario turístico hacia la monumental Toledo, que hasta el mes de septiembre inclusive se produjeron 144 accidentes, con 5 muertos y 266 heridos, y otra serie de circunstancias que más adelante se detallan, la necesidad urgente de una autovía es, sencillamente, imperiosa.



Obras e intersecciones provocan, a menudo, una circulación lenta y desesperante.

Las obras de desdoblamiento van a buen paso, pero la total ejecución del proyecto se puede prolongar hasta el verano de 1988.

Las obras necesarias para su transformación en autovía están incluidas en los programas de inversiones de la 1.ª fase, período 1984/87. Ya en el año 1984 se puso en servicio la variante de Parla y, actualmente, está en ejecución el desdoblamiento del tramo Getafe-Parla. En 1985 está previsto que se inicien las obras del acceso Norte a Toledo, así como el desdoblamiento de los tramos Torrejón de la Calzada-Illescas, Yuncos-Cabañas de la Sagra y Cabañas de la

Sagra-Toledo. El resto de la autovía se iniciará en el período 1986/87.

Un martes cualquiera, a las 8.30 horas de una mañana soleada, la revista TRAFICO inicia el recorrido de la carretera a partir del madrileño paseo de Santa María de la Cabeza. Después de cruzar un puente sobre la M-30, entramos de lleno en las obras que se están realizando en la Plaza Elíptica con el fin de que la circulación procedente de la N-401 se encauce por un

ASI ESTA LA AUTOVIA MADRID-TOLEDO (N-401)			
Tramo	Presupuesto en mill.	Expropiación	Orden de contrata
Torrejón-Illescas	575	Nov. 1985	Sepb. 1985
Yuncos-Cabañas	503	Nov. 1985	Octb. 1985
Olías-Toledo	1.579	Realizándose	Octb. 1985
Variante Toledo intersección N-401	224		En ejecución
Variantes con información pública previa	Presupuesto estimado	Proyecto terminado	Orden de contratación
Illescas-Yuncos	1.666	Sept. 1986	Nov. 1986
Cabañas	874	Sept. 1986	Nov. 1986
Torrejón de la Calzada	620	Sept. 1986	Nov. 1986
Total inversión	6.041	—	—

Possible terminación autovía: verano 1988.



Torrejón de la Calzada quiere medidas prácticas y urgentes para evitar el peligro de su travesía hasta que se construya la variante.

subterráneo, bajo la glorieta.

Km. 9,2: Entrada a Standard Eléctrica. Un centenar de metros más adelante, un semáforo regula igualmente la salida.

Km. 11,8: Intersección con la barriada El Bercial, punto negro en el año 1984.

Km. 12,5: A la derecha encontramos la intersección con la MP-4111 a Getafe. Seguimos rodando a continuación por una vía con un carril para cada sentido. Ha disminuido sensiblemente la circulación de entrada a Madrid que, en algunos momentos, presentaba paradas con retenciones de un kilómetro. Por el contrario, se intensifica el flujo con dirección a Toledo, con numerosas paradas a causa de las obras. Las intensidades medias diarias en este primer tramo son de 12.000 vehículos.

Km. 17,1: intersección MV-4221 a Fuenlabrada por la derecha. Punto negro en 1984.

Km.17,7: Intersección con el polígono industrial Cobo Calleja, igualmente punto negro.

Km. 18 a 18,8: Un carril para vehículos lentos agiliza la circulación.

Km. 19,3: A la derecha encontramos una desviación hacia Parla y Pinto y la posibilidad de realizar un cambio de sentido. Comienza de nuevo el doble carril para cada sentido.

Km. 20,2: Nuevo cruce a la derecha, a Parla y Pinto.

Km. 23,8: Desembocamos en una carretera «Redia» con un carril de 3,5 metros para cada sentido, un pavimento en buen esta-

CARRETERA NACIONAL 401 EN LA PROVINCIA DE TOLEDO

Desde comienzos de 1985, hasta el 30 de septiembre pasado, se han registrado 52 accidentes de circulación, resultando tres muertos, 16 heridos graves y 67 leves. Entre las causas, hay que destacar que 12 de los accidentes lo fueron por distracción, seis por no respetar la prioridad, cinco por no mantener el intervalo de seguridad y cuatro por irrumpir el peatón en la vía antirreglamentariamente.

Puntos negros provisionales a 30-IX-85

Punto kilométrico	Accidentalidad		
	Accidentes	Muertos	Heridos
32,100	3	1	6
36,200	3	—	6
40,500	3	—	4

CARRETERA NACIONAL 401 EN LA PROVINCIA DE MADRID

Desde primeros de 1985 hasta el 30 de septiembre se han registrado 92 accidentes, resultando dos muertos y 183 heridos, mientras que, a lo largo del año 1984, el número de accidentes fue de 95, con nueve muertos y 140 heridos.

Puntos negros provisionales a 30-IX-85

Punto kilométrico	Accidentalidad		
	Accidentes	Muertos	Heridos
9,200	3	—	10
11,000	5	—	6
11,100	5	—	10
14	3	—	5
15	3	—	11
17,700	4	—	9
18,800	3	—	5
19	5	1	19

Puntos negros definitivos en 1984

7,800	3	—	4
11,800	5	3	8
12,500	7	2	9
17,100	9	—	14
17,700	3	—	3

do, así como sus arcones, de 2,5 metros.

Km. 25,7: Travesía de Torrejón de la Calzada, con intersecciones a Chinchón (N-IV) y Navalcarnero (N-V). Hasta tanto se construya la variante hay un peligro potencial para los peatones que, durante este año, se ha traducido en siete accidentes.

Km. 32,1: Ya en tierras toledanas, pero con dirección a Madrid, hay un carril de vehículos lentos que se ha convertido en punto negro al producirse colisiones cuando los vehículos que lo utilizan se incorporan a la circulación.

Km. 35 a 37: Travesía de Illescas. A la entrada encontramos el ferrocarril, un paso a nivel con barreras siempre conflictivo. A continuación hay una curva a la izquierda y un semáforo que permite el paso de peatones, los accesos a la población y a la L-15 por la que transitan muchos camiones. A la salida, hay una curva muy pronunciada a la izquierda. Aquí, observamos la total anarquía con la que los peatones cruzaban la carretera para dirigirse de un lado a otro del pueblo. Durante este año se han producido ya tres accidentes.

Km. 40: Entramos en Yuncos y vemos bastantes vehículos aparcados a ambos lados de la travesía; intersección, por otra parte, con la carretera que conduce a Valmojado por la derecha y a Ocaña por la izquierda.

Km. 46,2: Intersección a Yuncles y Lominchar.

Km. 46,5: Intersección a Villaluenga y Recas.

Km. 48: Raqueta a la derecha, para dirigirse a Villaluenga.

Km. 49,7: Raqueta a la derecha, para dirigirse a una fábrica de cemento.

Km. 51 a 52: Travesía con curvas de Cabañas de la Sagra. Enfilamos una recta de unos siete kilómetros, con algún cambio de rasante.

Km. 54: Yuncillos queda a la derecha y un silo a la izquierda.

Km. 54,2: Paso a nivel con barreras del ferrocarril, debidamente señalizado.

Km. 54,6: Intersección a Mocejón por la izquierda.

Km. 59: Olías del Rey queda próxima a la izquierda de la carre-



El paso del ferrocarril, a la entrada de Illescas, un contratiempo más del itinerario.



En Illescas, como en todas las poblaciones que atraviesa la N-401, los peatones pasan de un lado a otro de la carretera por donde pueden, siempre asediados por los automovilistas.

CUATRO PUEBLOS ESPERAN SU VARIANTE

Torrejón de la Calzada: «DE MOMENTO, QUE VENGA EL RADAR»

Para el teniente de alcalde de Torrejón de la Calzada, Juan Francisco Ortiz Mora, el trazado de una variante, alternativa a la actual travesía, evitará riesgos innecesarios para la población. Hay un pequeño polígono industrial que absorbe trabajadores de Parla y Madrid, varias granjas y una zona de chalets. Además, el 90 por 100 de los vehículos que hacen el trayecto Madrid-Toledo son habituales y no respetan el límite de velocidad de 60. La existencia de un semáforo en el cruce con Torrejón de Velasco es claramente insuficiente para que los peatones crucen con seguridad la carretera para dirigirse a la zona antigua, en la que están los colegios y las tiendas de alimentación.

Por tanto, hasta que se construya la variante, «nos gustaría que se adoptaran una serie de medidas, como bandas sonoras

de limitación a 40 y mayor presencia del radar de la Guardia Civil de Tráfico».

Illescas: «LINEA CALIENTE CON EL MOPU»

Para el alcalde de Illescas, una población toledana con 9.000 habitantes de hecho, la variante que va a construirse para evitar el paso circulatorio por el casco urbano no le gusta en principio porque va a afectar al comercio. Pero, según José Vicente Inoges Parra, hay que tener en cuenta otros puntos de vista como son, por una parte, el descanso que representa alejar la carretera 500 ó 1.000 metros y, fundamentalmente, la seguridad de los habitantes, que se desplazan cruzando la travesía que divide en dos mitades al municipio.

Para evitar los atropellos, que cada dos o tres meses vienen consternando a la población, un policía municipal regula el paso,

a pie del único semáforo, de los niños que se dirigen al colegio, pero esto no impide que haya personas que crucen la carretera por otros puntos peligrosos.

«En la actualidad —manifiesta el alcalde— estamos negociando con el MOPU la cuestión de accesos de la futura autovía a lo que serán, a corto plazo, polígonos industriales con el fin de adecuar nuestro plan urbanístico. Es decir, hay intereses concurrentes y, al efecto, existe una línea caliente con la Administración.»

Yuncos: «BENEFICIARA NUESTRO DESARROLLO»

Así lo entiende el secretario de esta población, Abel Caja Sánchez. No obstante, y aunque no ha habido ningún tipo de reclamación oficial ante la previsión de construir la circunvalación, «puede ser que un 5 por 100 de la población con algún tipo de negocio pueda sentirse perjudicada». Pero, en general, el facilitar el acceso a Madrid «creará un cierto desarrollo, porque los propietarios de las urbanizaciones utilizadas como viviendas de fin de semana que trabajan en Fuenlabrada, Getafe o Parla se podrían asentar definitivamente en Yuncos».

Por otra parte, la situación de la travesía es conflictiva y produce una incidencia en la vida normal de los habitantes que constantemente tienen que cruzarla con el consiguiente peligro. Algunos colegios están a 50 metros de la carretera y, además, hay una intersección regulada por semáforo que conduce a Valmojado y Ocaña. «Probablemente, la variante no solucionará la incidencia de este cruce arterial.»

Cabañas de la Sagra: «NO PARARAN LOS TURISTAS»

Así la define el teniente de alcalde de Cabañas de la Sagra, Roberto Cedillo Rodríguez, «porque si bien, en un futuro, se alejará el peligro de la población, por otra parte, eso implica que el turismo no entrará al pueblo, y esto irá en detrimento de comercios y restaurantes».

Para solventar los problemas circulatorios disponen de un guardia municipal y discos de limitación de velocidad a 40. Además, con bastante frecuencia, la Guardia Civil de Tráfico coloca allí su radar. Por otro lado, aunque hay una doble curva muy peligrosa, no es frecuente que se produzcan accidentes.

tera. Es un suave ascenso con curva y carril de vehículos lentos. Hay límite de velocidad a 80.

Km. 60: Mocejón queda a la izquierda y Villamiel a la derecha.

Km. 61: A partir de aquí, en los 10 kilómetros que restan para llegar a Toledo, vamos descendiendo en una serie de curvas que, al tener una visibilidad de 200 metros, no tienen prohibición de adelantamiento. Aun cuando esto se ajusta a las previsiones del viejo Código de la Circulación, los vehículos, hoy, son muy rápidos y aquellos que están efectuando el adelantamiento en rampa con dirección Madrid no tienen tiempo suficiente de realizarlo, porque los que vienen de frente se les «echan encima». Tuvimos ocasión de comprobar cómo muchos de ellos se veían obligados a utilizar el arcén para evitar la colisión. En este sentido, las Jefaturas Provinciales de Carreteras y de Tráfico están estudiando la posibilidad de señalar prohibiciones de adelantamiento en algunas curvas específicas, sobre todo en los últimos cuatro kilómetros.

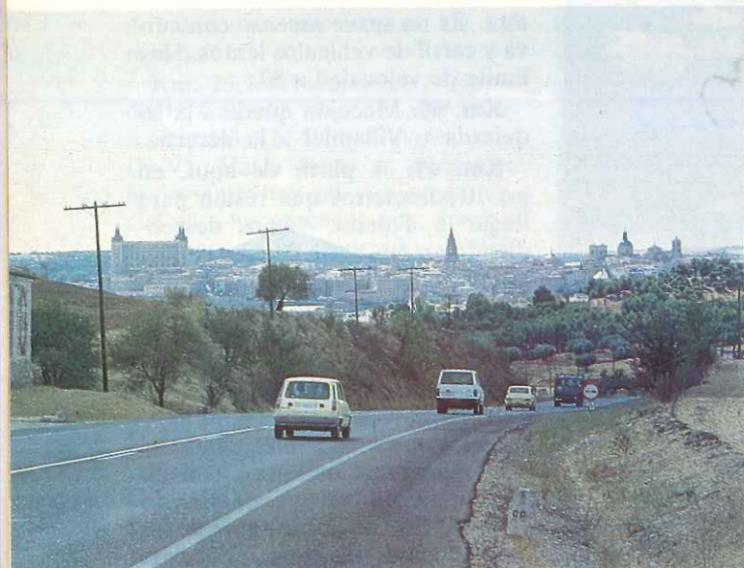
Por otra parte, es un trayecto transitado por todo tipo de vehículos y en los márgenes de la carretera hay establecimientos de venta de cerámica muy frecuentados, concesionarios de automóviles, restaurantes, etcétera. Asimismo, en las cercanías hay ubicadas urbanizaciones y pinares que, durante los fines de semana, implican mucho tránsito.

Km. 64,8: Intersección por la derecha a Bargas.

Km. 70: Entrada a Toledo. Por la izquierda continúa la N-401 hasta Ciudad Real y se accede a la N-IV.

Una carretera conflictiva

Hemos finalizado la andadura por una carretera bastante conflictiva, utilizada por el tráfico regional que habitualmente efectúa desplazamientos entre Madrid y Toledo. El turismo en coches particulares es continuo y se acentúa, como ya hemos dicho, los fines de semana. Por otro lado, hay un servicio regular de autobuses que salen cada hora de las dos ciudades, además de otros relativos a excursio-



Las permanentes situaciones de peligro que originan los adelantamientos en curvas con visibilidad, en el último recorrido de la carretera, son objeto de estudio por los responsables de la Administración.



Cuando se construya la variante de Yuncos, Madrid estará «más cerca».

nes organizadas. Se registra, por otra parte, cierta afluencia de tráfico pesado procedente del norte y noroeste que viene a través de Salamanca o Avila, para evitar Madrid, y se dirige a Ciudad Real.

Las intensidades de circulación aumentan desde 6.250 vehículos/día en Illescas a 12.750 en el p.k. 65 y, ya en la travesía de Toledo, alcanzan un promedio diario de 18.250 vehículos.

Hemos dejado constancia de la proliferación de intersecciones y de accesos a urbanizaciones que aumentan el peligro potencial de accidentes.

Probablemente, los buenos conocedores de la zona, que hoy están utilizando para sus desplazamientos entre Madrid y Toledo la N-IV y la carretera de Mocejón, se decantarán por el uso de la autovía de la N-401 una vez se halle terminada. Hasta entonces, lo único que podemos apuntar es que el tránsito en las inmediaciones de las dos ciudades que limitan el tramo estudiado es una locura y el peligro para los habitantes de las poblaciones que atraviesa este corredor, evidente. Por tanto, nos atrevemos a decir que la necesidad de la autovía y de las variantes que circunvalan a Torrejón de la Calzada, Illescas, Yuncos y Cabañas de la Sagra es imperiosa. La posible terminación de la misma, según fuentes oficiales, será allá por el verano de 1988.

Para el viajero

TOLEDO

A 70 kilómetros de Madrid se asoma al Tajo, encaramada en un enorme peñasco, la imperial Toledo. Plazuelas silenciosas, íntimas. Sólidos palacios, una red de callejas estrechas y empinadas que se entrecruzan formando un verdadero laberinto. Hay algo de fortaleza, de altivez, de melancolía, de plenitud y de misticismo. Olorosa a retama y a incienso, tal como aparece pintada por El Greco.

Para ver: Hospital de Tavera, Puerta de Bisagra, Puerta del Cambrón, Iglesia de San Juan de los Reyes, Sinagoga de Santa María la Blanca, Sinagoga del Tránsito y Museo Sefardí, Casa y Museo de El Greco, Iglesia de Santo Tomé, La Catedral, Museo de Santa Cruz, El Alcázar, Mezquita del Cristo de la Luz, Puerta del Sol, Puerta de Alcántara, Museo de Victorio Macho, Puente de San Martín, Ermita del Cristo de la Vega, Iglesia de Santiago del Arrabal, Posada de la Hermandad, Taller del Moro y Palacio de Fuensalida, Museo de los Concilios y de la Cultura Visigótica, y Museo de Arte Contemporáneo.

Artesanía: La provincia es una de las más ricas en artesanía, cerámica, bordados, muebles de estilo español, damasquinado, cincelado, grabado, espadería, armería, etcétera. Además de la exposición y venta en el Mercado Oficial de Artesanía y en la Fábrica de Armas de Toledo, exis-

ten numerosos comercios en toda la ciudad dedicados a la venta de estos productos artesanales.

Gastronomía: Para un buen gastrónomo, el mayor atractivo aparecerá simbolizado en estas tierras por una buena perdiz estofada al uso del país, regada con rojo vino de Mérida, mereciendo un destacado lugar la tortilla a la magra. El mazapán es toda una institución, inventado, según la creencia, por los musulmanes toledanos. La provincia de Toledo tiene dos grandes zonas vinícolas: la de Yepes, con vinos secos de gradación alta que se conservan en tinajas, y la zona de Mérida, cuyos caldos son del tipo de la Mancha, predominando los blancos, con graduación algo más baja.

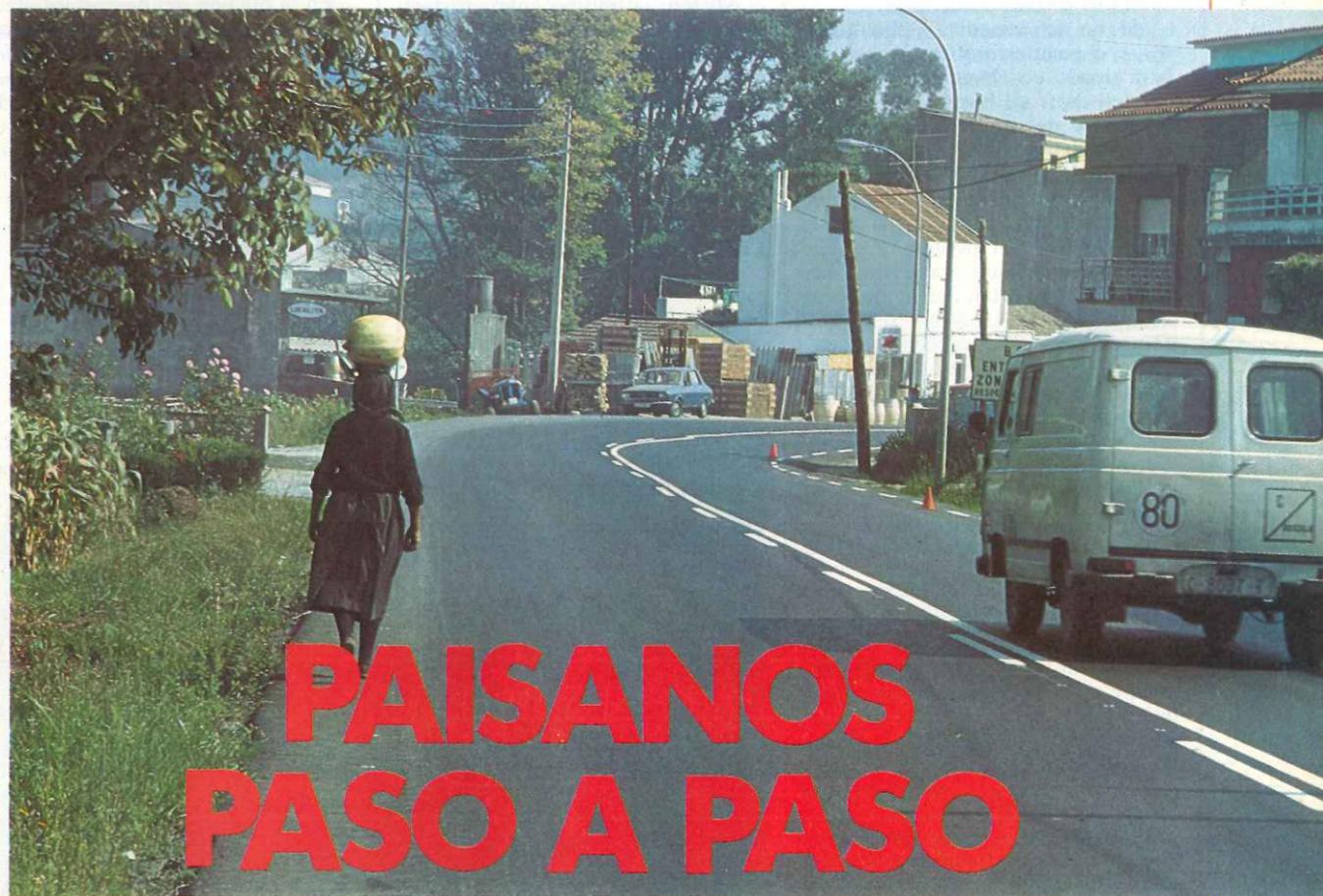
ILLESCAS

A 33 kilómetros de Madrid, en la carretera N-401, conserva cinco cuadros de El Greco en la iglesia del Hospital de la Caridad.

ESQUIVIAS

A ocho kilómetros del cruce con la misma carretera, su iglesia parroquial conserva el acta matrimonial de Miguel de Cervantes. También existe una casa donde vivió el escritor y otra casona señorial donde nació y vivió don Alonso de Quijano, tío de la mujer de Cervantes, el cual le sirvió de modelo para crear el personaje de Don Quijote.

I Jornadas Gallegas sobre Seguridad Vial de los Peatones



José RUBIO

UN plan de carreteras adecuado al medio físico y socioeconómico de Galicia, la necesidad de campañas educativas que «calen» tanto en el conductor como en el peatón y la continuidad de las medidas de securización emprendidas por la Dirección General de Tráfico en el bienio 1984-85 destacan entre las conclusiones más importantes de las I Jornadas Gallegas sobre Seguridad Vial de los Peatones, celebradas el mes pasado en Santiago de Compostela. Unas sesiones de trabajo que, organizadas por el Gobierno Civil y la Jefatura Provincial de Tráfico coruñesa, respondían a una lamentable y tangible realidad: en 1984, el 12,40 por 100 de los peatones muertos en toda España en accidentes de circulación correspondió a Galicia. Un porcentaje que en el quinquenio 1980-84 se elevó al 14,33 por 100.

¿Por qué las carreteras gallegas son campo abonado habitual para los accidentes en los que se ven implicados peatones? ¿Qué medidas se están adoptando y cuáles deberían tomarse para evitar al máximo esta situación? Expertos en diferentes materias que inciden en el tráfico se plantearon estas preguntas y trataron de aportar respuestas propias en el curso de las I Jornadas Gallegas sobre Seguridad Vial de los Peatones.

En opinión de César Portela, arquitecto profesor de Proyectos en la Escuela de Arquitectura de La Coruña, «el medio físico de Galicia —rural, marítimo y ciudadano— encierra un barroquismo y un modo de vida que no han sido convenientemente respetados por su compleja red de

infraestructuras viarias». La causa de tal inadecuación reside, según su criterio, «en la dificultad de analizar nuestro territorio, no sólo por las personas ajenas al mismo, sino incluso por los propios paisanos». Y el efecto no es otro que «el atentado continuo al paisaje, sacrificado en favor del automóvil, al que se ha llegado a convertir en rey cuando únicamente es instrumento».

Portela, que se definiría poco después como defensor de los transportes colectivos —«el vehículo particular sólo tiene objeto cuando se trata de largos recorridos»—, criticó los efectos antiestéticos de los grandes carteles publicitarios que salpican las carreteras y abogó por la recuperación de las vías por parte de los pe-

tones, «puesto que aquéllas nacieron para cubrir una necesidad: el paso de las gentes». Asimismo, afirmó, dentro del desarrollo de su ponencia, que «es necesario compatibilizar el espacio para el peatón y para el vehículo, de modo que Galicia no siga siendo un coto de caza de aquél, con veda abierta durante todo el año», y concluyó en la necesidad de un diseño viario adecuado «porque todas las medidas de protección vial vienen a ser remiendos a malos proyectos».

«Un pobre desgraciado»

El escritor Carlos Casares, miembro de la Real Academia Gallega, señaló, bajo el epígrafe «Caminar en Galicia», que en aquella región los caminos tienen una presencia constante en la vida diaria, por lo que son considerados por los paisanos como «algo de su propiedad, en el que el automóvil es un intruso». Según él, el campesino gallego no se ha adaptado a la actual civilización, técnica e industrial, que le impone una forma diferente de andar por los caminos. De ahí la necesidad de campañas educativas que le «lleguen», en las que se tenga en cuenta

su modo peculiar de considerar el tráfico como algo ajeno, impuesto contra su costumbre de años.

«Si no se remedia —dijo Casas—, el peatón rural en Galicia acabará siendo un elemento incómodo, sin derechos; un intruso, a pesar de su forma de actuar milenaria. El conductor, que lo es desde hace bien poco, se hará el dueño, con todos los "derechos", frente a un pobre desgraciado desasistido que si quiere andar deberá ir al monte.»

Finalmente, pidió carreteras más transitables y no tan deficientemente acondicionadas para los peatones, como las actuales, así como campañas en las que se atacasen «veladamente, sin ribetes oficiales», los «vicios» más usuales del paisano/peatón, «que no es absolutamente consciente del peligro que corre, porque el coche no forma parte de "sus" peligros».

Diseños para una coexistencia

Los análisis de la infraestructura viaria en el medio rural y en el urbano fueron analizados, respectivamente, por Fernando Nebot, ingeniero de Caminos, y Alfonso Sanz, geógrafo y autor del libro «La calle. Diseño para peatones y ciclistas».

Para el primero, la infraestructura viaria de la Galicia rural está caracterizada por la acumulación de muy diversos medios de transporte y por un claro contraste entre la red de caminos y las carreteras para largos recorridos, «pero se ha dado un tratamiento uniformista a todas las vías sin distinción, con clara preferencia en favor del automóvil, empleándose muchas de ellas para modos para los que no estaban preparadas». En esa mala política de planeamiento reside, a su modo de ver, la causa de numerosos accidentes, «habiéndose adoptado medidas que favorecen abiertamente a las prioridades a los largos recorridos, al automóvil y a la carretera como guía o referencia a extender por todo el territorio. Mientras, los medios ajenos al automóvil, incluido el peatón, han sido reducidos a espacios marginales».

«Los atropellos —añadió Nebot— se han intentado evitar mediante regulaciones de circulación y segregaciones de los tráficos, cuando la solución debería estar en diseños que permitiesen la coexistencia de los diferentes medios. Este es un reto para buen número de organismos de la Administración, ninguno de los cuales debe buscar un total protagonismo.»

Alfonso Sanz, por su parte, analizó históricamente el concepto del tráfico, «dentro del cual el peatón ha comenzado a ser considerado ya

como un obstáculo de los vehículos a motor».

Afirmó, asimismo, que urbanismo, arquitectura y tráfico son culpables de la pérdida de las funciones de la calle «que ha sido puesta al servicio de las grandes velocidades», y defendió la necesidad de «una visión peatonal del tráfico que origine itinerarios para caminantes», así como «de una coexistencia vehículo-peatón que consiga "civilizar" al automóvil».

Áreas peatonales

En la opinión del doctor arquitecto Carlos Meijide, profesor de Proyectos de la Escuela de Arquitectura de La Coruña «lo esencial es recuperar el papel que el peatón tuvo en la vida urbana y que le quitó el vehículo. De ahí el fracaso de los ensanches y de los barrios/dormitorio, pensados en favor del tráfico rodado. Los espacios urbanos han de ser planeados sin olvidarse del que cami-



José RUBIO

GALICIA EN COMPARACION CON EL TOTAL NACIONAL

Accidentes mortales

Año	España	Galicia	Porcentaje %
1980	4.233	459	10,84
1981	4.134	380	9,19
1982	3.783	367	9,70
1983	3.966	404	10,18
1984	4.007	327	8,16

Total muertos

Año	España	Galicia	Porcentaje %
1980	5.017	516	10,28
1981	4.930	420	8,51
1982	4.486	396	8,82
1983	4.666	441	9,45
1984	4.827	353	7,31

Peatones muertos

Año	España	Galicia	Porcentaje %
1980	1.164	198	17,01
1981	1.118	149	13,32
1982	1.019	147	14,42
1983	1.083	154	14,21
1984	1.024	127	12,40

na, al que se ha enjaulado y constreñido, pegándolo a la pared». Y, en tal sentido, defendió la política de creación de áreas peatonales, así como la reducción del espacio de la calzada en que se rinde culto al automóvil, como primer paso hacia la seguridad vial del peatón.

«Tarde, noche y peatón», tres puntos clave en las vías gallegas, fue la ponencia abordada por el doctor oftalmólogo Francisco Javier Gómez-Ulla, quien tras exponer en términos globales la problemática de la visión por parte del conductor, hizo hincapié en la necesidad de «educar al peatón para que eleve sus posibilidades de ser visto». Un problema en un Galicia muchas veces gris por la climatología y muchas otras falta de alumbrado nocturno, en la que el que camina suele emplear además vestimenta de colores oscuros.

Un elemento rebelde

Finalmente, Juan Luis Mayoral, jefe del Servicio de Seguridad Vial de la DGT, y Jesús Díez de Ulzurrun, jefe de la Sección de Regulación de Tráfico del mismo organismo, expusieron respectivamente los criterios y realizaciones de la Administración Central. Mayoral habló del peatón en Galicia —y no sólo del peatón gallego—, como un elemento rebelde para el tráfico «en tiempo, espacio e incluso planteamiento». Significó que «el automóvil ha invadido el hábitat del peatón, pero éste también se olvida muchas veces de que hay alguien más rebelde que él: el propio automóvil», y arrancó de la realidad española («un peatón atropellado cada treinta minutos») para ceñirse a los datos específicos de Galicia: en ella se produce el 12 por 100 de los accidentes peatonales mortales de todo el país, fundamentalmente de noviembre a enero (climatología adversa, falta de luminosidad), sobre todo, en carreteras y travesías de poblaciones, en horas crepusculares o nocturnas y vías faltas de alumbrado público.

Jesús Díez de Ulzurrun explicó las medidas adoptadas por la DGT para dar seguridad a las vías gallegas, con actuaciones referentes a los vehículos (Control de Velocidad en Travesías y Control de Intersecciones), y a los peatones (semaforización, aceras, iluminación, instalación de vallas y pasos peatonales), que durante 1984 y 1985 han supuesto una inversión cercana a los 1.400 millones en las cuatro provincias de la Comunidad Autónoma gallega.

Descienden las víctimas

En el acto de clausura de las Jornadas, el director general de Tráfico puso de manifiesto que la inversión

de la DGT en la mejora de la seguridad vial en las carreteras gallegas —1.368 millones de pesetas en los dos últimos años, que suponen un 15 por 100 del gasto del organismo en toda España en dicho bienio—, es una de las causas que han contribuido a que «la mortandad peatonal en esta Comunidad Autónoma haya descendido en un 10,85 por 100 en lo que va de 1985». Asimismo, mostró su acuerdo con una propuesta formulada por el jefe provincial de La Coruña para realizar una «acción

modelo» en una zona urbana gallega, y, tras hacer una llamada a la colaboración de diversos órganos de la Administración para mejorar la seguridad en las vías galaicas, criticó claramente a la ley de Carreteras de la Xunta. «Es una ley —dijo— que discrimina a Galicia y disminuye la seguridad de sus peatones, al permitir que las viviendas se sigan construyendo al borde de las carreteras.»

Adrián GUERRA
(enviado especial)

PRINCIPALES CONCLUSIONES

EL MEDIO FISICO GALLEGO Y SU RED VIARIA

1. Los modernos trazados viarios no han tenido en cuenta la riqueza y variedad de la tierra gallega. 2. Espacios naturales del peatón han perdido su carácter, mientras otros se construyen sin consideración a la estética y al paisaje. 3. Hay que valorar el tráfico de modo que las soluciones se adapten a la necesidad del caminante y al entorno natural.

CAMINAR EN GALICIA

1. Aunque el camino es un símbolo en Galicia, cada vez se camina menos, en el sentido de que caminar es viajar. Lo que se hace es, sencillamente, andar. 2. Los paisanos sienten los caminos un «derecho de propiedad», considerando al automóvil como un intruso. 3. El campesino gallego, que no comparte la actualidad técnica e industrial, es una víctima inocente de la misma, que le impone un nuevo modo de circular. 4. Hay que hacer campañas educativas que lleguen al gallego rural/peatón, con mensajes que no muestren su clara procedencia de la Administración del Estado, del que desconfía generalmente.

INFRAESTRUCTURA VIARIA EN EL MEDIO RURAL

1. En la mezcla de necesidades de desplazamiento está la causa de muchos atropellos. 2. La situación se ha pretendido resolver mediante regulación y segregación de tráficos, cuando debería tenderse a criterios de diseño para la coexistencia de los diferentes medios de transporte. 3. A la entrada de las poblaciones hay que establecer una clara diferencia entre lo que es carretera y lo que es calle. 4. Hay que mejorar la seguridad vial mediante el rediseño de las vías, la aportación de nuevos conceptos de diseño y la carencia de protagonismo excesivo por parte de los organismos.

INFRAESTRUCTURA VIARIA EN EL MEDIO URBANO

1. La segregación de los peatones, como medida de securización, des-

truye la función de la calle. 2. Es precisa una visión peatonal del tráfico que dé lugar a itinerarios para videntes. 3. Es necesaria la coexistencia automóvil/peatón. Hay que aprender a convivir con el tráfico, «civilizando» así al automóvil. 4. Hay que introducir en la legislación las modificaciones necesarias para poner en práctica experiencias que potencian el tráfico desde el punto de vista peatonal.

URBANISMO GALLEGO Y SEGURIDAD PEATONAL

1. Hay que volver al equilibrio peatón/automóvil, con planes urbanísticos que tengan en cuenta a ambos por igual. 2. Es preciso potenciar la creación de áreas peatonales, buscando objetivos de mejora social, artística y de mejor calidad de vida. Esa potenciación requiere, además, una planificación adecuada.

TARDE, NOCHE Y PEATON

1. En cien casos de circulación sin accidentes, el 7 por 100 de los conductores tienen visión defectuosa. El porcentaje se eleva al 20 por 100 en casos de accidente. 2. En la conducción crepuscular y nocturna se aprecian los mayores problemas de falta de visión. 3. Es recomendable que los peatones usen prendas claras.

LA SEGURIDAD PEATONAL DESDE LA DGT

1. El peatón en Galicia es un elemento rebelde para el tráfico. 2. En Galicia se producen el 12 por 100 de los accidentes mortales de peatones de toda España. 3. El peatón-tipo que sufre un accidente en Galicia es atropellado entre los meses de noviembre y enero, en carreteras y travesías, durante el crepúsculo o la noche y en vías mal iluminadas. 4. El plan de securización de las carreteras gallegas, realizado por la DGT, continuará hasta dar solución adecuada a cada uno de sus puntos conflictivos. 5. La DGT está adoptando medidas tanto referentes al automóvil (regulación de velocidad, fundamentalmente), como al peatón (protección integral mediante semáforos, vallas, aceras, iluminación, etcétera).



CONducir MEJOR

VELOCIDAD LIMITADA

CONCEPTO distinto al de *velocidad adecuada*, tratado en el artículo anterior, es el de *velocidad limitada*. Existe limitación de velocidad siempre que haya prohibición de circular a velocidad superior a aquella que esté fijada bien con carácter general para la vía, según los distintos tipos de vehículos, o bien con carácter concreto y específico por las correspondientes señales.

Circular manteniéndose dentro de los límites genéricos o específicos es hacerlo a una *velocidad limitada*. Circular no respetando esos límites es hacerlo a un *exceso de velocidad*, concepto que es distinto de *velocidad excesiva*. Esta, como ya se indicó, es un concepto *equivalente* al de *velocidad inadecuada* o peligrosa.

Sin embargo, circular a *velocidad limitada*, es decir, no rebasando los límites máximos permitidos, no quiere decir que se circule a *velocidad segura*, ya que ésta será siempre una *velocidad adecuada*, que, a su vez, será el resultado de amoldar la marcha del vehículo a las condiciones existentes, a las distintas y cambiantes situaciones del tráfico. Por ejemplo, circular conduciendo un turismo por una autopista a una velocidad de 120 kilómetros/hora es circular a una velocidad limitada, pero hacerlo a esa velocidad cuando llueva, la nieve o el intenso tráfico imponen moderar la marcha, es circular a una velocidad inadecuada o peligrosa. Es precisamente esta falta de adecuación de la velocidad a las condiciones o situaciones que el tráfico o la vía impongan en cada momento, la que con más frecuencia es causa de muchos y graves accidentes de circulación.

La velocidad limitada puede estar impuesta genéricamente o de manera concreta y específica.

Las limitaciones genéricas de *velocidad máxima* que no deberán rebasar los vehículos son las que recoge el cuadro adjunto.

Sobre las velocidades máximas que en dicho cuadro se indican, prevalecerán las *limitaciones específicas* que las autoridades competentes fijen:

a) A través de las correspondientes *señales*, llamadas de «*velocidad máxima*».

Estas señales pueden ser *verticales*, estar *pintadas sobre el pavimento* o situadas en *pórticos*. En todo caso, prohíben circular a velocidad superior, en kilómetros por hora, a la indicada por la cifra que figura en la señal.

Si la señal es vertical, obliga des-

de el lugar en que esté situada hasta la próxima señal de «*fin de limitación de velocidad*», de «*fin de prohibiciones*» u otra de «*velocidad máxima*». Cuando esté colocada bajo una señal de peligro, la prohibición finaliza cuando termine el peligro señalado; cuando esté situada en una vía sin prioridad de paso, deja de tener vigencia al salir de una intersección con una vía con prioridad.

Si la señal pintada sobre el pavimento está situada en un carril

delimitado por líneas longitudinales, continuas o discontinuas, la prohibición se refiere exclusivamente a los vehículos que circulen por dicho carril.

Cada vez con más frecuencia, especialmente en tramos con circulación densa, la limitación de velocidad se hace mediante *señales luminosas* colocadas en pórticos. La cifra que aparece en la señal es variable, mayor o menor según lo exija el tráfico. Así se consigue adaptar la señalización de velocidad máxima permitida



VÍAS	VEHÍCULOS	VELOCIDAD
a) Autopistas	— Turismos y motocicletas. — Autobuses, camiones y vehículos articulados. — Automóviles con remolque.	120 km/hora. 100 km/hora. 80 km/hora.
b) Autovías y carreteras con dos o más carriles para cada sentido de circulación, o provistas de arcén de 1,50 metros de anchura mínima, con carril adicional para vehículos lentos.	— Turismos y motocicletas. — Autobuses. — Camiones, vehículos articulados y automóviles con remolque.	100 km/hora. 90 km/hora. 80 km/hora.
c) Resto de las carreteras.	— Turismos y motocicletas. — Autobuses. — Camiones, vehículos articulados y automóviles con remolque.	90 km/hora. 80 km/hora. 70 km/hora.
d) Vías urbanas y travesías	— Turismos, motocicletas, autobuses, camiones y vehículos articulados.	60 km/hora.
e) Vías mencionadas en los apartados b), c) y d).	— Vehículos especiales que carezcan de señalización de frenado, lleven remolque o sean motocultores o máquinas equiparadas a éstos. — Restantes vehículos especiales y ciclomotores.	25 km/hora. 40 km/hora.

a las necesidades que el tráfico demande en cada momento.

b) A determinados *conductores* en razón a sus circunstancias personales.

c) A determinados *vehículos o conjuntos de vehículos* por sus características especiales o por la naturaleza de su carga. Tal es el caso de los siguientes vehículos:

— Los que realicen *transporte escolar o de menores*, que no podrán rebasar la velocidad de 90 km/hora en autopista, 80 km/hora en carretera y 50 km/hora en vías urbanas y travesías.

— Los que transporten *mercancías peligrosas*, que no podrán rebasar la velocidad de 40 km/hora en vías urbanas y travesías.

— Los *vehículos provistos de autorización para transportes especiales*, que no podrán sobrepasar la velocidad que se señale en dicha autorización, si es inferior a la que le corresponda, según tipo de vehículo y vía por la que circulen.

d) A los *conductores noveles*. Los que obtengan por primera vez un permiso de conducción, no deberán circular durante el primer año a velocidad superior a 80 km/hora. Esta velocidad no puede rebasarse ni para adelantar y sobre ella prevalecerán las velocidades inferiores establecidas en razón de otras circunstancias personales del conductor, del vehículo conducido o de la vía.

Con independencia de estas limitaciones, genéricas o específicas, que prohíben circular a velocidad superior a la indicada, existen otras que obligan a circular a una velocidad no inferior. Tal es el caso de la señal de «*velocidad mínima*», que obliga a circular, por lo menos, a la velocidad indicada por la cifra en kilómetros por hora, que figure en la señal, desde el lugar en que esté situada hasta la señal de «*Fin de velocidad mínima*» o de «*Velocidad máxima*», de valor igual o inferior.

Otra limitación a tener muy en cuenta por el conductor es la de *velocidad máxima aconsejada* que, como su propio nombre indica, recomienda una velocidad aproximada de circulación, en km/hora, que se aconseja no sobrepasar, aunque las condiciones climatológicas de la vía y de la circulación sean buenas. Cuando esté colocada bajo una señal de peligro, la recomendación se refiere al tramo en que dicho peligro subsista.

José Antonio PEÑAS ALEJO

Mini-TEST

1) ¿A qué velocidad, como máximo, puede circular un turismo por una autopista?

- a) 80 kilómetros por hora.
- b) 100 kilómetros por hora.
- c) 120 kilómetros por hora.



2) En cualquier circunstancia de tráfico, ¿se puede circular a la velocidad máxima establecida para cada vía?

- a) Sí, porque es precisamente a la que se debe circular y por eso está así establecido.
- b) No, porque la velocidad deberá adecuarse siempre a las circunstancias de cada momento.

3) Al entrar en una población, usted sabe que, como norma general, no podrá circular a una velocidad superior a...

- a) 40 kilómetros por hora.
- b) 60 kilómetros por hora.
- c) 80 kilómetros por hora.



4) Estas señales le indican...

- a) La prohibición de circular a velocidad superior a 80 kilómetros por hora.
- b) La obligación de circular a 80 kilómetros por hora o más.
- c) La prohibición de circular a menos de 80 kilómetros por hora.



5) Los conductores que obtengan por primera vez un permiso de conducción, ¿qué velocidad máxima no deberán rebasar durante el primer año?

- a) 90 kilómetros por hora.
- b) 80 kilómetros por hora.
- c) 60 kilómetros por hora.

6) ¿Qué le indica esta señal?

- a) La velocidad máxima a la que debe circular.
- b) La velocidad mínima a la que debe circular.
- c) La velocidad máxima que se aconseja no sobrepasar circulando.



SOLUCION

1, c; 2, b; 3, b; 4, a; 5, b; 6, c.

A PRIMEROS AUXILIOS

Vimos en el número anterior la problemática de las hemorragias causadas por un accidente y explicamos cómo debe actuar aquella persona que acuda a practicar los primeros auxilios al herido. Expusimos también detenidamente el modo de cortar las hemorragias, pero nos quedó pendiente el modo de llevar a cabo un vendaje compresivo, así como el de aplicar un torniquete, los cuales pasamos a detallar.

EN la práctica, todo sangrado de una herida externa puede ser detenido con un vendaje compresivo, que consta de diversos elementos integrados en una unidad:

- Un pequeño bloque de estireno, que se usa para ejercer presión directa sobre un punto.
- Una venda elástica, que sirve para ejercer una presión uniforme.
- Un apósito para cubrir la herida.

Cuando la venda elástica es enrollada sobre el bloque de estireno, se ejerce presión sobre la herida. Los vasos lesionados son comprimidos por el vendaje y el sangrado se detiene.

Para utilizar este vendaje de presión, se deberán seguir los siguientes pasos:

1.º Tome la venda con las dos manos y ponga el apósito sobre la herida, con el bloque de estireno hacia arriba, colocado sobre la zona que esté sangrando (fig. 1).

2.º Enrolle el vendaje varias veces sobre el bloque de estireno, no apretando más de lo que sea preciso para detener el sangrado (fig. 2).

3.º Deje la vuelta final de la venda un poco floja y presione la parte final de la misma sobre la zona enrollada. El vendaje es adhesivo y no precisa de sostén (fig. 3).

En el caso de que no pueda obtenerse pronto asistencia, el vendaje deberá ser aflojado después de treinta minutos.

El torniquete

La realización de un torniquete sólo deberá efectuarse cuando los anteriores procedimientos de detención del sangrado hayan fracasado. Consiste en aplicar un objeto blando que, rodeando y apretando los

vasos sanguíneos contra el hueso, impida que siga saliendo sangre. Nunca debe improvisarse con objetos finos, cortantes o demasiado duros que, al apretarse, podrían producir lesiones importantes.

La anchura del material empleado debe ser de entre cinco y seis centímetros y la técnica de su aplicación es la siguiente:

a) Debe aplicarse en el segmento proximal del miembro correspondiente, ya que al tener éste un solo hueso se consigue más fácilmente la detención del sangrado.

b) En el segmento referido, el torniquete se aplica siempre por encima de la herida, sin tocar los bordes de la misma, pues la circulación arterial en

VENDAJE Y TORNIQUETE

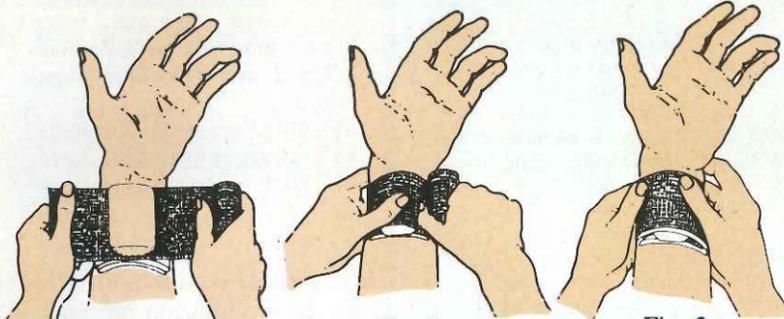


Fig. 1

Fig. 2

Fig. 3

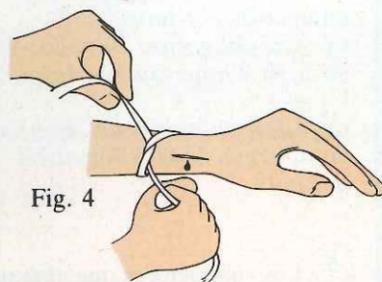


Fig. 4

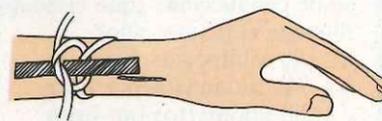


Fig. 5

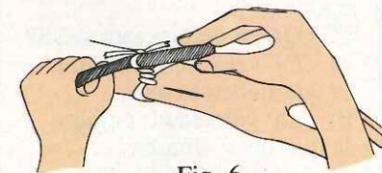


Fig. 6

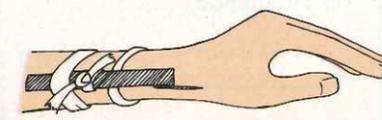


Fig. 7

los miembros es siempre de arriba a abajo.

c) Se envuelve, o se dan dos vueltas, con la venda del torniquete alrededor del miembro y se ata con medio nudo (fig. 4).

d) Se coloca algún objeto rígido, corto y fuerte —un palo o similar— en medio del nudo y sobre él se atan uno o dos nudos más (fig. 5).

e) Se retuerce el palo o varilla para apretar el torniquete, hasta que se detenga la hemorragia (fig. 6).

f) Se fija la varilla, una vez rotada, con los extremos del torniquete o vendaje adicional (fig. 7).

No hay que olvidar que, una vez aplicado el torniquete, no sólo se ha interrumpido la hemorragia, sino que también se han apretado tejidos blandos y se ha alterado el nervio correspondiente. Por eso, el torniquete será sólo una medida extrema, porque puede ocasionar peligro de gangrena, parálisis o pérdida posterior —por amputación quirúrgica— del miembro herido.

DE NORTE A SUR

Coordina: José Ignacio RODRIGUEZ

LAS INGLESAS DICEN «NO» A LA LLAVE «INGLESA»

Para la gran mayoría de las mujeres conductoras inglesas, el apartado seguridad en el automóvil es mucho más importante que el de potencia, prestaciones, velocidad punta, etcétera, a la hora de escoger un modelo de coche, según un estudio realizado en Inglaterra por la Automobile Association.

Sorprendentemente, tan sólo un 5 por 100 de las mujeres confesaron estar dispuestas a empuñar una llave inglesa para realizar trabajos de mantenimiento, o solucionar ellas mismas un problema cuando surja en un momento en que no tenga a mano a un experto.

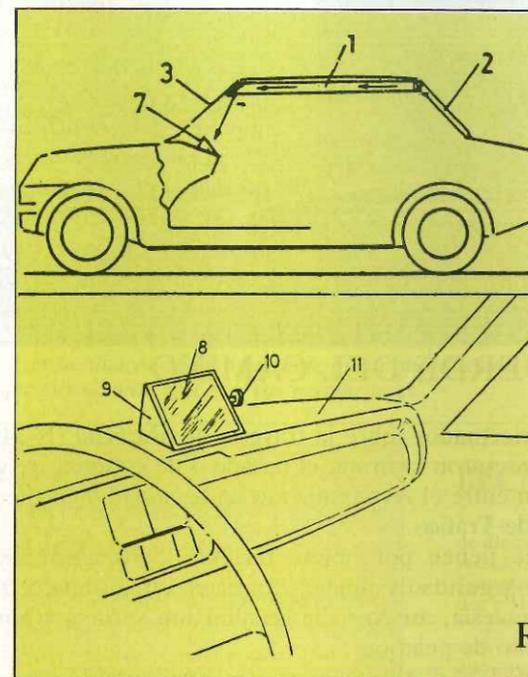


PRUEBAS DE ALCOHOLEMIA CONSTITUCIONALES

«Los controles de alcoholemia que realiza la Guardia Civil de Tráfico no violan los derechos constitucionales.»

Así se pronuncian dos recientes sentencias del Tribunal Constitucional denegando el amparo a sendos ciudadanos que impugnaban las sentencias condenatorias por delitos de conducción bajo efectos de bebidas alcohólicas, cuyas pruebas se habían realizado mediante los correspondientes controles orientativos y de precisión efectuados por las Fuerzas de Vigilancia.

Considera el Alto Tribunal que la ejecución de las pruebas no implica «detención», la cual no se produce hasta que, a la vista de los resultados positivos de aquéllas, exista la presunción de la existencia de delito previsto en el artículo 340 bis del Código Penal y son puestos a disposición de la autoridad judicial.



El sistema consiste en un tubo que discurre por el techo del vehículo y proyecta la imagen, que recoge en la parte trasera y los laterales, sobre un espejo panorámico regulable situado en el salpicadero.

NUEVO ESPEJO REFLEXOR

Un maquinista naval de Cádiz ha patentado un nuevo sistema de espejo retrovisor, denominado reflexor, que permite la visión panorámica lateral y trasera del vehículo, en una pantalla sobre el salpicadero.

Se tiene prevista su fabricación a partir del mes de enero aunque, para su aplicación al automóvil, deberá homologarlo Industria y aprobar el tipo, sin olvidar que el vigente Código de la Circulación obliga a llevar espejos laterales.

LOVE STORY

El amor les sorprendió a una edad temprana, cuando veraneaban con sus padres en un pintoresco paraje del Pirineo.

El calendario no existía para ellos y las vacaciones finalizaron de pronto, sin que les diera tiempo a reaccionar. Los dos palomos se distanciaron sin que cada uno conociera el paradero del otro. El idilio bucólico, infantil, intenso, quedó roto o quizá aplazado.

Trascurrieron muchos meses de insoportable ausencia y cuantas gestiones hiciera nuestro adolescente personaje resultaron infructuosas. Hasta que se encendió la luz de la esperanza. Ni corto ni perezoso escribió al Jefe Provincial de Tráfico de Valencia contándole su pena para que, a través de la matrícula del coche de los padres de su amada, le facilitara su dirección.

¿Habrá dado fruto esta inusual gestión? Dicen que el amor no tiene barreras.

TALLERES CON GARANTIA

La Asociación de Empresarios de Talleres de Reparación de Automóviles (ASETRA) y seis asociaciones de consumidores y usuarios han firmado un convenio, promovido por la Dirección General de Comercio y Consumo de la Comunidad de Madrid, por el que se garantizan los derechos de los automovilistas, creándose paralelamente un órgano de resolución de los conflictos que puedan surgir por reparaciones defectuosas. El convenio obliga a los talleres a cumplir una serie de requisitos que garantizarán al cliente la idoneidad del servicio. Todos los talleres que se adhieran a éste tendrán un distintivo especial, y aquellos que se compruebe no cumplen las cláusulas del convenio perderán el distintivo y no podrán solicitarlo hasta transcurrido un período de tres años.

PUENTE Y TUNEL PARA EL CANAL DE LA MANCHA

La unión, por medio de un puente y un túnel, entre Inglaterra y Francia, está contemplada en un proyecto anglo-francés con un coste de cuatro mil millones de dólares. Los turistas recorrerán los 40 kilómetros del trazado, entre Sangatte, en el norte de Francia, y Dover, en aproximadamente treinta minutos.



Benidorm, ciudad turística por excelencia, tiene una travesía conflictiva que será regulada automáticamente.

REGULACION AUTOMATICA DE LA TRAVESIA DE BENIDORM

Se han iniciado las obras de regulación semafórica de la travesía de Benidorm, que supondrán para la Dirección General de Tráfico una inversión aproximada a los 70 millones de pesetas.

Esta ciudad alicantina con 30.000 habitantes de derecho, que en período vacacional alcanza los 100 ó 150.000, presenta, en los 4 kilómetros de travesía de la N-340, una intensidad circulatoria y unas intersecciones claramente conflictivas.

Las obras de regulación semafórica automática, que cubrirán 12 intersecciones, está previsto que finalicen en el curso de este año.

CONVENIOS EN MARBELLA, VIGO Y VALVERDE DEL CAMINO

Estudios de tráfico efectuados sobre la travesía de *Marbella* (N-340, p.k. 185.5 al 189.4) aconsejaron la firma, el pasado 3 de octubre, de un convenio de cooperación entre el Ayuntamiento de la ciudad malagueña y la Dirección General de Tráfico.

Las actuaciones, que tienen por objeto facilitar la circulación en unos niveles óptimos de seguridad y fluidez, consisten en la semaforización coordinada de la travesía, así como la señalización vertical y horizontal, con encauzamiento de peatones.

Por otra parte, la DGT y el Ayuntamiento de *Vigo* suscribieron un convenio, el pasado 7 de octubre, con el fin de centralizar semafóricamente el tráfico de la zona y dotarla de los medios y servicios adecuados para conseguir una circulación más segura y fluida.

En la misma línea que los anteriores, se ha firmado recientemente otro convenio con el Ayuntamiento de *Valverde del Camino* para dotar a la carretera N-345, a su paso por la localidad onubense, de un sistema de semaforización automática.

COMPORTAMIENTO EJEMPLAR

Ocurrió en el verano, pero nunca es tarde para hacer una «denuncia» por comportamiento ejemplar de dos funcionarios —que gustan titularse ciudadanos del mundo— de los que algo se puede aprender.

Tres ciudadanos marroquíes piden ayuda en la Jefatura Provincial de Tráfico de Ciudad Real para hacerse cargo de las pertenencias del padre de uno de ellos, fallecido en accidente de tráfico, varios días atrás, en el p.k. 234 de la N-IV. Se encuentran en un país extraño y alguien se siente moralmente obligado a acompañarles y facilitar, en lo posible, las gestiones.

Tras conseguir la preceptiva autorización del juzgado, en un taller de Almuradiel rescatan, entre los hierros retorcidos del vehículo accidentado, una enorme maleta desvencijada y una bolsa de viaje. Después de conseguir una partida de defunción, comen todos juntos en el Área de Descanso de la DGT. Luego visitan el cementerio de Valdepeñas donde descansan los restos del emigrante norteafricano. El hijo llora en el silencio de la tarde calurosa. Alguien lo rompe y propone rezar una oración. Los enterradores que les acompañan se unen a la plegaria, gorra en mano. Dos lenguas, dos culturas, confluyen en lo Alto.

Les acompañan finalmente a la estación, donde los marroquíes toman el tren hacia Algeciras.



Los familiares de un emigrante marroquí fallecido en España, en accidente de circulación, rescatan sus pertenencias.

MEJOR AUTOMOVIL DEL SIGLO

El Porsche 911 ha sido elegido mejor coche del siglo, según una encuesta realizada por el semanario *Motor 16*, para conmemorar su segundo aniversario. De un total de 34.827 votos emitidos, el ganador obtuvo 8.459, siguiéndole el Volkswagen Escarabajo con 6.321 votos, seguidos del Seat 600 con 2.814 votos y el Ferrari Testarossa con 2.134 votos.

BECAS DE INVESTIGACION DE ACCIDENTES

La Fundación MAPFRE ha convocado, como en años anteriores, una serie de Becas de Investigación para desarrollar trabajos relativos a Prevención de Accidentes de Tráfico, Seguridad, Higiene Industrial, Medicina Preventiva, Traumatología, Prevención de Incendios, Formación Profesional de Minusválidos e Higiene Ambiental.

El importe de las becas asciende a 400.000 pesetas y será distribuido en siete mensualidades, período previsto para la realización de las investigaciones, que comenzarán a partir del 8 de enero de 1986.

Algunos de los temas objeto de estudio y relacionados con la Seguridad Vial son: Causas de incendios en automóviles; Estudio sobre las señalizaciones de los vehículos y del medio; Mejora de la motivación en relación con el respeto de las normas de Seguridad; Reconstrucción de accidentes de tráfico, y Campaña antialcohol y tabaquismo en la empresa.

Asimismo, podrá presentarse cualquier propuesta de trabajo cuya temática esté relacionada con la prevención de accidentes humanos y materiales y la reducción de sus consecuencias. Las solicitudes deberán enviarse conjuntamente con una «Memoria de proyecto de investigación», antes del 30 de noviembre al domicilio social de la Fundación. (Para más información, dirigirse al teléfono 683 10 11.)

ESPAÑA TENDRA PISTA DE ENSAYOS

Los fabricantes de automóviles y las industrias auxiliares de automoción españolas van a disponer, por fin, de una pista para ensayos y pruebas, en la que se realizarán también las homologaciones que marcan las reglamentaciones de Ginebra, las Comunidades Europeas y las nacionales, para garantizar la libre circulación internacional de vehículos.

Los subsecretarios de Interior e Industria y el presidente del Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial (INTA) han suscrito un convenio para la construcción de dicha pista en las instalaciones del INTA de Torrejón de Ardoz (Madrid), la cual supondrá una inversión de 300 millones de pesetas, aportados íntegramente por la Dirección General de Tráfico. El Ministerio de Industria y Energía será el responsable del proyecto, así como el organismo competente en materia de homologaciones.

La pista será circular, con un diámetro de 900 metros, tres carriles (nueve metros de ancho total) y una pendiente longitudinal máxima del 1 por 100, lo que permitirá ensayos a una velocidad de hasta 160 kilómetros/hora, aunque podrá incorporarse un cuarto carril, que permitirá alcanzar hasta los 200 km/h. Contará también con instalaciones para pruebas de frenado y se estima entrará en servicio dentro de dos años.

El chalado y su cacharro

—Su nombre, por favor.

Pepe Asecas chilló su identidad atropelladamente, tratando de mostrar ante el señor juez una serenidad que no tenía.

El asunto que le había llevado al banquillo le exasperaba. «Cornudo y apaleado», pensaba. Todo comenzó cuando se encontró con que en aquel sagrado lugar, un hueco de acera entre dos árboles, en el que había aparcado su coche tropecientos mil veces (sólo él era capaz de encajonarlo en aquellos escasos tres metros y pico), estaban realizando obras. Había un cartel que anunciaba la próxima inauguración de un taller de electricidad para el automóvil. Tan suyo lo consideraba, que se atrevió a sentenciar ante el bromista de su oficina: «Aquí va a seguir aparcando el menda cuantas veces quiera. Podían haberme consultado los de la compañía antes de alquilar el local. Le diré al jefe que esto es un abuso». El bromista rió para sus adentros mientras Pepe aparcaba con su habilidad característica.

Cuando se abrió el taller, Pepe, siempre tan echado «p' delante», espetó a dos dedos de las narices del encargado que mientras no colocaran una señal reglamentaria de «Paso de carruajes» con su numerito de licencia correspondiente, seguiría aparcando allí su coche. Y que «ya se podían haber ido ustedes a abrirlo a la China». Y que «ya lo saben».

De nada valieron los intentos de razonamiento de los del taller, quienes debieron acelerar los trámites de solicitud del permiso para evitar números circenses. Desde luego se la tenían jurada.

Pepe Asecas llegó como cada mañana, observó que aún no había placa y aparcó. Hasta les

«EL QUE ROBA A UN LADRON...»



dio los buenos días a los del taller, quienes le devolvieron el saludo con una cordialidad que debiera haber hecho sospechar a nuestro amigo.

Uno sabe hacerse respetar, pensó mientras entraba en la oficina, contigua al taller.

Tan pronto atravesó el umbral de la puerta, uno de los mecánicos se afanó en colocar la placa reglamentaria, por fin conseguida, y el otro corrió a avisar a la grúa.

Pepe Asecas se levantó para sacar un café de la máquina y lo saboreó mientras contemplaba por la ventana la mañana fría y desapacible. Dio un respingo y derramó el negro mejuje cuando se percató de que el coche que se llevaba la grúa era el suyo.

—¡¡¡Eeeehhh, que es mi cocheeee!!!

Salió a la calle. Los del taller le hicieron un corte de mangas mientras le mostraban la señal nueva y flamante. La escena que se desarrolló a continuación es irreproducibile y la dejamos a la imaginación de ustedes.

Pero la historia no terminó ahí, porque a continuación entró en acción el «listo» de la oficina. Para vengar a Pepe por aquello de que «quien roba a un ladrón tiene mil años de perdón», y al mismo tiempo para incitar a su amigo a pecar de nuevo, se proveyó de las herramientas precisas y, ya entrada la noche, arrancó la polémica placa.

Pero Pepe ya estaba escaldado con la multa y el sofocón de la grúa. No volvió a reincidir. Luego llegaría una citación judicial. Se le acusaba de hurto de una señal reglamentaria, con premeditación y alevosía.

Nacho DE LA RIOJA



DUPLICADOS DEL PERMISO DE CONDUCCION

RECOGEMOS aquí los requisitos necesarios para la solicitud de un duplicado del Permiso de Conducción, que puede estar motivada por tres causas diferentes: cambio de domicilio del titular, deterioro y extravío.

La solicitud de duplicado por cambio de domicilio deberá realizarse siempre que el titular del Permiso se traslade de domicilio y cuando, aun sin trasladarse, cambie la denominación de la calle o la numeración de la casa.

El trámite deberá hacerse en un plazo de quince días, aportando la siguiente documentación: 1) Impreso de solicitud. 2) Póliza de 25 pesetas, adherida al impreso referido. 3) Documento Nacional de Identidad. 4) Fotografía tamaño 25 x 35 milímetros. 5) Permiso de Conducción. 6) Póliza de 25 pesetas para el nuevo Permiso.

El duplicado del Permiso por deterioro se deberá hacer siempre que se encuentre estropeado, resulte ilegible alguno de sus datos o la fotografía no sea identificable o se haya desprendido. Para formular la solicitud habrá de aportarse: 1) Impreso de solicitud. 2) Póliza de 25 pesetas, ad-

herida al impreso referido, y abono de la tasa correspondiente. 3) Documento Nacional de Identidad. 4) Fotografía tamaño 25 x 35 milímetros. 5) Permiso de Conducción deteriorado. 6) Póliza de 25 pesetas para el nuevo Permiso.

Finalmente, el duplicado por extravío deberá solicitarse siempre que el Permiso de Conducción haya sido extraviado por su titular (pérdida, robo, etcétera). Para ello será necesario presentar: 1) Impreso de solicitud. 2) Póliza de 25 pesetas, adherida al impreso referido, y abono de la tasa correspondiente. 3) Documento Nacional de Identidad. 4) Fotografía tamaño 25 x 35 milímetros. 5) Póliza de 25 pesetas para el nuevo Permiso.

En el supuesto de que apareciera el Permiso extraviado, el titular deberá entregarlo inexcusablemente en la Jefatura Provincial de Tráfico correspondiente, dado que la posesión de dos Permisos de Conducción conlleva la suspensión del mismo durante un mes.

MINISTERIO DEL INTERIOR
Jefatura de Tráfico

La solicitud del duplicado ha tenido entrada con fecha:

SOLICITUD DE DUPLICADO DE:
(Márquese con una X el recuadro que proceda)
 PERMISO DE CONDUCCION
 LICENCIA C. CICLOMOTORES
 PERMISO DE CIRCULACION

1-DATOS DE RELACION
Jefatura donde se solicita: N.º D. N. I. A. N. I. F. Fecha nacimiento

1.º Apellido
2.º Apellido
Nombre

3-DATOS DEL VEHICULO (comprarse en caso de Dup. P. Condución)
Matrícula Fecha matriculación

4-DATOS DEL PERMISO DE CONDUCCION O LICENCIA (comprarse en caso de Dup. P. Cond. u. L. C. C.)
Clase Fecha concesión Jefatura que lo expidió

5-CAUSAS DE SOLICITUD DEL DUPLICADO (Márquese con una X el recuadro que proceda)
Extravío Deterioro Cambio de domicilio

6-NUEVO DOMICILIO (comprarse solo en caso de cambio)
Calle o plaza y número
Localidad
Provincia

El interesado, cuyos datos figuran más arriba, SOLICITA le sea expedido el duplicado del permiso o licencia reseñados en el margen superior derecho. de 198

a de (Firma)

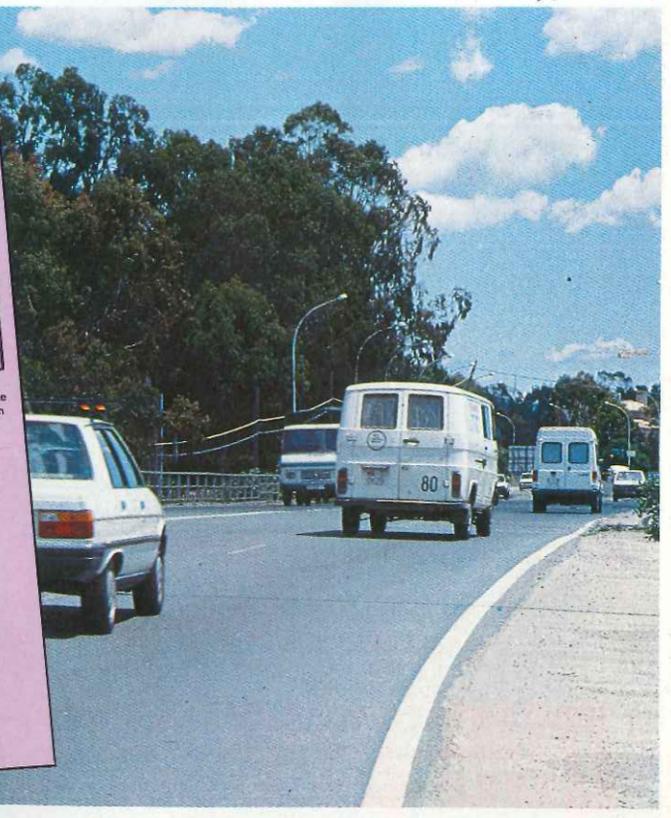
DOCUMENTOS QUE ACOMPARA
(Márque con una X el cuadro de los que presente)
1.—D. N. I.
2.—Dos fotografías 35 x 25.
3.—Permiso (si lo tiene)
4.—

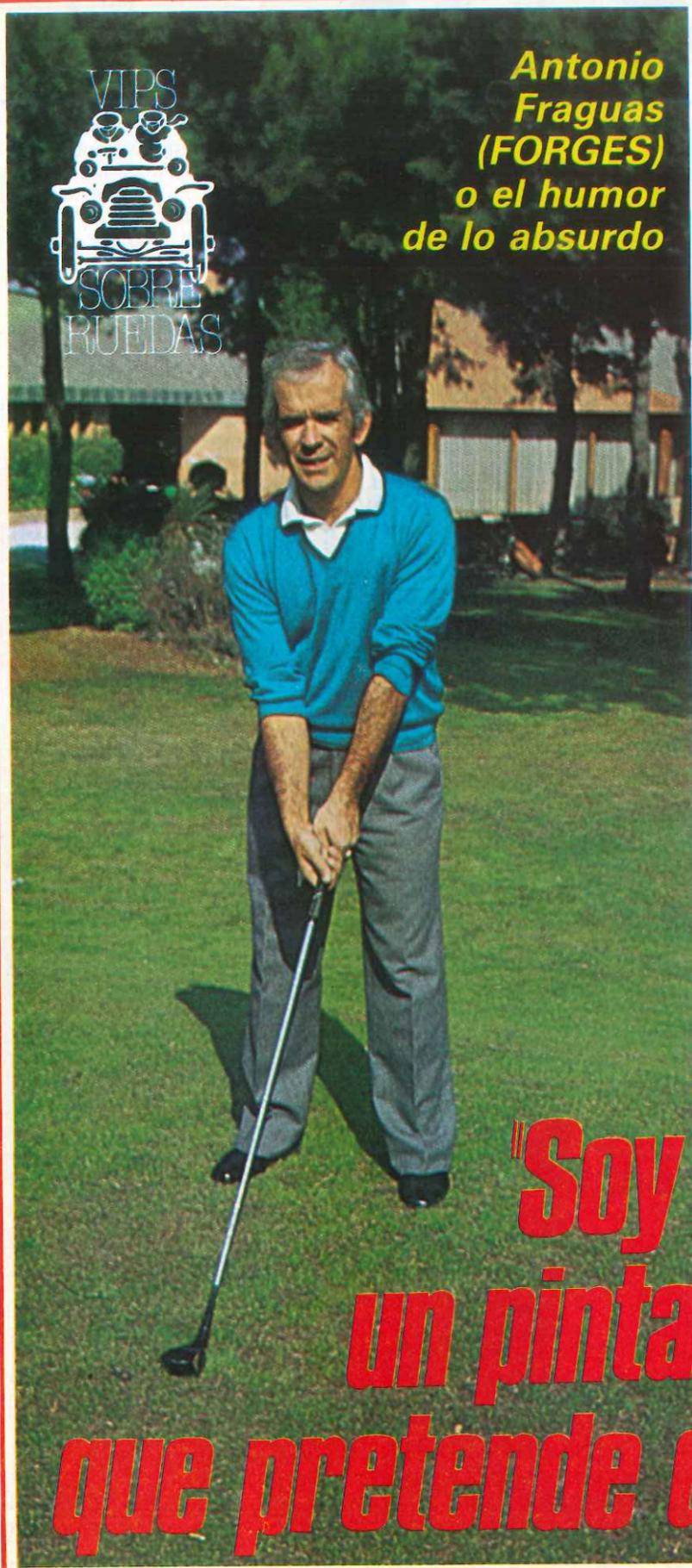
VERIFICADOS LOS DATOS Y COMPROBADA LA DOCUMENTACION
Fecha EL FUNCIONARIO.
Hecho el permiso y entregó el anterior (cuando proceda) EL INTERESADO.

IMPRESO GRATUITO

Plas. 25
POLIZA

TASA 4.4





VIPS
SOBRE
RUEDAS

Antonio Fraguas (FORGES) o el humor de lo absurdo

"Soy un pintamonas que pretende divertir"

«Soy madrileño. Único, pero no diferente. De vocación técnico electrónico. Pintamonas y mal dibujante por dedicación. Me río de mí mismo y de la vida que me rodea. Sin embargo, me siento desprotegido, débil e inadecuado. No bebo, me aterrorizan los aviones, me desquicia el tráfico y no me gusta la política. Mis chistes son verdaderas paridas y disfruto transformando en viñetas al pueblo español. Siento un horror especial hacia las cuñadas y reivindicó mi derecho a salir por piernas.» Esto y mucho más es Antonio Fraguas de Pablo. Conocido popularmente como Forges. Padre de Mariano, Concha, Blasillo, pilotos, piratas, naufragos, ligones y subsecretarios.

—¿Que tú ibas para técnico electrónico?

—Me ha encantado toda la vida. Una de las cosas más divertidas es hacer funcionar un aparato esparafordado con la mitad de piezas que utilizó el que lo inventó. Es más, los españoles tenemos una habilidad especial para simplificar lo que japoneses y alemanes enredan en esto de la tecnología.

No cambia. Como en sus viñetas, o en aquella película de su puño y letra, «País, S. A.», Forges es mitad serio, mitad burla, Acompañándole en su habitual partido de golf en Somosaguas, le asalté en pleno estado de relajación.

—¿Cuándo dibujaste tus primeros monos?

—Con siete años, pinté a uno de mis profesores junto a una profesora, tiernamente enamorados. Estudiaba en el Ramiro de Maeztu. Todo el instituto se reía mucho.

Transcurrían los años cincuenta. Tiempos difíciles para todos, incluso para ingenios como el joven Antonio.

—Por supuesto. El sueldo de mi padre no era suficiente. Comencé a trabajar en Televisión. Allí desarrollé mis conocimientos sobre tecnología, manejando desde telecines a mezcladores. Pero fue Chumy Chúmez quien me dio la oportunidad con las caricaturas.

—¿Qué te dijo Chumy?

—Me pidió algunos dibujos. Le dieron hacer gracia. Esto fue en el sesenta. Cuatro años más tarde publiqué

mis primeros monos a nivel profesional.

La historia de Forges como humorista es, por lo tanto, bien reciente. En el desaparecido diario «Pueblo» encontró la primera oportunidad.

—José Aurelio Valdeón y Jesús Hermida me pidieron una tira que llamamos del Oso y el Madroño. Por entonces tuve que cumplir el servicio militar, que había esquivado con numerosas prórrogas. Por cierto, compartí cuartelillo con Garci y Martín Ferrand. Al volver, entré en el diario «Informaciones», donde Jesús de la Serna me permitió publicar mi primer chiste editorial.

Antonio Fraguas dejó paso a Forges y fue padre de una feísima y carismática criatura, Mariano.

—Necesitaba crear un mono original. Dibujé mil pruebas, hasta que me decidí por la más sencilla. Como dibujo muy mal, el mejor era el monigote normal. Un narigudo con gafas.

—¿Qué tienes de tus personajes o ellos de ti?

—Soy un poco de todos y ellos mi reflejo. En esto del humor, lo primero es reírse de uno mismo. Después, miras alrededor y encuentras material suficiente para hacer reír a los demás. Mis chistes son mis propias vivencias y de la sociedad que nos rodea.

—Como tú dirías, el pueblo español es «moyar» para la cuestión del humor.

—Sin duda. Somos únicos, aunque tenemos poco de diferentes. Comprendo que mis viñetas son paridas absolutas, pero es la realidad. Por ejemplo, las respuestas absurdas. ¿Es o no cierto que en este país contestamos tan sólo a lo que nos interesa? Debemos tener el índice de sordos más alto del mundo.

—¿A quién diriges tus chistes?

—A mí mismo. Soy el primero que debe reírse con lo que estoy haciendo.

Si no me hace gracia, el producto no vale.

Estamos ante un personaje curioso. Observen su sistema de trabajo. Todo un rito: Se levanta a las cinco de la madrugada. Toma café. Da una vuelta por su casa. Se instala en el estudio. Enciende un pitillo. Habla con su loro («loro bravo» me apunta). Piense en el tema de actualidad. Apenas dibuja borradores. De pronto, ¡zas!, la idea. A las diez de la mañana concluye su jornada ante el pupitre.

—¿No es esto poco habitual?

—La madrugada es la mejor hora para trabajar. Yo, es que me río de la vida, a pesar de sentirme débil e inadecuado, reflejo que me ha salvado de hacer muchas tonterías. Realmente soy un pintamonas, si quieres llamarme así, que pretende divertir, hacer pensar o ironizar por un compromiso marcado conmigo mismo.

Los temas en torno a los que trabaja son muy variados. Desde el absurdo de la situación límite, hasta la burocracia recalitrante.

—¿Con cuál se queda Forges?

—Prefiero referirme a la sociedad española que a la política. No soy nada político. Después de vivir la censura del franquismo, en la que lo pasé tan mal como todos, tan sólo miro hacia adelante. El pueblo español es más di-



¿Qué le sugieren?

Un botijo: El mejor invento tecnológico español. Siempre verás un botijo al lado de un ordenador, pero nunca un ordenador en una alfarería.

Una cuñada: Es una unidad de destino en lo universal. ¿En serio? Pues eso.

Un pirata: Hay tantos como dividendos, al 10 por 100 de beneficios, en cualquier negocio español. Excepto en la Iglesia.

Un ligón: Todos los españoles lo somos. Aunque después no nos comamos una rosca.

Un torero: Un español de los Tercios de Flandes. No estoy en contra de la fiesta de los toros. Prefería

que no se le diera muerte, al final de la faena, al toro.

Felipe González: Tiene mi edad y le comprendo. Le doy la oportunidad de que meta la pata. Tras treinta y cinco años de oyente, ponerse al día debe ser muy difícil.

Pinochet: No se debe hablar de animales si no se pueden defender.

Antoñete: Un profesional que se ha jubilado.

Butragueño: Ojalá en la selección española tuviéramos once como Zubizarreta y Butragueño. Ya era tiempo de que llegara la cultura al fútbol.

Mariano (su monigote): Todos los españoles somos Mariano.

vertido. Hasta nos creemos el ombligo del mundo.

Forges explica sus palabras con una reflexión que sospecho premeditada.

—La culpa es de cómo nos enseñaron nuestra historia. Nos contaron que éste es un país de héroes. Con soldados que tienen la obligación de resistir hasta la muerte, porque así lo hizo Agustina de Aragón o Moscardó. Yo reivindicó la libertad para salir corriendo. No tengo por qué permanecer firme ante las insolencias de la Naturaleza. Presumimos de tener la mejor infantería, las más bellas mujeres y el mejor vino. En realidad, tan sólo ganamos en las dos últimas cosas.

Entre las secuencias múltiples, destacan los chistes sobre atascos interminables. Antonio Fraguas es poco adicto al coche, aunque su verdadera fobia es el avión.

—El coche es un invento del infierno. Como no bebo, he ahorrado para comprarme uno potente y desenfrenarme a ochenta por la autopista. En España, todos nos creemos que llevamos un Ferrari. Por eso, conduzco a la defensiva, siempre por la cuneta. En cuanto a viajar en avión, eso jamás. Como técnico que soy, te daría mil razones por las que un avión puede dejar de volar en el momento más inoportuno.

En un alarde de oportunismo, tomó la palabra para efectuar una triple denuncia.

—Primero: la legislación de Tráfico es obsoleta. Permite que los camiones españoles sean los más cargados del mundo, destrozando las carreteras y circulen juntos a diez por hora. El conductor está así vendido. En segundo lugar, si tenemos miles de agentes, por qué no están a las ocho de la mañana allí donde se les necesita. Y tercero, la Policía Nacional debería ayudar en el tema. Siendo un servicio público, debería echar una mano en vez de ser testigo impasible de atascos descomunales. Los ciudadanos tenemos, en la democracia, un total sentido de la desprotección. Es precisamente en el tráfico donde más se nota la influencia del Estado.

Y un recordatorio para los vehículos viejos.

—Quien tenga un coche con más de cinco años, que se lo regale a una cuñada y vaya en Metro. Lo demás es ser un temerario.

La entrevista no podía terminar sin una sonrisa, a pesar de que lo del golf no parece ser su fuerte.

—¿Sabes la peor maldición que me echó una gitana? «Así te dejen encerrado a la salida de un colegio, con los trescientos coches de las mamás recogiendo a los niños.» Yo, es que soy un encajador fastuoso...

—Forges.
—¿Qué?
—Te dejo, que he quedado con una uña de la Nadiuska.

Pedro Pablo SAN MARTIN



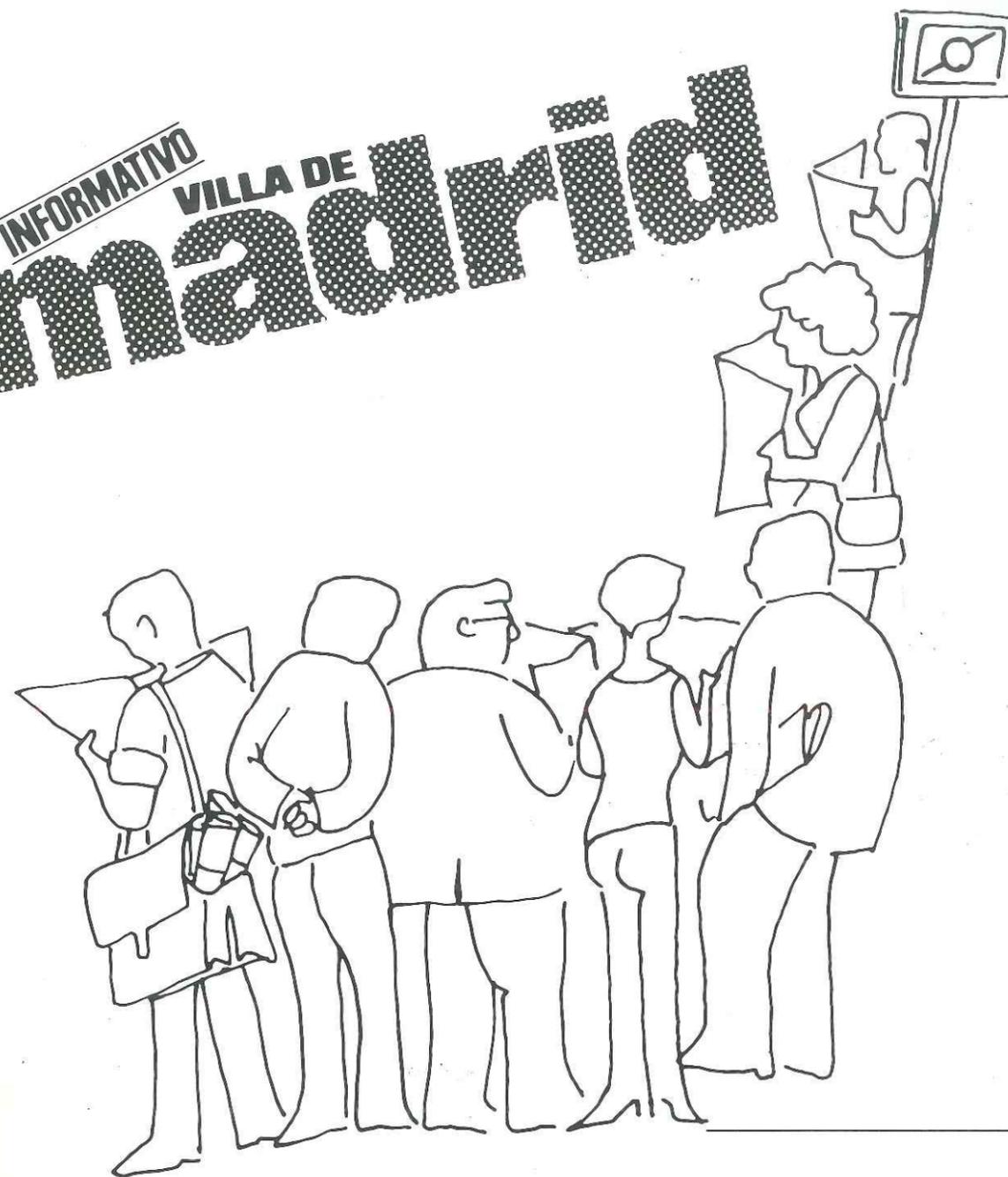
José Luis Coll

«REALIDADES»

CON el potente motor de mi «jeep» perfectamente a punto y un sistema incorporado de calefacción a prueba de antártidas y otro de refrigeración a prueba de desiertos saharianos, inicié un periplo, cuya medida en kilómetros aún me produce vértigos, hace ya varios meses. Estaba dispuesto a dejar a Marco Polo como un timorato pasajero de trenes de cercanías. Tenía una antigua fijación por el mundo árabe, así es que crucé el estrecho de Gibraltar y atravesé, bordeando la costa, todo el norte africano sin derramar una sola gota de sudor. A veces hacía un alto para dejarme mirar por la brisa que lanzaba el Mediterráneo a las playas argelinas o para bañarme en la luz de los acantilados tunecinos, según fuera impactado por el lugar que divisara desde el volante. ¡Cómo describir ese vino egipcio que saboreé en El Cairo y que hubiera levantado de sus tumbas a los mismísimos faraones! Compartí mi «jeep» con las más increíbles y exóticas bellezas árabes y todas aceptaban, complacientes, dejarse reemplazar cuando yo lo creía conveniente, quedando satisfechas por haber gozado del favor de mi compañía. Quedé conmocionado por esas moles inmensas de tiempo petrificado que son las pirámides de Cheops, Chefren y Micerino llegando a Gizeh, en las inmediaciones de El Cairo. Nunca olvidaré mientras viva las cataratas del Nilo, ni la cordillera del Atlas, que se tumba perezosamente a lo largo del septentrión africano. ¡Cómo poder ordenar la sucesión de ciudades y parajes que atravesé y me desbordan la memoria: la Fez marroquí, infestada de mezquitas y mercados; la ciudad de Constantino en Argelia, con sus

restos de murallas romanas y bizantinas; la luminosa, hasta la ciega, avenida Bourguiba en Túnez; o Trípoli, protegida por fértiles oasis, y, finalmente, Egipto, del que todo comentario, por elogioso que sea, se aleja aún más de la realidad. A medida que describo los lugares que recorrí, soy consciente de que voy olvidando otros muchos, pero el tiempo me ayudará a reposar y asimilar los recuerdos. Decidido a variar de culturas y de climas, embarqué en Port-Said con mi rutilante «jeep» sintiéndolo como apéndice de mi cuerpo, con destino a Grecia. Otra luz y otras gentes: el Partenón, los restos de capiteles jónicos y corintios y la exacta medida del cuerpo humano. Por fin, todo ello lo divisé en persona en la ciudad de Pericles. No paré ni una sola vez a lo largo de la cruda tierra yugoslava, sembrada de apriscos y caminos tortuosos. No descansé hasta llegar a Venecia, donde paseé llenándome de palacios ducales y canales laberínticos. Desde las autopistas transalpinas mastiqué el dulzón paisaje suizo: recortado, ordenado matemáticamente y pincelado de verde fluorescente. Me bebí con los ojos ese cristal enorme que parece un lago, situado en las proximidades de la ciudad de Lausana y que recibe el mismo nombre. Y, en fin, bordeando la Costa Azul penetré con las arrugas que siempre deja un viaje ya en España. Sí, realmente habría podido hacer un viaje de leyenda, si hubiera contado con los tres millones de pesetas que valía ese monstruo perfecto que me contemplaba desde el escaparate sin quitarme el faro de encima, esperando paciente la llegada de alguien que lo liberase y lo hiciera transitar por paisajes quizá parecidos a los míos, pero también alguien con una cartera más grande que la mía.

INFORMATIVO
VILLA DE
Madrid



EL PERIODICO DE LOS QUE VIVEN EN MADRID

INFORMATIVO QUINCENAL EDITADO POR EL AYUNTAMIENTO DE MADRID

El desafío de los nuevos PEGASO

TECNO

La tecnología europea que no paga aranceles.

Los nuevos Pegaso Tecno incorporan lo último de la tecnología europea:

- Motor Intercooling. 340 c.v. La máxima potencia dentro de su categoría. Y con un consumo mínimo.
- Nueva cabina sobredimensionada.
- Diseño aerodinámico y espacioso. La comodidad con todo detalle.
- Ballestas parabólicas. La mejor suspensión. Aumenta el confort del conductor, la duración y la fiabilidad. Disminuye el peso del vehículo.
- Cajas de cambio ZF. 16 velocidades. Toda la precisión de la tecnología alemana, fabricada por Pegaso.
- Nuevo proceso de fabricación de cabinas. Sistema de cataforesis. Protección total de la cabina contra la corrosión, por un período mínimo de 6 años.
- Red de Servicio Pegaso. Más puntos a su favor. Más de 280 en España y 100 en el extranjero.



Gente que sabe lo que hace.

DATOS COMPARATIVOS DE POTENCIA Y DIMENSIONES DE CABINA
TRACTORA PEGASO 1234 T Y COMPETENCIA

CARACTERÍSTICAS	PEGASO 1234 T	MERCEDES 1933S	IVECO 190.33 TURBO STAR	VOLVO F12	VOLVO F12	DAF FT3305DKK	MAN 19321FT	MAN 19361FT	SCANIA R112 MAC	RENAULT DR 320T
MOTOR	INTER-COOLING	TURBO	INTER-COOLING	TURBO	INTER-COOLING	INTER-COOLING	INTER-COOLING	INTER-COOLING	INTER-COOLING	INTER-COOLING
ALIMENTACION	INTER-COOLING	TURBO	INTER-COOLING	TURBO	INTER-COOLING	INTER-COOLING	INTER-COOLING	INTER-COOLING	INTER-COOLING	INTER-COOLING
CILINDRADA	11.946 cm ³	14.520 cm ³	13.796 cm ³	12.000 cm ³	12.000 cm ³	11.500 cm ³	11.413 cm ³	11.967 cm ³	11.000 cm ³	11.946 cm ³
POTENCIA (DIN 70020 - ISO 1585)	347,5 CV (DIN) 340 CV (ISO)	330 CV (DIN)	330 CV (DIN)	329 CV (ISO)	385 CV (ISO)	330 CV (DIN)	320 CV (DIN)	360 CV (DIN)	333 CV (DIN)	320 CV (DIN)
PAR MOTOR (DIN 70020 - ISO 1585)	140 mkg (DIN) 137 mkg (ISO)	143 mkg (DIN)	173 mkg (DIN)	133 mkg (ISO)	163 mkg (ISO)	132,5 mkg (DIN)	137 mkg (DIN)	153 mkg (DIN)	142 mkg (DIN)	139 mkg (DIN)
CABINA										
LONGITUD TOTAL	2.166	2.140	2.140	2.045	2.045	2.050	2.070	2.070	2.200	2.069
ALTURA INTERIOR (MEDIDA SOBRE ZONA CONDUCTOR)	1.550	1.640	1.680	1.580	1.580	1.500	1.600	1.600	1.490	1.510

