Tráfico

AÑO II - NUMERO 7 ENERO 86

Transporte de mercancías peligrosas

¿UN RIESGO INEVITABLE?

Puertollano, Vitoria y Madrid

Por qué somos ciudades seguras

Firma invitada:
Fernando DIAZ-PLAJA

GILA: «Soy un mecánico que se dedica al humor»

Sumario

AÑO I - NUMERO 7
ENERO
1986

CRITIQUE, SUGIERA, CENSURE 3
EDITORIAL 5
EN PORTADA: MERCANCIAS PELIGROSAS 6
LAS CIUDADES MAS SEGURAS 16
LA PASION POR LAS MINIATURAS 21

TRAFICO DEL MOTOR
Cómo salir de un apuro 23
Así ven el Ford Scorpio 4 × 4 26
Viejas glorias 28
El parque automovilístico, al día 29
Zanini, a todo gas 30

KILOMETRO A KILOMETRO: ANALISIS AL RECORRIDO LERIDA-SEO DE URGEL 31
CONDUCIR MEJOR 40
PRIMEROS AUXILIOS 42
DE NORTE A SUR 43
LETRA PEQUEÑA 46
EL CHALADO Y SU CACHARRO 47
VIP's SOBRE RUEDAS: GILA 48
DESDE LA CUNETA: FERNANDO DIAZ-PLAJA .. 50

Tirada de este número: 200.000 ejemplares.

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, Miquel Garrote, David González (colaborador). **Colaboración especial:** Antonio Zanini, Fernando Díaz-Plaja, Charo Laiz, Ramón, Sebastián, José Antonio García Prieto 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). Télex: 44510 DIREE.
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).

CRITIQUE, SUGIERA, CENSURE...

REFORMA DE UNA MOTO

Les escribo esta carta para pedirles una pequeña información. Tengo una Vespa 75 c.c., pasada a 125 c.c. El caso es que ahora ya tengo el permiso de conducción A-2 y quiero saber qué he de hacer para poder legalizarla a 125 c.c. Quiero ir legal por la carretera. **Un «motard» (Madrid).**

Respuesta: **De su carta parece desprenderse que la reforma ya ha sido realizada, sin contar con la previa autorización de la Delegación Provincial del Ministerio de Industria y Energía.**

En todo caso, una vez efectuada la reforma, debe ponerlo en conocimiento de ese organismo para que practique la inspección técnica y expida, si procede, la correspondiente tarjeta, que podrá recoger junto con el nuevo permiso de circulación en la Jefatura Provincial de Tráfico.

QUE SE USEN LOS INTERMITENTES

En el número 2 de TRAFICO se nos informaba de una serie en preparación para TVE, y en el número 4 figuraba un buen artículo de José Luis Aranguren sobre «Etica del tráfico». Ambas cosas me inducen a exponer la falta de ética y el vicio que supone, a nivel nacional, la no utilización del intermitente en la conducción. Es necesario indicar con él los giros que se efectúen. Actualmente, hay muchos que no los señalan ni con el intermitente ni con la mano. En otras ocasiones, haces la indicación y no te hacen ni caso... o te llevan la mano, como dicen en Valencia.

Considero muy importante una campaña de reeducación para el uso del intermitente, incluso amenazando con la correspondiente multa. Cuando se recomendaba el uso del cinturón de seguridad, no lo llevaba casi nadie; cuando se hizo obligatorio, se vigiló y se multó, casi todo el mundo lo comenzó a llevar. Con los intermitentes podría hacerse lo mismo. **Ignacio Samo (Picassent, Valencia).**

Como piden a los lectores que hagan sugerencias, me animo a hacerles una: ¿Por qué no proponen una campaña para volver al uso del intermitente?, porque desde hace algún tiempo, lo mismo en Madrid que en carretera, casi nadie lo usa y hasta hay gente profesional que piensa que «es cosa de novatos» Y una pregunta, que me figuro tendrán que pasar al Ayuntamiento: ¿Cómo, junto a la guerra declarada al coche privado, que en muchos casos es absolutamente necesario para el trabajo o la profesión, dejan que camiones, camionetas y furgonetas de reparto invadan todo Madrid a todas las horas del día sin, al parecer, control alguno? **M. D. Pérez-Camarero (Madrid).**

CENSURA A «PAGINA DE SUCESOS»

Soy profesor de autoescuela, con diez años de ejercicio profesional, y quiero hacer pública mi repulsa hacia un programa de TVE emitido el viernes 15 de noviembre. Su título, «Página de sucesos». En él se dio una imagen empobrecida de lo que somos los profesionales de este sector.

Para los responsables de dicho programa, sólo tres cosas:

1.ª En mi experiencia, jamás he visto un vehículo de autoescuela cometiendo tantas infracciones.

2.ª Los profesionales de este sector tenemos fallos, pero no de tal magnitud. Estamos cualificados para actuar y evitar que circunstancias como las que reproducía la citada serie se produzcan.

3.ª Nuestra profesionalidad y experiencia nos acreditan como profesionales dotados de la suficiente serenidad, para no alterarnos ante cualquier contingencia que se pueda producir en el desempeño de nuestra función y abandonarla de forma negligente. **Francisco Azorín (Ronda, Málaga).**

«NO» A LAS FOTOCOPIAS

Sólo deseo hacerles una pregunta, que creo de interés para todos los conductores. El artículo 106 del vigente Código de la Circulación dice: «El conductor de un vehículo automóvil debe poseer y llevar consigo su permiso de conducción válido, así como el permiso de circulación del vehículo y su certificado de características, que se denominará "Tarjeta de Inspección Técnica"».

Mi pregunta es: ¿Se pueden sustituir estos documentos por una fotocopia de los mismos, debidamente compulsada en algún departamento o negociado de la Dirección General de Tráfico? **José María Arenas (Madrid).**

Respuesta: **La única posibilidad de sustituir el permiso de circulación y la tarjeta de inspección técnica a que se refiere el artículo 106 del Código de la Circulación por fotocopias cotejadas de los mismos, como usted nos consulta, sería la de autorizarlo mediante la correspondiente reforma del Código de la Circulación. Quede claro, por consiguiente, que no está permitido.**

PUNTUALIZACIONES A LA ITV

En relación con la nueva normativa que regulará las Inspecciones Técnicas de Vehículos, publicada en su revista, quisiera puntualizar, según mi criterio, lo siguiente:

- Se supone que se establecerán criterios objetivos y uniformes que obliguen por igual a todas las autonomías y a todas las estaciones, ya

sean oficiales o particulares.

- Se supone que los ciclomotores también estarán obligados a ser inspeccionados periódicamente, dado su gran protagonismo en accidentes de tráfico.
- Se supone que se combinarán antigüedad y kilómetros recorridos, para determinar cuándo un coche debe ser inspeccionado.
- Se supone que se establecerá el destino del vehículo después de la inspección: circulación normal, si el resultado fue favorable; reparación, precinto, baja de oficio, si el resultado es irreversiblemente desfavorable.
- Se supone, quiero decir, que la nueva normativa no pretenderá sólo asustar y molestar, y sí solventar problemas no resueltos por la normativa en vigor. Problemas y soluciones prácticas en bien de la seguridad vial, que conozco. **Santiago Cambero (Badajoz).**

LA SEGURIDAD VIAL COMO ASIGNATURA

Creo que la ITV es un paso importante y necesario, pero que mitigará muy poco los accidentes de circulación. La solución es partir de la base y no es otra que la mentalización de los conductores. Y estimo que para eso sólo hay una solución, a largo plazo: preparar a los futuros conductores prácticamente desde su uso de razón; es decir, desde la escuela. Que en ella se enseñe a los niños los graves peligros de la circulación, los riesgos que corren al cruzar una calzada, o cuando la utilizan para sus juegos, o el uso de las vías públicas para circular en bicicleta, etcétera.

En los estudios superiores debería continuarse la labor haciendo obligatoria una asignatura de Seguridad Vial, como lo son las Matemáticas o la

Física. Será la única forma de que, en un período de entre veinte y treinta años, tengamos unos conductores conscientes del problema y preparados para afrontarlo. **Angel Garzón. Profesor de autoescuelas (Madrid).**

RESPETO A LOS NOVELES

Sugiero a Tráfico que se preocupe, si le es posible, de hacer una campaña a favor del conductor novel, o, lo que es igual, que se respete a los coches dedicados a estos menesteres, con lo que se nos permitiría desarrollar una enseñanza más completa y correcta.

Desde que empiezo mi jornada como profesora práctica de autoescuela, a las ocho de la mañana, hasta que la termino, si no nos dan 500 «pitadas», no nos dan ninguna.

Me pregunto yo si todos esos conductores que dicen ser expertos y poco pacientes, por supuesto, habrán nacido enseñados. Parece que les molestamos en todo momento.

Por favor, un poco más de paciencia y benevolencia para aquellos que aprenden, que cuando lleven los mismos años de conductores, lo harán igual de «deprisa» e igual de bien. **E. Parra. Profesora de autoescuela (Almería).**

EN DEFENSA DE LA BICICLETA

Soy profesor de autoescuela y, a pesar de conocer los peligros de la circulación, prefiero la bicicleta como medio de transporte. A pesar de saberlo prohibido, reconozco que he circulado con este vehículo por autopistas, siendo multado por ello. Pero considero que es el tipo de vía adecuado para ciclistas —lógicamente, utilizando el arcén—, para evitar los peligros que corre al tener que ir embutido en un sinfín de coches en carreteras estrechas y sin arcén.

Asimismo denuncio la falta de expectativa municipal, al no incidir en el uso de la bicicleta, no contaminante, sana y ahorradora de divisas.

Por último, quisiera saber qué atención prestará la Dirección General de Tráfico al uso de las bicicletas en su Plan de Autovías. **José López Guijarro (Valencia).**

Respuesta: **Recogemos sus sugerencias, le recordamos la prohibición de circular en bicicleta por autopista y le participamos que el Plan de Autovías depende de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, y no de la DGT. Sin duda, se trata de un error de interpretación.**

GRACIAS A LA GUARDIA CIVIL

Deseo poner en su conocimiento y explícitamente agradecer la ayuda que en la noche del 31 de octubre, a la altura de Villares del Saz, me prestaron los miembros de la Guardia Civil don Antonio Arena Galletón y don Priscilo Muñoz Alarcón, del coche PGC-1897-D, con motivo de la avería que sufrió mi vehículo.

Ambos miembros de la Guardia Civil se ofrecieron personalmente para ayudarme a repararla y, no disponiendo yo del repuesto adecuado, tuvieron la amabilidad de acompañarme hasta el pueblo vecino, donde un mecánico pudo solucionar el problema.

Entendiendo que es de justicia resaltar la amabilidad y dedicación de ambos miembros de la Guardia Civil, he querido poner estos hechos en su conocimiento. **Enrique Sánchez Motos (Madrid).**

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

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

Editorial

PUBLICIDAD SEGURA

HAY sociólogos que aseguran que la reiteración abusiva de un determinado mensaje produce en el receptor un efecto de rechazo. Inconsciente, pero rechazo. Tal parece ocurrir con la información que se genera cada día, cada fin de semana, cada puente: los muertos en las carreteras parecen que nunca tendrán que ver con nosotros, siempre con los demás. Nadie se identifica como víctima potencial.

Ante esa situación, es lógico que el organismo responsable de todo lo relacionado con el tráfico busque otras vías para llegar a los automovilistas, que no sean los meros datos dando cuenta de los muertos, sus causas y los consejos para prevenirlos. Aunque haya quien piense que esto debería ser suficiente. Esta preocupación supone un gran esfuerzo de trabajo e imaginación, un importante desembolso económico. La DGT también lucha para que sus anuncios estén entre los mejores, pero con una diferencia esencial con respecto al anuncio del refresco, los grandes almacenes o el desodorante más efectivo: se vende seguridad a muchos millones de españoles.

Quizá por ello convendría de verdad comenzar a replantearse algunas situaciones. Baste recordar ciertas normas vigentes sobre admisión de publicidad en TVE relacionadas directamente con el tráfico, con su mortalidad en las carreteras: desde la que dice que «no se admitirán los anuncios que inciten a la violencia..., así como los que, directamente o de modo solapado, pudieran conducir a abusos, imprudencias, negligencias o conductas agresivas» a la que dice (norma 17) que «los anuncios en los que se presenten vehículos de motor no ofrezcan, en su argumentación verbal, en sus elementos sonoros o en sus imágenes, incitación alguna a la velocidad excesiva, a la conducción temeraria, a situaciones de peligro o a cualquier otra circunstancia que suponga una infracción al Código de la Circulación».

Es decir, normas lógicas y que no ofrecen duda. Como no deben ofrecerla criterios como que no deberían permitirse incitaciones a alcanzar velocidades inadecuadas o conducciones negligentes. Ocurre, sin embargo, que no siempre estas normas se cumplen con la escrupulosidad que desde nuestro punto de vista desearíamos. Sabemos que las casas comerciales han puesto más de una vez el grito en el cielo por determinadas «pegas» puestas a anuncios concretos. Hay que contestar si realmente es necesario vender un coche a base de exaltar velocidades que superen hasta en más de 100 km/h. la que permite el Código o presentando escenas heroicas que inciten a cualquiera a emular a ídolos que no corren peligro cuando realizan las escenas perfectamente cobijados en montajes que luego nadie ve.

No sabemos si ha llegado la hora de tratar con distinto rasero la venta de seguridad o la oferta para que nuestros hijos no se «enganchen» a la droga, pero sí parece la hora para que todos comiencen a colaborar en la tarea de rebajar al máximo la accidentalidad en la carretera. Sin que ello signifique que nadie pretenda sacudirse ninguna patata caliente.

VIVIR PELIGROSAMENTE

PARTE de la historia de nuestro país está marcada por las tragedias que ha padecido. A veces, incluso, por las soluciones dadas. Recordemos aquel verano del 78, cuando un camión cisterna cargado de propileno se precipitó sobre un camping donde plácidamente tomaban el sol cientos de personas. Alguien entonces pensó que las mercancías peligrosas tenían una denominación acertada como pocas cosas. Los Alfaques sigue en la mente de muchos españoles, de todos los familiares de los 215 muertos ocurridos en la tragedia y los que, pese a todo, salvaron sus vidas. Los mismos que entonces, y quizá hoy, consideraron que también en eso no estábamos a la altura de las circunstancias.

AFORTUNADAMENTE, pese a los cambios introducidos desde entonces en la legislación, a tenor de una disposición de Consejo de Ministros por la que se ponía en marcha un «programa de actuaciones con vistas a procurar una mayor seguridad en el transporte de mercancías peligrosas», no se puede decir que éstos hayan sido dignos de encomio. Las cifras de siniestros causadas por el transporte de estas materias son relativamente bajas y eso tapa muchos huecos. No obstante, hay muchas lagunas que corregir, precisamente para evitar males a veces innecesarios. Sin que ello signifique pretender llegar al «riesgo cero», lógicamente inalcanzable. Pero hay que mejorar aspectos como la revisión de los vehículos, dotar de cierta infraestructura a las carreteras por las que transitan, preparar adecuadamente al personal y hasta educar mínimamente a la población para que sepa cómo actuar si, por desgracia, se ve metido de lleno en un siniestro. Aspectos que esperemos sean tenidos en cuenta en la nueva legislación, que seguramente deberemos tratar en profundidad más adelante.

UN esfuerzo por ponernos al día, parecido al que están llevando a cabo muchos ayuntamientos para conseguir ciudades donde la seguridad vial no sea solamente una utopía. Lugares donde el coche no sea necesariamente una cortapisa a la seguridad del paseante; ciudades que tengan sus lugares para poder andar sin tener que mirar a cada momento por el rabillo del ojo; calidad de vida en definitiva.

VIVIR. Al ritmo marcado por el progreso, pero vivir. Y sin Alfaques, claro...

Jesús SORIA

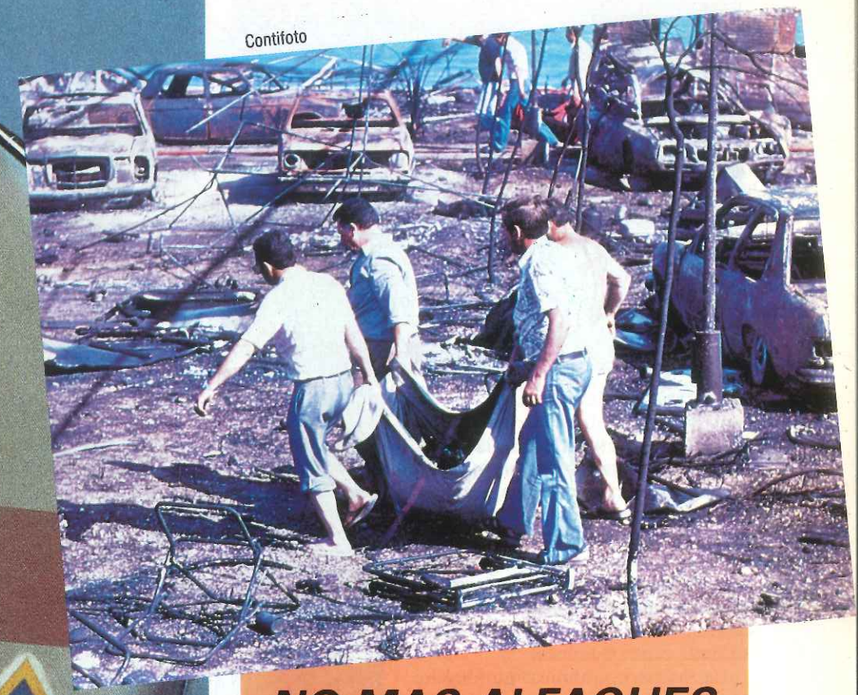
Mercancías peligrosas

ACERCARSE AL RIESGO CERO

Cuando se producen catástrofes con ocasión del transporte o manipulación de mercancías peligrosas, como las de Los Alfaques, Algeciras o, más recientemente, en la Estación de Peñuelas, la sociedad se pregunta si puede vivir tranquila, si es capaz de coexistir con su propio progreso, buena muestra del cual es la infinidad de productos que pertenecen a la vida corriente, como la sosa cáustica, la lejía, el cloro o el butano.

Las catástrofes son acontecimientos raros y es difícil encontrar una tendencia histórica. Sin embargo, adelantemos algo en lo que todos los expertos están de acuerdo: «El riesgo cero no existe».

Contifoto



NO MAS ALFAQUES

CATORCE horas y diez minutos del día 11 de julio de 1978. Francisco Ibernon Villena, de cincuenta y un años, con más de veinte de experiencia en la profesión, conduce una cisterna con propileno a la altura del kilómetro 159,5 de la carretera N-340, dirección Cádiz.

Próximo a la carretera, el cámping de Los Alfaques está abarrotado de gente bulliciosa que disfruta junto al mar y la arena de una fabulosa mañana veraniega.

Francisco es un hombre normal, alegre, padre de familia numerosa, sin especiales problemas económicos o de otro orden. Hace poco que ha comenzado el viaje y va tranquilo, sin prisas.

De pronto, la tragedia. Presumiblemente ha habido un defecto en el llenado de la cisterna. Un escape de gas envuelve al vehículo formando sobre él una campana de unos 200 metros de base por unos ocho de altura. Un chispazo, un roce o la misma electricidad estática inflama el gas y se produce una deflagración rápida y difusa. Unos ocho segundos después se produce la explosión, el camión se parte en tres y el propileno inflamado, a unos 1.500 ó 2.000 grados de temperatura, se propaga por el cámping. Doscientas quince personas dejan allí la vida y 64 reciben quemaduras graves.

Una triste historia que nadie desea que vuelva a ocurrir y que sirvió de arranque para la inmediata creación de una Comisión Interministerial que estudiara sus causas y para la elaboración de un futuro programa de actuaciones que dotara de mayor seguridad al transporte de mercancías peligrosas.

La etiqueta de peligro nos indica que la cisterna transporta un líquido inflamable.

La normativa para la carga y descarga de mercancías peligrosas obliga a tomar todo tipo de precauciones.

Las precauciones que se adoptan cuando un transporte de mercancías peligrosas tiene un accidente son pocas. En estos casos, los cortes de circulación son frecuentes y de larga duración.

De todos es sabido que la circulación de vehículos por las vías públicas entraña, por sí sola, un riesgo que necesariamente es mayor cuando estos vehículos transportan mercancías que pueden inflamarse, explotar, corroer, envenenar o contaminar. Pero, salvo que se quiera ir contra el progreso, necesitamos esas sustancias.

La industria química mundial ha triplicado su producción en los últimos diez años y, en estos momentos, la participación del transporte de mercancías peligrosas representa ya un tercio del transporte global. Existen otras alternativas al transporte por carretera que se consideran más seguras, como el ferrocarril, las vías aéreas y marítimas o por tuberías. Sin embargo, la normativa existente no hace hincapié en ello y en todo caso la iniciativa corresponde a las propias empresas productoras.

Si bien, como se ha dicho, es imposible eliminar totalmente el riesgo, en cambio puede reglamentarse una serie de medidas para prevenirlo y, cuando sea irremediable, mitigarlo. La normativa española sobre transporte de mercancías peligrosas se efectúa basándose en otras reglamentaciones internacionales y en las directrices que la ONU va marcando y actualizando.

Maraña normativa

El ciudadano debe saber, para su tranquilidad, la enorme preocupación de las autoridades competentes y el rigor de la normativa para incidir en una serie de puntos básicos: en la identificación de la peligrosidad de cada materia; en la naturaleza del envase apropiado, al que se somete a unas pruebas de presión, caída, etcétera; en el vehículo transportador; en las medidas de identificación por medio de paneles y etiquetas; en los datos del expedidor para la carta de porte; normas de carga y descarga, etcétera, y, finalmente, sobre el propio profesional que transporta la carga. Además, se dan instrucciones específicas a todos los agentes y fuerzas de seguridad que pueden intervenir para contrarrestar el accidente.

Para un transporte tan especial como éste resultan insuficientes las prescripciones del Código de la Circulación y se hace necesaria la aplicación de una legislación, también especial, contenida en varias disposiciones, reglamentos y órdenes ministeriales. Las fundamentales son el ADR, o Acuerdo Europeo sobre el Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Carretera, y el TPC, nuestro reglamento nacional, que será próximamente modificado de acuerdo con las instrucciones de la ONU y la adaptación de España a la situación europea.

El TPC es aplicable, salvo los transportes acogidos al ADR, tanto a las vías urbanas como interurbanas de todo el territorio nacional. Las citadas disposiciones encomiendan a la Comisión Interministerial de Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas el desarrollo y armonización de las normas necesarias para garantizar la aplicación de su contenido. Este contenido es extenso y multidisciplinario y da juego a competencias diluidas en varios Ministerios (principalmente Interior, MOPU, Transportes e Industria). El

No pueden abandonar las autopistas o vías preferentes salvo en los tramos estrictamente necesarios para efectuar la carga y descarga.

Un proyecto muy ambicioso que se está estudiando es la creación de áreas de descanso, convenientemente habilitadas, que permitan a los conductores un fiel cumplimiento de la normativa sobre horario de conducción, descansos, etcétera.

hombre, el vehículo y la vía, los tres factores fundamentales que intervienen en la circulación, están sujetos a condiciones especiales:

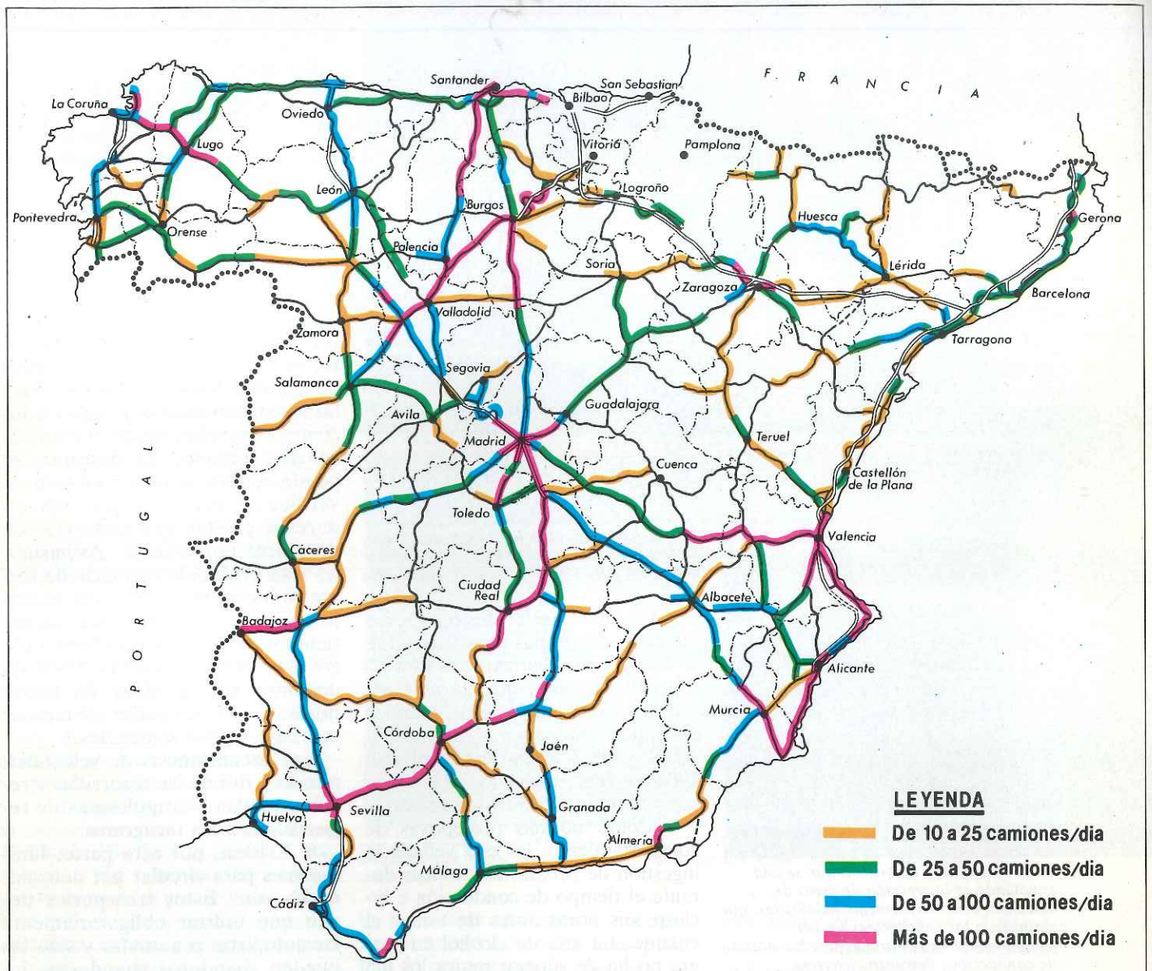
- Los conductores de vehículos que transportan mercancías peligrosas requieren una formación y cualificación profesional específicas que no se exigen a otros trabajadores del volante. Tienen que contar con una autorización especial para la que, entre otras cosas, han de seguir con aprovechamiento un *curso de formación* que hasta ahora han sido organizados por entidades privadas colaboradoras. Actualmente se prepara una nueva normativa por la que, en breve, la propia Dirección General de Tráfico impartirá directamente los cursos. Con ellos, el profesional toma contacto con temas específicos que le han de familiarizar con el tipo especial de carga que va a transportar. Estos cursos son exigidos en todos los países adheridos al ADR y en España, hasta el año 1984, se han autorizado 1.478 cursos y formado 29.915 conductores.
- Como normas preceptivas de comportamiento, les está vedada la ingestión de *bebidas alcohólicas* durante el tiempo de conducción e incluso seis horas antes de tomar el volante. La tasa de alcohol en sangre no ha de superar nunca los 0,5 gramos por mil centímetros cúbicos (al resto de los conductores 0,8). En todos los accidentes en los que ha sobrevivido el conductor se practica la prueba de alcoholemia. En 1983 se hizo la prueba en el 78,2 por 100 de los casos, resultando positivos dos. En 1984 fueron cuatro casos positivos de una muestra que comprendía el 74,2 por 100 de los accidentes. Finalmente, hasta noviembre de 1985 sólo se detectó un caso de impregnación alcohólica superior a 0,5 gramos.
- Por otro lado, les está prohibido *fumar* durante el servicio, lo cual es perfectamente comprensible si pensamos que la mayoría de las sustancias que transportan son fácilmente inflamables.
- No pueden transportar *viajeros,* con excepción del personal de servicio y, en determinadas circunstancias, es obligatoria la presencia de un *ayudante* que en caso necesario releve al conductor.
- Excepto en vías urbanas, en las que la *velocidad* de 40 km/hora no pueden rebasarla, en las interurbanas rigen las normas generales del Código. En este sentido, parece necesario limitar la velocidad, concretamente en las autopistas, ya que un porcentaje muy elevado de los accidentes se han producido por un exceso de velocidad.
- Con el fin de que los conductores de estos vehículos no realicen agotadoras jornadas al volante, se ha establecido un *descanso* obligatorio diario de al menos diez horas consecutivas por cada veinticuatro, contadas desde el comienzo del servicio. El descanso se puede reducir a ocho horas si se verifica en ruta, sin que esta reducción puedan realizarla más de dos veces por semana. Asimismo, les está prohibido conducir de forma ininterrumpida más de cuatro horas y la duración total de los tiempos de conducción efectiva entre dos períodos consecutivos de descanso no excederá de nueve horas diarias, sin poder sobrepasar cuarenta y ocho semanales.

Las circunstancias de velocidad, paradas, distancias recorridas y relevos quedan escrupulosamente registradas en los tacógrafos.

- Existen, por otra parte, limitaciones para circular por determinadas *vías.* Estos transportes tienen que utilizar obligatoriamente las autopistas o autovías y sólo las pueden abandonar cuando sea indispensable para llegar a su destino. Sólo cuando tengan que efectuar operaciones de carga y descarga se les permite entrar en las poblaciones.
- Además, no pueden circular desde las trece horas de los sábados hasta las veinticuatro de los domingos y desde las trece de las vísperas de festivos hasta terminar el día. En cuanto a días específicos de prohibición, como norma general, serán los días 1 y 31, tanto de julio como de agosto.

Existen circunstancias especiales de peligro cuando estos vehículos pasan por túneles o por las proximidades de embalses o corrientes de agua. Sin embargo, no existe una normativa que lo regule, aunque en los reglamentos

TRAFICO DE VEHICULOS DE MERCANCIAS PELIGROSAS (día laborable–1982)



Se excluyen las autopistas.

de explotación de la concesión de los túneles de peaje suelen contenerse normas sobre el particular.

Itinerarios y zonas de conflicto

Por su parte, la Comisión Nacional de Seguridad Vial ha creado un grupo de trabajo, denominado «Areas de Descanso», para que elabore un plan de parques o zonas de estacionamiento dotadas de los elementos de seguridad necesarios. Este ambicioso estudio corre parejo con el establecimiento de itinerarios adecuados o alternativos que permitan una infraestructura suficiente para que sea posible el fiel cumplimiento de la normativa.

De un volumen de producción cercano a los 65 millones de toneladas anuales de mercancías peligrosas, aproximadamente 15 son objeto de transporte interurbano a media y larga distancia. De estos 15, unos ocho millones se transportan por carretera, la mayoría por la red de interés general, según se desprende de una memoria publicada recientemente por el MOPU.

Este tipo de tráfico afecta en mayor medida a determinados núcleos urbanos. Así, Madrid, Valencia y Sevilla tienen en todos sus accesos un tráfico superior a cien vehículos diarios, mientras que Vitoria, Burgos, Palencia, Valladolid, Lugo, Murcia y Albacete están afectadas considerablemente por un tráfico de paso. Otras ciudades como Lérida y Castellón, debido a la proximidad de las autopistas, ven limitado su paso al de origen y destino en las mismas unidades.

En el período comprendido entre 1979 y 1984, las provincias con mayor número de accidentes fueron Santander, con 65; Barcelona, con 54, y Valencia, con 31.

Por otro lado, tras el accidente de Los Alfaques, el MOPU realizó en 1979 una encuesta entre los centros productores de mercancías peligrosas, considerando el conjunto de tráficos de largo recorrido con origen, destinos y paso por las ciudades. De la misma, si se considera tan sólo el tonelaje, las cinco ciudades más afectadas son vascas: Bilbao, Basauri, Vitoria, Arrigorriaga y Llodio. Pero si se pondera en función de la peligrosidad de la mercancía, las dos primeras son Tarragona y Barcelona, seguidas por las cinco ciudades vascas citadas y Valencia. Madrid y Sevilla, que en número de vehículos son las más afectadas, no ocupan un lugar preeminente desde el punto de vista del tonelaje.

Señalar el peligro

Los vehículos utilizados en este tipo de transporte, generalmente cisternas o contenedores-cisterna, están sometidos a unas normas especiales en cuanto a su carga, descarga, señalización y otras que no se exigen a los demás vehículos.

El Ministerio de Industria y Energía revisa anualmente el estado de estos vehículos, haciendo más hincapié al tercer año y, sobre todo, en el sexto, en el que la inspección es muy rigurosa.

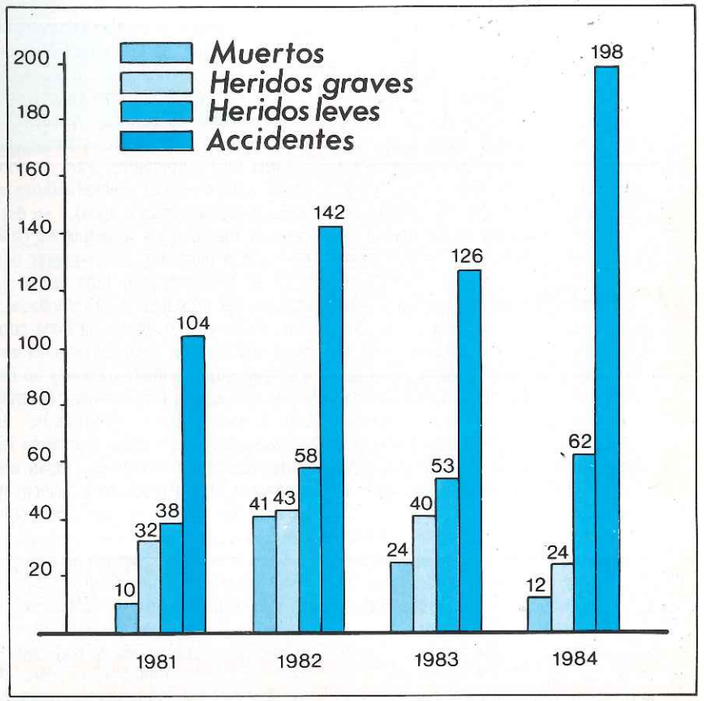
Pero en cuanto a la mercancía que se transporta, es de vital interés señalarla e identificarla. Tanto la señalización como el etiquetado tienen como finalidad identificar tanto los vehículos como las mercancías que transportan y los riesgos y peligros que esos productos conllevan.

La señalización consiste en un panel rectangular de color naranja, retrorreflectante, dividido en dos por una línea horizontal y que se ha de colocar tanto en la parte delantera como en la trasera del vehículo. La obligación de llevar paneles es aplicable no sólo cuando los vehículos estén cargados, sino también cuando las cisternas estén vacías, pero sin limpiar ni desgasificar.

El panel puede tener, o no, inscritos unos números que sirven para identificar el peligro y la materia. Deberán ser legibles después de un incendio de una duración de quince minutos. En caso de fuga o derrame, estos números dan la clave para combatirlo adecuadamente.

Además de estos paneles rectangulares de identificación, la normativa vigente establece la obliga-

Los vehículos que transportan mercancías peligrosas tienen una accidentalidad, por kilómetro recorrido, inferior a la media del resto del parque nacional.



RESUMEN COMPARATIVO DE VICTIMAS Y ACCIDENTES EN LOS AÑOS 1981-1984.—A expensas de la elaboración de los últimos datos de 1985, durante los once primeros meses de ese año se produjeron 86 accidentes, con un balance de 23 muertos, 30 heridos graves y 72 leves.

toriedad, para la empresa expedidora, de colocar etiquetas en los bultos y, en su caso, sobre las cisternas y contenedores con el fin de señalar de forma genérica su contenido y el peligro que puede acarrear el que la materia deje de estar en las condiciones en que debe ser manipulada y transportada. Los vehículos cisterna deberán llevarlas en ambos costados y en la parte trasera.

Accidentalidad inferior a la media

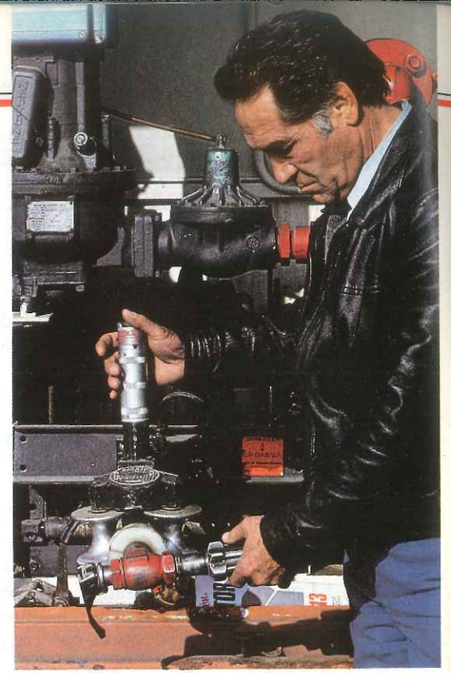
El accidente de circulación es un acontecimiento desgraciado que, en muchas ocasiones, comienza con una reacción humana imprevisible a la que se unen unas increíbles coincidencias de varios sucesos extraordinarios, cada uno pequeño en sí mismo, pero que aglutinados producen la catástrofe. Esta es mayor cuando entra en juego el escape de un gas tóxico, el derrame de un líquido inflamable o la difusión, por ejemplo, de radiactividad al aire.

No obstante, el sector de la industria química, a consecuencia del constante trato con materiales peligrosos, funciona generalmente con unas técnicas de seguridad ejemplares y está demostrado que, por kilómetro recorrido, los profesionales que transportan estas mercancías producen menos accidentes y muertes que el conjunto de vehículos del parque nacional (proporcionalmente, un 7 por 100 menos). Para valorar esto hay que tener en cuenta su experiencia (en el 30 por 100 de los accidentes el conductor tenía una experiencia entre dieciséis y veinte años), formación y controles.

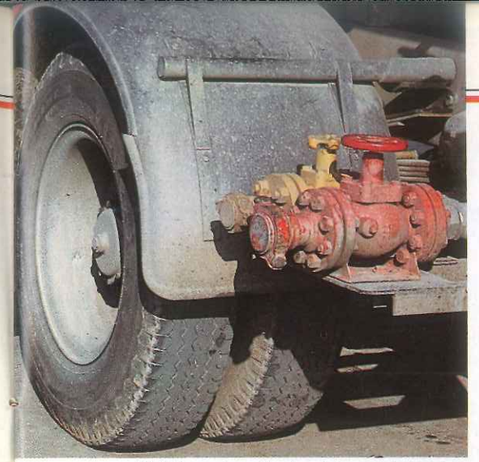
La estadística de los últimos cinco años indica que el factor humano fue, sin embargo, el causante de los accidentes en el 84 por 100 de los casos en los que se vio implicado un vehículo de mercancías peligrosas. El porcentaje que corresponde al estado de la vía como causalidad directa del accidente es pequeño, algo más del 1,4 por 100, mientras que por culpa del vehículo o de la carga se eleva a algo más del 7 por 100. El resto son otros factores; por ejemplo, meteorológicos, sin especial significación cuántica.

En descargo de la responsabilidad de estos profesionales es de justicia señalar otro dato y es que de los 86 accidentes que se han registrado en los once primeros meses de 1985 y que se saldaron con 23 muertos, 30 heridos graves y 23 leves, en 39 ocasiones el responsable del siniestro fue otro vehículo o persona ajena al que transportaba mercancías peligrosas.

Con el término «incidentes» los expertos engloban toda una serie



La manipulación y transporte de mercancías peligrosas está a cargo de profesionales con una larga experiencia y una preparación que se pretende mejore cada día a través de unos cursos de formación específica.



El fallo en las válvulas de seguridad y el «pinchazo» como consecuencia del mal estado de los neumáticos originan, con frecuencia, incidentes que, estadísticamente, no son el desencadenante de tragedias.

El buen estado de los enganches entre el tractor y cisterna son objeto de especial atención en las revisiones que anualmente realiza Industria.

El penúltimo susto

Aunque quizá se habrán producido otros, éste fue el último accidente significativo que constatamos al elaborar este reportaje. El camión-cisterna transportaba 24 toneladas de benil-benceno desde Puertollano a Santander, por la carretera N-623. En el kilómetro 333, en pleno puerto de El Escudo, fallaron los frenos. Dicen que la habilidad del conductor evitó desgracias mayores.

No se produjeron desgracias personales pero parte del líquido cayó sobre la calzada y, lo que es peor, sobre el río Zorrilla, por lo que se dio aviso inmediato a los habitantes de toda la cuenca del Pas. Se corta la circulación y se encauza hacia la N-611, única alternativa para evitar el colapso que ya se estaba produciendo en Santander. Los problemas aumentaron al estar esa carretera cerrada por obras. Incluso fue necesario traer una manguera especial desde Puertollano para trasvasar la carga. Los trabajos, fatigas y cortes de circulación duraron tres días.

CUANDO EL ACCIDENTE LLEGA

La legislación vigente sobre el transporte de mercancías peligrosas pretende, fundamentalmente, hacer de este tipo de actividad algo seguro, con el menor riesgo posible. Como complemento a estas normas se han previsto unas instrucciones para la actuación de los conductores que transportan estas mercancías, así como para las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, Policía Autónoma y Municipal.

Las instrucciones de los conductores se denominan fichas de seguridad. Son documentos de fácil utilización que contienen detalles sobre la naturaleza de la mercancía que se transporta, medidas de seguridad y normas de actuación para casos de incendio o rotura del envase e instrucciones elementales sobre primeros auxilios, en el caso de que alguna persona entre en contacto con la mercancía.

Si se produce, por ejemplo, un accidente en un camión cisterna que contenga cloro, la ficha de seguridad que llevan los conductores suministra indicaciones sobre los riesgos asociados a la mercancía. En el caso del cloro existe riesgo de explosión al calentarse, así como peligro de intoxicación de las personas y quemaduras por contacto con la piel. Como norma general de seguridad se establece que debe estacionarse el vehículo lejos de los núcleos habitados, evitarse las causas que puedan originar fuego y señalizar el peligro, así como alejar a los curiosos y avisar inmediatamente a los servicios de policía, Guardia Civil y bomberos. Para el cloro se recomienda como agentes extintores polvo y halones (nunca agua) y se describe la metodología a seguir en caso de fugas o derrames: no refrigerar con agua el recipiente que fuga, evitar la entrada del producto al alcantarillado y ríos, etcétera. Por último, la ficha contiene una serie de recomendaciones elementales sobre primeros auxilios en caso de que alguna persona resulte herida por quemaduras o intoxicación. Se aconseja lavar con agua abundante las partes afectadas, quitar las ropas impregnadas con el producto y facilitar inhalación de oxígeno en caso de insuficiencia respiratoria.

Otros productos, como la lejía de potasa, representan un peligro potencial de intoxicación mortal por inhalación o ingestión y riesgo de quemaduras muy graves por contacto con la piel, ojos y mucosas. Se recomienda, en caso de fugas o derrames, absorber el producto esparcido con arena o tierra, absteniéndose en todo caso de utilizar agua. En el caso de heridos se aconseja lavar con agua abundante las partes afectadas durante quince minutos como mínimo.

Hay buenos ejemplos de lo oportuno de estas recomendaciones en numerosas intervenciones por parte de los conductores que transportan materias peligrosas. En julio del pasado año, el conductor de un camión cisterna que contenía fenol —sustancia altamente tóxica y corrosiva— evitó un desastre en Baños de Montemayor (Cáceres), gracias a que actuó inmediatamente de acuerdo con las instrucciones descritas en las fichas de seguridad, al producirse por accidente un derrame de la mercancía.

Se ha previsto, además, en todos los casos, la actuación de los servicios de intervención (Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, Policía Autónoma y Municipal, así como los Servicios de Extinción de Incendios y Salvamento) a través de instrucciones escritas elaboradas en aplicación de la ley 2/85 sobre Protección Civil, a tener en cuenta sin perjuicio de las decisiones concretas que sean aconsejables en virtud de las especiales circunstancias concurrentes en un accidente determinado.

Todas estas medidas de seguridad deberían ir acompañadas, además, de una adecuada preparación de la mentalidad de la población para su comportamiento tanto a nivel preventivo como en el caso de accidentes o incidentes. El sistema de Protección Civil que se ha configurado en España se plantea no sólo de forma que los ciudadanos alcancen la protección del Estado y de los otros poderes públicos, sino procurando que ellos mismos estén preparados para alcanzar por sí solos tal protección. Este sistema de autoprotección en el caso del transporte de mercancías peligrosas comenzaría con la adquisición de una conciencia clara sobre los riesgos que el ciudadano puede sufrir. Todos debemos extremar las precauciones cuando circulemos detrás de un camión con etiqueta que indique peligro de mercancías peligrosas, respetando escrupulosamente la distancia de seguridad, informando urgentemente a la Guardia Civil, Policía o Servicios de Protección Civil en caso de accidente, y avisando inmediatamente al conductor si se observase alguna anomalía en la cisterna, tal como emanación de gas, fugas o derrame del contenido. Se debe evitar, asimismo, la congestión del tráfico y el estacionamiento en zonas próximas a un vehículo cisterna o camión que transporte materias peligrosas, y colaborar con las autoridades en el caso de que éstas decidan medidas de evacuación o interrupción del tráfico.

Actuaciones dentro del campo de la prevención, educación e información pública y planificación de emergencia son algunos de los recursos que, sin duda, contribuirán a que en esta actividad la seguridad sea posible.

José Luis GONZALEZ GARCIA

EVACUACION POR ORDENADOR

EL pasado mes de diciembre, los Medios de Comunicación se hacían eco del primer aniversario de la catástrofe industrial de Bhopal, producida por un escape de gas venenoso que causó alrededor de 2.500 muertos y afectó a más de 300.000 personas. Un día después de ese aniversario se volvía a producir un escape de gas en una populosa zona de Nueva Delhi, provocando el pánico. Aunque se registró una víctima, afortunadamente el gas no era tóxico.

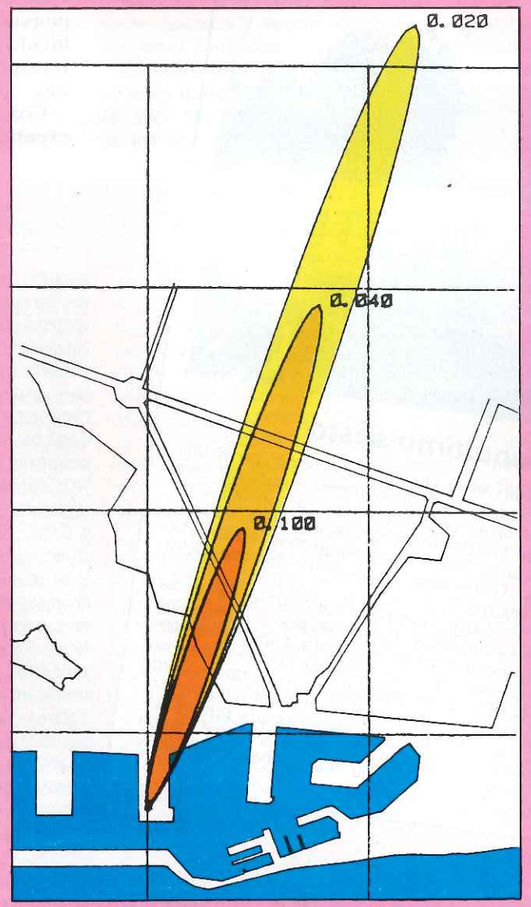
Surge inmediatamente la pregunta: ¿es posible evitar estos accidentes o al menos paliar o reducir las consecuencias?

Evidentemente, lo primero, lo más urgente en casos similares es evacuar la zona de peligro. Pero, ¿es posible determinar científicamente la zona de riesgo? ¿Es necesario que se desplacen al lugar los bomberos, químicos, toxicólogos y un largo etcétera de expertos para que en urgente cónclave se decida qué zona hay que evacuar y por dónde hacerlo? ¿Y mientras tanto...?

Protección Civil ha elaborado unas fichas con unas tablas que señalan, para cada producto, su radio de toxicidad y de explosión. Para el doctor ingeniero Miguel Angel Hacar, estas tablas no resuelven en su totalidad toda la problemática, ya que no se determina la zona de evacuación en función de algo tan fundamental como es el caudal de fuga, la dirección y la intensidad del viento.

El profesor dirige un grupo de trabajo en la Escuela Universitaria de Ingeniería Técnica de Obras Públicas de Madrid para investigar un procedimiento que simplifica el problema multidisciplinario que surge cuando se produce una emergencia, con el auxilio de un mini ordenador que, en décimas de segundo, da las claves precisas para la operación de evacuación.

En el ordenador está digitalizado el puerto de Barcelona, aunque podría estar la M-30 de Madrid o cualquier lugar de «previsible conflicto». Cuando se produce una fuga o vertido de un producto potencialmente peligroso, basta con determinar las coordenadas e introducir en el ordenador una serie de variables como el código internacional del producto, el estado atmosférico, el caudal de fuga estimado, etcétera. Según se quiera seguir el sistema español, el americano o incluso otro más general y completo, aparecerá en pantalla el mapa del lugar con el detalle que se precisa y la delimitación de la zona de urgente evacuación, con tres zonas de distinta intensidad de peligro.



Tras un accidente, el ordenador señala dos curvas de distinta intensidad de peligro y una tercera, de evacuación para la población, que ha de hacerse siempre transversalmente a la dirección del viento, con el fin de reducir los tiempos de exposición al peligro.

En la rapidez con que se ejecute la evacuación estribará el éxito de la operación. Y precisamente es lo que nos da este procedimiento: *rapidez*.

Delimitado el peligro, bien por radio, televisión o megafonía, se puede «dirigir» a los residentes de la zona afectada por las calles convenientes (determinadas en el mapa) para que salgan lo más rápidamente posible de la zona. Alejarse del peligro, pero en dirección del viento, supondría recorrer una distancia doble, triple o aun más que hacerlo lateralmente.

El invento, bien simple, no tiene desperdicio. Otros datos que aparecerán en pantalla son si hay peligro para la vida y es necesario equipo de protección, si hay peligro de fuego, la inestabilidad química del producto, la reacción con el agua, su toxicidad, el peligro de explosión y si es necesaria la evacuación.

de circunstancias del vehículo que originan un contratiempo, como la rotura de la pieza de unión del tractor con el remolque, del sistema de frenado, de la transmisión, incendios sin consecuencias, neumáticos, poros en la cisterna, fallos en las válvulas de seguridad, etcétera.

Hasta finales de noviembre de 1985 se registraron 84 incidentes, cifra muy elevada si tenemos en cuenta las inspecciones, en teoría rigurosas, que sufren periódicamente estos vehículos. Sin embargo, rara vez son el desencadenante de un accidente.

Las circunstancias especiales de este tipo de transporte originan que, cuando se produce un accidente, el acontecimiento se magnifique por existir «a posteriori» un peligro potencial de la carga que obliga a adoptar precauciones. Los cortes de la circulación en uno o incluso en los dos sentidos son frecuentes y de larga duración.

Por último, aunque es muy difícil la valoración económica de las pérdidas originadas en los accidentes ocurridos en el transporte de mercancías peligrosas —teniendo en cuenta, además, que las pérdidas de vidas humanas no son cuantificables—, se puede estimar, según un estudio publicado por José L. Mañas en «Cuadernos de Protección Civil», que nuestro país pierde como mínimo unos 260 millones de pesetas anuales. Cada accidente da lugar a pérdidas que se evalúan en 2,14 millones de pesetas como promedio. Otro dato que se desprende del citado estudio es que, en términos absolutos, se producen en Francia el doble de accidentes que en nuestro país.

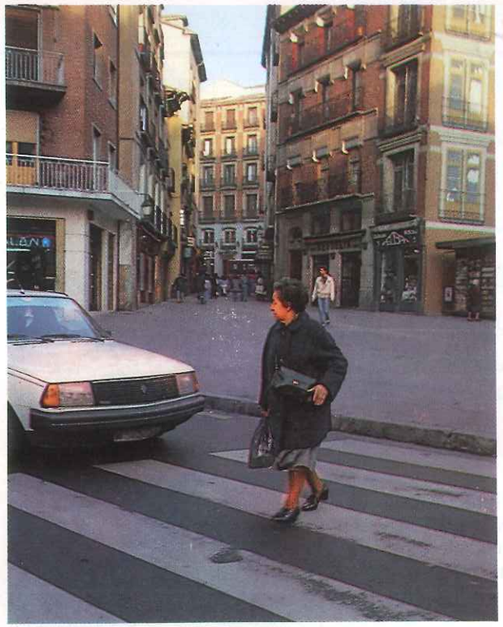
Lucha en varios frentes

Además de los controles selectivos que la Guardia Civil practica en la carretera, son muchos los frentes en los que se puede operar y variadas las medidas a adoptar para mejorar los niveles de seguridad, algunas de las cuales ya han sido apuntadas. En primer lugar, se puede actuar sobre la ubicación de los centros de producción en función de su proximidad a vías férreas, ejes de transporte y localización de los lugares de consumo. Igualmente es conveniente estudiar cuál es el medio de transporte más adecuado para aquellas mercancías cuya peligrosidad sea más elevada y, por supuesto, incidir con mucho rigor en las inspecciones de los vehículos. En cuanto a la vía, la construcción de circunvalaciones, desdoblamientos de calzada, eliminación de curvas, pasos a nivel, itinerarios alternativos para evitar el paso por túneles y proximidades de corrientes de agua y la construcción de aparcamientos alejados de núcleos urbanos son algunas medidas que redundarán en un transporte de mercancías más seguro. La Comisión Interministerial, responsable del tema, lucha ya en estos frentes.

José Ignacio RODRIGUEZ
Fotos: José RUBIO

ETIQUETAS DE PELIGRO

1.—Líquidos inflamables. **2.**—Explosivos. **3.**—Materias sujetas a inflamación espontánea. **4.**—Sólidos inflamables. **5.**—Comburente o peróxido orgánico. **6.**—Materias que, al contacto con el agua, desprenden gases inflamables. **7.**—Material nocivo. **8.**—Tóxicas. **9.**—Radiactivas. **10.**—Corrosivas. **11 y 12.**—Radiactivas categoría 1 y 2.



José Rubio

Madrid: la capital sabe dar ejemplo.

Puertollano: el peatón, prioritario.

Las ciudades más seguras

Ramón Zalduendo

Vitoria: una ciudad moderna a nivel europeo.

El pasado mes de diciembre tuvo lugar en Madrid la entrega de premios del Primer Concurso Intermunicipal Europeo «El Municipio más Seguro», organizado por la Prévention Routière Internationale y el Consejo de Municipios y Regiones de Europa, bajo el lema «La promoción de zonas habitadas o residenciales con circulación motorizada limitada». En él tomaron parte municipios de ocho países del Viejo Continente, resultando premiados, por lo que afecta a España, los de Villaescusa de Haro (Cuenca), Villa Santa Brígida (Gran Canaria), Puertollano (Ciudad Real), Vitoria y Madrid.

A representantes de algunas de estas localidades españolas les ha pedido TRAFICO un artículo sobre sus realizaciones, que recogemos en estas páginas como testimonio de la contribución de nuestros municipios a esa calidad de vida que, coordinando eficazmente la coexistencia entre el hombre y el vehículo, es objetivo primordial al que hace referencia Leon Nilles, presidente de la Prévention Routière Internationale.

LOS PREMIOS

Categoría I (menos de 5.000 habitantes):
1.º Villabon (Francia).
2.º Bertrange (Luxemburgo).
3.º **Villaescusa de Haro (España).**

Categoría II (entre 5.000 y 20.000 habitantes):
1.º Dudelange (Luxemburgo).
2.º Bornem (Bélgica).
3.º Frohnleiten (Austria).
3.º **Villa Santa Brígida (España).**

Categoría III (entre 20.000 y 50.000 habitantes):
1.º Watermael-Boisfort (Bélgica).
2.º Brühl (R.F. de Alemania).
3.º Yverdon (Suiza).

Categoría IV (entre 50.000 y 100.000 habitantes):
1.º Quimper (Francia).
2.º **Puertollano (España).**

Categoría V (entre 100.000 y 500.000 habitantes):
1.º Mainz (R.F. de Alemania).
2.º **Vitoria (España).**

Categoría VI (más de 500.000 habitantes):
1.º **Madrid (España).**

Por una mejor calidad de vida

Leon Nilles (*)

LA ordenación del territorio y el urbanismo constituyen inversiones a largo plazo y, más que nunca, deben tomar en consideración el factor Seguridad Vial. De este modo se suprimirían las numerosas y ulteriores rectificaciones en situaciones de conflicto y puntos peligrosos mediante señalizaciones, limitaciones, etcétera.

Numerosas ciudades y municipios se desarrollaron a lo largo de un período en el que todavía no se había inventado el vehículo a motor. La concepción urbanística, por tanto, no se adecuaba a la circulación de nuestros días. Respetando el desarrollo histórico de las poblaciones y teniendo presente la evolución del tráfico del mañana, se imponen nuevas soluciones que permitan tomar en consideración la calidad de vida y la seguridad vial de nuestras ciudades y de sus vecinos y, paralelamente, favorecer el tráfico que crece sin cesar.

La infraestructura de la circulación debe por ello tener presentes los riesgos de seguridad mediante la aplicación de los resultados de nuevas investigaciones científicas. A medio y largo plazo, la construcción de las vías públicas, la ordenación del territorio y el urbanismo van a jugar el papel más determinante en el campo de la prevención vial. Efectivamente, es en este campo particular en el que las investigaciones llevadas a cabo siguiendo una planificación apropiada nos aportarán sus frutos. Las acciones correctoras que se lleven a cabo posteriormente serán siempre más costosas y únicamente constituirán soluciones arriesgadas. Los usuarios de las vías públicas, desde los niños pequeños a las personas de edad, desde el ciclista hasta el conductor de automóviles, tienen derecho a poder circular en sus ciudades o en sus pueblos con seguridad y con comodidad. En este terreno, un campo de actividad queda por cubrir, fundamentalmente tanto por los cargos electos de los ayuntamientos como por los técnicos municipales.

Con el fin de dar a esta idea la dimensión necesaria y poder estimular aún más a los responsables políticos municipales a actuar en interés de la seguridad vial en sus ciudades y municipios, la Prévention Routière Internationale, conjuntamente con el Consejo de Municipios y Regiones de Europa, ha organizado el I Congreso Intermunicipal Europeo «El Municipio más Seguro», teniendo como lema: «La promoción de zonas habitadas o residenciales con circulación motorizada limitada».

Este concurso se ha desarrollado bajo el alto patronazgo del secretario general del Consejo de Europa y de la Conferencia Europea de Ministros de Transportes.

Los objetivos del concurso han sido los siguientes:

— Sensibilizar aún más a los cargos electos y a los responsables municipales sobre la importancia de la prevención vial y de la planificación municipal.

— Prestar atención a los problemas de seguridad vial cuando se construyan edificios públicos (escuelas, centros administrativos públicos, hospitales, iglesias, centros comerciales, industrias, equipamientos privados, etcétera).

— Promover el desarrollo de la infraestructura viaria teniendo presente la calidad de vida de la población y de su entorno.

— Planificar una infraestructura que se adecue a todas las categorías de usuarios.

— Promover ejemplos a seguir.

Este I Concurso ha conocido ya un notable éxito: municipios de ocho países (Austria, Bélgica, España, Francia, Italia, Luxemburgo, República Federal de Alemania y Suiza) han participado con realizaciones ejemplares interesantes e imaginativas.

Nuestras dos organizaciones internacionales han decidido, de común acuerdo, organizar la segunda edición de este concurso teniendo como objetivos las acciones y realizaciones concretas que se lleven a cabo durante 1986, año que ha sido designado por las Comunidades Europeas «Año Europeo de la Seguridad Vial».

Nuestros municipios tienen un papel primordial a jugar en una efectiva mejora de la seguridad vial en el interés de las poblaciones, con lo cual aportarán una continuada y positiva contribución a este «Año Europeo de la Seguridad Vial».

El año 86 y nuestro concurso pueden constituir un nuevo punto de partida y al mismo tiempo un reto para que los municipios lleven a cabo equipamientos adecuados permitiendo una óptima convivencia entre los residentes y los usuarios de las vías, contribuyendo así a la salvaguardia de las vidas humanas y sus municipios.

(*) Presidente de la Prévention Routière Internationale.

José Rubio

Para todos los premiados, un mismo objetivo: dar seguridad.

Carriles-bici y bidegorris, un gran atractivo para quienes gustan de desplazarse o hacer deporte de forma segura.

Plaza de Honduras.

«Estamos a nivel europeo»

NUESTRO Ayuntamiento decidió participar en el Concurso Intermunicipal Europeo de Seguridad Vial «El municipio más seguro» del año 1985, organizado conjuntamente por la Prevention Routiere Internationale y el Consejo de Municipios de Europa.

Basándonos en los temas del concurso, preparamos un trabajo que consistió en la presentación de un libro que resumía las actuaciones municipales y que se refería a los siguientes puntos:

A) Disposiciones de carácter general

Enumeración de 21 ordenanzas vigentes en la actualidad, así como las previstas en el Plan General de Ordenación Urbana 1984.

B) Realizaciones de carácter particular

— *Zonas peatonales.*—Destacábamos el tono peatonal de la ciudad fundamentándonos en sus paseos tradicionales que, arrancando del centro y a lo largo de 3,5 km., concluyen en la Basílica de Armentia pasando por los parques de La Florida y el Prado.

También se mencionan otros más modernos construidos de los años sesenta hasta ahora y que forman parte de su trama urbana en sus más de cuatro kilómetros de recorrido.

Pero la actuación más importante es la zona peatonal que desde 1980 se ha ido engrandeciendo, completándose totalmente en 1983. Une las plazas de la Virgen Blanca, España, Correos y de Los Fueros, ocupando parte de las calles del ensanche del siglo XIX y casi la mitad de nuestra parte vieja.

— *Carriles-bici.*—En este apartado mencionamos que desde 1982 nuestro municipio fijó las directrices para la implantación de «carriles-bici» o «bidegorris», tanto en el casco urbano como en el término municipal. En la actualidad están construidos 13 km. y en fase de ejecución otros cuatro.

— *Seguridad de niños y de personas de edad.*—Nuestras realizaciones en estos temas son la protección de pasos de peatones en colegios con semáforos, ordenaciones de tráfico en zonas de gran afluencia escolar, como en las calles Luis Heinzt y Magdalena, señalización de zonas escolares y colaboración de la Policía Municipal a las horas de entrada y salida.

Respecto a las personas de edad, se detallaban las prestaciones que, a través del Instituto de Bienestar Social, se prestan a nuestros ancianos como residencias y clubs de jubilados, atenciones a domicilio de todo tipo, transporte gratuito a las unidades de día, transporte público gratis y reducciones de cuotas en instalaciones municipales.

— *Personas disminuidas.*—Realizaciones en materia de rebajes de acera, semáforos para invidentes y rampas de acceso en edificios públicos.

— *Otras actuaciones.*—Aquí se destacaban otro tipo de realizaciones como construcción de 12 plazas o glorietas en puntos conflictivos, así como equipos del Gabinete de Tráfico y el Plan de Coordinación Semafórica de la Ciudad.

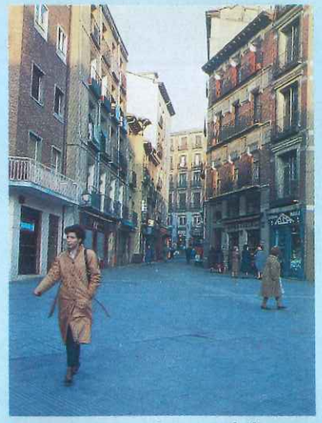
También se ilustraba este apartado con fotografías de instalaciones deportivas de Gamarra y Mendizorroza, aparcamientos de camiones, pista de autoescuelas de Ascarza, recinto ferial de Mendizabala, pasarelas de peatones, señalización informativa, aparcamientos subterráneos y de superficie, Plan OTA, así como unas estadísticas de 1974 a 1984 relativas a Parque de Vehículos y accidentes.

La realización de este trabajo supuso un orgullo para nosotros y la oportunidad de dar a conocer nuestra ciudad. «Vitoria-Gasteiz, una ciudad para vivir.»

La obtención del primer premio a nivel nacional y el segundo a nivel europeo para ciudades entre 100.000 y 500.000 habitantes nos ha supuesto una gran satisfacción y un acicate con mezcla de ilusión para seguir trabajando en este complejo tema que es la «seguridad vial».

Estamos convencidos que llevamos bastante tiempo a «nivel europeo» y nuestro objetivo es consolidar esta situación.

Francisco BUESA PECIÑA



Las calles peatonales, unas de las grandes realizaciones en Madrid capital.

Preocupa la seguridad vial

EL Ayuntamiento de Madrid, consciente del grave problema que constituyen los accidentes de circulación en la sociedad, así como su enorme coste, tanto social como material, dedica una gran parte de su esfuerzo en controlar, a través del Area de Seguridad, Circulación y Transportes, los accidentes producidos dentro de su término municipal, mediante información recabada a través de las Casas de Socorro, Jefatura Provincial de Tráfico, Hospitales e, incluso, por la propia Policía Municipal quien, a su vez, elabora un banco de datos de accidentes por calles que sirve de base para posteriormente encontrar remedios eficaces tendentes a eliminar la peligrosidad de aquellos «puntos negros» detectados. Esto es el cómo, una vez producidos los accidentes, se toman medidas para evitar su repetición en los mismos puntos, situación que el Ayuntamiento de Madrid trata de evitar en la medida de lo posible, teniendo en cuenta siempre el tema de la seguridad vial en los proyectos de planeamiento urbano que realiza tanto en zonas de nueva creación como en zonas consolidadas de la ciudad.

Una muestra más de esta preocupación municipal por la seguridad vial, fue el participar en el concurso europeo «El municipio más seguro», por presentar en el mismo unos objetivos de «calidad de vida» con los problemas relativos a la seguridad vial del tráfico, concordantes con la política desarrollada por este Municipio.

El Area de Seguridad, Circulación y Transportes estimó conveniente participar en el concurso para conocer las realizaciones y las posiciones de otros municipios, aprovechando de esta manera experiencias útiles para el nuestro, dando a conocer al tiempo nuestras realizaciones por si pueden ser aplicadas en otras ciudades.

Es evidente que en una ciudad del tamaño de Madrid la seguridad vial no puede limitarse al concepto estático que tiene sentido en ciudades de menor tamaño: eliminación de travesías, semaforización y mejora de intersecciones, realizaciones que se ejecutan en nuestra ciudad de una manera automática a través de los servicios técnicos adecuados, sino que es preciso aplicar medidas de mayor rango que tiendan a organizar la ciudad bajo los criterios de calidad de vida y equilibrio social, mediante tales como el Plan General de Ordenación Urbana y las Ordenanzas municipales.

El Plan General de Ordenación Urbana, aprobado definitivamente en marzo de 1985, constituye una herramienta insustituible para transformar la ciudad con los siguientes objetivos generales:

— Garantizar el derecho a la ciudad de los ciudadanos.

— Reequilibrar socialmente la ciudad.

— Hacer habitable la ciudad para todos, mejorando las condiciones de vida urbana.

— Recuperar la ciudad.

Del Plan General dimanan todas las realizaciones llevadas a cabo en estos cuatro años y, entre las que merecen destacarse como mejora sustancial de la calidad humana y del hábitat urbano, el barrio del Madrid de los Austrias, habilitado para peatones, la remodelación de la Puerta del Sol y de San Francisco el Grande y, sobre todo, la operación Atocha, en la que se unen la desaparición del paso elevado múltiple, recuperándose el espacio urbano y la potenciación del más importante intercambiador de transporte de la ciudad.

Entre las ordenanzas específicamente referidas a seguridad vial destacan la de Circulación, que completa y adapta el Código de la Circulación en lo referente a normas de circulación urbana a las características específicas de Madrid, así como la Ordenanza de Transporte Escolar, que regula el servicio de este transporte para mantener la seguridad de los escolares en aplicación de lo dispuesto por el real decreto de 25 de agosto de 1983.

En el tema específico de la seguridad merece destacarse la obligatoriedad del uso del cinturón de seguridad en los tramos de las carreteras radiales que convergen en Madrid, así como en la M-30; la instalación de pavimentos antideslizantes en zonas anteriormente peligrosas, la ordenanza para supresión de las barreras arquitectónicas, especialmente para personas con movilidad reducida.

Como principales realizaciones en la mejora del tráfico merecen destacarse la regulación del aparcamiento en superficie en zonas centrales, la creación de aparcamientos subterráneos para residentes en zonas periféricas y el sistema centralizado de control de tráfico en su doble vertiente del ordenador que regula más de 500 intersecciones y el conjunto de cámaras de televisión a través de los que se vigila el comportamiento del tráfico en los puntos neurálgicos de la ciudad.

Las más recientes incorporaciones a esta serie de medidas encaminadas a la mejora de la seguridad consisten en la definición de la red viaria básica como zona preferente de vigilancia y regulación, así como la puesta en marcha de la unidad de circulación que controla sin interrupción diariamente los puntos y tramos críticos de la mencionada red viaria básica.

La responsabilidad contraída por Madrid al haber sido galardonada con el primer premio en la categoría de ciudades de más de medio millón de habitantes nos servirá de estímulo para profundizar en los aspectos menos avanzados de la seguridad vial, tales como la informatización de los accidentes para analizar exhaustivamente sus causas, estudios específicos sobre las características de los «puntos negros», así como propuestas encaminadas a la protección del peatón en los cruces de calzadas, calzadas compartidas con vehículos, recintos residenciales, etcétera, para poder seguir afirmando con orgullo que Madrid se mantiene a la cabeza de las ciudades con preocupación preferente en la mejora de la calidad de vida y de la seguridad vial de sus ciudadanos.

Emilio GARCIA HORCAJO

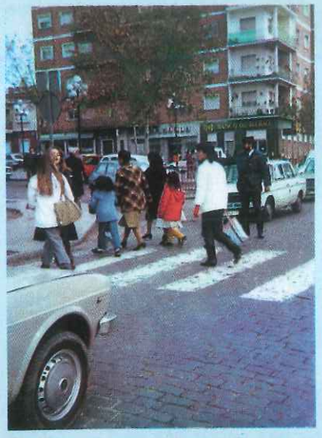
LOS criterios que hayan seguido tanto el jurado nacional como el europeo para darnos estos galardones, no los sabemos; pero lo que sí sabemos es lo que hemos hecho, y eso es lo que explicamos en estas breves líneas.

Desde que los socialistas llegaron al poder municipal, en el año 1979, tenían bien claro lo que respecto a la circulación tenían que hacer, reflejado ya en el programa electoral, en el que denunciaban que el tráfico de Puertollano era anárquico, caprichoso y tendente al favoritismo, imperando la ley del más fuerte y del más amiguete. Por eso, durante dicho programa prometieron corregir aquello. ¿Cómo? Realizando un Plan de Tráfico donde se defendiera al más débil, al peatón, y dentro del peatón al disminuido físico, donde se defendiera al peatón respecto al vehículo, pero armonizando la coexistencia de ambos en un bien común, una propiedad común, que es la calle, sin coartar la libertad de ninguno, haciendo posible la existencia de sus elementos aparentemente antagónicos en espacios reducidos como son las calles. En el Plan de Tráfico hay que delimitar bien, muy bien, el espacio que corresponde a cada uno de los componentes que forman la circulación, a los peatones, sus espacios; a los vehículos los suyos, e incluso entre vehículos delimitar a cada uno su preferencia, su parcela por donde discurrir en su circulación. Con estos pensamientos se llegó:

Protección a peatones

1.º En lugares donde el peatón era desordenado, desobediente, porque irrumpía en sitios que le estaban prohibidos, ya que pertenecían a los vehículos, o porque el bordillo era excesivamente alto, bien se colocaban vallas metálicas o vallas vegetales tratando de embellecer la ciudad en lugar de afearla al colocar estos elementos separadores.

2.º En lugares donde necesariamente ambas corrientes, la peatonal y la rodada, tenían que cruzarse, se pintaban pasos de peatones en la calzada tipo «cebra», algunos regulados por semáforos, otros señalados con los destellos amarillo-ámbar o anticipándoles una señal vertical de paso de peatones, al fin de no sorprender al automovilista ante la presencia de uno de estos cruces, rebajando también los bordillos para que los disminuidos no encuentren esas infranqueables barreras arquitectónicas.



Proteger al peatón frente al automóvil, uno de los objetivos de los responsables de tráfico en Puertollano.

Defender al más débil

3.º En los lugares donde la afluencia de peatones era elevada, en determinados colegios, iglesias, se han tomado dos opciones: a) Si hay otra vía alternativa se colocan señales de acceso prohibido tipo balizamiento en hito, prohibiendo prácticamente el paso de vehículo alguno. b) Si no hay vía alternativa se hace necesaria la presencia física del agente que ordena y regula la circulación.

4.º En lugares donde la intensidad peatonal es grande y es difícil compatibilizar a peatón y automóvil, la calle se hace peatonal, claro está, buscándole una vía alternativa al vehículo. De esta forma, entendemos que el peatón está prácticamente a salvo.

Otro reto era armonizar la circulación entre vehículos y para ello se siguieron los siguientes criterios:

Protección entre vehículos

1.º Hacer la mayor cantidad posible de calle de un solo sentido. En éstas los cruces son fáciles; sólo hay que mirar cuando se conduce un vehículo hacia donde está la señal de acceso prohibido (es por donde nos puede aparecer el vehículo); los giros a la izquierda se hacen sin problemas ni peligros, la circulación es más fluida y cómoda y, sobre todo, segura, y los peatones sólo miran a un lado y no a varios.

2.º Señalizando los cruces y determinando cuáles son las vías preferentes o no, a la vez que se les prohíbe realizar determinados giros con la correspondiente señal, a fin de no sorprender al automovilista en el cercano cruce, sino que con anterioridad sabe lo que ha de hacer.

3.º Proliferando las señales horizontales, separación de carriles, flechas, isletas direccionales, líneas de detención, stop, ceda el paso; en fin, empleando todas cuantas señales son necesarias y el Código pone a nuestra disposición con la finalidad de delimitar la parcela de cada uno de los vehículos.

4.º Marcando lugares de carga y descarga para evitar que los repartidores obstruyan la circulación, y marcando muy bien las paradas de autobuses, a fin de que los conductores de turismos respeten estos lugares, y el autobús no sea sorprendido por falta de espacio en el que pueda parar, cosa que nos llevaría también a cortes de circulación.

5.º Marcando estacionamientos bien en cordón, diagonal o batería, para que los aparcamientos se hagan de forma ordenada y con la máxima seguridad y no se aparque en cualquier lugar.

6.º Pintando los bordillos de amarillo en aquellos lugares donde la existencia de vehículos aparcados pueda dificultar la circulación o crear algún peligro.

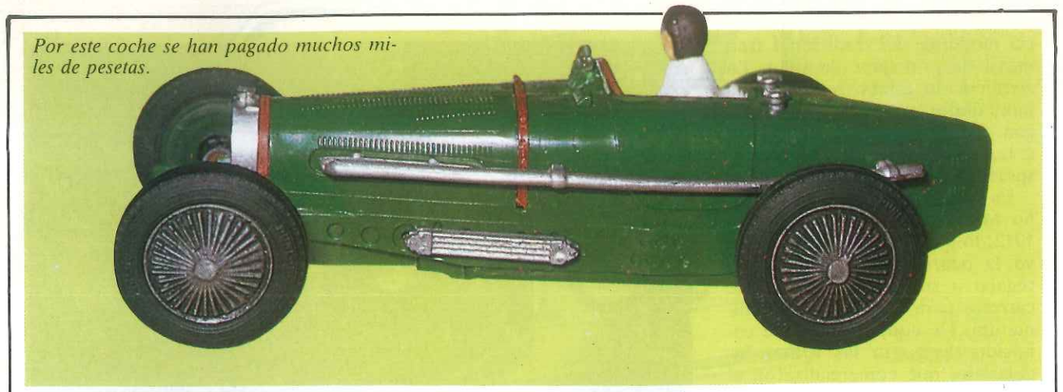
7.º Limitando la velocidad en las seis entradas que tiene la ciudad con un amplio panel de velocidad controlada por radar (como elemento disuasorio) a 40 km/h.

8.º Prohibiendo el estacionamiento a camiones en el casco urbano, por lo que se les programa y se están preparando estacionamientos en los extrarradios.

Pero nada de esto hubiera dado resultado si no se hubiesen hecho campañas en radio y prensa informativo-pedagógicas de mentalización del ciudadano, campañas que aceptó cumpliendo los consejos que en ella se daban con «slogans» rápidos y sencillos, según estos ejemplos:

«Conductor, respeta los pasos de peatones; entre ellos puedes estar tú», «Aparca bien y tendrás fluidez al circular», «Peatón: en caso de colisión con un vehículo, tú eres el más débil; cruza cuando y por donde debas», «La calle es de todos, no abuses de ella» y «Respeta las señales, son tuyas y para tu bien».

Juan Antonio HIDALGO ALONSO



Por este coche se han pagado muchos miles de pesetas.

Por algunos modelos se ha llegado a pagar hasta 45.000 pesetas

LA PASION POR LAS MINIATURAS

Como en tantas materias cotidianas, el mundo del automóvil también tiene sus anécdotas. Hay quien sueña con el último modelo de Porsche o con sentarse ante los mandos de un fórmula. Pero otros, más listos o más prácticos, son capaces de sentir la misma pasión, aunque a menor escala. Son los fanáticos del «slot», originaria denominación inglesa de lo que en España conocemos como minibólidos de competición.

Alguien aún puede pensar que lo del scalextric es cosa de niños. A buen seguro que José Francisco García de Mingo y cientos de entusiastas como él, pueden rebatírselo con pruebas evidentes. Fue Pepe, como le llaman los coleccionistas, quien tuvo la ocurrencia de organizar, recientemente, la primera edición de Retro-Slot. Una concentración y concurso de este tipo de miniaturas, consideradas como la heren-

Estas reproducciones de los coches con los que todos soñamos, son cuidadas como si de auténticas joyas se tratase.

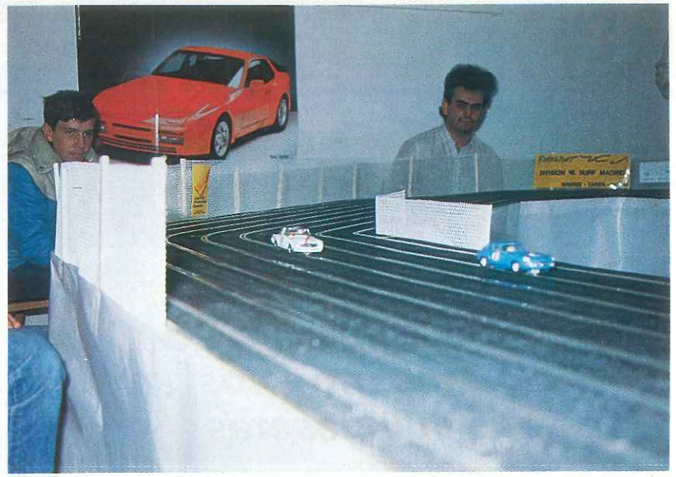
cia moderna del tradicional tren móvil de principios de siglo. La competición estaba restringida a minibólidos veteranos, divididos con toda rigurosidad en cuatro categorías: fórmula, turismos, sport-GT y turismos modificados.

Es muy posible que el americano Mr. Lionel no supusiera, en 1912, lo que sucedería cuando tuvo la ocurrencia de construir y regalar a su hijo un circuito de carreras para automóviles en miniatura. De aquel precedente conocido derivaron las firmas industriales que comercializaron el invento. Desde Inglaterra, donde hoy se guardan con escrupulosidad los modelos más cotizados, se difundió por Europa la pasión por el minibólido. En España entró con el nombre y firma de Scalextric, a principios de los sesenta, acompañada posteriormente de otras marcas como Strombecker, Kyecar, Jouef y Poli.

José Francisco, lúcido protagonista de la iniciativa Retro-Slot, quiso desempolvar lo que los coleccionistas reservaban con tanto celo: «Estas miniaturas no son soldaditos de plomo. Se mueven y deben demostrar sobre la pista sus cualidades. Además de su propia belleza plástica, un coche de carreras está concebido para competir». Su planteamiento fue secundado por una veintena de aficionados que pusieron a prueba sus bólidos. Tan real como en las carreras originales: entrenamientos, mejores tiempos, taller de reparaciones, boxes, carreras espectaculares, accidentes..., todo, menos los trofeos, a escala 1/32.

Si el ambiente en el local, por cierto, alquilado por el propio bolsillo del organizador, era de auténtico Grand Prix, no se quedaba atrás, en interés, la amplia exposición de modelos. Los Austin, Coupé, Ferrari, BMW, Porsche o Ford en reproducciones perfectas y cuidados con el mismo mimo que un filatélico dedica a sus sellos. Todo está en inventario: las ruedas tienen dibujo original, las lunetas deben estar intactas, la pintura sin rayas, los distintivos limpios, el motor con el brillo que salió de fábrica...

Coleccionistas de Las Palmas, Bilbao o Zaragoza colocaban milimétricamente la exposición de sus minibólidos en vitrinas selladas. Todos, en busca de modelos exclusivos o recambios originales.



Los fanáticos del «slot», lo que aquí llamamos minibólidos de competición, son cada día más.

Estos coches de carreras están concebidos y perfectamente preparados para competir.

Pero encontrar quien vendiera era tarea difícil. En un compartimento de vehículos más veteranos lucía la estrella de la concentración ante la lujuria de los coleccionistas. Era un Bugatti del año 1964, de los que tan sólo se fabricaron seiscientas unidades y la que allí se exponía, la única que llegó a España. Hasta 45.000 pesetas pagó su actual dueño por el modelo francés. En contraposición, el último grito, el Lancia 037, versión aerodinámica y detallada del original. El mercadillo de compra-venta y cambio funcionó a destajo en cuanto a los recambios. Unos neumáticos de goma blanda, «de los que ya no se fabrican», llegaba a cotizarse en varios miles de pesetas. Carrocerías de fábrica o construcciones propias se ponían a subasta en «petit comité».

Queda en el aire si estos coleccionistas son amantes de la velocidad o de las miniaturas. En todo caso, preocupaciones como cambiar las trencillas por otras más blandas para su mejor adherencia, conseguir los puntos de gravedad más bajos o sustituir las llantas, demuestran que el «slot», minibólidos de carreras, no es sólo cosa de niños.

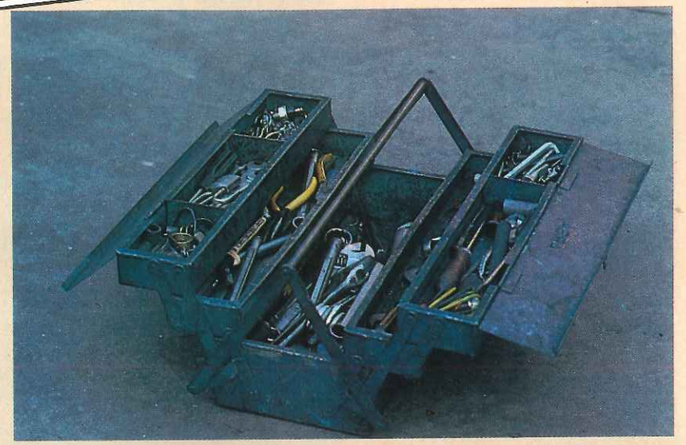
Pedro Pablo SAN MARTIN
Fotos: Luis ZAZO

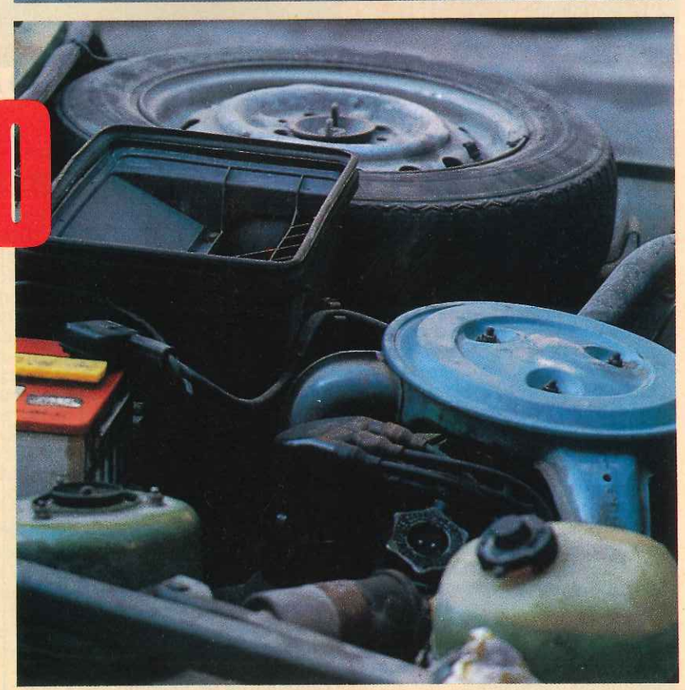
Tráfico DEL MOTOR

Soluciones de urgencia para no quedarse tirado

CÓMO SALIR DE UN APURO

La caja de herramientas es fundamental para cualquier «manitas».





Con relativa frecuencia vemos algún que otro automovilista con su vehículo en la cuneta, con el capó del motor levantado y humeante, dando vueltas alrededor de su automóvil con desesperanza y mirando con ansiedad en lontananza la aparición de la benefactora grúa o la poco frecuente llegada de uno de los coches-taller que circulan por nuestras carreteras.

CÓMO SALIR DE UN APURO

Muchos de estos difíciles y angustiosos momentos, que suelen coincidir con la salida de excursión con la familia un fin de semana y el coche a tope, o cuando los niños están en pleno llanto porque tienen hambre, se pueden evitar a poco «manitas» que uno sea, lo que nos permitirá, en el peor de los casos, llegar al taller más cercano para que, de una forma definitiva, nos reparen la avería causante de nuestros sinsabores.

Son muchas las causas por las que el automóvil nos puede dejar tirados en la más inhóspita de las carreteras, pero comentarlas todas nos llenaría un amplio tratado sobre el tema. No obstante, vamos a intentar dar soluciones de urgencia a alguna de esas «pequeñas» averías para evitar que nuestro vehículo nos deje en la estacada. Soluciones que no buscan sino ayudar a salir del paso en un momento de agobio y no deben ser empleadas con asiduidad.

Además de lo que vamos a exponer existe, como ya hemos dicho, una infinidad de causas por las que nuestro coche nos puede dejar tirados, pero su solución no estaría sólo en manos de un mecánico experto, sino que, además, deberíamos contar con el utillaje correspondiente.

Sobrecalentamiento del motor

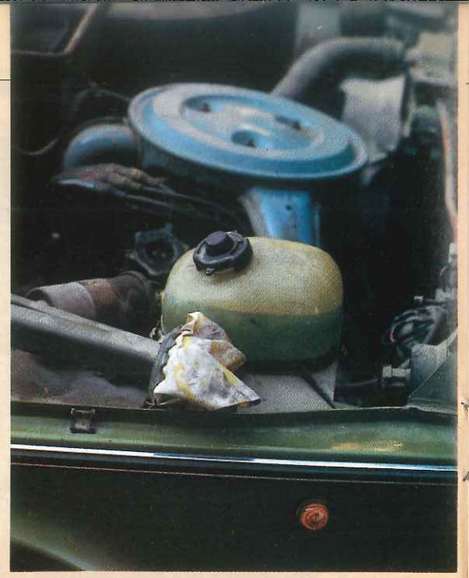
Una de las causas por las que nuestro vehículo se puede calentar es la falta de líquido refrigerante. Esto puede deberse a tres motivos fundamentales: la rotura de un manguito, un poro en el radiador o la correa del ventilador que patina o se ha roto.

La rotura de un manguito se puede solucionar de forma *provisional* con cinta aislante, ya que el agua despegaría la cinta tras recorrer unos pocos kilómetros. No son muchos los automovilistas que llevan consigo algún manguito para sustituirlo por el deteriorado; si fuera el caso, recuerden siempre dejar enfriar el motor de su automóvil y no olvidar volver a llenar después el circuito.

Más difícil lo tenemos si la avería se produce en el radiador y es éste el que pierde agua. A falta de algún preparado comercial que nos sacara del apuro, no nos quedaría otro remedio que ir llenando el circuito cada cierto tiempo hasta llegar a un taller donde solucionaran nuestro problema.

Filtros limpios y anticongelante adecuado. Dos factores esenciales, el segundo para el invierno.

Cuando la correa del ventilador se ha aflojado, la solución inmediata es tensarla siguiendo las instrucciones del libro de mantenimiento que nos entrega el fabricante de nuestro automóvil. En el caso de que se haya roto, habría que sustituirla por una nueva, pero si esto no fuera posible porque no la lleváramos, deberíamos parar a un automovilista que llevara un vehículo del mismo modelo que el nuestro y rogarle que nos auxiliara con la suya. Para los más cómodos y que no se quieren manchar las manos, existen en el mercado unas correas «partidas» que tienen en uno de sus extremos un gancho y en el otro una arandela que, con la ayuda de un varilla «ad hoc», se montan en cuestión de segundos y les permitirán llegar al taller más cercano. Pero atención, debemos recordar que su duración es limitada, alrededor de 300 kilómetros, sin forzar mucho el motor.



Un poro en el radiador puede provocar la pérdida del líquido del circuito de refrigeración.

El motor ratea o falla

Aunque nos parezca extraño, son bastantes las ocasiones en las que un automovilista se queda sin gasolina en plena carretera. Unas, por querer apurar al máximo el depósito, otras porque el indicador del nivel está defectuoso y en otras ocasiones el aforador se ha atascado y el indicador del nivel nos da una lectura errónea. Para esto debemos estar provistos de un fino tubo de no menos de 150 centímetros de longitud, para que algún automovilista comprensivo nos permita resolver la situación aspirando un poco de la gasolina de su depósito. Otra solución, más incómoda, es la de hacer autostop con una «latita».

Un cable de bujía suelto puede ser también la causa del fallo de un motor. Debemos cerciorarnos si aquellos están perfectamente encajados en su sitio. Las bujías son, igualmente, causa de alguna situación de este tipo. Los electrodos pegados o demasiado separados, sedimentos en los mismos, etcétera, ocasionan fallos en el motor. Para solucionarlos debemos contar con una llave de bujías, comprobar una por una su estado y limpiarlas para que la chispa no encuentre obstáculos y, seguidamente, con un juego de galgas, corregir la distancia a la que se encuentran los electrodos. Todo esto suponiendo que no hayamos sido previsores y no tengamos un juego de bujías nuevas en nuestra caja de herramientas...

En otras ocasiones, la causa de un fallo en el motor, que se ahoga, etcétera, se debe a que el filtro del aire está sucio. La solución es bien sencilla, quitarlo y limpiarlo, pero si esto no fuera posible porque no disponemos de los medios adecuados para hacerlo, podemos prescindir del mismo durante un pequeño trayecto para que nos lo pongan en un taller o cambiarlo nosotros mismos para no dañar el carburador con alguna impureza.

Otras causas

No sólo el motor puede ser la causa de una avería en la carretera creándonos situaciones complicadas e incómodas. Un reventón o un pinchazo, el delco que se moja en un día lluvioso o la rotura del parabrisas, entre otros, pueden dejarnos tirados.

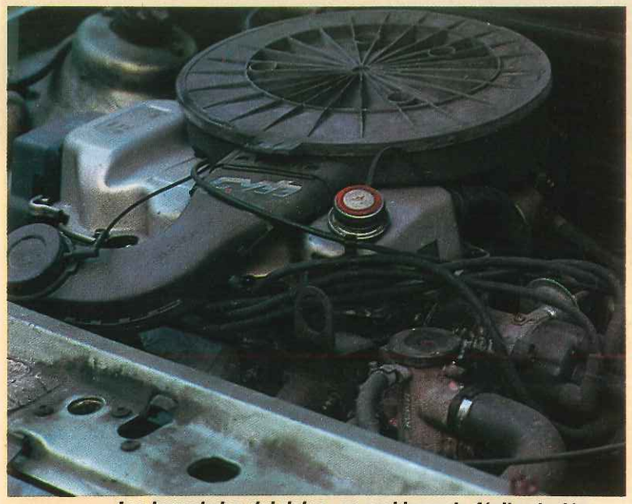
Casi todo el mundo sabe cambiar una rueda y, por supuesto, no vamos a extendernos en este tema, aunque debemos recordar que antes de levantar el coche con el gato hay que aflojar las tuercas de sujeción de la rueda, ya que de otra manera haríamos girar la misma y no las tuercas. Recordarles también que debemos llevar siempre a punto la rueda de repuesto.

Para solucionar las humedades del delco, evidentemente tendríamos que secarlo. Una forma para salir del paso sería utilizando la calefacción del coche. Pero para evitarnos mayores complicaciones, basta que nos hagamos con un «spray» multiuso (antihumedad, anticorrosión, desblocante, etcétera) de los que se comercializan en el mercado y que nos ayudará además a aflojar las tuercas de la rueda pinchada.

La rotura del parabrisas no sólo es peligrosa, sino que además es incómoda. La causa más frecuente de la rotura del mismo es el impacto de una piedra lanzada por las ruedas posteriores del vehículo que nos precede. En este caso debemos actuar con prontitud y serenidad, reduciendo la velocidad y apartándonos rápidamente de la carretera. Golpéese seguidamente con el puño el cristal roto de dentro a fuera hasta dejar, en lo posible, libre de cristales el hueco que ocupaba. Para proseguir el viaje deben cerrarse bien todas las ventanillas del coche e ir aumentando la velocidad poco a poco hasta que el aire del interior del coche comience a zumbar. En este punto se habrán equilibrado las presiones interior y exterior del coche, lo que nos proporcionará una relativa calma.

Ni son todos los que están, ni están todos los que son, pero si con estos pequeños consejos conseguimos sacar de un apuro a uno solo de los que en alguna ocasión puedan tener la desgracia de quedarse tirados en la carretera, nos damos por satisfechos.

Alejandro MOLINS
Fotos: José RUBIO



Las humedades del delco, un problema de fácil solución.

La rueda de repuesto también hay que llevarla a punto, para evitar sorpresas.

Un huevo, miga de pan, una cuerda...

Son muchas las ocasiones en las que, a falta de casi todo, al automovilista se le agudiza el ingenio y de situaciones en las que parece que no se puede salir, hay un tipo de gente que sale.

Hay quien se ha hecho su propio «cemento» para solucionar el poro del radiador o la fisura del manguito a base de una pequeña cantidad de yeso emulsionada con una clara de un huevo batida. Una vez hecha la pasta, se aplicaría sobre la parte afectada del radiador o del manguito teniendo en cuenta que tendríamos que llenar el circuito con agua lo más caliente posible para que la clara cuajara de forma rápida. Mejor sería si esta pasta la pudiésemos impregnar en una tela o en una gasa y, a modo de vendaje, utilizarla sobre el punto dañado. Otros han utilizado una miga de pan que previamente se ha amasado con los dedos con insistencia, para que se torne homogénea, y hay quienes han podido solucionar su problema tapando el poro de su radiador averiado con un chiclé.

Nos han contado que una cuerda atada entre los montantes de un parabrisas roto situada a la altura de los ojos, evita que el aire que pueda entrar en el habitáculo lo haga directamente sobre los ojos y nos evite el consabido y peligroso lacrimeo.

Es evidente que no todos tenemos el mismo ingenio para salir de situaciones desesperadas, pero lo que sí es cierto es que pensando uno se entretiene más y los minutos pasan más deprisa.

A. M.

ASÍ VEN EL

FORD SCORPIO 4 × 4

Cedida por AUTOPISTA

NOTA MEDIA: 7,9

DATOS TECNICOS

MOTOR
Posición: delantera longitudinal.
Cilindros: seis, en V.
Cilindrada: 2.792 c.c.
Alimentación: inyección electrónica.
Carburante: gasolina super.
Depósito: 70 litros.
Potencia máxima: 150 CV a 5.800 r.p.m.

TRANSMISION
Tracción: a las cuatro ruedas.
Caja de cambios: cinco velocidades, manual.
Embrague: monodisco.

FRENOS
De disco, tanto delanteros como traseros. Servo ABS.

SUSPENSION
Independiente a las cuatro ruedas.

DIRECCION
Tipo: cremallera servoasistida.
Diámetro giro: 10,4 metros.

RUEDAS
Llantas: aleación ligera, 6 × 15".
Neumáticos: 205/60 VR 15.
Peso: 1.410 kg. **Longitud:** 4,67 m. **Anchura:** 1,76 m. **Altura:** 1,47 m. **Maletero:** 409,5 dm. cúbicos.
Precio final: 4.400.000 ptas.

Autopista

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

Comentario: Si el Scorpio convencional posee un bastidor destacable por su confort y estabilidad, en la versión 4 × 4 esta virtud se ve aumentada. La tracción total le proporciona una excepcional seguridad en cualquier tipo de firme, lo que, unido a su sistema de frenado con ABS, lo hace muy sencillo de conducir. En este excelente panorama, sólo el motor desentona, pues si en la versión de dos ruedas motrices ya queda algo escaso de potencia, en ésta da la impresión de ser aún menos potente.

LO BUENO
— Comportamiento y facilidad de manejo.
— Amplitud y confort.
— Acabado y equipo.

LO MALO
— Motor insuficiente.
— Climatización escasa.
— Cambio lento de manejo.

Autopista

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

Comentario: El Ford Scorpio 4 × 4 hace gala de una tecnología de vanguardia, por lo que resulta un coche demasiado sofisticado para un uso de tracción total, ya que existen vehículos de esas características, concretamente el Sierra 4 × 4, con unas prestaciones similares y precio más bajo.

LO BUENO
— Excelente estabilidad en todo momento.
— Buena manejabilidad.
— Buen acabado y equipamiento.

LO MALO
— Falta de motor.
— Consumo alto.
— Precio excesivo.

Motor 16

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

Comentario: El Scorpio 4 × 4 aporta una nueva idea de seguridad, tanto en comportamiento como en frenos. Con él no hay problemas de manejo, sea cual sea el estado del suelo. El coche se agarra como una lapa. El Scorpio es un modelo caro, puesto que se pone casi en cinco millones de pesetas, pero ofrece a cambio un acabado excepcional y una técnica de primera clase. El motor no es demasiado potente y el consumo es alto, dos aspectos negativos que destacan en un modelo de tanto prestigio, que va a luchar contra lo más selecto del mercado. Esta versión es la más interesante de toda la gama. («Motor 16» prefiere no valorar la estética, a la que considera muy subjetiva.)

LO BUENO
— Comportamiento muy seguro.
— Frenos.
— Agarre al suelo.

LO MALO
— Consumo elevado.
— Motor poco potente.
— Embrague poco progresivo.

Velocidad

Estética	9
Acabado	10
Habitabilidad	9
Comodidad	10
Instrumentación	9
Maletero	9
Accesorios	10
Luces	9
Estabilidad	9
Suspensión	9
Ruedas	9
Frenos	9
Potencia	7
Elasticidad	8
Cambio	10
Aceleración	8
Velocidad punta	9
Consumo	7
Seguridad	9
NOTA:	**8,8**

Comentario: El Scorpio 4 × 4 es el vehículo alto de gama de la nueva serie de Ford, que ha merecido el título de Coche Internacional del Año para 1986. Su principal característica es la buena adherencia al firme, que le permite, gracias a las cuatro ruedas motrices, inscribirse en las curvas con toda facilidad. Conserva las características de buen equipamiento de la serie y, por lo tanto, también se trata de un coche confortable, seguro, de gran habitabilidad y de estética futurista muy aceptable.

LO BUENO
— Equipamiento.
— Confort.
— Agarre al firme.

LO MALO
— Motor anticuado.
— Consumo un poco alto.
— Ruidos aerodinámicos.

VIEJAS GLORIAS

DKW Sport 1925

Esta marca comenzó sus actividades construyendo pequeños motores y motocicletas. En el año 1918 construyó el primer prototipo de motor de pequeña cilindrada, cuya denominación era Das Kleine Wunder («La pequeña maravilla»), cuyas iniciales DKW dieron nombre a la firma.

El primer coche de la marca fue lanzado en 1926 y estaba equipado con motores de dos cilindros a dos tiempos, que desarrollaban una potencia de 15 CV a 3.000 r.p.m. con una cilindrada de 584 c.c. El cambio con tres marchas formaba un bloque con el motor, siendo la tracción a las ruedas delanteras. En las primeras series, hasta 1934, estos DKW llevaban una carrocería de madera forrada exteriormente de una especie de cuero llamado gutapercha. En 1932, los establecimientos DKW fueron absorbidos por Auto-Unión, que fabricaba los Audi, Horch y Wanderer. Hasta el estallido de la guerra produjo más de 100.000 unidades de tracción delantera. La fabricación de DKW cesó en 1966, fecha en que fue absorbida por Wolkswagen.

(De la colección de Demetrio Gómez Planche.)

RAMON, con humor

EL PARQUE AUTOMOVILISTICO, AL DIA

Provincias	Matrículas concedidas		Total vehículos matriculados	Total permisos expedidos	Licencias de conducción
	Ultima de noviembre	Ultima de diciembre			
Alava	7517-H	8087-H	570	520	29
Albacete	6003-G	6472-G	469	444	93
Alicante	9201-AN	2576-AP	3.375	2.383	523
Almería	4749-I	5527-I	778	391	166
Avila	2092-D	2298-D	206	262	18
Badajoz	9539-I	0173-J	634	818	174
Baleares	7830-AG	1527-AH	3.697	1.318	302
Barcelona	3662-GZ	5679-HB	12.017	7.248	1.199
Burgos	5153-I	5687-I	534	694	16
Cáceres	0817-G	1301-G	484	493	61
Cádiz	3496-T	4956-T	1.460	1.782	603
Castellón	0187-N	1132-N	945	803	221
Ciudad Real	1056-I	1601-I	545	485	101
Córdoba	8555-N	9549-N	994	1.156	308
Coruña (La)	1969-AC	3663-AC	1.694	1.549	233
Cuenca	6041-D	6318-D	277	403	27
Gerona	0681-W	2595-W	1.914	861	193
Granada	3903-L	4946-L	1.043	1.256	322
Guadalajara	8412-C	8663-C	251	345	20
Guipúzcoa	0907-W	2157-W	1.250	1.232	96
Huelva	5554-H	6076-H	522	449	111
Huesca	9471-F	9910-F	439	381	16
Jaén	2660-I	3448-I	788	952	228
León	5860-L	6541-L	681	816	47
Lérida	1920-L	2708-L	788	767	71
Logroño	6497-G	6936-G	439	399	39
Lugo	8437-H	8959-H	522	376	69
Madrid	3823-GT	4776-GU	10.953	6.394	518
Málaga	9661-Z	3267-AB	3.606	1.837	508
Murcia	8566-W	0349-X	1.783	2.535	544
Navarra	4836-P	6016-P	1.180	715	55
Orense	4105-H	4672-H	567	474	44
Oviedo	6724-AG	8197-AG	1.473	1.453	138
Palencia	1190-E	1505-E	315	317	11
Palmas (Las)	7848-X	9707-X	1.859	1.476	171
Pontevedra	4695-W	5968-W	1.273	1.542	165
Salamanca	6519-H	6925-H	406	565	28
Santa Cruz	5188-V	7039-V	1.851	1.211	92
Santander	9740-M	0591-N	851	733	90
Segovia	3648-D	3895-D	247	256	12
Sevilla	4887-AH	7056-AH	2.169	1.986	661
Soria	4198-C	4370-C	172	129	11
Tarragona	3451-P	4732-P	1.281	703	102
Teruel	3253-D	3490-D	237	280	18
Toledo	7496-I	8151-I	655	583	84
Valencia	0252-BU	4091-BU	3.839	4.146	931
Valladolid	2451-M	3115-M	664	832	17
Vizcaya	2090-AL	4055-AL	1.965	1.879	93
Zamora	2234-E	2561-E	317	281	20
Zaragoza	6028-V	7606-V	1.578	1.274	104
Ceuta	5403-C	5553-C	150	281	17
Melilla	8313-B	8424-B	111	146	39
TOTALES			76.818	60.611	9.759

BOLETIN DE SUSCRIPCION GRATUITA

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

A NUESTROS SUSCRIPTORES

Rogamos a nuestros suscriptores se abstengan de remitirnos boletines de renovación en tanto no hagamos indicaciones pertinentes en tal sentido. Seguirán recibiendo la revista con normalidad.

Asimismo, rogamos a todos cuantos habitan en poblaciones con código postal, lo hagan constar en sus datos. De no hacerlo, no podremos atender su petición de envío.

Don .....
de profesión .....
con domicilio en ....., provincia de .....
calle o plaza ....., número .....
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 1986

Firma,

La cuesta de enero

COMO en el mes de diciembre no ha nevado en exceso, convendrá irse preparando para el inevitable cambio climatológico, que puede descargarnos de una vez su frío contenido.

¿Qué es lo que podemos hacer para prepararnos frente a una importante ola de frío que podría caernos encima? Lo primero será que el frío no nos rompa el radiador o, con más desgracia, el bloque-motor no nos aparezca con unas grietas. Si tuviéramos suerte, sólo saltarían los tapones del bloque, pero para que ello no ocurra, lo mejor será poner el líquido de protección y comprar uno con garantías, que cubra por lo menos los veinte grados bajo cero.

¡Atención, esquiadores!, pues el pasado año conocí casos de haber perdido la calefacción, con el consiguiente trastorno de tener que aumentarla con protección hasta dieciséis grados.

Una vez ya seguros de que nuestro motor y el sistema de refrigeración están a salvo del frío, convendrá estar atentos a otros puntos igualmente importantes.

Con grandes fríos, como no dispongamos de una batería en inmejorable estado, controlando igualmente los bornes, será muy difícil que antes del mediodía, cuando la temperatura exterior sufra un buen incremento, podamos arrancar el coche. Existen dos tipos de vehículos que exigen una mayor atención a la batería: los diesel y los automáticos. Los gas-oil, al comprimir más, exigen de una batería mayor y, sobre todo, en buen estado, pues con frío, normalmente, cuando los motores están un poco viejos, son muy perezosos a la puesta en marcha y convendrá insistir. En los automáticos se tiene que descartar el sistema del «empellón», por lo que conviene, cuando se acerque el frío y nos tengamos que trasladar, hacernos con unos buenos cables de batería, para que en caso de que alguien se deje las luces encendidas, con la batería de algún buen samaritano, pueda poner en marcha el coche.

Una vez ya con el motor en marcha, si al querer introducir una marcha ésta se resiste, lo mejor será no pelearse con el mando, pues no sería el primer caso de quedarse con la palanca en la mano. Lo mejor será esperar con el motor en marcha a que el cambio tome temperatura y así, si alguna articulación se ha helado, se desatascará con el calor que genera el motor. Forzando los mandos corremos el riesgo de romper cualquier articulación o, como me ocurrió con un viejo «cuatro-cuatro», que se me rompió la palanca del cambio.

Si está todo en orden y cuando vayamos a salir hacia nuestro destino las ruedas traseras se niegan a acompañarnos, a pesar de haber soltado el freno de mano, esperaremos un poco, por si con el calor del sistema de escape se deshielan los canalizadores del cable del freno de estacionamiento. Si al cabo de un tiempo todo sigue igual, lo mejor es coger un soplete de gas y calentar todos los mecanismos del susodicho freno. Para que esto no ocurra, lo mejor es no poner en zonas frías el freno de estacionamiento. Apoyaremos el vehículo en el bordillo o lo calzaremos, además de poner una marcha corta. Si debemos dejar el coche en una zona de pendiente, nos aseguraremos de calzarlo bien, no sea que con la helada nocturna y el empujón de otro vehículo, al salir del aparcamiento lo encontremos al otro lado de la calle.

Para evitarnos las complicaciones y riesgos a los que nos hemos referido, lo mejor es conseguirnos una plaza de garaje para cuando se avecinan temporales, pues además del riesgo del frío, si la nevada ha sido fuerte, vamos a estar expuestos a una serie de riesgos que voy a enumerar y seguro que me dejo alguno:

— Al ir a abrir el coche, la cerradura no gira. Uno se pone nervioso y se carga la llave. La solución es fácil. Los fumadores, con el encendedor, calientan ésta y solucionado. Para los que no fuman o han olvidado el encendedor, lo mejor es hacerse «pis» en la cerradura, procurando que no pase nadie por la calle, para que no los tachen de gamberros o exhibicionistas.

— Pasa el quitanieves y se marca un rasponazo. Solución sencilla, llevarlo al planchista más cercano cuando haya desaparecido todo vestigio de nieve, pues normalmente cuando el tiempo es malo las chapisterías están en rebajas.

— Que el que viene de esquiar, al tocar el freno para detenerse frente al semáforo, se le cruce el coche y se empotre en nuestro vehículo.

— Que al poder subir al coche, después de pasar el quitanieves, tengamos que apalar nieve durante una hora.

— También que la cornisa helada de la casa caiga con «embale» de siete pisos y nos deje el tejadillo hecho un pan...

— En fin, problemas que nos puedan hacer más difícil el ascenso de la cuesta de enero...

ZANINI A TODO GAS

La C-1313 o Vía Pirenaica (Lérida-Puigcerdá)

TORTUOSA COMPAÑERA DEL SEGRE

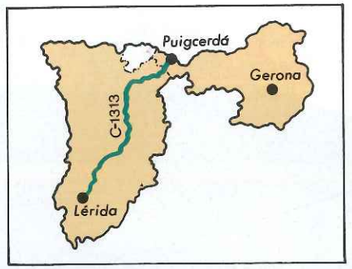
Al otro lado de la presa de Oliana, en Pons, se construirá otro embalse que cubrirá la actual carretera. El MOPU ya tiene previsto el trazado de una variante.

Podría decirse que esta carretera, que busca el norte escorándose en ocasiones hacia Oriente, se identifica plenamente con el río que ha marcado históricamente su trazado. El Segre, a veces tranquilo, otras salvaje y trágico en sus crecidas, sigue un curso retorcido para abrirse paso entre las montañas que lo alumbran. Por tanto, el río y una geografía escarpada condicionan el Eje Pirenaico y lo hacen estrecho, con infinitas curvas y climatología adversa para la conducción. La mala señalización existente y una densidad circulatoria inusual en una carretera comarcal (debidas al turismo y al comercio), unidos a otras circunstancias que más adelante se señalan, configuran una vía de comunicación conflictiva en la que el equipo de Atestados de la Guardia Civil tiene bastante trabajo.

La carretera comarcal C-1313, cuya titularidad comparten la Generalidad de Cataluña y el MOPU, nace en las afueras de Lérida, desgajada en el punto kilométrico 468,800 de la N-II, y finaliza, cumpliendo casi ciento ochenta kilómetros, en los aledaños de Puigcerdá, próxima a la frontera con Francia y absorbida por la N-152. La revista TRAFICO ha recorrido en su totalidad el llamado Eje Pirenaico, una carretera con nomenclatura de comarcal que aspira por derecho propio a la consideración de nacional y aun de internacional, ya que es itinerario obligado para el viajero que accede a las comarcas del Alto Urgel y la Cerdaña, así como a Andorra y a Francia por Puigcerdá.

Los llanos de la vega del Segre

Km. 0: A través de un carril de deceleración, a veces insuficiente en el centro de la N-II, iniciamos



Un paso a nivel del ferrocarril Lleida-La Pobla de Segur, en cuya supresión no se ponen de acuerdo la Diputación, Renfe y la Generalitat.

la andadura y, al poco, intuimos la presencia del río Segre próximo al trazado de la carretera. Discurrimos por las tierras llanas y feraces del Segriá, la Noguera y el Urgel, pródiga en árboles frutales. La bruma que enturbia el horizonte se convierte pronto en una niebla espesa, habitual, por otra parte, en los 85 primeros kilómetros de recorrido.

Km. 13,9: Paso a nivel con barreras a la entrada de Termens.

Km. 23,8: Cruce con la C-148, muy conflictivo y escenario de frecuentes accidentes.

Este primer tramo está siendo profundamente renovado por el Departamento de Carreteras de la Generalidad con varios proyectos que, en gran parte, han creado una nueva infraestructura y modificado totalmente el antiguo trazado, ensanchando la carretera, evitando las curvas más conflictivas, suavizando otras, ensanchando puentes, etcétera.

Km. 38: A lo largo de los primeros 38 kilómetros encontramos las obras terminadas, presentando una calzada de 7 metros y arcenes de 1,5. Un siguiente tramo, a partir de Cubelles, se hallaba sin pintar y el resto en «plenas obras».

Carretera de montaña

Km. 61,2: La segunda parte del recorrido, totalmente distinta a los primeros 61 kilómetros, comienza inmediatamente después de la travesía de Ponts y, a partir de aquí, la carretera seguirá paralela a los

El p.k. 468,8 de la N-II marca el nacimiento del Eje Pirenaico.

vericuetos que forma el Segre en su travesía por desfiladeros y macizos montañosos, con una nota constante: curva y contracurva en suave pero continua ascensión.

Desde el final de la travesía de Ponts hasta la de Coll de Nargó, en el p.k. 102,900, el trazado, aun cuando no está libre de una importante cantidad de curvas, es aceptable al igual que su firme. Hay que señalar, además, que el MOPU va a construir una variante de 22 kilómetros, entre Ponts y Oliana, para salvar la subida de las aguas cuando se edifique el embalse de Rialb. Los vecinos de las pequeñas poblaciones que serán anegadas por el Segre han iniciado acciones de protesta con pintadas en la carretera. El nuevo trazado discurrirá a través de once túneles.

Km. 102,9: Desde este kilómetro hasta la travesía de Orgañá, en el 109, la carretera se encuentra en «carne viva» al estar realizándose una importante obra de ensanche de la calzada para la que se están moviendo montañas de tierra y piedra.

Después de Orgañá encontramos de nuevo un desfiladero con un laberinto de curvas, calzada estrecha, puentes más estrechos, algún que otro túnel inesperado y algunos cortos tramos de «respiro», para caer de nuevo en la desesperanza de no llegar nunca al destino. Sólo al final, cuando el viajero entra en la comarca de la Cerdaña, el valle se abre hasta convertirse en el más ancho del Pirineo, con praderas verdes cir-

Con gran esfuerzo, las obras de acondicionamiento de la carretera tratan de ganar terreno al Segre o a la montaña.

UNA CARRETERA EN OBRAS

Algunos tramos ya están acabados, otros, en «carne viva». El Eje Pirenaico está sufriendo una importante mejora.

Kilómetros 0 al 23,900: tramo ya renovado.

Kms. 23,9 a 47,3: obra avanzada. Se prevé su terminación en diciembre de 1985. Presupuesto: 353 millones de pesetas.

Kms. 48 a 62: obra adjudicada pendiente de continuación por quiebra de la empresa concesionaria. Terminación prevista para octubre de 1986, con un presupuesto de 294 millones de pesetas.

Kms. 62 a 84: variante de nuevo trazado entre Pons y Oliana, adjudicada por el MOPU. Se prevé una inversión de unos 4.915 millones de pesetas y su terminación, aunque las expropiaciones de terrenos se encuentran en fase muy avanzada, se podría prolongar hasta 1990.

Kms. 84 a 102: tramo ya renovado.

Kms. 102 a 109: obra adjudicada con un presupuesto de 287 millones que finalizará en diciembre de 1986.

Kms. 109 a 111,4: trazado mejorado.

Kms. 111,4 a 113,2: obra adjudicada por 282 millones que finalizará en abril de 1986.

Kms. 113,2 a 124: proyecto en redacción.

Kms. 167 a 181,1: en la provincia de Gerona han comenzado las expropiaciones para la remodelación de este último tramo. All y Ger podrían contar con sendas variantes. El MOPU invertirá aquí más de 460 millones de pesetas.

Enlace muy conflictivo con la C-148 que presenta un alto índice de accidentalidad.

cundadas por los farallones rocosos de la cordillera.

Concluimos el itinerario en las proximidades de Puigcerdá, desde donde se avistan las poblaciones francesas de la Cerdaña, flanqueadas ya por las primeras nieves del invierno.

La influencia del Eje Transpirenaico

La apertura y puesta en funcionamiento del túnel del Cadí, con unos sofisticados sistemas de control, que entronca con la C-1313 en el kilómetro 166, canaliza una importante corriente de tráfico que, procedente de Barcelona, se dirige principalmente a Andorra. Este tramo de 36 kilómetros, de los más sinuosos, está comprendido dentro del llamado Eje Transpirenaico, objeto de especial atención por parte del MOPU para llevar a cabo una reforma sustancial.

Por otro lado, desde la apertura del túnel, hace algo más de un año, no se han conseguido las intensidades circulatorias previstas de rentabilidad (5.000 vehículos diarios) y se está a la espera de que, al otro lado de la frontera, Francia emprenda una obra semejante que permita constituir el eje Barcelona-Toulouse-París.

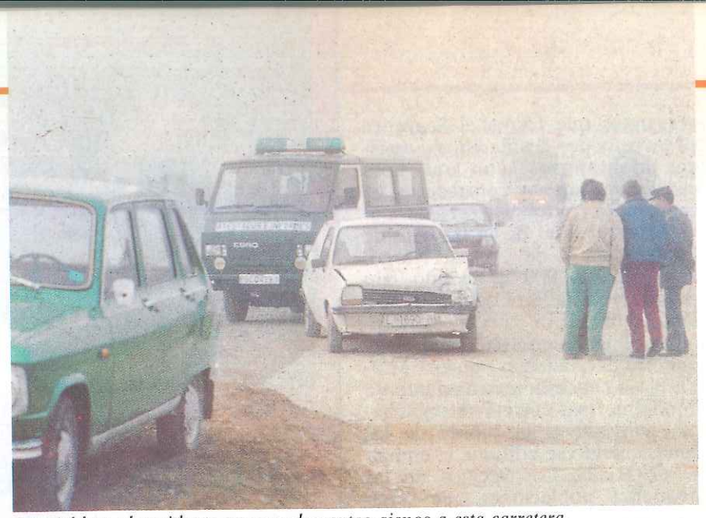
Km. 124: Por el lado occidental, el Eje Transpirenaico se prolonga hasta Huesca por Sort, la Bonaigua y Viella, con un grado de utilización nada desdeñable debido al interés turístico de la zona.

Accidentalidad preocupante

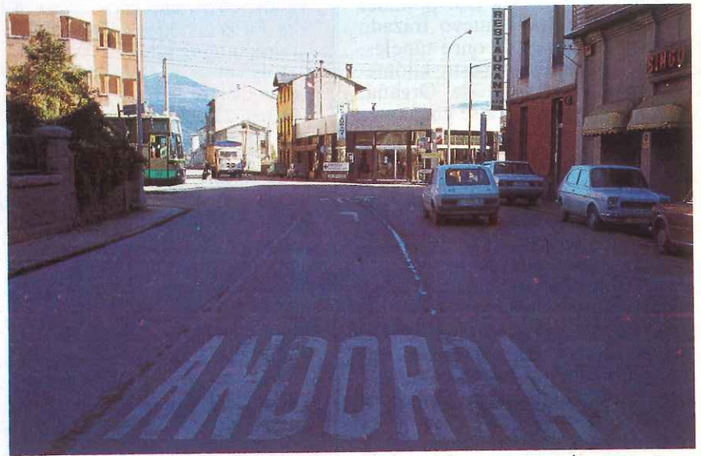
Hasta el 31 de agosto de 1985 se produjeron el pasado año en esta carretera 151 accidentes, con el resultado de 18 muertos.

Las causas determinantes de la accidentalidad tienen que ver, principalmente, con el exceso de velocidad, adelantamientos antirreglamentarios, no guardar la distancia de seguridad y posibles distracciones por cansancio o somnolencia.

La velocidad inadecuada provoca repetidas salidas de la calzada que tienen funestas consecuencias cuando se producen por el lado del río. Hay tramos en los que la protección o la existencia de «quitamiedos» no existen. Los adelantamientos antirreglamentarios son, en buena parte, fruto de la impaciencia de algunos conductores

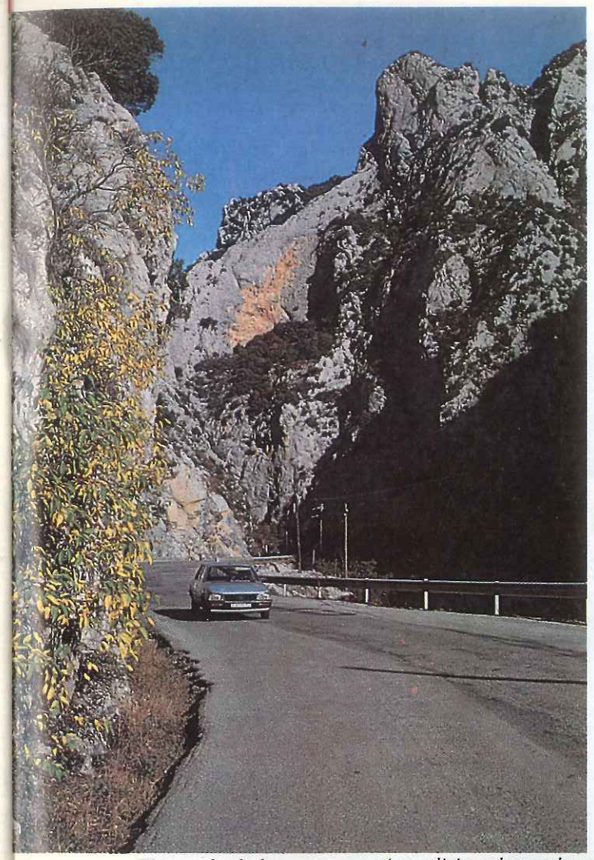


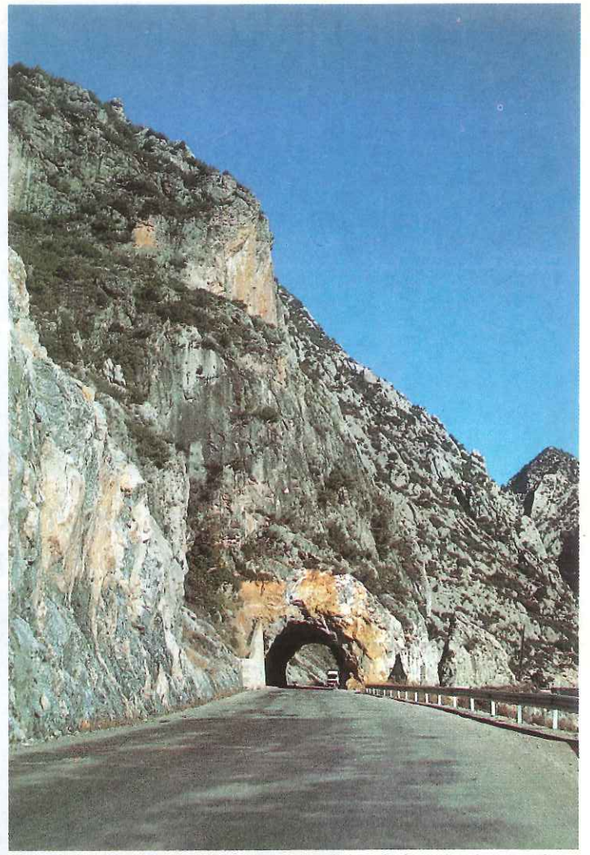
La niebla y el accidente no son elementos ajenos a esta carretera.



Andorra es el destino final de gran parte de los viajeros que transitan por esta carretera. A veces, las retenciones para pasar la frontera llegan hasta este cruce de la travesía de Seo de Urgel, a 10 kilómetros de distancia.

A la derecha queda la Sierra del Cadí y la nueva ruta, bajo sus entrañas, que un día puede formar parte del Eje Barcelona-París.





El trazado de la carretera está condicionado por los numerosos accidentes geográficos. Las salidas de la calzada por el lado del río pueden acarrear trágicas consecuencias.

que, ante la ausencia de tramos para realizar cómodamente la maniobra, se arriesgan a hacerlos, quizá también influidos por las largas marchas en caravana.

Km. 130: En el cruce con la C-145, en Seo de Urgell, son normales las retenciones, a veces de más de diez kilómetros, para entrar en la frontera de Andorra, en la que se registran intensidades medias diarias de 8.135 vehículos.

Matrículas para una colección

Nos hallamos en una zona turística por excelencia. Varias estaciones de invierno, la proximidad de Andorra (10 kilómetros) y la frontera de Puigcerdá, que muchos eligen para penetrar, respectivamente, en Francia o España, conforman una circulación muy característica en la que se pueden apreciar, en determinadas fechas, todas las siglas de las matrículas españolas moviéndose al unísono por la carretera.

La intensidad de vehículos —muchos de ellos autocares— aumenta considerablemente en los fines de semana, días festivos y en algunas épocas del año como Semana Santa, verano, «puentes», etcétera. El hecho de que la mayor parte de los conductores que transitan por esta carretera lo hacen por vez primera y desde lugares a veces alejados coadyuva al riesgo.

Por otra parte, existe un gran movimiento de transporte pesado, fundamentalmente originado por las relaciones comerciales con Andorra y relativo principalmente a la industria láctea, de maderas y combustibles.

Km. 162,2: Por la derecha continúa el Eje Transpirenaico, a través del Cadí.

Climatología adversa y señalización deficiente

Si bien los primeros kilómetros de la carretera discurren por el llano, no por ello se han logrado grandes tramos rectos, y a ello hay que añadir la presencia pertinaz de la niebla que se agarra a la carretera, casi cada día. Además de este fenómeno meteorológico habitual hay que tener en cuenta que vamos ascendiendo suavemente desde una cota de 186 metros sobre el nivel del mar hasta alcanzar, en el último tramo, la de 1.200 metros, por lo que aparecen otros contratiempos, como el hielo, al abrigo de las umbrías que proporcionan los bosques y montañas. Con los rigores del invierno son frecuentes las nevadas que hacen intransitable la carretera.

La lluvia es el otro elemento peligroso cuya influencia se acentúa más debido a la orografía escarpa-

Las primeras nieves coronan la crestería del Pirineo. A sus pies, pueblos pintorescos y verdes praderas.

da de la zona. No son inusuales los desprendimientos de rocas e incluso los hundimientos y corrimientos de la calzada en puntos afectados por la crecida y la erosión del río.

Además de las dificultades de infraestructura, atmosféricas, de intensidad y variedad de vehículos, hay que añadir la deficiencia, a nuestro juicio, de la señalización vertical y horizontal, así como de los elementos de protección y balizamiento en buena parte del recorrido. Al menos, medio centenar de señales verticales, prohibitivas de adelantamientos, faltan en esta carretera. El viajero que transita por ella encontrará curvas señalizadas verticalmente, pero no con raya longitudinal continua, y viceversa. Esto proporciona al conductor una mala asistencia y un confusionismo añadido que se hace más patente cuando, en los últimos 50 kilómetros, la única referencia es una línea longitudinal discontinua en el eje de la calzada, haya o no curvas. La conducción nocturna por las circunstancias expuestas es una aventura.

Las profundas modificaciones que se están realizando en esta carretera conseguirán, sin duda, hacerla más rápida, descansada y atractiva, pero las curvas «suavizadas» estarán ahí, zancadilleando a la creciente circulación rodada.

José Ignacio RODRIGUEZ
Fotos: José RUBIO
(enviados especiales)

La fascinación de la montaña

Los valles pirenaicos son, todos ellos, de singular belleza, como los superiores que flanquean el Segre. El de la Cerdaña es un paisaje humanizado por los cultivos y las poblaciones. Próxima, a partir de los 1.300 m., la montaña ofrece una naturaleza espléndida y una gran riqueza de fauna y flora. Una sucesión de picos, de casi 3.000 m., con panorámicas majestuosas, acogedores valles, espesos bosques y fascinantes cuevas como la de Fou de Bor y Anes, lagos y circos glaciares, son un gran atractivo para los excursionistas.

El Segre es un río truchero por excelencia y los trofeos de caza más preciados de la zona son el rebeco y el urogallo.

Ha sido presentado un estudio de viabilidad de una nueva estación invernal en Rialb y, además, se puede esquiar en La Molina, Masella, Lles, Aranser, Pas de la Casa, I Grau Roig, Arinsal, Soldeu y en media docena de estaciones más al otro lado de la frontera francesa. Además, se pueden satisfacer otras aficiones como el patinaje sobre hielo, golf, equitación, espeleología, paracaidismo, vuelo a vela, vuelo libre, aeromodelismo, etcétera.

En gastronomía, la verdura es la base principal de la cocina. El bosque ofrece una gran variedad de caza, frutos salvajes y toda clase de setas. Una muestra de la cocina de la región es la sopa de ajo con tomillo, conejo con orégano y rebeco con fruta y laurel. De la matanza del cerdo se obtienen las «rostes», se preparan buenos embutidos como el «bull», el «pa de fetge» y la «llonganissa». Son bien conocidas las peras de Puigcerdá, las deliciosas truchas y la carne. Entre otros platos suculentos citaremos el «trinxat», el «civet» de ciervo o jabalí, la «escudella i carn d'olla», la «olla barrexada», «rovellones» a la plancha y caracoles a la «llauna».

Arte: Lérida no es sólo la capital administrativa de su provincia, sino el centro vital de la economía de toda la tierra ilerdense. La catedral vieja se levanta sobre el Mons Públicus, dominando la ciudad. Junto a la Antigua Seo —símbolo de Lérida— están las ruinas de la Azuda. El castillo de Santa María de Gardeny sirvió de comandancia a los Templarios.

Siguiendo la C-1313, es recomendable detenerse en Pons, Gualter, Coll de Nargó, Adrall y, naturalmente, en Seo de Urgel, donde hay que ver el museo y el claustro de la catedral de Santa María, edificada en el siglo XII sobre otra mozárabe que, a su vez, se asentaba sobre unas ruinas visigóticas del siglo IV.

La Cerdaña, tierra de paso, posee monumentos de casi todas las épocas y estilos. Desde útiles y dólmenes neolíticos en Eina y Brangullí a la vía romana «Strata Ceretana». El románico y el gótico brillan en la catedral de Talló y en Bellver y Puigcerdá.

De Llívia hay que destacar su farmacia, probablemente la más antigua de Europa. Este enclave español es, desde el Tratado de los Pirineos, en 1659, una «isla» en territorio francés a la que se accede a través de una carretera española. Como anécdota, significar que en el famoso Tratado, firmado precisamente en Llívia, Francia devolvía la Cerdaña a España, «salvo 33 pueblos». Llívia siguió siendo española porque sólo tenía la consideración de villa. Hoy, Francia reivindica su soberanía.

Núcleo de sus principales carreteras

Bailén, corazón de Andalucía

FAMOSA por su batalla del 19 de julio de 1808 contra las huestes de Napoleón, en la que las tropas españolas del general Castaños vencieron a las francesas del general Dupont, municipio y ciudad histórica, en las estribaciones de Sierra Morena se encuentra Bailén, hoy corazón de Andalucía en cuanto a comunicaciones por carretera se refiere. Un total de 16.000 habitantes, importantes olivares y destacadas industrias de tejas, ladrillos y vasijas ordinarias dan vida al núcleo por excelencia del paso de vehículos para enlazar a la comunidad andaluza con el resto de España a través del paso de Despeñaperros hacia Madrid.

La nacional IV, partiendo desde Madrid, nos conduce hasta Santa Elena, «bienvenido» a Andalucía. Después de que el MOPU realizara la gran obra de Despeñaperros entre las provincias de Ciudad Real y Jaén, donde el tráfico de personas y mercancías es más que importante, con un total de 17 kilómetros de doble vía, las comunicaciones de los andaluces con el resto de España son otra cosa.

No era para menos después de 2.500 millones de inversión, con dos túneles y una señalización de acuerdo con el Código de Circulación. Pero lo más interesante es que «la angustia» de los andaluces para comunicarse con España empieza a ser menos «calvario». De esta manera desde Madrid se pasa Ciudad Real y se arriba a Santa Elena, primer pueblo andaluz. Después de La Carolina se llega a Bailén, centro de las carreteras de la comunidad. Desde este cruce, ahora elevado para quienes van a Córdoba, Sevilla, Cádiz y Huelva, nacen carreteras para los puntos de Andalucía. De una parte —ya queda dicho—, Córdoba, Sevilla, Cádiz y Huelva. De otra, Jaén, Granada, Málaga y Almería. Es el corazón de Andalucía y por ello, en el parador nacional, saben que la gastronomía ha de ser para todos los gustos, aunque, naturalmente, hay especialidades.

Circulación

Desde el parador nacional, que estuvo cerrado por reforma desde junio del 84 hasta enero del 85, y que fue inaugurado el 7 de julio de 1963, se puede comprobar el tránsito de la nacional IV a su paso por esta población. Pero el parador nacional no está solo. Junto a él, establecimientos hoteleros para unas 400 plazas más, normalmente siempre repletas. Por esto el Ministerio de Obras Públicas no ha regateado esfuerzo alguno y ha realizado inversiones de categoría. Entre la nacional IV y la 323 se hizo un presupuesto de 73 millones de pesetas. Entre Santa Elena y Bailén, de 450 millones. Entre Bailén y límite de Córdoba, de 750 millones. Entre Bailén y Jaén, de 225 millones.

Aparte, hay actuaciones previstas en la autovía de Andalucía y en la totalidad de la nacional 322 entre Bailén y límite de Albacete. Esto por lo que respecta al tramo de Bailén, de máxima actualidad dada la gran circulación de la zona, pasando aproximadamente un total de 7.000 u 8.000 camiones diarios y donde el tráfico de vehículos supera los 15.000 al día en épocas normales, porque en vacaciones se superan los 50.000, de los que dirección Madrid son más de la mitad. Un destacamento de la Guardia Civil de Tráfico, al frente de un teniente, y donde por cierto se han recibido las «Yamahas» adquiridas por la Dirección General de Tráfico en primer lugar de Andalucía, controlan todo el tráfico rodado, que no es poco.

Cifras

La llamada «Curva de las Monjas», en el kilómetro 255, donde ocurrió un accidente en el que perdieron la vida varias personas, está entre los «puntos negros» de la carretera nacional IV a su paso por Andalucía. Junto a este kilómetro, otros en los que hay que tener igualmente cuidado. Son los 272, en la bajada de La Carolina; 280, travesía de Aldea de los Ríos; 294, en el cruce con la nacional 322; 305, cuesta de la Cubana —cerca de donde Miguel Muñoz, seleccionador de fútbol, tuvo el accidente—; 309, cruce de Villanueva; 324, Casa del Posta... Estas zonas son de especial atención para el automovilista ya que numerosos accidentes se han producido en los últimos tiempos. Pero vamos con los datos de estos accidentes en la zona de Bailén.

Año 1984
378 accidentes (27 muertos y 313 heridos).

Año 1985 (hasta noviembre)
354 accidentes (15 muertos y 341 heridos).

En los accidentes de 1985 se vieron implicados 397 turismos, 151 camiones, cinco autobuses, cinco tractores, 11 motos, 11 ciclomotores y cuatro peatones. En 1984-85, 71 súbditos marroquíes estuvieron presentes en estos accidentes. De ellos, cuatro perecieron y 53 resultaron heridos.

Las cifras son bien elocuentes del tránsito que hay diariamente por esta zona de la nacional IV, tramo Bailén, que se ha convertido en el corazón de Andalucía para las comunicaciones por carretera, lo que naturalmente da vida a la localidad por los puestos de trabajo que origina en hoteles, bares, restaurantes... Ello sin contar las industrias «para el recuerdo», que normalmente tienen sus mejores adquisidores en los turistas. A los hogares, ya se sabe, y aunque sea «para justificar» el viaje, hay que llevar algo. Si pasa por Bailén, ya lo sabe: yemas, cerámica... Pero tenga cuidado, que el numeroso tráfico a todos ocupa y, por supuesto, preocupa...

Nono HIDALGO
(Enviado especial)

EL PERIODICO DE
LOS QUE VIVEN EN MADRID

INFORMATIVO QUINCENAL EDITADO POR EL AYUNTAMIENTO DE MADRID

Reconocimiento médico para obtención o renovación del permiso de conducir

EL PRECIO DEL IMPRESO, AL COSTE REAL

La mejora de la calidad de los reconocimientos médicos previos a la solicitud de primera expedición o renovación del permiso de conducir, mediante un mayor control de los centros de reconocimiento; la otorgación al Estado de la competencia exclusiva para la expedición de los impresos en los que los referidos centros acreditarán la aptitud psicofísica de los aspirantes al permiso, y razones de seguridad vial que aconsejan dar igual preponderancia y entrada junto a las deficiencias físicas a las psíquicas, son los objetivos que persigue el real decreto 2272/1985, de 4 de diciembre, que días después de su promulgación levantó cierta polémica entre los Colegios de Médicos, hasta ahora capacitados para expedir dichos impresos.

Según dispone el referido real decreto, publicado en el «BOE» del 9 de diciembre, «los informes sobre la aptitud a que hacen referencia los artículos 265,II,b) y 269,II del Código de la Circulación, para la obtención o renovación de los permisos de conducción ordinarios, y el artículo 272,I,d), para la obtención de la licencia de conducción, sólo podrán ser emitidos por centros oficiales o por los centros sanitarios privados que se ajusten a lo dispuesto en el presente real decreto».

Por otra parte, según especifica el artículo segundo del real decreto, la aptitud de los conductores «se establecerá por los órganos de la Dirección General de Tráfico que sean competentes para habilitar a aquellos conductores del oportuno permiso de conducción, sobre la base del informe emitido por los centros de reconocimiento, complementado, en su caso, con las pruebas que se determinen o sean necesarias».

Con respecto a los centros, el artículo tercero señala que la Dirección General de Tráfico «sólo reconocerá como acreditados ante sus órganos, para informar de las aptitudes físicas, psicofísicas o psicológicas de los conductores de vehículos, a aquellos centros sanitarios privados que, estando debidamente autorizados por la autoridad sanitaria correspondiente, reúnan los requisitos que sobre los elementos personales, materiales y facultativos prevén el R.D. 1467/82, de 23 de mayo, y la orden de 22 de septiembre de 1982; queden inscritos en el Registro que a tal efecto llevará la Jefatura Central de Tráfico, y cumplan las demás exigencias previstas en el presente real decreto».

«Los centros de reconocimiento de los conductores —señala el artículo cuarto— realizarán en la persona de éstos las exploraciones necesarias para verificar, en la medida de lo posible, que los interesados objeto de la investigación no están afectados por ninguna de las enfermedades o deficiencias físicas o psicológicas de las previstas en los anexos 1 y 2 de este real decreto.» (En dichos anexos se expresan todas las causas que pueden ser motivo de denegación de la obtención o revisión del permiso de conducir.)

El impreso

Y, en lo que afecta al resultado de la exploración, el artículo quinto del referido real decreto señala que «se consignará en un informe que se extenderá en un impreso de modelo oficial, determinado por la Dirección General de Tráfico y editado por la Administración o por el centro que lo utilice, sin que su precio, que se entenderá incluido en las tarifas autorizadas, pueda ser en ningún caso superior al coste de su producción».

Hasta ahora, los impresos para el certificado médico eran expedidos por los Colegios de Médicos, por lo que la promulgación del real decreto ha sido considerada por la Organización Médica Colegial como un perjuicio para sus intereses, afirmando que se suprime una de las principales fuentes de ingresos para sus colegios.

Para la Dirección General de Tráfico es de resaltar la existencia de un dictamen del Consejo de Estado, de hace dos años, en el que el alto órgano consultivo estimó que el importe del certificado sólo puede cubrir los gastos de edición y distribución del impreso, pero nunca servir como fuente de financiación colegial, por muy loables que puedan ser los fines asistenciales que se persiguen. Una estimación razonable puede cifrar el posible costo del impreso en unas 20 ó 30 pesetas, pero nunca las 700 que, hasta ahora, venía percibiendo la Organización Médica Colegial por la pura venta del mismo (los honorarios por la prestación del reconocimiento médico siempre son percibidos aparte).

Asimismo, la DGT estima que el hecho de que los ciudadanos no tengan que pagar las 700 pesetas que hasta ahora debían satisfacer por el impreso, permite el que prácticamente por la misma tarifa por la que hasta ahora se practicaba un simple reconocimiento médico, pase también a practicarse el reconocimiento psicotécnico, que ahora deviene obligatorio.

En cuanto a la Asociación Española de Centros Privados de Reconocimientos Médicos y Psicotécnicos para el Permiso de Conducir, estima que «el motivo real de la desaparición del impreso de la Organización Médica Colegial, o, mejor dicho, el no poder utilizar ya tal impreso, ha sido la necesidad de introducir el examen psicológico a todas las clases de permisos de conducir, por razones de seguridad vial, siguiendo las conclusiones del "I Congreso Nacional de Centros de Reconocimiento para la Seguridad Vial", organizado por el Colegio Oficial de Médicos de Cáceres y la DGT en marzo de 1984, así como las mismas recomendaciones y conclusiones dadas en la "Primera Reunión Internacional de Psicología de Tráfico y Seguridad Vial", celebrada en Valencia en junio del mismo año».

Y señala, finalmente, que «con la inclusión del reconocimiento psicológico a todos los conductores, no se ha pretendido atacar a los médicos o a la OMC, sino mejorar la calidad de los reconocimientos y, en definitiva, la seguridad vial.».

CONSEJO GENERAL
DE COLEGIOS OFICIALES
DE MEDICOS DE ESPAÑA

Clase 9ª A-B
Serie F
Nº 0046770

CERTIFICADO MEDICO OFICIAL
PARA PERMISOS DE CONDUCCION DE VEHICULOS A MOTOR DE LAS CLASES
A1, A2 ó B y LCC

D. ..... en medicina y cirugía, colegiado en ..... con el número ..... y con ejercicio profesional en .....

Fotografía

CERTIFICA, que con esta fecha ha sido reconocido D. ..... avecindado en ..... calle de ..... núm. ..... de ..... años de edad y con Documento Nacional de Identidad Nº ..... con el siguiente resultado:

Sentido de la vista:
O.D. ..... corrección O.D. .....
O.I. ..... corrección O.I. .....
Sentido del oído: .....
Motilidad: .....
Sistema cardiocirculatorio:
T. A. ..... Pulso | Frecuencia: ..... Ritmo: .....
Otras exploraciones: .....

Como resultado de este reconocimiento se considera que el interesado es
APTO ..... NO APTO .....
Observaciones: .....

Y para que conste, a petición del interesado, firmo el presente en ..... a ..... de ..... de mil novecientos ochenta y .....

Esta certificación dejará de surtir efectos a los noventa días naturales desde su fecha.

El viejo impreso de la OMC será sustituido.

CONDUCIR MEJOR

LA INTERSECCION, UN PUNTO CONFLICTIVO

Aunque el concepto intersección no es definido por nuestro Código de la Circulación, y nuestro diccionario lo contempla como un término matemático, se puede considerar como un sinónimo del de cruce con idéntica significación; es decir, la superficie de encuentro de dos o más vías públicas.

Todo conductor que se aproxima a una intersección es consciente que va a abordar, dentro de la problemática de la circulación, uno de los lugares en que se presenta mayor conflictividad. Ello es debido a que concurren una serie de circunstancias que hacen complicada la realización del franqueo de las mismas, así como el de los propios cambios de dirección.

Estas circunstancias se pueden resumir preferentemente en las siguientes:

1.º En las intersecciones coinciden o se juntan corrientes de tráfico procedentes de distintos puntos, que van a compartir una parte de la calzada común para todas ellas.

2.º Al existir esta zona común, no todos los vehículos que accedan a ella podrán pasar a la vez, si se desea que el cruce de las diferentes corrientes en la intersección sea ordenado, para lo cual se deberán aplicar las reglas de preferencia de paso que determinarán quiénes pasarán primero.

3.º A veces, a pesar de las preferencias de paso y debido a las circunstancias del tráfico, para que el cruce sea posible será necesario, además, poner en práctica elementales normas de cortesía que ayuden, en lugar de intimidar, coartar o asustar, a los demás usuarios y permitan la fluidez en la intersección.

4.º Para llevar a cabo todo lo anterior y que el cruce resulte seguro se deberá extremar la observación para poder actuar con anticipación y no ser sorprendido, ni a su vez sorprender a los demás usuarios.

Además de tener en consideración las circunstancias anteriores, el conductor a la hora de evaluar o valorar una intersección deberá hacerse, para completar su información, una serie de preguntas como las siguientes:

— ¿Qué clase de intersección es? ¿Cruce normal, en T, giratoria, etcétera?

— ¿Existen señales que regulen el paso por ella?

— ¿Cuál parece ser la vía más cargada de tráfico?

— ¿Hasta dónde hay que avanzar?

Se puede comprender ahora por qué se decía al comienzo que las intersecciones son lugares conflictivos, pudiendo añadir además, después de lo expuesto, que tienen o reúnen una gran complejidad. Si bien es cierto que ésta disminuye enormemente si la intersección se encuentra regulada semafóricamente.

Se debe puntualizar que existen otros lugares que, aunque no sean reconocidos como intersecciones, se pueden considerar como tales al concurrir circunstancias similares al encuentro de dos vías públicas. Así, por ejemplo, el encuentro de la corriente de vehículos con la corriente transversal de los peatones en los pasos reservados para éstos, pues de hecho concurren las mismas circunstancias que cuando se encuentran dos vías públicas; es decir, utilización de la misma zona de la calzada por corrientes de tráfico con diferente dirección, una perpendicular a una transversal, lo que implica la necesidad de establecer, como es lógico, normas análogas.

Por los mismos motivos pueden considerarse intersecciones o cruces los pasos para ciclistas, los pasos a nivel, etcétera.

El Código de la Circulación trata de paliar la conflictividad y complejidad que se presenta en las intersecciones de la siguiente manera:

1.º Reconociendo que son lugares peligrosos.

2.º Estableciendo normas de preferencia de paso como:

a) La regla de prioridad a la derecha.

b) La alteración de dicha regla a través de las señales de prioridad.

3.º Concediendo preferencias a determinados usuarios o vehículos:

a) A los peatones en los pasos señalizados al efecto.

b) A los tranvías y ferrocarriles.

c) A los vehículos de policía, extinción de incendios y asistencia sanitaria cuando circulen en servicio urgente.

4.º Utilizando señales, como la de empalme (incorporación por la derecha o izquierda), que obligan a permitir o facilitar dicha maniobra a otros usuarios.

5.º Reduciendo la velocidad en la aproximación.

Siendo las intersecciones lugares por excelencia en los que hay que aplicar la preferencia de paso, habrá de significarse que ésta no es un derecho absoluto, sino relativo, pues habrán de tenerse en cuenta las circunstancias del tráfico, de tal manera que en determinadas ocasiones habrá que desistir de ejercer ese derecho si con ello se puede crear una situación de peligro o entorpecimiento, aunque ésta tenga su origen en la infracción de las normas o señales por parte de otros usuarios.

Asimismo, se debe resaltar que la preferencia de paso puede ser un derecho renunciable, siempre que ese no hacer uso de ella no conlleve entorpecimiento o se genere un peligro para la circulación.

En el próximo número se pasará a comentar las distintas fases de una intersección y el comportamiento a seguir en cada una de ellas, para franquearlas o cambiar de dirección a derecha o izquierda con las máximas garantías de seguridad y fluidez.

José Antonio GARCIA PRIETO

Mini-TEST

1 **En una intersección, ¿deberá usted ceder siempre el paso a los vehículos de policía, extinción de incendios o asistencia sanitaria?**

a) Sí, siempre tienen preferencia de paso.
b) Sólo cuando circulen en servicio urgente y así lo señalicen.
c) Sí, pero sólo tienen preferencia de paso en las vías urbanas.

2 **Cuando usted se acerque a una intersección deberá...**

a) reducir la velocidad.
b) acelerar para pasar, cuanto antes, este punto conflictivo.
c) detenerse siempre para observar antes de entrar en la intersección.

3 **Esta señal le anuncia la proximidad de un cruce en el que deberá...**

a) ceder el paso a los vehículos que se aproximen por la derecha.
b) ceder el paso a todos los vehículos.
c) detenerse.

4 **A la vista de la señal de la fotografía, usted sabe que circula por una vía que...**

a) es de dirección única.
b) está cortada.
c) tiene preferencia de paso en los cruces o intersecciones.

5 **Si no hay señal que establezca la preferencia de paso en una intersección, usted deberá ceder el paso a los vehículos que se aproximen...**

a) tanto por la derecha como por la izquierda.
b) por la izquierda.
c) por la derecha.

6 **Cuando se acerque al empalme que indica la señal deberá...**

a) ceder el paso siempre a los vehículos que se aproximen por la derecha.
b) tener precaución por la posible incorporación de vehículos por la derecha, estando obligado a permitir y facilitar dicha incorporación siempre que ello sea posible.
c) continuar sin tomar ninguna precaución porque circula por una vía preferente y la señal sólo le advierte de que hay un empalme a la derecha.

SOLUCION

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

PRIMEROS AUXILIOS

Heridas y apósitos

DENTRO del tratamiento de las hemorragias causadas al hipotético conductor víctima de ese accidente con el que podemos encontrarnos en carretera y ante el que debemos actuar, explicamos en anteriores capítulos el modo de detener el sangrado o hemorragia, haciendo uso hasta de la necesidad extrema de un vendaje o un torniquete. En esta ocasión vamos a exponer el modo adecuado de tratar las heridas, sus primeras curaciones y el empleo de los apósitos que es conveniente que el conductor lleve en su pequeño equipo de primeros auxilios.

Las heridas abiertas es preciso que sean cubiertas lo más rápidamente posible, con un apósito, para prevenir infecciones y para calmar el dolor. Por otra parte, el impacto visual que causa una herida protegida es, seguramente, mucho menos dramático que si se encuentra al descubierto.

En cuanto a esos apósitos necesarios para cubrir la herida, es conveniente que, además de las vendas de presión para contener hemorragias abundantes, el conductor que acaso tenga que acudir a prestar unos primeros auxilios a un accidentado lleve tres tipos de los mismos: los apósitos adosados a tela adhesiva, los comunes de primeros auxilios y los absorbentes. Asimismo, existen también unos «tubos» de malla elástica, cuya función es cubrir y mantener los apósitos en su lugar.

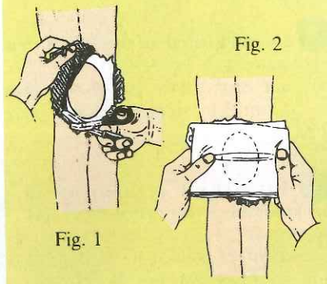


Fig. 1

Fig. 2

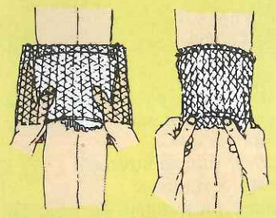


Fig. 3

Fig. 4

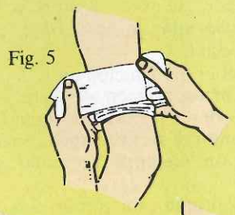


Fig. 5

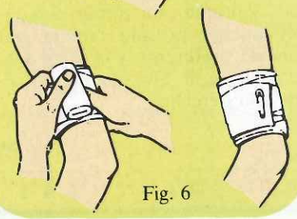


Fig. 6

Primeras curaciones

Para realizar una primera cura de la herida, el paso inicial es seleccionar un apósito del tamaño que aquélla lo requiera, grande, mediano o pequeño, pero con el que se asegure que queda totalmente cubierta.

Si es preciso, se cortarán las ropas que puedan impedir una acción de cura adecuada (figura 1) y se procederá a cubrir la herida con rapidez, no deteniéndose demasiado tiempo en una limpieza minuciosa (figura 2). A continuación se pondrá un «tubo» de malla elástica sobre el apósito (figura 3), procurando una buena fijación. Y si la herida se encuentra en un lugar poco apropiado para mantener fijo el apósito, se cubrirá éste con otros apósitos comunes para asegurar su fijación.

En el caso de que a la herida se le haya colocado previamente un vendaje a presión, del que hablamos en el número anterior de nuestra revista, y que dicho vendaje no cubriese totalmente la herida, habrá que colocar también un apósito sobre la venda elástica o de presión, asegurando después la fijeza de la curación con un «tubo» de malla elástica (figura 4).

Apósitos comunes

Los apósitos comunes deberán emplearse sólo para heridas que se encuentren sangrando moderadamente. Si el sangrado no se detiene, se aplicará sobre ellos un vendaje a presión, sin retirar nunca el apósito que se colocó primero sobre la herida, puesto que esto retrasaría el cese de la hemorragia.

Para colocar los apósitos comunes deberán efectuarse las siguientes operaciones:

— Abrir el paquete y sostener la venda con ambas manos, fijando con ella el apósito sobre la herida (figura 5).

— Enrollar la venda alrededor de la parte lesionada y fijar con alfileres de seguridad la parte final de la misma (figura 6).

Apósitos con tela adhesiva

En cuanto a los apósitos con tela adhesiva, habrá que significar que son muy adecuados para heridas menores (cortes, arañazos, quemaduras, etcétera), pero que nunca deberán intentar fijarse sobre la piel húmeda, porque se desprenden casi de inmediato. Y un segundo aspecto: aunque la herida o el corte sean pequeños, pueden ser profundos. En tal caso, habrá que dárselo a conocer inmediatamente al personal sanitario que acuda al lugar del accidente.

DE NORTE A SUR

Al llegar a Seo de Urgel, la mayoría del tráfico turístico toma la carretera comarcal C-145 para dirigirse a Andorra.

Pequeña, pero matona

Así es la C-145, que tiene su nacimiento en la travesía de Seo de Urgel y muere diez kilómetros más allá, en la frontera con Andorra.

Sus especiales características de estrechez, intensidad circulatoria, curvas numerosas y el hecho de que quien la recorre suele hacerlo en plan «dominguero» y por primera vez, la convierten en poseedora de todos los records de accidentalidad.

En 1983 se produjeron cincuenta y dos accidentes, con dos víctimas mortales. Al año siguiente, si bien la cuenta de accidentes se redujo a treinta y tres, la cifra de muertos subió a cuatro. Finalmente, hasta el 31 de octubre de 1985, se habían registrado treinta y ocho accidentes, con tres víctimas mortales.

Los puntos negros durante estos tres años se localizaron en los kilómetros 1,600, 2,900, 5,100, 6,900 y 8,100.

La única actuación prevista para esta mini-carretera, flanqueada constantemente por el río y la montaña, es la construcción de una variante que evite, en su comienzo, entrar por Seo de Urgel.

La Guardia Civil, «de parto»

Fuerzas de la Guardia Civil de Tráfico del Destacamento de Lérida, que prestaban servicio en la autopista A-2, fueron requeridos para realizar una misión nada usual: actuar como «comadrona».

La ayuda la solicitaba un ciudadano alemán, presa de gran nerviosismo, cuya mujer se encontraba en el bar del Area de Servicio de la Autopista de Lérida en pleno parto.

Uno de los miembros de la Benemérita, con «ligeras nociones» sobre el particular —y creemos nosotros con mucho valor—, después del feliz alumbramiento, anudó el cordón umbilical y lo cortó, envolviendo a la criatura en una sábana. Madre e hijo ingresaron en la Residencia de la Seguridad Social de Lérida en perfecto estado.

Con 27 kilómetros suplementarios sobre el recorrido habitual, el itinerario «bis» Madrid-Galicia descongestionará la carretera de La Coruña en puntos tan críticos como Tordesillas.

Itinerario «bis» Madrid-Galicia

El gran corredor que desde Madrid comunica con Galicia, conocido como carretera de La Coruña (N-VI), sufre en determinadas fechas y puntos concretos grandes congestiones circulatorias. Tal es el caso de Medina del Campo y, principalmente, Tordesillas, con motivo del paso de emigrantes portugueses en la intersección con la N-620, en el verano, Navidad y Semana Santa.

Por ello, a finales del verano pasado se puso en marcha un plan consistente en señalizar convenientemente un itinerario alternativo que, con 27 kilómetros más sobre el habitual, evitara el paso por los lugares conflictivos citados. Como resultado de esta primera experiencia se consiguió descongestionar el nudo de Tordesillas en un 18 por 100, y se ha previsto realizar una campaña informativa que disuada a los usuarios de la conveniencia de utilizar este itinerario «bis».

La nueva ruta propuesta, dirección Madrid-Galicia, se desgaja en la carretera de La Coruña en Adanero y a través de la N-403 se toma, en Valladolid, la N-601 (Valladolid-León), hasta Becilla de Valderuey. Desde aquí, a través de la C-620, se sale de nuevo a la carretera de La Coruña en Benavente.

Euráfrica por Gibraltar

La primera idea de una comunicación fija a través del Estrecho de Gibraltar entre Europa y Africa, que se remonta a 1869, podría hacerse realidad en el transcurso de los próximos veinte años que duraría la ejecución de la obra.

El dilema principal que se plantean el Instituto Geográfico Nacional español y el Instituto del Globo de Rabat es la elección entre puente o túnel en sus diversas modalidades.

En cualquier caso, el estudio del proyecto está proporcionando ya para España el desarrollo de una tecnología de punta en los terrenos de la geodesia, la sismología y la ingeniería.

DE NORTE A SUR

Miguel GARROTE

Los conductores del mañana

En la habitual Juvenalia, denominada en esta ocasión «Juventud-85», numerosos niños procedentes, a veces, de provincias y pueblos próximos a la capital de España, hicieron un «alto» en el stand del Ministerio del Interior, donde la Dirección General de Tráfico había instalado un equipo de terminales con el que los chavales realizaron sus tests sobre temas de circulación, al tiempo que un circuito para bicicletas hacía las delicias de los más pequeños.

En definitiva, una pequeña muestra didáctica para que los conductores del mañana fueran tomando conciencia de la responsabilidad de un fenómeno, como es el tráfico, en el que está comprometida toda la sociedad.

Así será la inspección obligatoria de vehículos

El «Boletín Oficial del Estado» del pasado 18 de diciembre publicó un real decreto de Presidencia del Gobierno por el que se regula la inspección técnica de vehículos y la hace extensiva a todos aquellos matriculados en el territorio nacional, a partir de cierta antigüedad y según su tipo.

Para las motocicletas, la inspección está exenta hasta los cinco años, a partir de los cuales la revisión será bianual.

La misma exención de cinco años se aplicará a los turismos particulares. De cinco a nueve años se hará una revisión bianual y, a partir de ahí, todos los años.

Los taxis, vehículos para transporte público de hasta nueve plazas, y los de alquiler sin conductor estarán exentos de inspección los dos primeros años. De dos a cuatro años la inspección será anual y semestral a partir de los cuatro años.

Los vehículos de servicio público o privado, con más de diez plazas, incluido el transporte escolar, pasarán revisión anual hasta los diez años, y a partir de ahí semestralmente.

Los vehículos dedicados al transporte de mercancías con un peso máximo autorizado igual o inferior a 3,5 toneladas tienen dos años de exención. Pasarán revisión al segundo y cuarto año y, desde entonces, hasta el décimo año se hará una revisión anual. A partir del décimo se hará semestralmente. Aquellos cuyo peso máximo autorizado exceda de 3.500 kilogramos y las cabezas tractoras independientes pasarán revisión anual los diez primeros años y a partir de ahí semestralmente.

Los tractores, maquinaria agrícola autopropulsada y remolques pasarán revisión a los cinco años con carácter bianual y anualmente cuando tengan más de quince años.

La experiencia adquirida en los últimos años ha aconsejado revisar la frecuencia de inspección de los vehículos para adecuarla a las exigencias de la seguridad vial.

Luis ZAZO

Los zapatos de su coche, a punto

J. I. RODRIGUEZ

Vigile la correcta presión de los neumáticos para evitar sorpresas desagradables.

La Asociación Española de Sociedades Concesionarias de Autopistas (ASETA) y la empresa Michelín están llevando a cabo una intensa campaña nacional de seguridad, concretada en la revisión del inflado de los neumáticos.

Según una encuesta realizada recientemente por esta casa de neumáticos sobre un total de 8.000 vehículos revisados, sólo un 20 por 100 llevaba las presiones de los neumáticos correctas. De ahí la justificación de esta campaña en la que, además, se revisa y ponen a punto los aparatos de presión en las áreas de servicio de las autopistas.

LAS AUTOESCUELAS, EN REGLA

José RUBIO

Las autoescuelas deberán formalizar un Contrato de Enseñanza con cada alumno en el que se especifiquen los derechos y obligaciones de cada parte.

El alumno debe ser acompañado durante la prueba de circulación por el mismo profesor que le haya impartido la enseñanza práctica.

José RUBIO

La Dirección General de Tráfico ha dictado una resolución, con fecha 19 de noviembre de 1985 («BOE» de 18 de diciembre), previo informe facultativo de la Dirección General de Inspección del Consumo, por la que se aprueban los modelos oficiales relativos a libro de registro de alumnos matriculados, contrato de enseñanza, cartilla del alumno, libro de reclamaciones, distintivos del personal directivo y docente y documento acreditativo del personal administrativo y subalterno a que se refiere el Reglamento de Escuelas Particulares de Conductores.

La DGT dispone, en relación con el *Libro de Registro de Alumnos,* que las escuelas de conductores deberán llevar uno por cada Sección y se ajustará al modelo específico por la citada Resolución. En él se inscribirán, diariamente, todos los alumnos matriculados, fechas en que se inicia y termina la enseñanza y el resultado final obtenido. Asimismo se conservará en la escuela durante el plazo de un año, contado a partir de la última inscripción realizada.

Con cada alumno, la escuela deberá formalizar un *Contrato de Enseñanza* en el que se especifiquen los derechos y obligaciones que se deriven del mismo para cada una de las partes. En las condiciones generales del mismo se reflejará que la escuela impartirá las enseñanzas necesarias para la obtención del permiso de conducción reseñado, con la máxima dedicación y eficacia, y con profesorado que cumpla los requisitos exigidos en el Reglamento de Autoescuelas. Asimismo se especificará la duración de cada clase teórica y práctica.

Para poder ser presentado a examen será necesaria una certificación conjunta del director y del profesor en la que se exprese que, a su juicio, el alumno ha recibido las enseñanzas necesarias para obtener el permiso de conducción.

Por otro lado, se reseñará en el contrato los gastos de inscripción en la escuela (se abonarán por una sola vez), el precio por cada clase teórica y práctica (en caso de no fijarse precio individualizado por clases, se indicará la modalidad contractual y su precio).

En las condiciones generales del contrato se ha de especificar, igualmente, si la gestión de documentos ante los centros va a correr a cargo de la escuela y, en ese caso, el importe de los gastos de gestión.

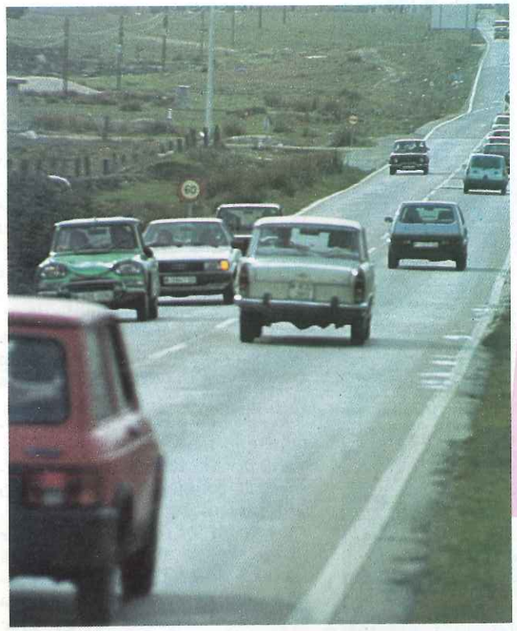
Cualquier otra cantidad de dinero que haya de percibir la escuela por parte del alumno deberá estar reflejada en el contrato con indicación de su concepto.

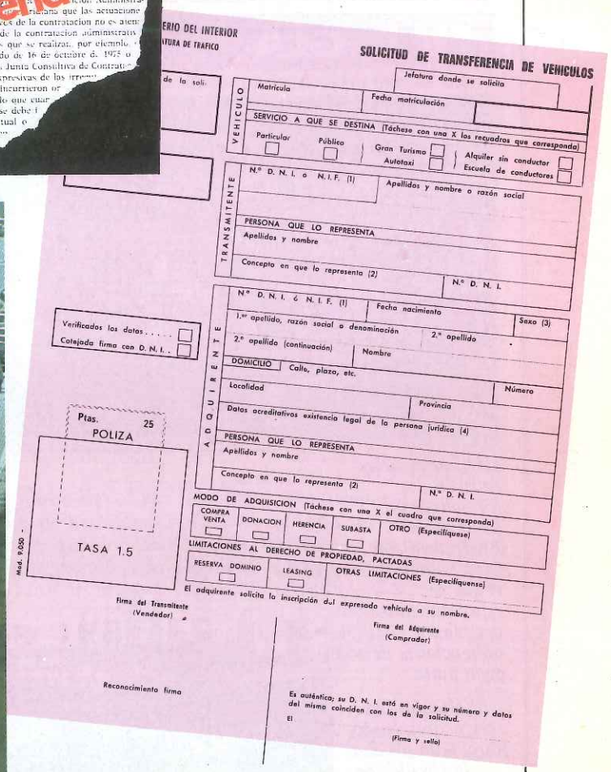
Salvo en los casos debidamente justificados y autorizados por la Jefatura de Tráfico, el alumno será acompañado durante la prueba de circulación por el profesor que le haya impartido la enseñanza práctica y se responsabilizará del doble mando.

La escuela atenderá cualquier reclamación o queja del alumno en relación con la enseñanza recibida y al efecto deberá disponer de un *libro de reclamaciones,* que presentará a la Jefatura Provincial de Tráfico en el plazo de diez días hábiles desde que se formuló la queja.

En cuanto a la *Cartilla del Alumno,* se ajustará al modelo oficial y en ella figurarán los datos de identificación del alumno y de la escuela, los datos del profesor que imparta las clases teóricas y prácticas, la fecha y número de clases recibidas y cualquier observación a hacer constar, no sólo por la escuela en relación del alumno, sino también las observaciones de éste en relación con la escuela. Dicha cartilla deberá llevarla consigo el profesor durante las clases prácticas y en el momento del examen.

TRANSFERENCIA DE VEHICULO MATRICULADO





La transferencia de un vehículo ya matriculado deberá realizarse cuando se adquiera un vehículo en tales condiciones, pudiéndose efectuar tanto en la Jefatura Provincial de Tráfico correspondiente como en la de la matrícula, indistintamente, aportando la siguiente documentación:

1. Impreso de solicitud.

2. En dicha solicitud deberá adherirse una poliza de 25 pesetas, además de abonarse la correspondiente tasa reglamentaria.

3. La firma del vendedor debe ser reconocida (entidad bancaria, notario, ayuntamiento, Guardia Civil, etcétera).

4. Permiso de circulación del vehículo, cuyo reverso debe haberse cumplimentado por el vendedor, al nombre del comprador.

5. Documento Nacional de Identidad del solicitante y fotocopia del mismo (anverso y reverso).

6. Justificante de haber liquidado los impuestos correspondientes en la Delegación de Hacienda, o en su caso de exención, y fotocopia de tal documento.

7. Cumplimentar los impresos de transferencia en el Impusto Municipal de Circulación, que se entregan conjuntamente con el impreso de solicitud de transferencia.

8. Recibo acreditativo de estar al corriente en el pago del Impuesto Municipal de Circulación.

9. Póliza de 25 pesetas para el permiso de circulación que se expide. En los supuestos de sociedades, cooperativas, comunidades de bienes, etcétera, además de la Tarjeta de Identificación Fiscal, se acreditarán fehacientemente (con original o fotocopia debidamente cotejada) los datos de inscripción de la persona jurídica en el registro correspondiente, así como los del apoderado o representante y su Documento Nacional de Identidad.

10. En las transferencias a nombre de menores de edad o incapacitados bastará la firma de quien detente la patria potestad o tutela, presentándose el DNI de ambos.

En los casos de adjudicación por subasta, se aportará el acta original de adjudicación.

El chalado y su cacharro

CONTAGIO EN LAS REBAJAS

En la sala de espera de «Urgencias infantil» de La Paz, el matrimonio Asecas discutía acaloradamente entre llantinas de niños febriles, semidesnudos, y voces vituperiosas por la demora, hacia la enfermera-jefe, la Seguridad Social y la «cuesta» de enero.

—Vaya movida, Enriqueta; vaya movida que me has organizado.

—¿Yo? No, si encima tengo yo la culpa. ¡Qué desgraciadita soy! **(Sollozos.)**

—Te dije que la niña tenía mala cara y tú, erre que erre, venga, a las rebajas, que hay que aprovechar. Y vaya rebajas. La «torta un pan» me van a salir.

La atmósfera de la sala estaba muy cargada y a Enriqueta, señora de Asecas, le dio un vahído que la postró sobre el sillón.

Una hora antes, el matrimonio y los dos pequeños tomaban urgentemente un taxi a la puerta de unos grandes almacenes.

—Al hospital más cercano, oiga; llevamos un enfermo muy grave. Corra, corra **—le ordenó al conductor mientras sacaba un pañuelo por la ventanilla.**

—Sí, sí, ya va. Para ir a La Paz, ¿le parece que cojamos la M-30, o prefiere que salgamos a la Castellana y a continuación...?

—Y a mí qué me cuenta, oiga. Con tal de que no pasemos por El Escorial... ¡Pero corra, corra, que se me muere la niña!

Un silencio sepulcral se apoderó del interior del automóvil, roto por algunos ayes de la criatura.

—¿Y qué le pasa a la niña? **—inquirió el taxista.**

—Yo qué sé. Estábamos en las rebajas..., por cierto, ¿y los paquetes?

—Ve tú a saber **—terció la mujer.**

—... y entonces la niña se ha puesto de un color muy raro. La pobre tiene la lengüita azul. No sé, un señor entendido nos ha dicho que podría ser algo contagioso y que la llevemos rápidamente a un hospital.

—¿Contagioso? Ya me la han liado ustedes; ahora tendré que poner el taxi en cuarentena.

—Pe-pe-pero ¿qué dice?

—Que ya me están dando sus datos personales porque les tengo que denunciar a Sanidad y, además, me tienen que pagar un pico hasta que me fumiguen el coche.

El taxi, a duras penas, se abría paso por la Plaza de Castilla a golpes de claxon.

—Es usted un escrupuloso. Aquí está mi tarjeta. Denuncie a quien le dé la gana, pero no me dé más el té. Y dese prisa, que esto parece un carro de bueyes.

Cuando Enriqueta despertó de su letargo, Pepe y los dos niños estaban a su lado.

—¡La niña, Pepe, la niña! ¿Está bien?

—Sí mujer, todo ha sido una falsa alarma. Le han hecho un lavado de estómago, y como nueva. La bandida de ella se había tragado algún potingue de los tuyos.

—¿Mío, por qué mío?

Siguieron discutiendo y tomaron un taxi de regreso al hogar.

Nacho DE LA RIOJA

VACAS SUIZAS

Durante los últimos meses se viene produciendo semanalmente la muerte de una media de 50 vacas en todo el país. Los medios de comunicación recogen la alarma que el hecho está produciendo en la opinión pública. Se habla de epidemia, de los efectos económicos negativos, de la imagen exterior que puede producir para un país en el que la ganadería vacuna y el sector lácteo forman parte casi de la cultura y lo que tradicionalmente —y antes de ser un país basado en la actividad financiera y del sector de servicios— significaba para la economía. La Administración recoge la preocupación y alarma que el hecho está produciendo en todos los sectores. Se pide la dimisión del ministro de Agricultura y Ganadería. Estamos en la Confederación Helvética y esta historia es una «hipótesis de trabajo» que un médico suizo, experto en temas de seguridad vial, formulaba en un seminario internacional sobre los accidentes de tráfico y, al tiempo, ponía de manifiesto que un número mayor de seres humanos resultaban muertos cada semana en accidentes de circulación y todavía la cifra es mayor si hablamos de heridos graves con lesiones irreversibles. Esos accidentes se producen con periodicidad y regularidad implacables sin que ello alarme particularmente a la opinión pública y a los medios de comunicación, tristemente habituados a eso que estultamente se llama el «precio que nuestra civilización ha de pagar por la motorización de la vida moderna».

En los medios de comunicación es noticia un accidente múltiple, a partir aproximadamente de seis muertos. Entre tanto, más de un niño perece diariamente en accidente de tráfico, por ejemplo. El muerto periódico y cotidiano de circulación impresiona poco, salvo que sea famoso, vecino del mismo inmueble, familiar o amigo.

Mr. Road Safety

VIPS SOBRE RUEDAS

«OIGA, ¿ESTA EL ENEMIGO? QUE SE PONGA. SOY GILA»

¿Quién no ha escuchado alguna vez aquello de «Oiga, ¿está el enemigo? Que se ponga. Soy Gila»? Con esta sencilla fórmula, Miguel Gila ha hecho reír a millones de personas. Un humorista serio, comprometido con la realidad que le rodea y que no regala chistes por la calle. Su ironía, ajena a la manipulación, le alejó por muchos años de su hogar. De nuevo en España, ahora pasea otra vez su buen hacer por los escenarios, colgado de su inseparable compañero de trabajo, el teléfono.

Enciende un cigarrillo. Me mira por encima de unas enormes lentes. Espera las preguntas con frialdad. Su actitud me confunde. Miguel Gila, el chistoso del telófono, no va por la vida de gracioso. Su profesión está reñida con el mundo que le rodea.

«No pienses que soy un hombre triste. Sencillamente, serio. No puedo evadirme, con mi humor, de las catástrofes que vivimos a diario. Como todo ser humano y, como español, recibo impactos de los que me cuesta recuperarme.»

No habíamos escogido un mal día para charlar con él. Es que, desde hace muchos años, Miguel Gila es un humorista de reconocida categoría, pero también un hombre comprometido con la realidad social.

«Quizá pegar tiros en una guerra civil, con diecisiete años, me influyó para dar el justo sentido a la vida. Tres años con piojos, hambre, frío y sueño, son difíciles de olvidar.»

Sobre la marcha pensé que la mejor forma de conocer a Gila era descubriendo los amargos momentos que le dejaron huella.

«No sólo tengo un mal recuerdo de la guerra por su horror, también porque la perdimos. Imagínate lo que te llegas a enfadar al perder una partida de mus; pues suponte cuando pierdes una guerra. Aquella experiencia ha dejado en mí un enorme rencor por todo lo bélico y disciplinario. En mis monólogos reflejo este odio, sea cual sea el bando. Hablo de ejércitos, no de pueblos.»

Un «Piscis» de Chamberí

De un plumazo Gila hizo un esquema de su personalidad. Pero era preciso rebobinar la película para conocer de dónde surgió este hombre, primer artista que utilizó un teléfono como compañero de actuación.

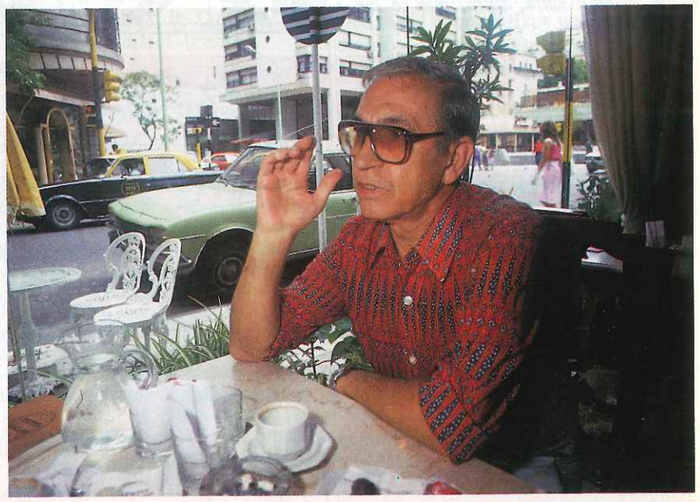
«Te puedo esbozar una pequeña autobiografía: Nací en Madrid, en Chamberí. Soy Piscis. Estudié en el colegio de Juan Chistera y, con los frailes, en el Raimundo Lulio. Trabajé como mecánico en varias factorías y me fui voluntario al frente. Acabada la contienda, me obligaron a hacer el Servicio Militar; sería porque el de la guerra no fue suficiente. Más tarde me dediqué al dibujo y a escribir. Entré en "La Codorniz" en 1942 y poco después me planté en un escenario. Ya ves, soy un mecánico que circunstancialmente se dedica al humor. Una circunstancia larga, eso sí.»

Sería en el teatro Fontalba, el 24 de octubre de 1951, donde Miguel Gila comenzó los monólogos, preludio de sus divertidas conversaciones telefónicas.

«Inventé lo del teléfono porque tenía necesidad de dialogar. Como considero que formar parejas en el escenario es muy complicado, encontré así el compañero ideal. El éxito fue clamoroso.»

Sorprendente estilo en el que tan sólo un monosílabo puede provocar la carcajada del público.

«Ese es mi juego. El espectador pone en funcionamiento la imaginación y supone lo que desde el otro lado del hilo me están diciendo. Un planteamiento humorístico revolucionario.»

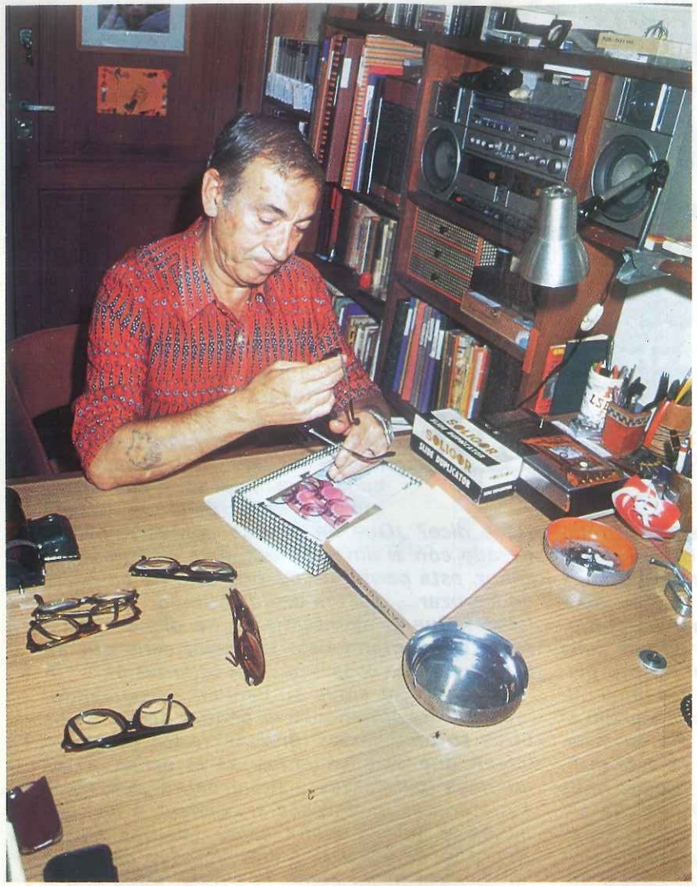


Gila es variado en sus temas. Tan pronto llama para comprar un toro que debe torear su padre, como pide al taller que le amplíen el maletero del coche, a tamaño bocadillo de anchoas, que es que se va de viaje.

«Mis preferidos son los de guerra. Los tengo memorizados, pero puedo modificarlos en función de la actualidad. Por ejemplo, si Ronald Reagan viaja a China, en vez de llamar a la Casa Blanca, llamo a la Gran Muralla y pregunto por el presidente.»

El lanzamiento de Miguel Gila se produjo a través de las ondas de Radio Madrid, allá por 1953. Su intervención en un programa, los viernes por la tarde, era rito obligado de audición.

«Sin televisión, la radio acaparaba la atención. Recuerdo que en algunos bares colgaban letreros que decían: "No se vayan. Tenemos radio. Hoy hay Gila." La gente se perdía el NO-DO por escucharme y el Gobierno envió una orden para que cambiáramos la hora de emisión. Ver el NO-DO estaba considerado como una obligación.»



Qué le sugieren

La censura: Cadáver que Dios tenga en la Gloria.

El destape: Hermoso para quien reúna las condiciones exigibles.

Caso Flick: ¿Caso qué?

Rumasa: Un señor que se fue y ha venido y que tenía una abeja. ¿Es mielero?

La OTAN: Nos crea demasiadas obligaciones. Lo tengo en estudio.

El paro: Emplear donde haya dos con trabajo de sobra, a seis.

El fútbol: Un magnífico espectáculo.

Los toros: No me han gustado jamás.

Fraga Iribarne: Un señor muy simpático que nunca entiendo lo que dice.

Saber cómo era la libertad

No sería esta llamada de atención la única que recibiría Gila. Su humor lo consideraron demasiado agudo en varias ocasiones.

«Mi estilo sería comprometido para ciertos miembros del Gobierno, por los hechos. Esa era la impresión. La última anécdota ocurrió cuando los periódicos publicaron que en España no había presos políticos. Yo preparé un monólogo sobre un preso que telefonea a su familia para dar su número de teléfono particular. El número, de cinco cifras, era el 25402. A alguien le pareció irónico por su similitud con alguna fecha concreta. Me cortaron de inmediato la emisión y pusieron el disco de "¡Ay Lilí! ¡Ay Lilí" que estaba muy de moda. A mí me suspendieron por seis meses de empleo. Me fui a América. porque sabía que allí se respiraba libertad. Y quise comprobar cómo era la libertad.»

Con todo, Gila mantiene una serena opinión sobre las coacciones de las que fue objeto.

«La culpa no era en sí de la censura, sino de algunos censores. No tenían criterios definidos. Temían perder su puesto, por el que se creían muy importantes, censurando más allá de lo establecido. Pero no fue tan sólo eso lo que me empujó a marcharme.»

De nuevo se transforma en el personaje serio y trascendente del comienzo de la conversación.

«Además de sufrir empacho de dictadura, pensé que no era bueno limitarme en unas fronteras. En España no había posibilidad de crecer artísticamente. Yo toqué techo y necesitaba ampliar mis conocimientos.»

Una inquietud que lo llevó a numerosos países del continente americano: México, EE.UU., Colombia, Perú, Cuba, Uruguay, Paraguay y quince años en Argentina.

«Argentina fue la fuente donde apagué mi sed de conocimientos. Me dio mucho de lo que sé y de lo que tengo. Soy madrileño, pero no me importa que me consideren argentino.»

Desde allí regresó a España en temporadas periódicas, hasta su vuelta definitiva, el pasado mes de marzo.

«No puedo calificarte la España que me he encontrado. La dejé como un bebé de biberón y la encuentro como un joven de dieciocho años. Soy moderadamente optimista. Amo a la juventud y me preocupa la herencia que les dejamos. Me ronda una pregunta: ¿Qué esperanza hay?»

Pedro Pablo SAN MARTIN

Fernando Díaz-Plaja

EL DOCTOR JECKILL Y MR. HYDE

PARECE mentira, pero esa dualidad de lo angélico y lo diabólico no aparece sólo en la novela ni en el cine. Esa forma de ser buenos a una hora y malvados en la siguiente nos ocurre a todos los españoles cuando nos colocamos ante un volante y damos vuelta a la llave del contacto.

No hay que exagerar. Tampoco es que empecemos a jadear mientras cambiamos la faz pasando de la expresión normal a los ojos extraviados y la boca torcida del delincuente nato..., aunque quizá sería bueno que así fuese para darnos cuenta de la transformación que se está realizando dentro de nosotros, abandonar el coche y tomar un autobús o un taxi. No; en la apariencia no se nota nada. El caballero que pone en marcha el motor para introducirse en el tráfico de una calle cualquiera tiene aparentemente el mismo plácido aspecto de cuando, hace apenas unos minutos, besó a su esposa, a su hijo y acarició al perro antes de cruzar el umbral de su casa.

Pero por dentro, ¡ay!, por dentro se está realizando un cambio tremendo. De pronto los seres humanos que le circundan han dejado de ser hermanos de raza y de patria para convertirse en unos enemigos mortales que parecen haber surgido al exterior sólo para perjudicarnos e impedir nuestro desplazamiento hacia el lugar a donde nos dirigimos. Es evidente que se detienen adrede ante nosotros tomando un tiempo exagerado para subir o bajar del coche; es evidente que cambian de carril sólo para entorpecer nuestro camino, no porque tengan que ir hacia aquel lado y se hayan acordado de improviso; está clarísimo que han visto perfectamente, un poco después, que el disco rojo cambiaba a verde, pero no les da la gana de ponerse en marcha deteniendo así toda la caravana. En cambio ese que toca agresivamente el claxon desde detrás sabe que yo no puedo moverme de donde estoy porque me lo impide la impenetrabilidad de los cuerpos físicos.

El doctor Jeckill se ha ido convirtiendo en mister Hyde y como tal ha dejado de tener familia y amigos entre todos los seres que estén a su alcance visual. Por ello, al estar solo en su vesania, no concibe que existan unos parientes a los que puede pasarle lo que él está haciendo a los demás. Por ejemplo, esa vieja que cruza cansinamente el paso de peatones. ¡Vamos, señora! ¡A ver cuánto va a tardar! (La abuelita del doctor Jeckill está en estos momentos en otra parte de la ciudad oyendo las mismas diatribas de otro mister Hyde.)

... Prosigue el viaje, prosigue la campaña bélica. «Y ése, ¿por qué me mira? Sí, usted; ¿por qué me mira? ¿Que no tengo idea? El que no tiene ideas es usted, manazas, que es usted un manazas.» (Cambian las luces del semáforo, ese semáforo que tantas bofetadas ha evitado separando a iracundos conductores en el momento crucial con su alternativa de siga o pare y el insulto a gritos pasa a ser murmullo rezongón.) «Si no puede ser, si le dan el carnet a cualquiera..., así va el tráfico como va... ¿A dónde va usted? ¿Qué dice? ¿Que he pasado con el rojo? He pasado con el amarillo, que está permitido, sí señor, está permitido cuando uno ha empezado a cruzar..., que lea usted el Código de Circulación! Que el ayuntamiento ha dicho..., ¡qué sabrá el ayuntamiento! Lo mejor sería que se preocupara de cosas más importantes.»

El conductor sigue su camino mascullando, juzgando tajantemente la actitud ajena; a los otros automovilistas (ineptos), a los peatones (creen que son los amos de la calle), a los guardias (petulantes y tiránicos), a ciclistas y a motoristas (peligrosos al colarse), a las ambulancias (me gustaría saber cuántas llevan enfermos de verdad), a la policía (yo creo que les divierte hacer sonar la sirena. Igual van a tomar una copa con los amigos), a los pobres en los semáforos (son unos vagos), a las comitivas oficiales (en cuanto tienen un cargo, ¡hala!, a cortar la calle), a las carreras a pie (¿no podrían hacerlas en el Retiro?), a las manifestaciones políticas (¿por qué no se van al Bernabéu?)..., todos son, en fin, gente hostil a la que de buena gana le daría su merecido.

El conductor, por fin, llega a casa. Tampoco en esta ocasión se estremece todo su cuerpo ni los ojos bizqueantes vuelven a la mirada normal, pero el cambio es notorio. En cuanto saca la llave del contacto y abre la puerta del coche, Mr. Hyde va desvaneciéndose mientras surge un sonriente doctor Jeckill que entra en un domicilio donde sólo hay seres amables. Un beso a la esposa, otro al niño, una caricia al perro. El rictus de cólera ha desaparecido y sólo la pregunta de su mujer:

—¿Qué tal la circulación, querido?

... le devuelve por unos instantes a su etapa anterior. «Fatal...», suspira; pero es sólo un momento antes de volver al mundo feliz que le rodea. De verdad que ya es otro hombre.

... Lo que a mí me preocupa es saber cuál de los dos es el verdadero.

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.

PEGASO

Gente que sabe lo que hace.

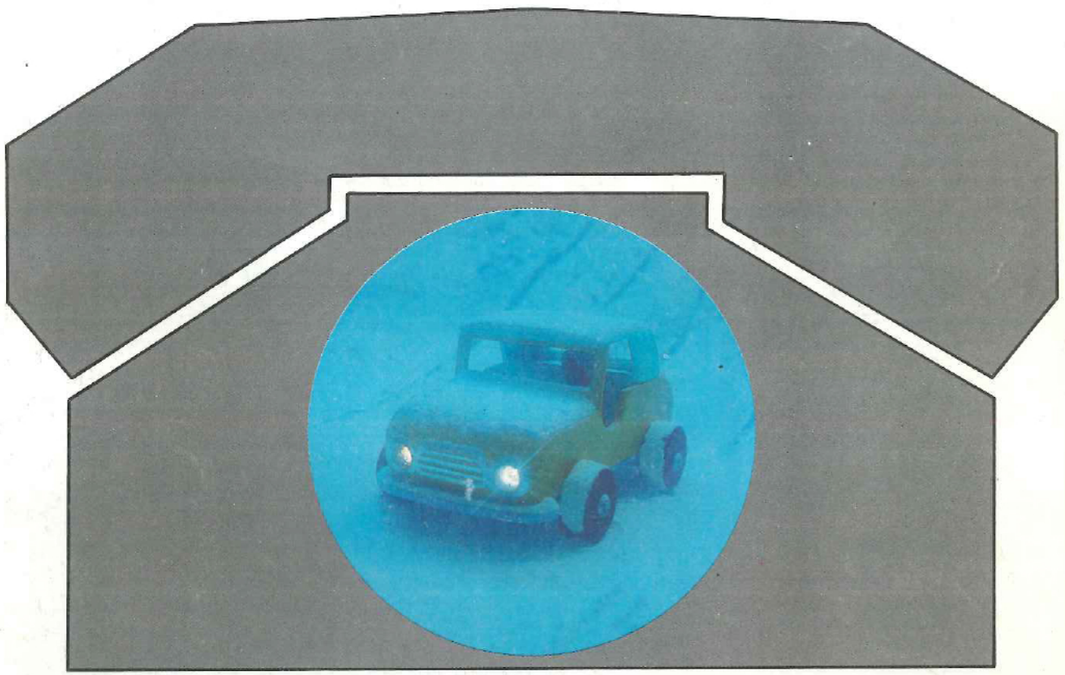
DATOS COMPARATIVOS DE POTENCIA Y DIMENSIONES DE CABINA
TRACTORA PEGASO 1234 T Y COMPETENCIA

CARACTERISTICAS	PEGASO 1234 T	MERCEDES 1933S	IVECO 190.33 TURBO STAR	VOLVO F12	VOLVO F12	DAF FT3305DKX	MAN 19321FLT	MAN 19361FLT	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										
CILINDRADA	11.946 cm³	14.620 cm³	13.798 cm³	12.000 cm³	12.000 cm³	11.600 cm³	11.413 cm³	11.967 cm³	11.000 cm³	11.946 cm³
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)	138 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

CS ACEITE CS PEGASO, lubricante recomendado por Pegaso.

Atención,

CONDUCTOR



(91) 7421213

En invierno, las condiciones climatológicas pueden transformarse en un serio enemigo para su seguridad. Sea especialmente cuidadoso cuando conduzca con lluvia, niebla, hielo o nieve. Si ve que puede correr un riesgo innecesario, opte por quedarse en casa. Pero si su viaje es imprescindible, lleve consigo este teléfono. Le mantendrá informado las veinticuatro horas del día y le ofrecerá auxilio mecánico y sanitario de modo permanente.

Dirección Gral. de Tráfico

MINISTERIO DEL INTERIOR