



Tráfico

AÑO II - NUMERO 15 - OCTUBRE 86

**LOS
RIESGOS
DE LA
VELOCIDAD**

Juegos
nocturnos
de algunos
jóvenes
conductores

**Ruleta
mortal**



Miguel GARROTE

**AÑO II
NUMERO 15
OCTUBRE 1986**

Director: Jesús Soria.
Redactor jefe: Adrián Guerra.
Confección: José Bélamo.
Redactores: Juan Girón, Juan Manuel Menéndez, José Ignacio Rodríguez, Alejandro G. Vadillo y Nono Hidalgo (Andalucía).
Fotografía: Miguel Garrote, José Rubio. **Colaboradores:** Charo Laiz, Alejandro Molins, Jorge Parrondo, Ramón, Carmela Rebolledo (test), Pedro Pablo San Martín, Sebastián, Juan Tortosa, Antonio Zanini.
Colaboración especial: Jesús Torbado.
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, Cely 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. **N.I.P.O.:** 130-86-001-1. **Distribución:** Direct Mail. Lagasca, 127. 28006 Madrid.
(La revista TRAFICO no comparte necesariamente la opinión de sus colaboradores.)
Edita: Dirección General de Tráfico (Ministerio del Interior).

Tirada de este número:
200.000 ejemplares.

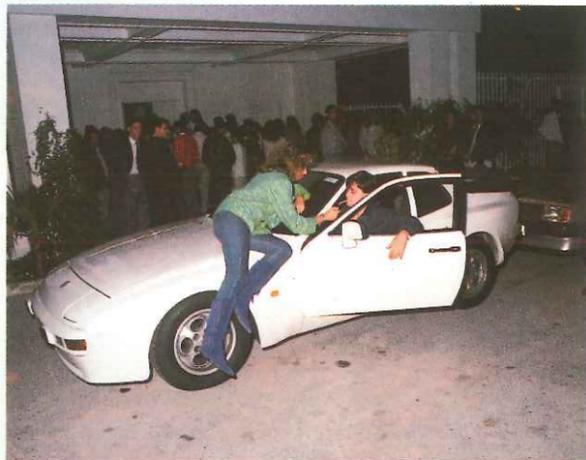


8 VELOCIDAD

En su nombre mueren anualmente miles de personas en el mundo. Es una de las preocupaciones básicas en el campo de la seguridad vial, cuyos técnicos luchan por evitar los riesgos de ir deprisa, deprisa.

19 JUEGOS SUICIDAS

Algunos jóvenes se han empeñado en unir la diversión al riesgo. El acceso y la salida a las discotecas de moda, a bordo de coches o motocicletas, está a la orden del día. También las estadísticas, que demuestran que para algunos no son otra cosa que juegos suicidas.



48 MISS CONDUCTORA

Lola Forner, una guapísima ex miss España que triunfa en el cine del Extremo Oriente, nos cuenta este mes sus proyectos, que no son pocos, sus aficiones y gustos a la hora de agarrarse al volante.

23 CAMPSA EUROPEA

Campsa, que es como decir hoy nuestras gasolineras y nuestras gasolineras, también tiene que adaptarse a la CEE. Un hoy que pronto será mañana, pues hay que decir adiós al monopolio.



secciones

Cartas (pág. 3) ● Paso de cebra (pág. 6) ● Editorial (pág. 7) ● Tráfico del motor (pág. 23) ● Así ven el... (pág. 26) ● Viejas glorias (pág. 27) ● Parque automovilístico al día (pág. 29) ● Kilómetro a kilómetro (pág. 31) ● De Norte a Sur (pág. 44) ● Conducir mejor (pág. 46) ● Desde la cuneta (pág. 50).

MAS SEÑALIZACION HORIZONTAL

A mi juicio, deberían intensificarse las señales de tráfico pintadas en el pavimento, especialmente las de limitación de velocidad, ya que muchas veces, por estar atento a la carretera o a algún adelantamiento, la señalización vertical pasa inadvertida. Antonio Roig. Málaga.

Respuesta: Ambas posibilidades de señalización, la vertical y la horizontal, están previstas en el Código de la Circulación. Se estima que es más visible y ofrece, por tanto, más garantías, la vertical, de la que el conductor debe estar siempre pendiente. Además, la señalización horizontal está, lógicamente, más expuesta al deterioro, a la suciedad, etcétera.

OTRA VEZ LAS FOTOCOPIAS

En el número 13 de su revista, al responder a una pregunta que se les formula sobre la posibilidad de llevar la documentación del vehículo por fotocopia, se remiten ustedes a la respuesta dada hace algunos números a una carta similar. Como me es imposible encontrar la respuesta de referencia, les rogaría la volviesen a facilitar, dado el interés que en mi opinión tiene. Francisco Ertivi. San Sebastián.

Respuesta: Repetimos aquella contestación con mucho gusto. Decía así: «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, sería la de autorizarlo mediante la correspondiente reforma del Código. Queda claro, por consiguiente, que no está permitido».

«TESTS» MEJORES Y MAS SENCILLOS

Soy profesor de autoescuela desde hace muchos

**CRITIQUE,
SUGIERA,
PREGUNTE...**

años y creo que mi dilatada experiencia me permite opinar acerca de un tema tan polémico como es la eficacia en los exámenes para la obtención del permiso de conducir, y más concretamente en el teórico. He estado leyendo unos «tests» de los muchos que se utilizan en las autoescuelas y me asombra la cantidad de preguntas estériles y de escaso sentido práctico que se utilizan en ellos.

Tengo la firme convicción de que, con un poco de imaginación, se podría simplificarlos, tanto en el exceso de preguntas como en la terminología empleada, más apta para personas con un determinado nivel cultural que para la mayoría de las que se examinan. Nuestra lengua tiene una amplia gama de sinónimos que podrían emplearse, escogiendo los más asequibles a las personas que, desgraciadamente, no han podido acceder a una cultura suficiente como para interpretar con facilidad algunas preguntas. El sistema actual lo considero desconcertante, ya que más bien parece ir a la caza del alumno que a llevarle, por medio de unas preguntas claras, a un razonamiento lógico. Juan Rubio Merchán. Profesor de autoescuela. Ciudad Real.

¿CICLOMOTORES POR LA DERECHA?

En el «Buzón Especial» del número 11 de TRAFICO leo que el artículo 133-e) del Código de Circulación dice que los ciclomotores pueden adelantar a otros vehículos por la derecha. El Código

sólo hace mención a bicicletas, por lo que quisiera que me aclarara esta duda. José Montalbán. Valencia.

Respuesta: En efecto, el artículo 133-e) del Código sólo hace referencia a las bicicletas. Pero no debe usted olvidar el concepto que de ciclomotor da el propio Código en su artículo 4 p), que señala que es una bicicleta dotada de un motor auxiliar.

PRIORIDAD EN TODAS LAS INTERSECCIONES

Haciendo prácticas de circulación, siempre recuerdo a mis alumnos la norma de que cuando un vehículo sale por nuestra derecha tiene preferencia de paso, a no ser que alguna señal de «Ceda el paso» o «Stop» indique lo contrario. Aquí se plantea el problema, ya que los vehículos que circulan por la vía preferente tienen que deducir u observar la existencia de esas señales que, en el mejor de los casos, están orientadas hacia los vehículos que llegan por la derecha. Colocando la señal de «Prioridad en todas las intersecciones» ganaríamos en seguridad y fluidez. Ernesto Coll. Profesor de autoescuela. Mora de Ebro (Tarragona).

Respuesta: Como usted muy bien dice, la norma general en los cruces es la prioridad de paso a los vehículos que acceden por la derecha, regla que puede ser modificada mediante la correspondiente señalización en contrario, según casos concretos.

Una correcta señalización debe tener en cuenta no sólo los vehículos que circulan por la vía preferente, sino también los que acceden a ésta. Por consiguiente, si en una vía existe un «Stop» o un «Ceda el paso», en la carretera preferente con la que se cruza deberá existir la correspondiente señal de «Cruce con prioridad».

COCHE DE TRABAJO, COCHE DE LUJO

Tenemos un 50 por 100 menos de carreteras, autopistas y autovías que Europa. En la reciente crisis de productos petrolíferos, Alemania bajó un 26 por 100 sus precios petrolíferos, mientras España sólo un 11 por 100. Los restantes países están en cifras intermedias. Estos aspectos afectan a los medios mecánicos del vehículo, ya que merman recursos que podrían dedicarse al mantenimiento, entretenimiento y renovación de dichos vehículos.

Todos queremos renovar nuestro parque automovilístico —uno de los más viejos de Europa—. El ciudadano paga, la empresa automovilística aporta 40.000 pesetas, los bancos facilitan créditos baratos, y el Gobierno, ¿qué? ¿Cuál es el IVA que se cotiza en Europa por la gama de vehículos baja, media y alta? ¿Por qué no crear dos categorías de coches: los de trabajo y los de lujo, y con arreglo a esto tratarlos fiscalmente? José Milián Mampel. Castellón.

CRISTALES AHUMADOS

Quisiera sólo exponer mi opinión en el sentido de que deberían estar prohibidos los



cristales ahumados y no transparentes para todos los vehículos, excepto para los policiales, puesto que es fácil pasar inadvertido el delincuente, sin despertar sospechas. **Doroteo Gómez. Aranjuez (Madrid).**

UN CEPO QUE ESTORBA

Quisiera preguntar si el uso del cepo, empleado en municipios y ciudades, es constitucional. A mi parecer, si a un vehículo mal estacionado se le pone un cepo como medida de sanción inmovilizándolo, no se está aliviando la viabilidad del lugar, sino que el vehículo continúa estorbando. **J. G. Tarragona**

Respuesta: Como usted fácilmente comprenderá, no somos quienes para pronunciarnos sobre la constitucionalidad o inconstitucionalidad del cepo. El uso de este y de otros sistemas de inmovilización de vehículos está previsto en el artículo 292 bis del Código de la Circulación, para aquellos supuestos de vehículos que se encuentren estacionados de forma antirreglamentaria, sin perturbar gravemente la circulación, y su conductor no se hallare presente, o, estándolo, se negase a retirarlo. En tales casos, los agentes podrán inmovilizar dichos vehículos por medio de un procedimiento mecánico que impida su circulación.

AMPLIAR LA GUARDIA CIVIL

Después de una dilatada vida como conductor, quisiera rendir un caluroso homenaje a la Guardia Civil de Tráfico, por la abnegada e incómoda labor que realiza, tan necesaria para la adecuada circulación de los conductores, buenos y malos. Sólo encuentro en ella un pero: la escasez.

Como botón de muestra, no hace mucho hice un recorrido Barcelona-Manresa-Ripoll-Puigcerdá-Seo de Urgel-Pons-Igualada-Barcelona y en él sólo encontré una pareja en Cervera. Creo que el aumento de la plantilla de la Agrupación de Tráfico de la G. C. beneficiaría a todos. Y si los presupuestos del Estado no lo permiti-

ten por ahora, brindo la iniciativa de que el Ejército podría coadyuvar a paliar el problema, destinando a un determinado número de soldados a cumplir dicho trabajo durante su permanencia en filas. **Miguel Mesalles. Barcelona.**

RESPECTO AL PEATON

A usted, conductor, que no dudo es extraordinario en el dominio y manejo de su vehículo, ¿no le parece que demostraría sus cualidades si, cuando llega a un paso de peatones, en vez de pasar alegremente por él, detiene su vehículo y los deja pasar? La mayoría no lo hace, incluso a pesar del peligro de arrollar a los que pasan en ese momento, amparándose en los derechos que les otorga el Código de la Circulación. Creo que usted, conductor, debería detenerse por tres motivos: primero, por educación; segundo, por el peligro que conlleva no hacerlo; y tercero, porque usted no tiene preferencia cuando ellos están pasando.

Ahí es donde usted, conductor, demostraría que es completo y educado. Vería entonces gestos de agradecimiento, y no esos insultos que a veces le dirigen los peatones a los que usted, amparándose en la ley del más fuerte, ignora. **Vicente Martínez García. Profesor de autoescuela. León.**

UNA OPINION

Me atrevo a plantear mi opinión, por si esta carta fuera la excepción a la regla de publicar sólo lo que les interesa. Y es que hay mucho que criticar, empezando por el MOPU y sus deterioradísimas carreteras y, cómo no, a Interior y su DGT, con una gestión que deja mucho que desear.

Si su revista nació para apoyar las campañas arbitrarias y caprichosas de la DGT, la censura rotundamente. Y es que, con la revista en la mano, no cabe pensar otra cosa. Su gratuidad es grave, pues se edita con el dinero de todos los españoles y sólo llega a unos pocos, ofreciéndonos una de cal y otra de arena. Y si no fuera por la de cal, por las secciones «gancho», no se suscribiría ni el gato, a pesar de ser gratis.

La de arena —por desgracia, mucha— es su eje y su núcleo de opinión, con artículos propagandísticos que nos vienen a decir «Renovarse y vivir», o «A renovarse tocan», etcétera, que no convencer ni al más ignorante. En concreto, la campaña «Renovarse y vivir», que se veía venir hace tiempo, está en la calle y por fortuna morirá por sí sola, porque no es ninguna ganga ese 12 por 100 en cinco años. Lástima de tiempo y dinero que invierten en esta campaña al antojo de unos pocos, que

no saben ni justificar medios para llegar a un buen fin. Un fin de seguridad vial y de reducción de accidentes, al que no se llegará enterrando coches con diez años y poniendo en circulación otros frágiles, pequeños y caros. Y lo peor de todo es que esta obligatoriedad de renovarse nos la disfrazan de consejo para parecer democratas. Pero no: ahí está ese Decreto Ley y esa ITV, que no cejará en su empeño de barrer coches con diez años de antigüedad, aunque su funcionamiento sea óptimo.

No se puede enterrar un vehículo por haber sobrevivido diez años, porque cuando se hacían coches de verdad, se hacían para rodar sin problemas quince años. Influye mucho más el trato que ese vehículo haya recibido que el mero hecho de su antigüedad.

Agradecería la publicación de esta carta, aunque fuera extractada. **Juan Barraón. Madrid.**

Respuesta: Como comprobaremos, hemos extractado minuciosamente su larga carta, que no queremos pasar a contestar al detalle, porque apenas quedaría espacio para publicar otras que también tienen derecho a ello. Sólo señalarle que la gran mayoría de las críticas que recibimos son publicadas. No así, por supuesto, las cartas de felicitación y ánimo, que son muchas más. Y le invitamos a comprobarlo personalmente. Sepa que seguimos a su servicio.

MEJORA DE LA ITV

Como especialista en Inspección Técnica de Vehículos, les quiero hacer llegar mi opinión para evitar los accidentes a los que ustedes se refieren y que afectan a un 10 por 100 de los vehículos.

Creo que hay que potenciar la ITV, consiguiendo que las estaciones funcionen correctamente, tanto las estatales como las privadas. A los funcionarios de las estatales se les debe motivar con cursillos de formación y con equipos modernos siempre a su disposición. Asimismo, el funcionario tiene derecho a un ambiente agradable, sin molestias de gases, frío, etcétera.

Para un buen funcionamiento de la ITV, la estación debe disponer además de lo siguiente: control del funcionamiento de los equipos, por parte de un organismo oficial; modernización de la tramitación burocrática; explicaciones sobre averías y amabilidad con el público, y control de las estaciones privadas, para que no pueda haber tratos de favor. Es decir, acercarnos a las estaciones alemanas y belgas. **Juan Rovira. Barcelona.**

DENUNCIAR LA DOBLE FILA

En la calle Saavedra Fajardo, de Madrid, como en otros sitios de dirección única, con coches aparcados a ambos lados legalmente, existen en menos de 50 metros cinco bares y un pub. Muchos conductores no saben ir a tomar una caña sin el coche e importándoles un pimiento los demás —qué civismo— forman una doble fila de vehículos a ambos lados, dejando el espacio justo para un coche.

Incluso tapan las entradas a dos garajes, perfectamente señalizados y que pagan religiosamente los cánones del Ayuntamiento. ¿Dónde está la Policía Municipal? A la grúa ni llamo; no vienen nunca o no contestan al teléfono. ¿Y los agentes poniendo multas? Se iba a forrar el Ayuntamiento. Y encima, aguantar al chulo que te dice: «Eran cinco minutos». ¿Dónde puedo denunciar a quien tapa el garaje? **Rafael Rodríguez. Madrid.**

Respuesta: Este tipo de denuncias puede usted formularlas ante la Policía Municipal. Le recomendamos la lectura de los artículos 277 y 281 del Código de la Circulación.

CICLOMOTOR DE CONSTRUCCION PROPIA

Tengo la posibilidad de construirme, con piezas conseguidas por distintos lugares, una especie de moto con una cilindrada menor de 50 c.c. y que probablemente no alcance los 40 kilómetros por hora. Tengo el permiso B-1, luego puedo conducir cualquier ciclomotor, como podría ser el de mi construc-

BUZON ESPECIAL

La N-432 no precisa música

Quizá les parezca exagerado el epíteto «en pésimo estado», pero creo que no exagero al hablar de la carretera N-432. Esta vía, que va desde Badajoz a Granada, puedo decir —porque la he recorrido completamente— que tiene un firme similar al resto de las carreteras andaluzas, pero lo más curioso es cuando cruzas por ella la provincia de Jaén.

Allí la N-432, por arte de magia y del destino, se convierte en un camino, al que podríamos calificar de intransitable. Tanto, que nuestro coche no necesita disponer de radiocassette para llevar música, pues en él suena hasta la rueda de repuesto.

Fuera ya de bromas, nos encontramos con un largo recorrido de baches, socavones, y hasta falta a veces el piso, pues al ser una zona movediza, a veces se corren las laderas colindantes, invadiendo la tierra la calzada. Todo esto se transforma en una carretera de buen firme al entrar en la provincia de Granada, donde el piso es bueno y encima está pintado.

Yo me pregunto qué es lo que pasa en una carretera para que cuando llega a una provincia esté bien y cuando llega a otra mal. Creo que la Administración de cada autonomía o provincia marcará sus prioridades.

En fin, parece que ya se oyen voces de arreglo, que espero sean definitivamente ciertas y no se queden en un parcheo, como otras veces. **Luis Eugenio Sanjuán. Alcalá la Real (Jaén).**

ción. Pero, ¿cómo podría averiguar esto? ¿Dónde me tendría que dirigir para dar de alta este posible ciclomotor y así no tener ningún problema para circular con él? Yo sólo lo utilizaría para circular por el pueblo. **Miguel Ángel Fernández. Lillo (Toledo).**

Respuesta: Para hallar soluciones a los problemas que usted nos plantea, deberá trasladar sus cuestiones al Ministerio de Industria y Energía, que es el que tiene competencias en la materia.

PARA SER PROFESOR DE AUTOESCUELA

Me gustaría que me testaran sobre qué condiciones debo cumplir y qué trámites debo seguir para ser profesor y/o director de autoescuela y examinador ofi-

voque la Dirección General de Tráfico. Para tomar parte en dichos cursos es necesario cumplir los requisitos que especifica el artículo 16 del Reglamento Regulator de las Escuelas Particulares de Conductores de Vehículos a Motor. Como referir dicho artículo sería prolijo, le recomendamos solicite un ejemplar de dicho Reglamento en la Jefatura Provincial de Tráfico de Barcelona.

El artículo 17 del referido Reglamento habla, por otra parte, de los requisitos necesarios para ser director. Y, en cuanto a la posibilidad de ser examinador, es preceptivo ser funcionario público y estar destinado en la DGT.

UTILIZAR EL SENTIDO COMUN

Me parecen muy acertadas las normas que se impondrán a los conductores de ciclomotores, ya impuestas a motocicletas, para proteger su integridad física. Pero para reducir los accidentes hace falta concienciación: Pese a su reducido tamaño, son vehículos y como tal deben circular y comportarse. Más de un accidente se ha producido cuando una moto entra a gran velocidad entre coches parados por un atasco y se encuentra una puerta que se abre. Y a 40 km. por hora un accidente puede ser mortal...

La forma de evitar el alto porcentaje de accidentes debidos al factor humano es, sin duda, el sentido común; desgraciadamente el menos común de los sentidos. Naturalmente, aparte del sentido común hay que respetar las señales de tráfico. **Julián Carrasco. Madrid.**

cial. **Juan Antonio Sánchez. Tarrasa. Barcelona.**

Respuesta: Para ser profesor de formación vial es necesario obtener previamente el certificado de aptitud correspondiente, que podrá obtener superando los cursos y pruebas que a tal efecto con-

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



Miguel GARROTE

CONVIVENCIA VIAL

Orencio Machado de la Plaza (*)

RESULTA tan paradójico como expresivo el hecho de que el accidente elija con frecuencia los tiempos de descanso, los momentos de ocio, como si la muerte reclamara también su puesto en las vacaciones colectivas. Las comunidades son conscientes del profundo trauma que acoge la carretera en forma de tráfico. Y así sucede y se intensifican en todos los países campañas y llamadas de atención al comportamiento ciudadano, de respeto a la seguridad del otro, de responsabilidad comunitaria.

Todo cuanto se diga para la mejora de la seguridad vial resultará pobre ante la impresionante cifra de accidentes; todo lo que se haga quedará por debajo de lo necesario.

Es evidente que un pequeño porcentaje de automovilistas son causantes de la indisciplina que aparece como mal general en el panorama de circulación. La política de tráfico del actual equipo de la Dirección General correspondiente está poniendo las bases para una auténtica ordenación de nuestras carreteras y para que de una vez el conductor español sea más responsable, más ciudadano en definitiva. Y seguro de que lleva entre sus manos no una máquina de matar, sino el más refinado fruto del progreso.

Cuando el aspirante supera todas las pruebas para la obtención del permiso de conducir y estrena su automóvil, todo un mundo de carreteras y autopistas se abre ante él. Es el momento de proyectar las grandes excursiones, los grandes viajes, los primeros paseos con toda la responsabilidad recayendo sobre el conductor. Su tarea más importante empieza ahora, es decir, esa serie de sensaciones que le va dando el automóvil y las situaciones en que se encuentra una vez inmerso en el tráfico de la carretera o de la ciudad. Pero, por desgracia, no es labor de un día, ni nadie puede regalársela. Hay que hacerse con ella y lograrla, es tarea suya personal y trabajo de todos los días.

Ante un peligro en la carretera, o en la ciudad, sólo hay dos formas de reaccionar: bien o mal. Pero entre

hacerlo bien o mal puede haber algo más que el arrugón de la carrocería; puede estar, en último extremo, la frontera entre la vida o la muerte. Y no se trata de asustar. Es que esta separación entre el bien y el mal al volante puede resultar en definitiva decisiva. En fin, de lo que se trata es de dominar a esa máquina llamada automóvil; de lograr que obedezca a los mandatos del conductor; y los reflejos no hacen sin más a un buen conductor, si no están educados para la conducción. Puede resultar mucho más seguro otro conductor que los tenga tardíos pero mejor educados, más preparados para esta actividad específica. En esta actividad no hay tiempo para las sospechas. Ciertamente que el coche nos sorprende. Y debemos saber en qué condiciones, para no dejarnos sorprender, porque en tal caso hemos de reaccionar primero ante las sorpresas y, luego, ante la situación en que nos hemos situado.

Aquí está el epicentro de lo que nos referíamos antes, en educar nuestros reflejos para la conducción. Porque no debemos perder tiempo en reaccionar ante la sorpresa, ya que una situación de peligro exige una respuesta inmediata, respuesta que debe ser la exacta para aquellas circunstancias. No hay tiempo para la sorpresa cuando un problema se plantea y debe resolverse en décimas de segundo. Hay que tener un almacén de respuestas correctas para situaciones imprevistas de riesgos. Y esto se saca del aprendizaje de cada día. Es la atención a cada movimiento del coche lo que hace de un conductor con el permiso en el bolsillo «un buen conductor».

Debemos ser conscientes de que la sangre sólo se borrará del camino el día en el que el individuo, liberado de su carga de neurosis, adopte un comportamiento comunitario, no individualista. Y ese día, precisamente ese día, se habrá alcanzado una verdadera socialización, una socialización «social» —la económica está en un segundo plano— de la carretera.

Colaboremos todos con nuestra conducta. Nuestra es la responsabilidad del éxito de unas medidas dictadas para bien de todos. Andando el tiempo, el fruto de esa colaboración puede ser visible en forma de ahorro de vidas humanas y en forma de una más aceptable proyección del tráfico sobre la convivencia.

(*) Examinador de Tráfico.

SEÑALES INÚTILES

EN un país en el que afortunadamente parece haber llegado la hora de las carreteras, es raro que usted no se haya encontrado en más de una ocasión con alguna que otra obra de mejora en la red en cualquier punto de nuestra geografía. No hace mucho elogiábamos, sin olvidar la situación real, el notable esfuerzo que se está haciendo por parte de la Administración por poner nuestros viales a la altura de las circunstancias, de las necesidades, de la CEE.

Sin embargo, este esfuerzo significa siempre un pequeño sacrificio para el automovilista. Es lógico que los conductores nos mostremos algo molestos cada vez que encontramos obras y más obras, obligadas reducciones de velocidad, carreteras sin arcén o algún que otro tramo sin asfalto. Eso sí, con gentiles disculpas. Pese a todo, el que más y el que menos, agradece que se estén haciendo cosas.

NO ocurre lo mismo cuando esta señalización de las obras es deficiente, incompleta, inadecuada a las circunstancias y, lo que es peor, peligrosa. Y a veces ocurre. Este verano, sin ir más lejos, volvió a la actualidad un accidente ocurrido en Granada, en el que la familia del fallecido achaca toda la culpa del siniestro a una deficiente señalización de las obras. La propia revista TRAFICO fue testigo hace no mucho de una también presunta irregular señalización de unas obras, cuyo resultado fue la causa de un accidente que ocurría pocas horas después y que llevó consigo un muerto. Aquello que nosotros titulamos en su día «crónica de un accidente anunciado» está «sub judice», como el caso anterior, pero al margen de lo que puede dictar el juez en su día, ahí está el problema. Porque no son sólo estos dos casos. Evidentemente. Tampoco seríamos justos si tratáramos de hacer ver a nuestros lectores que todas y cada una de las obras que se realizan en nuestras carreteras están mal señalizadas, pero no es menos cierto que hay más descuidos de los que cabría desear.

SUFICIENTES descuidos como para que se busquen soluciones para evitar accidentes y siniestros perfectamente evitables. Existen unas normas claras y concisas, tanto en el Código de la Circulación como las dictadas para

estas situaciones por el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, en las que se señalan aspectos como que «deberá emplearse el número mínimo de señales que permita al conductor consciente tomar medidas o efectuar las maniobras necesarias en condiciones normales, con comodidad» o «toda señal o baliza debe tener una distancia de visibilidad mínima determinada con el criterio de que sea suficiente para que el conductor pueda verlas, comprenderlas y decidir sobre las medidas a tomar». Principios generales que en más de una ocasión no se tienen en cuenta de la forma escrupulosa que se debiera.

Y dado que estamos en años de obras mil, convendría analizar la situación y hacer cumplir a los encargados de las obras toda la normativa que hay al respecto. En esta línea de preocupación se enmarca precisamente el inicio de conversaciones entre los Ministerios de Obras Públicas e Interior, cuyo objetivo es actualizar y mejorar los métodos actuales de señalización, lo que se verá reflejado en un Real Decreto que establezca una normativa clara, precisa y que obligue a su cumplimiento con la máxima responsabilidad.

UNA preocupación de agradecer, pero que no quita para que el MOPU, mientras tanto, refresque la memoria de algunos contratistas; no quita para que la Guardia Civil haga cumplir a rajatabla todas las normas establecidas; no quita para que el propio conductor no se limite a mascullar aquello de «vaya chapuza», sino que denuncie estas situaciones irregulares. En definitiva, es hora de que entre todos acabemos con esas situaciones, con las señales abandonadas en cualquier punto días y más días, que sumen al automovilista en un gran despiste; de que algunos responsables en la materia se enteren que a 100 km/h. la señal en cuestión —y no precisamente la de «perdonen las molestias»— debe estar en su justo sitio, y de que las señales estén para orientar y no para lo contrario. Vamos, acabar con quienes hacen de ellas un objeto inútil.

Tráfico

LA MOVIDA



Jesús SORIA

LA movida madrileña es algo más que la fiebre del sábado noche. La movida traspasó hace tiempo las fronteras de Leguina y es parte viva de otras muchas ciudades, de otros muchos pueblos. La movida poco tiene que ver ya con la imagen-cliché que nos dejó Travolta. Sin embargo, tiene algunos «dejes» de aquella fiebre americana. Por ejemplo, los riesgos de ese cóctel festivo de los viernes y los sábados, que tantas secuelas dejó, que sigue dejando aún pese a la reducción en la velocidad a las 55 millas/hora. Una combinación que, lógicamente, también está en los países de nuestro entorno. Y aquí, festivos por naturaleza, no se quedan a la zaga esas fiestas en discotecas y pubs de moda donde las juergas se mezclan con el alcohol y algún que otro sólido, todo ello aderezado con unos kilómetros de carretera, lo que hace que los temerarios de la noche conviertan alguna madrugada festiva en trágica. Porque la resaca, para algunos, es algo más

que un mal día. Y conste que estoy firmemente convencido de la no incompatibilidad de la diversión y la conducción: claro está, administrando adecuadamente una y otra.

Lo mismo podría decirse de la velocidad. Como con la bebida, los excesos se pagan. Pero no se trata de hacer cualquier recorrido, un viaje interminable. Es algo nada complicado: la velocidad «adecuada». Aquí 100, allí 70. Dependiendo de las propias características de su coche, de los neumáticos que calce, del firme de la carretera, de si el piso está seco o está nevando, de su propio estado

de ánimo. Pero quizá esto le diga poco. Seguramente le dirá más, hasta se asustará, cuando lea algunas de las cosas que se publican en el completo informe que sobre el tema incluimos en este número. Por ejemplo, cuántos metros avanza su coche desde que, por las circunstancias que sea, decide usted frenar hasta que realmente pisa el freno; por ejemplo, cuántos metros —interminables, angustiosos— hasta que logra detener su vehículo.

Me van a perdonar que, visto lo visto, utilice otra vez esa palabra tan manida que se llama prudencia. Les prometo que la próxima vez que venga al caso utilizaré alguno de los sinónimos del diccionario de la Real Academia Española de la Lengua (obra de Samuel Gili Gaya). A saber: cordura, seso, medida, juicio, discernimiento, aplomo, sabiduría, sensatez, buen sentido, moderación, circunspección, previsión y parsimonia.

*Su uso
inadecuado
aumenta el riesgo
y la gravedad
de los accidentes*

EN PORTADA

S I para la Física ese algo intangible que es la velocidad se define simplemente como la «relación entre el espacio caminado y el tiempo empleado en recorrerlo», si para otros se trata de la incesante búsqueda humana de la reducción de las distancias, y si para algunos otros constituye un reto, una pasión e incluso una profesión, para la seguridad en las carreteras supone un factor de incremento del riesgo. Su nombre tiene siempre, indefectiblemente, un casillero fijo y fatal entre las frías causas de accidentalidad y mortalidad en las vías públicas. Por eso, porque en su nombre mueren y son heridas anualmente miles de personas, figura entre una de las preocupaciones básicas de los planes de seguridad vial de todos los países y, por lo tanto, del vigente Año Europeo de la Seguridad Vial. Por eso, porque es preciso ofrecer máxima seguridad a todos los usuarios del viario, el reto está claramente planteado en todo el mundo: hay que ganarle la carrera a la velocidad.

**Informe de Adrián GUERRA
Fotos: Miguel GARROTE**

**LA MALDITA
PASION
DE LA
VELOCIDAD**

VAMOS a intentar analizar desde estas páginas el fenómeno de la velocidad, en su vertiente relativa a la seguridad vial; o, para ser más exactos, vamos a abordar no la velocidad en sí misma —que a lo largo de los años ha venido cogida de la mano del progreso humano—, sino el uso que debemos hacer de ella cuando conducimos un vehículo, para no poner en peligro la vida propia y la de los demás.

Convendría recordar, de salida, que la primera advertencia sería de los peligros de la velocidad mal entendida en el mundo del automóvil —a nivel popular, por supuesto— se produjo allá por 1903, sólo cuatro años después de que el belga Jenatzy hubiese abierto una nueva era para el desarrollo de aquél, según se dijo entonces. Jenatzy había alcanzado los 104,882 km/h. con su «Jamais Contente», en la prueba del kilómetro lanzado, celebrada entre las localidades de Achères y Poissy. En 1903, como decíamos, se dio la primera voz de alarma de resonancia mundial, cuando en el curso de la París-Madrid se produjo la muerte de una decena de personas, entre ellas el constructor Maurice Renault. La carrera, por supuesto, no llegó a terminarse. Pero tampoco se terminó, a pesar de todo, la lucha del hombre por intentar ir más y más deprisa.

DOS CONCEPTOS DE VELOCIDAD

Dentro del mundo de la seguridad vial existen dos conceptos de velocidad: las llamadas velocidad adecuada y velocidad limitada. La velocidad adecuada es aquella que se ajusta a las circunstancias cambiantes del tráfico en cada momento. Así pues, deberá estar



A mayor velocidad, mayor es el riesgo de no poder detenerse ante un obstáculo imprevisto.

Cuadro 1. VELOCIDADES MAXIMAS EN LA CEE (Coches en vías interurbanas)

País	Autop.	Autov. y similares	Otras vías
Bélgica	120	120	90
Dinamarca	100	80	80
ESPAÑA	120	100	90
Francia	130	110	90
G. Bretaña	112	112	97
Grecia	80	80	80
Holanda	100	100	80
Irlanda	97	97	97
Italia	140(1)	130(2)	110
Luxemburgo	120	90	90
Portugal	120	90	90
RFA	(3)	(3)	100

(1) Reducida progresivamente hasta 90 para el coche más pequeño.

(2) Reducida progresivamente hasta 80 para el coche más pequeño.

(3) Velocidad recomendada: 130.

Cuadro 2. INFRACCIONES DE CONDUCTORES IMPLICADOS EN ACCIDENTES CON VICTIMAS EN CARRETERA

	1983 (total y %)	1984 (total y %)	1985 (total y %)
Velocidad peligrosa para las condiciones existentes	7.873 (14,50)	8.447 (15,16)	8.808 (14,34)
Sobrepasar velocidad establecida	2.253 (4,15)	2.171 (3,90)	2.512 (4,09)
Marcha lenta, entorpeciendo la circulación	59 (0,10)	65 (0,11)	62 (0,10)
Sin infracción de velocidad	44.123 (81,25)	45.022 (80,83)	50.056 (81,47)
Sin ningún tipo de infracción	23.160 (42,64)	23.685 (42,52)	25.438 (41,40)
Total conductores	54.308 (100)	55.705 (100)	61.438 (100)

en consonancia con las características de la vía por la que se transite, con el estado del pavimento, con las condiciones meteorológicas y ambientales, con el conductor, el propio vehículo, la carga, la señalización, etcétera. Se comprenderá fácilmente que no puede compararse, por citar un ejemplo, a un experto conductor que maneja su coche por una autopista sin apenas intensidad de tráfico, en un día claro y con el suelo seco, a la conducción de un novato, por una estrecha y descarnada carretera de montaña, con intensa circulación, en una noche invernal, con niebla y con el suelo mojado. Su velocidad adecuada tendrá que ser, lógicamente, muy diferente.

Pero ante un caso como el exagerado ejemplo expuesto podría oponerse, en pura lógica, que si ambos conductores sabían adecuarse bien a todas esas circunstancias, no sería preciso que los poderes públicos estableciesen las que se denominan limitaciones genéricas de velocidad, de las que hablaremos más adelante. Entonces, ¿por qué se establecen dichas limitaciones?

No vamos a contestar a la interrogante formulada con la razonada conclusión que el experto francés Christian Gerondeau ofrece en su libro «La muerte inútil» («La mort inutile»): «La velocidad mata —dice— cuando es excesiva». Tampoco lo vamos a hacer ni siquiera recurriendo a lo que parecen dictar los términos de la lógica: «La velocidad —diríamos en este ca-



La energía cinética es proporcional al cuadrado de la velocidad a que se circule.



En las curvas, la fuerza centrífuga empuja al vehículo hacia el exterior de la circunferencia.

Cuadro 3. CONTROL DE VELOCIDAD POR RADAR

	1983 (en miles y %)	1984 (en miles y %)	1985 (en miles y %)
Vehículos controlados	17.175 (100)	18.222 (106)	22.233 (129)
Vehículos denunciados	941 (100)	995 (106)	1.333 (142)
Porcentaje de denuncias sobre vehículos controlados	5,48 (100)	5,46 (99,6)	5,99 (109,3)

so— tiene unos límites que marca la razón». Vamos a ceñirnos a exponer realidades incuestionables, que están ahí, para que cada uno saquemos nuestras propias conclusiones.

A nadie se le oculta que, a mayor velocidad, mayor es el riesgo de accidente, por no poder detener el vehículo a tiempo ante las exigencias que las circunstancias del tráfico pueden demandar del conductor (por ejemplo, un obstáculo imprevisto). A este respecto, hay que tener en cuenta lo siguiente:

Energía cinética.—Cuando un vehículo se halla en movimiento, genera una energía cinética cuyo valor varía proporcionalmente al cuadrado de la velocidad a la que se desplaza. En su obra «El hombre y la carretera» («L'homme et la route»), el también especialista galo Michel Roche explica los efectos de la energía cinética en unos términos muy gráficos: «Se calcula fácilmente —señala— que una detención brutal a 20 km/h. solamente (contra una pared, por ejemplo), equivale a una caída en vertical del vehículo desde una altura de 1,60 metros. Para una velocidad doble (40 km/h.), el choque sería equivalente al producido por una caída desde 6,40 metros. Doble la velocidad: a 80 km/h., el coche caería desde una altura de 25,60 metros. A una velocidad de 100 km/h., sería como si cayera desde 40 metros. La velocidad, en el último caso, no sería sino cinco veces mayor que 20 km/h. pero la violencia del choque se habría multiplicado ¡por veinticinco!». Y aún añade Roche otro cálculo: «Cuando se circula a 100 km/h., se necesita para detenerse la longitud aproximada de un campo de fútbol (100 metros), lo que representa más o menos la longitud ocupada por 25 coches puestos en fila, parachoques contra parachoques».

Fuerza centrífuga.—En el caso de las curvas, todos sabemos también que un cuerpo en movimiento obligado a describir una circunferencia se ve desplazado hacia el exterior de la misma por la llamada fuerza centrífuga, que es también proporcional al cuadrado de la velocidad de dicho cuerpo. Es el mismo efecto que estamos acostumbrados a comprobar en el atleta lanzador de martillo: cuanto mayor sea su velocidad de giro, mayor será, en virtud de la fuerza centrífuga, la distancia alcanzada en su lanzamiento. No hace falta añadir, por lo tanto, que un vehículo que tome una curva a una velocidad excesiva se ve impelido hacia fuera de la misma, con el riesgo de invadir

el carril del sentido contrario o incluso de salirse de la calzada.

Adherencia de los neumáticos.—El valor velocidad es inversamente proporcional a la adherencia de los neumáticos al firme de la vía. El contacto neumático/piso es menor y, por otra parte, el calentamiento del caucho altera las propiedades de resistencia al deslizamiento. A propósito de la adherencia de los neumáticos, Roche recuerda un chiste que alguien le contó: «Un conductor obligado a parar por un agente porque circulaba demasiado veloz, se defendía diciendo que no existía límite de velocidad en aquel punto. Y el agente le contestó: "Tiene usted razón. Pero me veo obligado a denunciarlo, no por exceso de velocidad... sino por volar demasiado bajo"».

Distancia de reacción.—Cuanto mayor sea la velocidad a la que un vehículo circule, mayor será también la distancia de reacción, la cual depende, asimismo, de la rapidez de reflejos. Pero el tiempo de reacción está demostrado que es de unos tres cuartos de segundo para la mayor parte de las personas, estando éstas en condiciones normales. Así, cuanto mayor sea la velocidad, mayor será también la distancia recorrida por el vehículo en esos tres cuartos de segundo antes de que el conductor reaccione. Y no hay que olvidar que en ese lapso de tiempo, a una velocidad de 30 km/h. se recorrerán unos ocho metros antes de que los frenos comiencen solamente a actuar; a 60 km/h., 16 metros, y así sucesivamente.



Amoldar la velocidad a las circunstancias del tráfico supone también llevar la distancia de seguridad adecuada.

Distancia de frenado.—La velocidad también aumenta la distancia de frenado, condicionada igualmente por la fuerza cinética y por la adherencia de los neumáticos, así como por el estado del pavimento (acaso mojado), etcétera. A 30 km/h., los frenos, aun en las mejores condiciones, necesitarán unos seis metros para detener el vehículo sobre un pavimento seco; a 60 km/h. (doble velocidad), precisarán 22 metros (casi cuatro veces más), y así sucesivamente. (Ver figura pág. 13).

Un conductor que amolde su velocidad a las circunstancias del tráfico en general —lo que incluye, por supuesto, mantener la adecuada distancia de seguridad respecto al vehículo que le precede (ver TRAFICO, núm. 1, págs. 42-43)— controlará siempre todos esos aspectos y todas esas leyes de la Física.

Será quien mande, en suma, a la máquina que lleva en las manos, y no será él mismo el dominado por ella. Podrá decirse entonces que alcanza un perfecto nivel de seguridad en cuanto a la velocidad se refiere.

VELOCIDAD LIMITADA

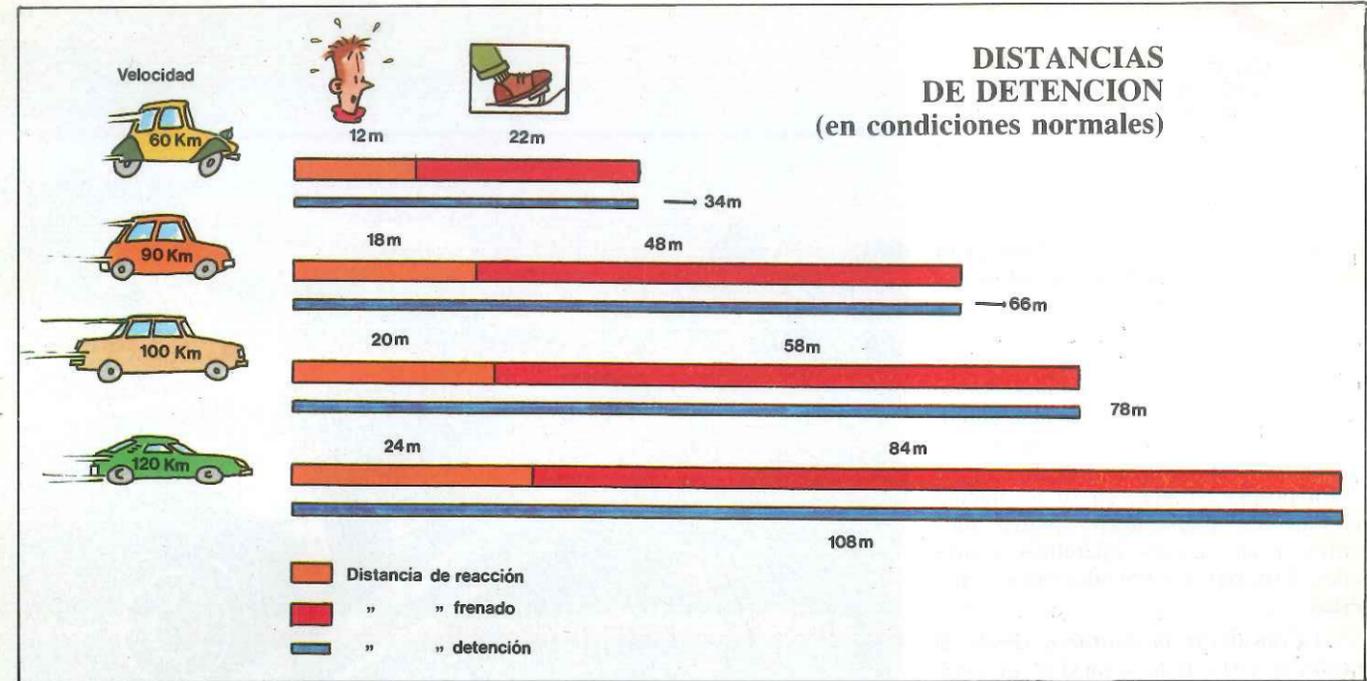
Se habla de velocidad limitada cuando existen limitaciones a la misma en razón de diversas causas que así lo consideran necesario. Tales limitaciones se dividen en *genéricas* y *específicas*. Las primeras se establecen según las categorías de las vías (autopistas, autovías, otras carreteras, etcétera) y de los vehículos (turismos, motocicletas, autobuses, camiones, etcétera); las segundas, en función de incidencias en la vía (curvas, cruces, travesías), de los

Exceso de velocidad	Art. 18 (*) pesetas	Art. 20 (**) pesetas
Hasta 10 km/h.	2.000	1.000
Desde 10 a 20 km/h.	4.000	2.000
Desde 20 a 30 km/h.	8.000	4.000
Desde 30 a 40 km/h.	12.000	6.000
Más de 40 km/h.	15.000	8.000

(*) Aplicable en casco urbano, travesías y limitaciones específicas.
 (**) Limitaciones genéricas.

Toda limitación, a partir de 60 km/h. rebasada en	Artículo 20 (*) pesetas
Hasta 10 por 100	4.000
Desde 10 a 20 por 100	8.000
Desde 20 a 30 por 100	12.000
Desde 30 a 40 por 100	15.000
Desde 40 a 50 por 100	20.000
Desde 50 a 60 por 100	30.000

(*) Unico vigente a efectos de velocidad.
 Los excesos de velocidad en zonas limitadas a 40 y 50 se rigen por otra tabla de valoración, de la que informaremos tras la entrada en vigor del Real Decreto.



Las 55 millas USA



En 1973, en las calles y carreteras de los Estados Unidos se produjeron 54.590 muertos en accidentes de tráfico. El índice de muertos era de 4,17 por cada cien millones de millas recorridas. En 1974, 75 y 76 los muertos fueron 45.536, 44.995 y 45.113, respectivamente, y los índices bajaron progresivamente hasta el 3,3 de 1976.

La principal causa de esta gran disminución en la pérdida de vidas humanas fue la imposición y mantenimiento del límite de velocidad máximo a 55 millas por hora (88 km/h.). Inicialmente adoptado para ahorrar combustible, el límite de las 55 millas ha supuesto para la seguridad vial unos resultados favorables, que han ido mucho más allá de las predicciones más optimistas de los técnicos en la materia.

Algunos estudios han demostrado que aproximadamente la mitad de las más de 9.000 vidas salvadas cada año desde 1973 se debe al límite de las 55 millas. Otro estudio realizado por el Departamento de Transportes estadounidense demostró que, al menos, un 66 por 100 de la reducción de las muertes era directamente atribuible a la citada medida.

Dado que dichos estudios son relativamente exactos, se puede afirmar que en

Límite de velocidad a 55 millas/hora: «Es una ley con la que podemos vivir».

entre 4.500 y 6.000 personas se salvan cada año gracias al límite de las 55 millas. Ninguna otra medida de tráfico jamás implantada en el país ha logrado un éxito semejante en materia de seguridad vial.

EL CASO ALEMAN

Casi todos los países mantienen velocidades limitadas obligatorias en carretera y autopista. La única excepción importante es la de la RFA, en cuyas autopistas y autovías existe una *velocidad máxima recomendada*: los 130 kilómetros por hora.

Los conductores que rebasan ese límite no son considerados infractores, sino que lo hacen por su cuenta y riesgo. En caso de accidente, las compañías de seguros tienen en cuenta la velocidad a la que iba el coche y proceden al efecto.

Según han comprobado los técnicos germanos de seguridad vial, los automovilistas de aquel país circulan bastante menos rápido que antes, lo que explica que a lo largo de los años se haya experimentado una sensible reducción de los accidentes en sus autopistas y autovías.

conductores (noveles, minusválidos, etcétera) o de los vehículos (por sus características especiales o por la naturaleza de su carga). Estas limitaciones específicas prevalecen sobre las genéricas y sobrepasarlas supone igualmente exceso de velocidad.

Hay que tener en cuenta que cumplir una limitación de velocidad no significa siempre llevar una velocidad adecuada. Pondremos otro ejemplo: Un conductor que recorra a 60 km/h. una travesía limitada en tales términos, no llevará una velocidad adecuada si no se ajusta a las circunstancias de la travesía en ese momento (posible lluvia, eventual circulación intensa de peatones, posible caravana de vehículos, etcétera). Su velocidad será, probablemente, peligrosa por inadecuada. (Ver también TRAFICO, números 3, 4, 5 y 6, sección «Conducir mejor»).

¿LIMITACION NECESARIA?

Las limitaciones genéricas, en las que centramos principalmente este informe, vienen determinadas por la Administración Pública de cada país, de acuerdo con las características generales de las vías (autopistas, autovías, otras carreteras, vías urbanas, etcétera) y de los vehículos (ciclomotores, motocicletas, turismos, autobuses, camiones, etcétera). Ahora bien, ¿son necesarias?

Un estudio realizado por la Conferencia Europea de Ministros de Transportes (CEMT) en 1978, llegó a la conclusión de que las limitaciones genéricas

cas constituyen un medio eficaz para reducir el número y la gravedad de los accidentes. Se consideró, entre otras cosas, que una velocidad genérica compartida por todos los vehículos usuarios de una vía hacia más cómoda y relajada la conducción y reducía la frecuencia de la maniobra más peligrosa: el adelantamiento.

La propia CEMT, en su resolución número 29, había hecho cuatro años antes a sus países miembros (entre ellos España) recomendaciones como éstas:

— Considerar *inoportuno*, desde el punto de vista de la seguridad, el restablecimiento de la velocidad libre, tanto en las redes de carreteras como en las de autopistas.

— Juzgar necesario el establecimiento o mantenimiento de medidas legales o reglamentarias de limitación *obligatoria* de velocidad.

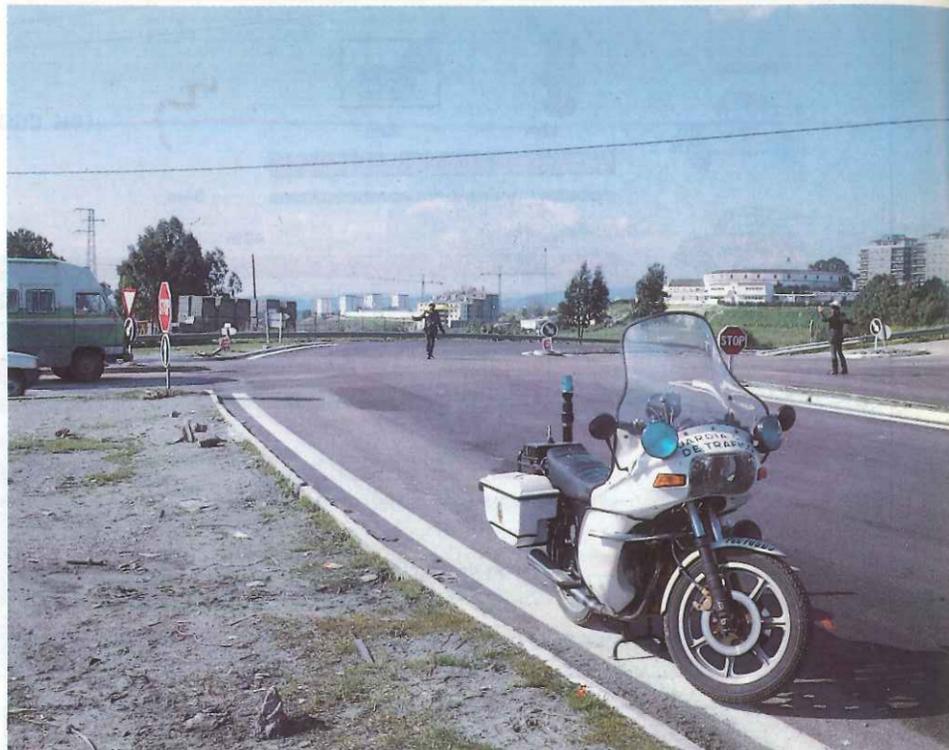
— Considerar un límite superior a los 100 km/h. en las carreteras ordinarias como *no conforme* a las exigencias de la seguridad.

— Considerar el punto anterior como un primer paso hacia la armonización de las limitaciones de velocidad en toda Europa.

— Garantizar la eficacia de las limitaciones de velocidad, procediendo a controles frecuentes y procurando que las sanciones en caso de infracción sean lo suficientemente duras.

El mismo año 1974, la referida conferencia, en su resolución número 30, recomendaba «considerar que los límites generales de velocidad en autopistas deberían situarse en un abanico de entre 110 y 130 km/h., entendiendo que la elección del nivel en cada país debe tener en cuenta las características específicas de la red nacional, y que la seguridad que se logra es tanto más elevada cuanto más reducida es la velocidad».

En 1982, la CEMT recomendaba, entre otras cosas, «organizar campañas de información destinadas a sensibilizar a los conductores sobre el interés y adecuado fundamento de las limitaciones de velocidad», así como «intensificar los controles de velocidad, tanto en núcleos poblacionales como fuera de ellos, autopistas incluidas».



La CEE ha recomendado en repetidas ocasiones la necesidad de intensificar la vigilancia y los controles de velocidad.

Mida usted su tiempo de reacción

Tome una regla y pida a otra persona que la sujete por un extremo con dos dedos, de forma que cuelgue de modo totalmente vertical, con el «0» en el extremo inferior. Coloque usted sus dedos pulgar e índice a la altura de dicho guarismo «0», dispuestos a sujetar la regla para que no se caiga. Permanezca atento a sus propios dedos. La otra persona deberá soltar la regla sin avisar previamente y usted intentará cogerla entonces lo más rápido posible. Si usted la sujeta entre los centímetros 6 y 9, su tiempo de reacción es muy rápido; entre el 9 y el 14, es bueno; entre el 14 y el 16, normal; más allá del 16, es bastante lento. (Del libro «L'homme et la route», de M. Roche.)

LA CRISIS QUE AHORRO VIDAS

La crisis del petróleo de los primeros años setenta, que obligó a muchos países a reducir los límites de velocidad para conseguir una reducción en el consumo de carburante, dejó a la luz pruebas fehacientes de cómo la velocidad es clara enemiga de la seguridad. Los datos que a continuación facilitamos hablan por sí solos y demuestran que no sólo se ahorró, por supuesto, el carburante. También se ahorraron vidas humanas:

En la RFA el número de muertos en autopistas disminuyó en un 61 por 100 en enero de 1974, en comparación con el mismo mes del año anterior. En Austria (marzo 73/marzo 74), los accidentes bajaron en un 6,2 por 100; los heridos, en un 9,3 por 100, y los muertos, en un 21,8 por 100. En Bélgica (nov.-dic. 72/nov.-dic. 73), los accidentes y las víctimas bajaron entre un 25 y un 30 por 100. En Dinamarca (nov. 72/nov. 73), accidentes y heridos graves se redujeron en un 40 por 100; los muertos, en un 50 por 100. En Francia (enero-febre. 73/enero-febre. 74), los accidentes con víctimas bajaron en un 6,8 por 100; los heridos, en un 11,2 por 100, y los muertos, en un 22,9 por 100. En Suiza (1972/73), los accidentes disminuyeron en un 9 por 100; los heridos, en un 12 por 100, y los muertos, en un 16 por 100.



En España, la velocidad peligrosa o inadecuada figura como la principal infracción entre las cometidas por los conductores implicados en accidentes con víctimas.

La velocidad y el tocino

Andrés Aberasturi (*)

IGNORO el porqué. Pero cuando la fabada nacía libre en el campo y no directamente en las latas como ahora (hablo de una infancia lejana y en la que, sin duda, se vivía peor) el tocino no era un habitual de mi casa ciudadana, de forma que me resulta, aun hoy, complicado establecer relación alguna.

Descubrí el tocino como Colón América: sin saberlo. Fue leyendo a los clásicos de la colección Rodeo cuando el chico se preparaba para desayunar huevos, frijoles y bacon. Los huevos estaban claros; los frijoles me los imaginaba como judías verdes, pero en oscuro (y no me pregunté por qué), y al bacon era incapaz de ponerle imagen. Daba igual; todo llegaría con el tiempo: Marcial Lafuente Estefanía me llevó a Dostoievski y los primeros supermercados al bacon.

Las novelas del oeste, asomando por el bolsillo del pantalón o de la americana heredada, eran la constante de una época sin prisa. De Cuatro Caminos a Sol, arrullado por el dulce bamboleo de aquel «metro», que olía a bolsa de deporte cilíndrica y a fiambra, atracaban el banco, mataban al amigo del bueno y aparecía la fémina de la cosa con sus labios carnosos (este adjetivo siempre resultaba excitante) y las curvas repartidas armónicamente bajo un traje entallado que resaltaba aún más, etcétera.

Cuando los vehículos se adueñaron de la ciudad y los tranvías —hermoso escenario el tranvía para el final del beso y el desayuno con bacon— dejaron de trepar los bulevares por la sencilla razón de que algún alcalde los había vendido a bajo precio (los bulevares, no los

Si analizamos más detenidamente, por ejemplo, el caso de Francia, podremos aportar datos como éstos:

— Hasta finales de 1973, en autopista, no existía límite de velocidad. Cuanto éste se estableció en 120 km/h., el índice de mortalidad descendió en un 58 por 100.

— En los primeros meses de 1974, el límite se situó en los 140 km/h. y dicho índice aumentó en un 40 por 100 respecto al registrado con limitación a 120 km/h.

— A finales de 1974, el límite se situó en 130 km/h. y el índice de mortalidad descendió de nuevo a las cotas establecidas a 120 km/h.

ESPAÑA: LA PRINCIPAL CAUSA DE ACCIDENTES

En España, cuyas limitaciones genéricas de velocidad están en la actualidad al nivel de las usuales en los países que componen la Comunidad Económica Europea (ver cuadro 1), puede afirmarse que alrededor de una quinta

tranvías), en el centro se organizaban unos embotellamientos fastuosos llenos de bocinazos, pitos de municipales con cuello de astracán falso y señoras gorditas que miraban de reojo las carteleras del J'Hay (o algo así), que anunciaban a Escamillo y Silda Legrand. Era entonces cuando los taxistas sacaban de debajo de la lata de caudales la novelita del oeste y esperaban pacientes llegar al disco verde y lejano.

Un consumidor nato de tocino saladillo era mi tío Lucas, que afincado definitivamente en el término municipal de San Juan, en la provincia de Alicante, viajaba con frecuencia a Madrid estableciendo extraños records a bordo de su «seiscientos» blanco. Su éxito más notable lo obtuvo cuando logró hacer los cuatrocientos y pico kilómetros que separan la capital de la ciudad levantina en diez horas y cincuenta y tres minutos, deteniéndose once veces en el trayecto y contabilizando en la carretera un total de trece correas de ventilador, que ya no ventilaban nada y que hablaban bien claro de «tanto loco con prisa y de esa manía de la velocidad que va a terminar con todos» (agenda particular de mi tío Lucas, 18 del 3 del 64).

Y hasta aquí hemos llegado. Si a estas alturas de reflexión el amable lector no se ha preguntado sorprendido qué tiene que ver el tocino con la velocidad o la velocidad con el tocino (que nunca supe el orden de los factores), el firmante habrá fracasado estrepitosamente en su afán de sorprender. Otra vez será.

(*) Director del programa de RNE «El último gato».



La adherencia del neumático al firme, otro factor a tener en cuenta a la hora de adecuar los «kilómetros/hora».

parte de los conductores implicados en accidentes con víctimas en carretera durante los tres últimos años habían cometido algún tipo de infracción relacionada con la velocidad. En zona urbana, sin embargo, el porcentaje oscila en torno al 9 por 100.

Según puede comprobarse en el cuadro 2, referido al trienio 1983-85, la principal infracción cometida por esos conductores, tanto en carretera como en zona urbana, es la de «velocidad peligrosa para las condiciones existentes», seguida por la de «sobrepasar la velocidad establecida» y por la de «marcha lenta, entorpeciendo la circulación», que realmente tiene escasa incidencia, aunque no estará de más recordar que es también una velocidad inadecuada.

En cuanto a los controles de velocidad que se efectúan por radar (cuadro 3), puede apreciarse que entre el 5 y el 6 por 100 de los vehículos controlados en los tres últimos años han sido

denunciados, lo que en cierto modo ofrece un paralelismo con los valores de los conductores implicados en accidentes que superaban los límites establecidos en carretera. En número de vehículos controlados se ha pasado de los 17 millones de 1973, a más de 22 millones en el curso del pasado año, lo que supone un incremento del 29 por 100. Respecto a las denuncias formuladas, pasaron de cerca de 950.000 a casi millón y medio, significando un incremento del 42 por 100. Pero acaso el índice de mayor importancia sea el que marca la relación entre vehículos controlados y denunciados, que en los tres últimos años ascendió en un 9,3 por 100.

Refiriéndonos siempre a los últimos años, y según reflejan las estadísticas, las infracciones relacionadas con la velocidad han ocupado siempre el primer lugar entre las causas de los accidentes con víctimas ocurridos en las carreteras españolas, seguidas por el mal uso de

la calzada (no circular por la parte debida o hacerlo por mano contraria), no respetar las prioridades (preferencia, stop, ceda el paso, semáforo), no guardar la distancia de seguridad, adelantar antirreglamentariamente y efectuar giros incorrectos.

Tal como informábamos en nuestro número anterior, la Comisión de Transportes del Parlamento Europeo ha recomendado recientemente (abril 86) a los países miembros de la CEE la práctica de una política rigurosa de control —intervención de la policía, expediente sancionador, sanciones más fuertes—, particularmente entre los automovilistas que circulan a velocidad elevada.

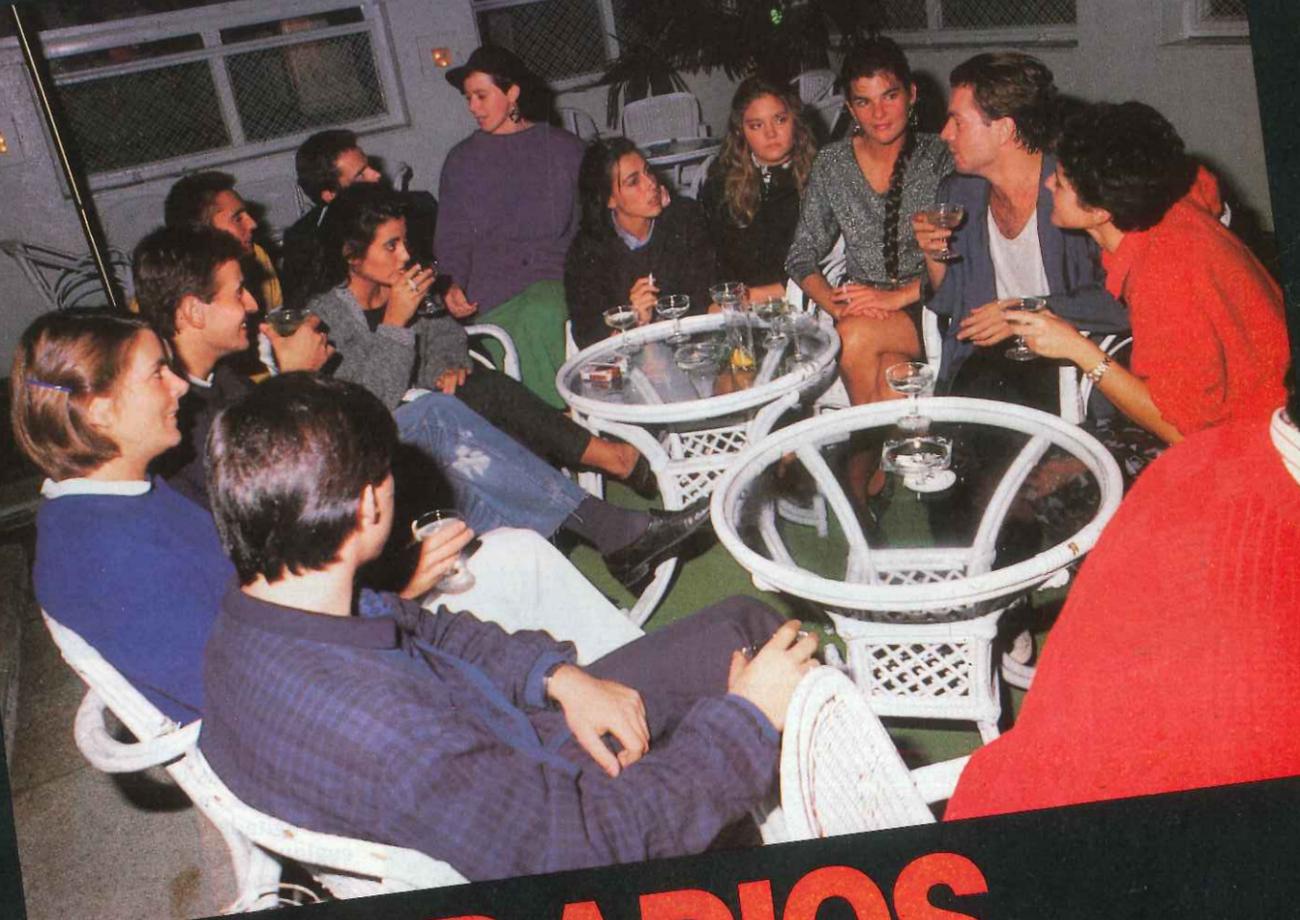
En tal sentido, y por lo que afecta a nuestro país, existe un proyecto de Real Decreto por el que se elevarán las sanciones por infracciones referentes a la velocidad. Las nuevas multas se estimarán en función del porcentaje de exceso de velocidad y de las circunstancias de cada caso (cuadros 4 y 5). Asimismo, el proyecto contempla medidas más duras de las ahora vigentes respecto a la suspensión temporal del permiso de conducción, según las cuales un exceso de entre un 20 y un 30 por 100 podría suponer una suspensión por quince días, y un exceso superior al 60 por 100 una suspensión durante tres meses.

Pero acaso, fuera de limitaciones y sanciones, el comportamiento respecto a la velocidad sea una cuestión de madurez del conductor. Porque ella puede que constituya uno de esos mitos que hay que superar. Uno de esos mitos a los que —nunca mejor dicho— hay que ganarles la carrera.

LIMITACIONES DE VELOCIDAD EN ESPAÑA (1974-85)

Vehículos	Fecha	Autopista (km/h.)	Autovías y similares (km/h.)	Resto carreteras (km/h.)
Turismos y motocicletas	Abril-74	130	110	90
	Oct.-76	100	100	90
	Enero-80	120	100	90
Autobuses	Abril-74	100	90	90
	Oct.-76	90	90	80
	Enero-80	100	90	80
Camiones	Abril-74	100	90	90
	Oct.-76	80	80	70
	Enero-80	100	80	70

Jóvenes que hacen de la carretera una prolongación de las discotecas



TEMERARIOS EN LA NOCHE

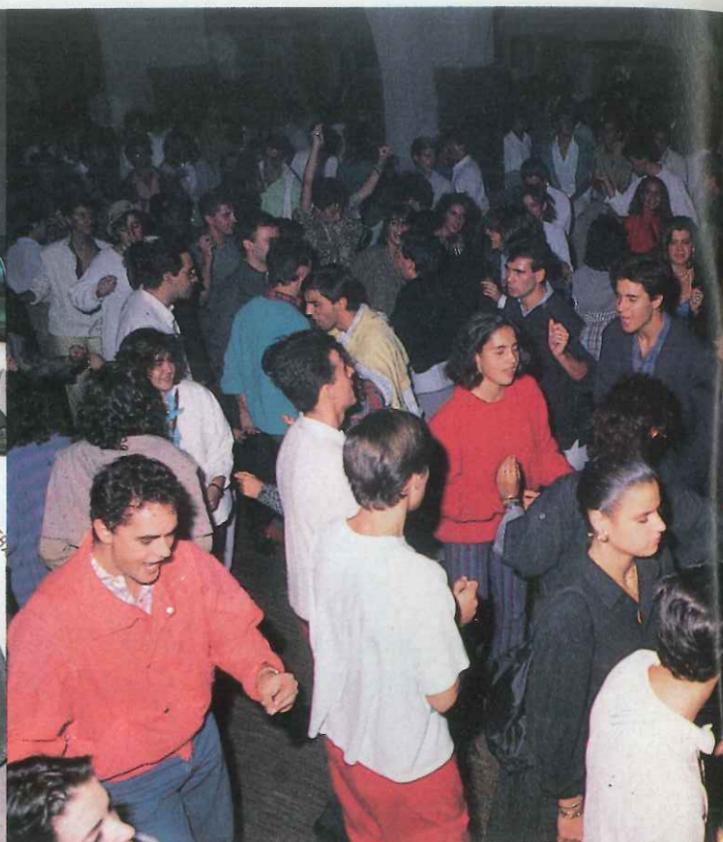
TOMAR una copa» se ha convertido en la frase más habitual entre los jóvenes. Tres palabras que reúnen diversión, frivolidad y exceso. El exceso, como norma, como resultante del inconformismo. Mirando hacia atrás, a aquellos días del «Miedo a salir de noche», la actual «movida» nocturna suena a victoria del desafío juvenil. Se han reconquistado las noches de ronda,

pero la modernidad incluye ahora un útil de nuevas sensaciones: el

deportivo más veloz o la moto más potente. De la romántica noche de luna a la tragedia, tan sólo hay un paso.



Un agente de la Guardia Civil invita al conductor, que dio positivo en el control voluntario de alcoholemia, a subir en el vehículo de atestados.



Las pistas de baile se desbordan en las noches del fin de semana.



En el interior del vehículo de atestados, el conductor se somete a un segundo control, cuyo resultado será reflejado en el respectivo informe.

BEBER, bailar, bromear o amar son verbos que pierden los límites en la complicidad de la noche. Pero el ritmo de vida trepidante desboca el espíritu en la hora bruja. La velocidad, ser el más rápido, llegar el primero, bramar con una deslumbrante moto al borde de la terraza de verano, aunque los pies no les lleguen al suelo, son principios fundamentales en algunos bravucones.

Siempre o casi siempre han existido los temerarios, pero en las fiestas noctámbulas hay un actor principal, que debe mantener el margen de responsabilidad por encima del de las tentaciones: el conductor. El alcohol, las distracciones o las drogas alteran, no siempre voluntariamente, el esta-

do psicofísico del sujeto, elevando el riesgo de accidentalidad.

«Salir de juerga» una noche puede convertirse en una ruleta rusa, en la que los efectos de la inconsciencia dejen al destino un coche cargado de muchachos entre dieciocho y veinticinco años. Saltar del disco-pub a la discoteca debería ser una sencilla operación de traslado, sobre turismo o moto, lejos de suponer que en más ocasiones de las deseadas la vida de sus ocupantes depende de los vapores que adulteran el autocontrol del conductor.

Es obligado recurrir a la estadística, aunque los números sean demasiado fríos para reflejar sucesos escalofriantes. En 1985, se produjeron 24.178 accidentes entre las nueve de

la noche y las cinco de la madrugada. En efecto, no todos se debieron a una agitada «noche de ronda», pero cualquier porcentaje en cálculos registrados dejaría la cifra en términos muy preocupantes.

Tomando en consideración el horario habitual de las «movidas», las circunstancias que perfilan el ambiente y el tipo de bebidas que se ingieren, así como la cantidad, se puede hacer un cálculo global de más de 2.000 percances con víctimas durante el año pasado, en los que los conductores implicados estaban con sus facultades psicofísicas alteradas debido a alguna de las causas antes mencionadas.

Aun siendo la desatención y distracciones los motivos más predominantes de las colisiones, son los

accidentes por ingestión de alcoholes o drogas los que generan mayor número de víctimas debido a su general violencia. Un total de 2.342 accidentes en carreteras y vías urbanas con conductores bajo los efectos de la bebida o estupefacientes es el balance del 85.

La intoxicación por bebidas alcohólicas es habitual en el fragor de la noche. Existe una prioritaria preocupación por parte de la Guardia Civil de Tráfico de vigilar el movimiento de vehículos cuyos conductores demuestren síntomas de embriaguez. En toda la geografía española se instalan habituales controles nocturnos que no intentan más que evitar la circulación de quienes no están en condiciones de sentarse a los mandos de un vehículo.

La conducción nocturna encierra peligros que son de sobra conocidos. Las ligerezas que se permiten los que se consideran dueños de la carretera agravan el nivel de riesgo, máxime cuando las circunstancias del trayecto que recorren están supeditadas a todas o algunas de las siguientes infracciones: sobrecarga de acompañantes, vehículo en deficiente estado, com-

(Pasa a la pág. 20.)

Discotecas y otros lugares de esparcimiento causan más de un problema en las islas Baleares. El exceso de velocidad es un factor de riesgo comprobado en la carretera a Port des Torrents, que bordea la Bahía de San Antonio en Ibiza. Se trata de una zona plagada de hoteles y salas de baile, donde las tasas de alcoholemia detectadas superan los máximos (0,8 ml/litro) permitidas. Fuentes de la Jefatura Provincial de Tráfico señalan este área como «especialmente peligrosa para los peatones». La entrada de San Antonio, donde se hallan discotecas como «Extasis» o «Isla Blanca», se ve materialmente invadida por los asiduos a estos centros de recreo que convierten los arcones en paseos para viandantes. Para colmo, la flota de 15.000 automóviles de alquiler es principalmente utilizada por turistas extranjeros que ponen en práctica usos que ni soñarían en sus países de origen. Los ciclomotores se alquilan a menudo a jóvenes y menos jóvenes de otras nacionalidades sin la preceptiva licencia, por lo que la seguridad en las calles se reduce alarmantemente.

El Paseo Marítimo de Palma de Mallorca registra una intensa vida nocturna durante todo el año. En dos de los accidentes mortales ocurridos este año en Baleares, los supervivientes sobrepasaban el límite de 0,8, máximo permitido de alcohol en la sangre. Es habitual la invasión de uno de los tres carriles del citado Paseo Marítimo por los parroquianos de discotecas y pubs como zona de aparcamiento ilegal. Y varios alcaldes que sufren el intenso tráfico que trae el turismo ya han solicitado que se instalen señalizaciones de «travesía controlada por radar» en sus pueblos.

El problema en las islas Canarias es distinto. Se centra sobre todo en el turismo extranjero, que con frecuencia bebe más de la cuenta. Además, el parque de 170.000 vehículos es excesivo para los aproximadamente 2.000 kilómetros de carretera de que dispone el archipiélago. La incidencia de infracciones se circunscribe más a sectores urbanos y especialmente en la zona de Las Canteras, en Maspalomas y la Playa del Inglés, en el Sur.

En Málaga la situación es diferente. Las discotecas, pubs y demás establecimientos de recreo se agolpan a lo largo de toda la N-340 sin agruparse en torno a ningún núcleo urbano. No obstante, durante el in-

(Pasa a la pág. 20.)

ACCIDENTES SEGUN EDAD Y SEXO

Víctimas en vehículos de dos ruedas y vehículos ligeros (extracto, año 1985).

Edad	Carretera		Urbano	
	Muertos	Heridos	Muertos	Heridos
De 15 a 17 años	M. 119	2.293	36	3.263
	F. 50	1.333	10	1.480
De 18 a 24 años	M. 741	14.421	123	12.051
	F. 169	4.959	38	4.704
De 25 a 44 años	M. 1.066	17.123	179	11.275
	F. 231	6.462	31	4.706

PELIGROSIDAD SEGUN EL DIA DE LA SEMANA

(Trienio 1982-83-84)

Domingo: 11,51 por 100.
Sábado: 9,81 por 100.
Viernes: 9,21 por 100.
Lunes: 8,13 por 100.
Miércoles: 7,30 por 100.
Jueves: 7,01 por 100.
Martes: 6,76 por 100.

(Viene de la pág. 19.)

vierno, la afluencia de personas se desplaza hacia la zona de las ventas, en el interior de la provincia. En cualquier caso, y como señalan en la Jefatura Provincial, no es posible aplicar más medidas que los habituales controles de alcoholemia con carácter de advertencia. «Si se hiciera el control de alcoholemia a todos los conductores que pasan por la N-340 a las cinco de la mañana, la cola llegaría hasta Algeciras», apostillan las mismas fuentes.

Solares, en el kilómetro 202 de la N-634, acumula la mayoría de los riesgos mencionados en toda la comunidad cántabra. Durante todo el año, los jóvenes se sientan al borde de la calzada a la salida del Casino, discotecas como «El Disco Rojo» o bares como «El Abisinio». Fuentes consultadas califican como «milagroso» el que no se hayan producido atropellos hasta el momento. En Colindres, discotecas como «Garras» en el kilómetro 174,5 de la N-634, o «El Borgia», en la recta de Heras en el kilómetro 207,2 de la N-635, han visto la tragedia de cerca. Un espectacular atropello el día 26 de enero de este año se cobró la vida de un joven que salía de una de estas salas de baile.

En junio de 1985, los 24 muertos registrados en las carreteras barcelonesas correspondieron a conductores menores de veintidós años accidentados en las madrugadas durante el fin de semana. Los controles de alcoholemia, seguidos sistemáticamente en la autovía de Castelldefels, desviaron la mayor incidencia de resultados positivos hacia la N-152, en dirección a Granollers, y hacia la N-II en ambos sentidos. El tramo Barcelona-Malgrat también recibe una atención especial de la Jefatura Provincial.

Dos discotecas, «La Recua» y «El Embujo», centran los máximos niveles de conflictividad vial en Sevilla. En la primera, en la intersección de la N-IV con la prolongación de la avenida de la Raza, se dan invasiones del arcén por parte de los vehículos para utilizarlo como lugar de estacionamiento mientras acuden a bailar. La otra, en la N-431, ha visto decrecer el grado de peligrosidad vial de sus alrededores merced a las crecientes denuncias y sanciones contra los infractores del artículo 151 del Código de la Circulación.

La Rioja no posee un índice alarmante de accidentes juveniles a la salida de locales nocturnos de diversión. Localidades como Haro, Cala-

horra o Nájera centran las diversiones de los jóvenes de la provincia. Los accidentes sí tienen una mayor incidencia a la salida de esos locales y la media provincial de accidentes es en La Rioja, entre las 18 y 6 horas, algo superior a la media nacional. Eso sí, el porcentaje de accidentes de jóvenes entre dieciocho y veintiséis años es un 9 por 100 superior cuando el viaje se produce por motivos de recreo o diversión que cuando se debe al trabajo.

Y para terminar este muestreo, el caso de Salamanca puede ser revelador. Del 15 de agosto al 15 de septiembre tienen lugar las fiestas locales y el mayor riesgo de accidentes por las causas apuntadas. Centros neurálgicos son la carretera de Sorihuela, cerca de Béjar, donde menudean las pruebas de alcoholemia y existe un control preventivo de forma permanente. En Santa Marta, barrio dormitorio salmantino, los controles han reducido la conflictividad, especialmente en las inmediaciones de la discoteca «La Coquette». Los taxistas han agradecido estas medidas y confirman que los jóvenes emplean más este servicio para regresar de madrugada a la ciudad.

Juan Girón Roger
Juan Manuel Menéndez



Las burbujas del champán no pueden faltar en una alegre «movida» nocturna.

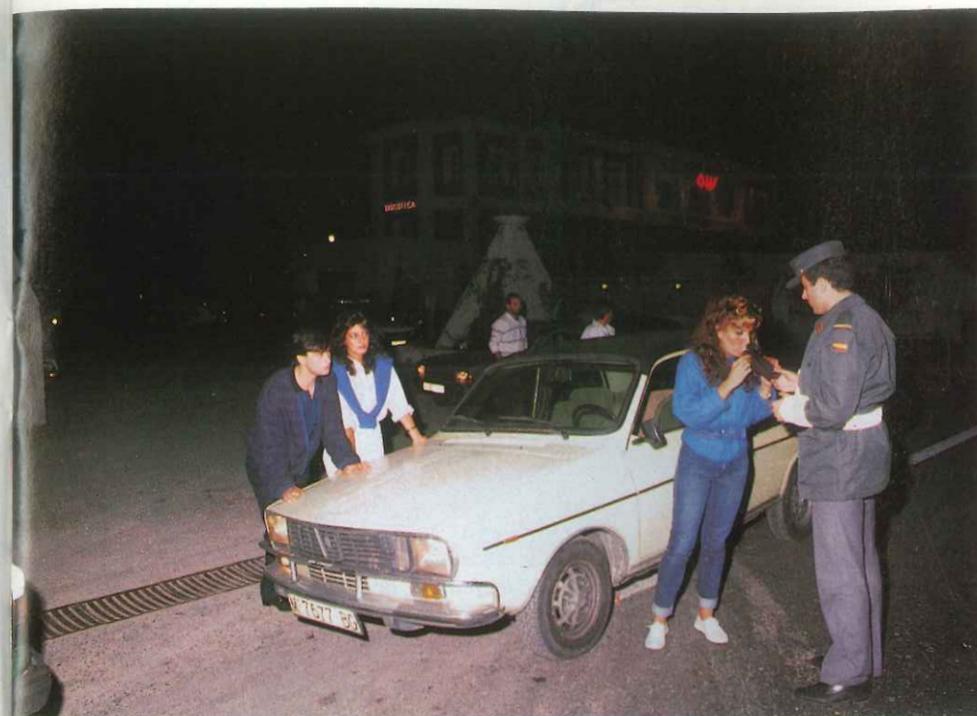
(Viene de la pág. 19.)

ductor perturbado por motivos físicos o externos, excesiva velocidad, con habitualidad en conductores con reciente permiso de conducir...

La fiebre del sábado noche, como se vino a llamar la intensa vida nocturna americana, deja un lamentable señuelo de víctimas en las carreteras españolas. Nada menos que 8.082 personas sufrieron un percance con turismo ligero o motocicleta, en madrugada de viernes y sábado, durante el pasado año, acumulando accidentes en carretera y urbanos.

Las locuras que entran en la baraja de uno o varios grupos de jóvenes descontrolados no sólo atentan contra sus propias vidas, sino que son una trampa para cualquier conductor inocente. Se han localizado carreras con salida y llegada en salas de fiesta o, en el caso más extremo, los «kamikazes» que enfilan la autopista en sentido contrario en un mortal juego con quien no quiere participar en la fiesta.

El fin de semana y las vísperas de fiesta son el banco de pruebas para los calaveras de las rutas de la música.



Una conductora en el control poco después de abandonar la discoteca.



Dos motoristas aceptan la prueba del alcoholímetro en el acceso de la discoteca a la autopista de La Coruña.

La noche deja la autopista desierta. Las curvas parecen menos curvas. No hay siempre vigilancia estrecha de la policía. Los semáforos poco importan. Es el terreno abonado para que las Kawasaki, Yamaha, Honda, o los Porsche, BMW o Jaguar demuestren hasta dónde pueden rendir. Lo triste es que 5.000 turismos y 900 motos se vieron involucrados en accidentes con víctimas. Como cuenta una melancó-

lica canción del grupo Mecano, «sangre que tiñe de malva el amanecer».

Pedro Pablo San Martín
Fotos: Miguel Garrote

Los jóvenes que aparecen en las fotografías que ilustran estas páginas colaboraron con la revista TRAFICO en la realización del reportaje, como también lo hizo la discoteca madrileña «Oh Madrid».

«Si hay inconscientes no es nuestra culpa»

La discoteca «Oh Madrid», ubicada en el kilómetro 8,700 de la carretera nacional Madrid-La Coruña, es el punto de encuentro de muchos jóvenes «bien» desde las 12 a las 5 de la madrugada. Una sala con todo lo último.

En la puerta de esta sala de fiesta, los jóvenes lucen los últimos modelos de motos y turismos deportivos. El intenso movimiento de entrada y salida de vehículos está controlado por una docena de empleados, que ordenan un amplio aparcamiento de 18.000 metros cuadrados. Un recinto al que se accede directamente desde la carretera, del mismo modo que se abandona, en una delicada maniobra sin carril de aceleración. «Los riesgos de ponerse en carretera de madrugada no pueden estar controlados por la dirección de la discoteca; ni siquiera es responsabilidad nuestra lo que pueda ocurrir fuera del recinto.» Nos lo aseguraba el gerente de «Oh», quien también confirmaba la existencia de un sutil control sobre los conductores. «Nuestros guardacoches retienen las llaves de aquel conductor al que se le observa con una copa de más. Aunque emborracharse aquí es difícil, pues cada copa cuesta mil pesetas.»

Lejos del casco urbano y, por tanto, de la vigilancia de la Policía Municipal, el trayecto hasta «Oh» y el de regreso a Madrid parece terreno apto para el temerario. «Nosotros somos los primeros en enterarnos de los accidentes» —puntualiza el gerente—. «Puedo asegurar que estadísticamente hay más problemas con los que vienen que con los que regresan a Madrid. Si hay inconscientes que arriesgan su vida por presumir de coche o moto, no será por la «marcha» de la discoteca.»

La droga es un ingrediente fatal en el cóctel nocturno de cualquier joven, conductor o no. El gerente de «Oh» salió al paso de algunas insinuaciones: «Aquí es imposible la droga. Ni duras ni blandas. Es el enemigo principal de una discoteca. Es más, tenemos un servicio especial de vigilancia para este delicado tema.»

En todo caso, la dirección de este local es consciente de la necesidad de controlar el tráfico de vehículos para evitar tragedias. La colaboración con la Guardia Civil es permanente. «Cuando se estaciona en el arcén de la carretera o no se siguen las instrucciones de los encargados del aparcamiento, no tenemos inconveniente en avisar a la Guardia Civil para que tome las medidas oportunas.»

P. P. S. M.



Las fotografías muestran dos aspectos de la señalización de las obras, a juicio de la familia del fallecido, incorrectas.

LA deficiente señalización de las obras en algunas carreteras ha vuelto a salir a la palestra hace algunas semanas en relación con un accidente ocurrido el 24 de enero último, en el que perdió la vida el conductor de uno de los vehículos implicados en la colisión. Donde antes había una curva ahora es una recta. Sin embargo, a juicio de la familia del fallecido, la señalización de las obras era incorrecta e inducía a la confusión «y por eso mi hermano se equivocó».

El accidente ocurrió a las 22.55 horas del día 24 de enero, en el kilómetro 401,200 de la N-323 (Bailén-Motril), donde Obras Públicas llevaba a cabo obras de gran importancia. En la colisión, ocurrida en el término municipal de Iznalloz, se vieron implicados dos vehículos: el primero, un Renault 8, cuyo conductor resultó muerto y sus otros tres ocupantes heridos graves; el segundo, un Volkswagen Passat, en el que el conductor resultó con heridas de carácter leve.

LA COLISION

La colisión se produjo en un tramo en el que la carretera sufre un corte en el aglomerado asfáltico al cambiar el trazado de la misma. Donde antes había una curva a la izquierda, el trazado nuevo consistía en la eliminación de ésta y prolongación de la recta. Como resultas de esta variación, según la familia del fallecido, el conductor del R-8, Angel Javier Hernández, giró hacia el lado izquierdo de la calzada creyendo que la curva se-

Accidente mortal en la N-323

LA FAMILIA CULPA A LA MALA SEÑALIZACION DE LAS OBRAS

guía allí y colisionó frontalmente contra el otro vehículo que circulaba en dirección contraria.

A raíz de una carta del director general de Tráfico publicada en el diario *El País*, en la que se hablaba de las obras en las carreteras en general y los «parches» a los que se había aludido en otras anteriores, el hermano del fallecido escribió una carta al máximo responsable de la DGT, tras invitación de éste para que expusiera su criterio sobre las circunstancias del accidente en cuestión, en la que contaba su punto de vista y adjuntaba igualmente unas fotografías del lugar del suceso: «En ellas se puede comprobar por qué mi hermano se equivocó e invadió el carril izquierdo: la carretera iniciaba una curva hacia la izquierda, así marcada con la correspondiente señalización horizontal, pero se cortaba bruscamente, prosiguien-

do de frente el tramo de obras sin asfaltar y sin señalización horizontal. Creo que convendrá conmigo que este tramo, con la señalización que inicia la curva a la izquierda sin repintar y en noche cerrada, con la correspondiente falta de visibilidad, es muy peligroso y puede inducir a error».

FALLOS EN LA SEÑALIZACION HORIZONTAL

A juicio de la familia, también en la señalización horizontal de estas obras había deficiencias: «Sólo existían dos señales muy poco visibles al estar al ras de suelo y encima del tramo». A la vez, se preguntan si éstas no deberían estar a más de un metro sobre el suelo. «No existen señales de precaución de obras, de peligro, de obligatoriedad de seguir de frente, etcétera. En la margen izquierda, sí existe una señal de obligatoriedad, en las mismas condiciones de las anteriores, y paneles direccionales, que si bien son visibles, por su ubicación y siendo de noche, no creo que capten la atención inmediata de un conductor que circula en el otro sentido de la calzada».

Por último, señala el hermano del fallecido que «tengo la completa certeza de que con la señalización adecuada (luminosa, conos, balizas, repintado de líneas horizontales, etcétera), el accidente nunca habría tenido lugar y que éste fue consecuencia de la deplorable señalización del tramo».

El asunto está «sub judice» y pendiente, por tanto, de lo que dicte el juez que lleva el caso.

Adaptación del Monopolio de Petróleos al Mercado Común

Tráfico DEL MOTOR

La vieja CAMPSA se remodela y se prepara para ser competitiva.



Miguel GARROTE

La entrada de España en las Comunidades Europeas obliga a que, al finalizar el periodo transitorio en 1992, exista una liberación total del mercado. El Monopolio de Petróleos y la Compañía que lo administra —CAMPSA— se preparan para competir en igualdad de condiciones con otras empresas. El «Plan Estratégico» de CAMPSA contempla el establecimiento de una red de servicio más amplia y



competitiva, con una orientación comercial de diversificación de ventas, promoción de nuevos sistemas de pago y un mayor contacto con el cliente. Las primeras estaciones de nuevo diseño, con minimercados y talleres, estarán en servicio a finales de este año, equipadas y aun mejoradas respecto a las que ya existen en el resto de los países europeos.

CAMPSA TIENE UN PLAN

La firma, en junio de 1985, del Tratado de Adhesión de España a las Comunidades Europeas lleva implícita la transformación progresiva de los monopolios que presenten un carácter comercial, de tal modo que, al expirar el período transitorio, quede asegurada la exclusión de discriminaciones entre los ciudadanos de los países miembros. Esto supone que en 1992 habrán desaparecido todos los obstáculos a la libre importación y comercialización de productos petrolíferos en España por parte de las empresas comunitarias.

CAMPSA, la Compañía Arrendataria del Monopolio de Petróleos que nació en 1927 para administrar la importación, manipulación, almacenaje, distribución y venta de los combustibles líquidos y derivados, tiene que ser competitiva en el año 1992, fecha de la extinción final del monopolio que aún la protege.

Con la entrada efectiva de España en la CEE se ha emprendido la veloz carrera de la adaptación del Monopolio de Petróleos, cuyo punto de arranque es el protocolo firmado en julio de 1983 por el Ministerio de Industria, el Instituto Nacional de Hidrocarburos, las compañías refinadoras y la propia Campsa, en el que se prevé la nueva situación y la transmisión de la titularidad de las acciones a las empresas refinadoras.

En 1984 se promulga la Ley sobre Reordenación del Sector Petrolero y a partir del 1 de enero de 1985 Campsa dejó de estar exenta del Impuesto so-

bre Sociedades, quedando suprimida desde esa misma fecha la participación del Estado en el producto líquido de la Compañía.

Estaciones del futuro

Las funciones atribuidas al Monopolio y a Campsa como gestora del mismo obligan al mantenimiento de un sistema de puntos de venta de productos petrolíferos monopolizados que, en su momento, habrá de ser compatible con otras redes de ventas ajenas para la comercialización de los productos importados de la CEE. En lugar de dismantlar el sistema comercial del Monopolio se ha optado por introducir las modificaciones precisas para acomodarlo a la nueva situación. Estos cambios están a expensas del desarrollo de un «Plan Estratégico» para el período 1986-1992, en el que se marcan una serie de proyectos en cuanto a canales de comercialización, instalaciones de almacenamiento, medios de transporte, cambio de imagen institucional y

nuevo logotipo, lo que obligará a triplicar sus inversiones para 1987.

Por su parte, Campsa, que desea ser compañía abanderada de al menos la mitad de las gasolineras que existen actualmente en el territorio nacional, se propone llegar a acuerdos con los propietarios de las estaciones para crear una red informática, instalando terminales en los puntos más remotos de la red.

En cuanto a la mejora de la calidad de servicio al usuario, se pretende remodelar por completo la red de estaciones de servicio, propiedad y abanderada de Campsa, dotándola de una serie de medios estéticos y de servicio con los que no cuentan las actuales. No obstante, no va a haber un patrón único, aunque se configuran tres tipos: surtidor, estación intermedia con facilidades de venta de productos complementarios, y gran estación con amplia gama de servicios. Se espera que el nuevo diseño que ahora mismo se estudia para saber cómo deben ser y qué deben llevar las gasolineras se traduzca, a finales de diciembre, en la apari-

ción de las primeras con las nuevas características.

La idea de Campsa es que las nuevas instalaciones permitan no solamente el control informatizado del combustible y las existencias, sino también el pago electrónico en tiempo real mediante las tarjetas de crédito habituales, e incluso no se descarta que la Compañía tenga su propia tarjeta de crédito.

Otras mejoras en estudio son la de dotar a determinadas estaciones con una cadena de minimercados, así como el establecimiento de todo tipo de talleres de reparación de automóviles, lavado, etcétera. Igualmente se quiere incorporar en muchos casos la modalidad de autoservicio para que cada usuario se suministre el combustible.

Finalmente, en aquellos puntos donde sea posible, especialmente en las gasolineras ubicadas en núcleos urbanos, se va a proceder a una mejora en la distribución de espacios y canalización de la circulación para conseguir la máxima fluidez e impedir que se produzcan retenciones en los accesos que puedan afectar al tráfico rodado.

En definitiva, con este plan se quiere alcanzar antes de 1992 una productividad homologable con la de nuestros competidores europeos, aunque ello va a conllevar una reducción de plantilla que, según la Compañía, no supondrá trauma social debido al importante número de jubilaciones voluntarias a los sesenta años previstas y a la puesta en marcha de actividades complementarias que generarán puestos de trabajo, en cuantía al menos igual a los empleos que podrían desaparecer en la sociedad matriz.

José I. RODRIGUEZ
Fotos: Miguel GARROTE



Tráfico limpio

MUCHOS países de la CEE han comenzado a utilizar en los últimos años gasolinas con bajo contenido en plomo. Esta práctica alcanzará a la totalidad de sus Estados miembros en octubre de 1989, y para esa fecha deberán asegurar la disponibilidad de este tipo de gasolina en las redes ya existentes de estaciones de servicio.

Esos plazos cuentan también para España, que deberá pasar de una gasolina con un contenido en plomo de 0,6 gramos por litro —que es la que actualmente se utiliza— a 0,4. De hecho, Campsa ya dispuso en el verano de 1985 unas 40 estaciones de servicio para la venta de gasolina con bajo contenido en plomo, cubriendo las rutas turísticas y las zonas y poblaciones más frecuentadas por visitantes extranjeros.

La banda de contenido en plomo, según una Directiva de la CEE, puede oscilar entre los 0,4 y el 0,15 gramos/litro. Países como Italia, Francia, España, Portugal y Grecia cuentan en la actualidad con gasolina con contenidos de 0,4 gr/l. como máximo, mientras que Dinamarca, Irlanda, Gran Bretaña, Holanda, Alemania, Luxemburgo, Bélgica y la región de Atenas disponen de gasolinas con un contenido en plomo de 0,15 gr/l.

El enorme interés que despierta en la sociedad actual la conservación del medio ambiente ha llevado al estudio —aunque no hay claras conclusiones— de la contaminación por el plomo. En cualquier caso, ante la duda, se ha optado por una reducción de su contenido en las gasolinas. El plomo había sido incorporado a las mismas para mejorar el rendimiento del motor, debido a su poder antidetonante, en pequeñas concentraciones.

El lanzamiento al mercado de una gasolina de características normales, semejante a las ya existentes, pero exenta de plomo (máximo 0,013 gr/l.), de un poder antidetonante medio entre la «super» y la «normal», esto es, la gasolina de 95 octanos es, sin embargo, utilizable sólo en automóviles específicamente preparados para su consumo, dotados de un convertidor catalítico, pues el plomo tiene otros efectos secundarios en el motor habitual, como es el suavizar el asiento de válvulas. Un coche de características normales sufriría caso de no contener dicho producto.

Sin embargo, una reducción de contenido en plomo, entre los límites exigidos para octubre de 1989 por la normativa europea, sí es admisible en la mayoría de los motores, salvo que sean de alta compresión.

RED DE VENTAS DE CARBURANTES

Tipo de instalación	Número de instalaciones 1985		
	Propiedad CAMPSA	Propiedad particular	Total
Estaciones de servicio	155	3.370	3.525
Unidades de suministro*	337	—	337
Aparatos surtidores aislados	516	54	570
Unidades de suministro en interior de garaje*	—	111	111
Aparatos surtidores en interior de garaje	—	127	127
Aparatos surtidores en interior de local	—	120	120
TOTAL INSTALACIONES	1.008	3.782	4.790

* Agrupamientos que suministran dos o más productos diferentes.



Las gasolineras del futuro contarán con diversos complementos como minimercados y talleres y se podrá pagar con tarjeta de crédito.



La nueva CAMPSA ha iniciado el cambio de su imagen institucional estrenando nuevo logotipo.



«Sírvase usted mismo». La red de estaciones de servicio propiedad o abanderadas de CAMPSA cuenta ya con los primeros autoservicios.

Así ven el...

RENAULT 21 GTS



NOTA
MEDIA:

7,3

DATOS TECNICOS

MOTOR

Posición: delantera, transversal.
Cilindros: cuatro, en línea.
Cilindrada: 1.721 c.c.
Alimentación: carburador doble cuerpo.
Carburante: gasolina súper.
Depósito: 66 litros.
Potencia máxima: 90 CV a 5.600 r.p.m.

TRANSMISION

Tracción: delantera.
Caja de cambios: cinco velocidades, manual.
Embrague: monodisco en seco.

FRENOS

Frenos delanteros de disco y frenos traseros de tambores. Circuito de frenada doble en X.

SUSPENSION

Independiente a las cuatro ruedas.

DIRECCION

Tipo: asistida. De cremallera.
Diámetro giro: 10,2 metros.

RUEDAS

Llantas: chapa, 5,5 x 13".
Neumáticos: 175/70 RT 13".
Peso: 980 kg. **Longitud:** 4,46 m. **Anchura:** 1,71 m. **Altura:** 1,41 m. **Maletero:** 490 dm. cúbicos. **Precio final:** 1.635.000 pesetas.

La Voz de Galicia

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

Comentario: Este modelo, que llega a sustituir al R-18, es una de las grandes bazas de Renault en el segmento de vehículos del tipo medio alto. De todas las versiones del 21, éste —el GTS— es el único que lleva el motor transversal y es también el más barato, precio con el que Renault está ganando la batalla a sus competidores. Este modelo, a diferencia del francés, ha sido adaptado a nuestras carreteras haciendo un poco más dura la suspensión y con un cambio que tiene relaciones más cortas.

LO BUENO

- Su precio.
- Habitabilidad y confortabilidad.
- Velocidad punta.

LO MALO

- Maletero pequeño
- Ligeramente subvirador.
- Frenos algo escasos.

autopista

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

Comentario: El nuevo Renault 21 toma el relevo del exitoso Renault 18, aventajándolo en todos los aspectos. Destaca la buena aerodinámica y habitabilidad, resultando un vehículo muy válido en ambos aspectos pero con una estética quizá excesivamente discreta. En el caso del GTS, su mecánica se deriva del motor de aleación ligera que mueve a los R-9 y R-11 en sus versiones GTX-TXE. Para este modelo, el motor se ha potenciado hasta los 90 CV, ganando a alto régimen pero a costa de perder elasticidad. Es importante hacer notar que uno de los más duros rivales del 21 GTS es su propio hermano, el TXE, con un motor de dos litros de inyección que, por 250.000 pesetas más, nos ofrece mayores prestaciones, mejores consumos y un equipo más completo.

LO BUENO

- Habitabilidad y confort.
- Comportamiento rutero.
- Excelente aerodinámica.

LO MALO

- Asientos con escasa sujeción lateral.
- Consumos mejorables.
- Línea anodina.

Motor 16

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

Comentario: El arma de Renault para los próximos años va a ser el R-21, un digno sucesor del R-18. Es un coche que destaca principalmente por su gran amplitud y comodidad. Sobre el R-18 se ha ganado en todos los aspectos, ya que ahora el coche anda más, mejor y más seguro. Entre los puntos más favorables de este modelo hay que mencionar los frenos y el comportamiento.

LO BUENO

- Amplio y confortable.
- Buenas prestaciones.
- Frenos potentes.

LO MALO

- Asiento posterior no abatible.
- Motor ruidoso a alto régimen.
- Dirección sensible.

EL PERIÓDICO

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

Comentario: Destinado a sustituir al ya veterano R-18, el nuevo R-21 cumple de lleno su misión, ofreciendo además un habitáculo muy generoso y una línea que, sin ser excesivamente moderna, concuerda con la tónica adoptada por la marca en su gama. Dotado de un motor de 1,7 litros de cilindrada montado transversalmente, el R-21 GTS es un coche con un perfecto compromiso, precio-prestaciones-acabado, que a buen seguro ha de tener una buena aceptación en el mercado.

LO BUENO

- Excelente habitabilidad.
- Buen comportamiento.
- Prestaciones correctas.

LO MALO

- Consumos algo elevados.
- Balanceo de carrocería.
- Poca elasticidad del motor.

VIEJAS GLORIAS



PACKARD, serie 733 de 1930

Esta marca supuso para quienes contaban con uno de sus automóviles un verdadero sello de distinción. Durante sesenta y cuatro años, su mecánica y carrocería fueron modelos en los Estados Unidos. Sus motores de seis, ocho y doce cilindros fueron famosos por su silencio en la marcha y suavidad, sin olvidar la velocidad que imprimían a sus pesadas carrocerías de no menos de dos toneladas. Sus chasis corrieron a cargo de los mejores carroceros de la época: desde europeos como Labourdette, Schutter y Van Bakel o Glass, hasta americanos como Willoughby, Judkins, Murphy, Le Baron o Dietrich, sin duda el mejor carroceros de la Packard. Comenzaron a fabricarlos en 1899 y las series se sucedieron hasta 1956, para desaparecer hasta de nombre siete años más tarde. Poseyeron estos modelos personajes como Edgar Hoover, Franklin D. Roosevelt, Gary Cooper, Clark Gable, Einstein y el Rey Alfonso XIII.

(Del Club de Automóviles Clásicos «Al Andalus», de Jaén).

LUIS SANTORCAZ, VENCEDOR EN HOYO

Coincidiendo con la celebración de las fiestas patronales de esta localidad serrana madrileña, se ha celebrado el VIII Rally de Automóviles de Epoca de Hoyo de Manzanares, cuya organización ha corrido a cargo del Veterán Car Club. El recorrido consistió en una prueba de regularidad en el trayecto Colmenar Viejo-Hoyo de Manzanares-La Berzosa-Torreledones-Hoyo, en la que tomaron parte un total de 43 automóviles. Los tres primeros clasificados de la carrera fueron Luis Santorcaz (Whippet 1924), Pedro Fernández (Ford 1930) y Carlos Tapia (Packard 1928).

En cuanto a la categoría de clásicos deportivos, el vencedor fue Eduardo Alvarado, al volante de un Austin Healey 3.000, del año 1960. Además hubo también premios para el automóvil mejor presentado, el conductor más veterano, etcétera.

EXITO DEL IV RALLY DE VALLADOLID

Los pasados 19, 20 y 21 de septiembre se celebró en la provincia de Valladolid el IV Rally de Coches Antiguos, organizado por la Asociación Vehículos Veteranos, prueba en la que tomaron parte 28 vehículos de antigüedad no posterior a 1939, procedentes en su mayoría de la ciudad del Pisuerga,

así como de Salamanca, Cantabria, Soria, Madrid, Zamora, etcétera. En la primera jornada, la de la cita en la capital castellana, se realizó una concentración en el Campo Grande, a la que asistieron numerosos aficionados y coleccionistas. El día 20 se realizó un recorrido de 125 kilómetros, desde Valladolid a Serrada, Mojados, Iscar y Portillo, y regreso a Valladolid. El día 21, una gymkana por los barrios vallisoletanos, así como la entrega de trofeos. Los premios se repartieron así: vencedor, José Luis García, de Soria, con un Citroën B-12 del año 1925; coche mejor restaurado, Antonio Noqué (Madrid), con un Chrysler Torpedo de 1927, del que sólo fueron fabricadas 18 unidades; coche mejor restaurado de Valladolid, el Citroën 11 ligero (1938) de Rafael Rodríguez, y participante más veterano, el vallisoletano Miguel Galán, de ochenta y dos años, que condujo un Citroën 5 CV, de 1923. A la concentración del último día en la Plaza Mayor asistieron entre cuatro mil y cinco mil personas.

Programa radiofónico

La Asociación de Vehículos Veteranos de Valladolid está en plena preparación de un programa radiofónico destinado al coche antiguo, que tiene previsto el comienzo de su emisión semanal en el presente mes, en Radiocadena Española. Los primeros reportajes tendrán como tema la historia

del automóvil en España. En el programa tampoco faltará la información referida a los coleccionistas.

OTROS RALLIES

- En octubre, **IV Concentración-Excursión de Coches Utilitarios**, en Cambrils (Tarragona). Organiza: Club de Vehículos Anticos de Cambrils. Tel.: (977) 36 08 03.
- **Rally del Descubrimiento, Ruta del Guadalquivir** (días 9 a 12). Organiza: Club de Automóviles Clásicos Al Andalus. Llano de la Ermita, s/n. Mancha Real (Jaén). Tel.: (953) 35 02 33.
- **III Rally de Nuevo Baztán** (Madrid), el día 12. Lo organiza su Ayuntamiento y será exclusivo para coches de antes de 1936.
- **I Rally Internacional de Automóviles Monocilíndricos** (días 18 y 19). Organiza: Collecció d'Automóviles Salvador Claret. Sils (Gerona).
- En noviembre (sin fecha determinada), **III Rally Retro-automóviles Clásicos Deportivos**, e inauguración **Retro-Barcelona 1986**. Organiza: Fermín Sulé Luengo. Loreto, 13-15. 08029-Barcelona.

Esta es una sección abierta a todos los interesados y aficionados del mundo de los coches antiguos. Cualquier información sobre estos temas pueden dirigirla a: Revista TRAFICO («Viejas Glorias»). Calle Josefa Valcárcel, 28. 28027 Madrid. Teléfono: 742 83 53.

EL PARQUE AUTOMOVILISTICO, AL DIA

Provincias	Matriculas concedidas		Total vehiculos matriculados septiembre 86	Total permisos expedidos	Licencias de conducción
	Ultimas matriculas agosto	Ultimas matriculas septiembre			
Alava	2194-I	2627-I	433	447	44
Albacete	9906-G	0281-H	355	668	178
Alicante	4571-AT	7034-AT	2.463	2.743	1.269
Almería	0955-J	1550-J	595	734	342
Asturias	1028-AJ	2426-AJ	1.398	1.407	229
Avila	3990-D	4189-D	199	536	58
Badajoz	4912-J	5445-J	533	1.110	301
Baleares	9229-AJ	0975-AK	1.746	1.463	872
Barcelona	2709-HM	1049-HN	8.340	6.531	2.159
Burgos	0630-J	1221-J	591	721	52
Cáceres	4622-G	4957-G	335	673	127
Cádiz	5224-U	6423-U	1.199	1.796	857
Cantabria	7351-N	8173-N	822	1.075	204
Castellón	8465-N	9288-N	823	937	438
Ciudad Real	5357-I	5790-I	433	770	180
Córdoba	6774-O	7555-O	781	1.103	442
Coruña, La	6415-AD	7910-AD	1.495	1.687	389
Cuenca	8197-D	8413-D	216	427	62
Gerona	4672-X	6171-X	1.499	931	580
Granada	2788-M	3601-M	813	1.146	569
Guadalajara	0469-D	0658-D	189	243	48
Guipúzcoa	3115-X	4256-X	1.141	1.236	226
Huelva	0290-I	0813-I	523	405	192
Huesca	2820-G	3227-G	407	391	113
Jaén	8346-I	8906-I	560	514	305
León	2275-M	2968-M	693	810	172
Lérida	8300-L	8889-L	589	810	209
Lugo	3454-I	3969-I	515	260	141
Madrid	3210-HF	1298-HG	8.088	5.691	1.146
Málaga	8945-AC	0842-AD	1.897	1.751	837
Murcia	3165-Y	4732-Y	1.567	1.827	1.064
Navarra	4927-S	6003-S	1.076	1.425	186
Orense	8650-H	9096-H	446	472	107
Palencia	3752-E	3996-E	244	377	46
Palmas, Las	4479-Z	6252-Z	1.773	666	206
Pontevedra	6159-X	7380-X	1.221	1.736	322
Rioja, La	0673-H	1072-H	399	526	142
Salamanca	0542-I	0941-I	399	774	74
Sta. Cruz Tenenfe	1380-X	3103-X	1.723	1.579	130
Segovia	5668-D	5858-D	190	403	33
Sevilla	5214-AK	7171-AK	1.957	2.015	941
Soria	5636-C	5780-C	144	212	36
Tarragona	3851-S	4936-S	1.085	798	336
Teruel	5175-D	5344-D	169	310	64
Toledo	3456-J	4087-J	631	753	182
Valencia	6526-BX	0023-BY	3.497	3.564	2.276
Valladolid	9119-M	9720-M	601	631	85
Vizcaya	1487-AN	3072-AN	1.585	1.522	243
Zamora	4723-E	4975-E	252	402	69
Zaragoza	9502-W	0913-X	1.411	1.108	233
Ceuta	6663-C	6794-C	131	157	23
Melilla	9300-B	9401-B	101	121	22
TOTALES			60.273	60.394	19.561

Motociclismo: Dos grandes premios para España



En ocasiones tendrán los españoles de ver a los grandes monstruos del motociclismo, como Eddie Lawson.

El RACE ha firmado un contrato con la Federación Portuguesa de Motociclismo para organizar en el circuito del Jarama, del que es propietario, el Gran Premio de Portugal del Mundial de Motociclismo. Gracias a esto, España será, junto a Italia, uno de los dos únicos países que organizan dos pruebas puntuables para el Mundial de Velocidad dentro de su territorio. Así, los aficionados podrán ver en dos ocasiones a los grandes pilotos del Mundial. La primera, en Jerez, con ocasión del Gran Premio de España; y la segunda, en Madrid (circuito del Jarama), con ocasión del Gran Premio de Portugal, el primer

domingo de mayo del 87. En años sucesivos, el Gran Premio de España se alternará entre los circuitos del Jarama y de Jerez. Mientras tanto, la continuidad del Gran Premio de Portugal en circuitos españoles depende de distintas circunstancias, como que continúen los enfrentamientos entre el presidente de la Federación Portuguesa y el circuito de Estoril o de los informes de la Federación Internacional de Motociclismo (FIM) y los pilotos, aunque en este último aspecto, el RACE obtuvo el año pasado la mejor puntuación de la FIM y un informe superfavorable por parte de los pilotos del Mundial.

Áreas de descanso para marroquíes y portugueses

Más de medio millón de visitantes

MÁS de medio millón de personas —exactamente 536.176— se calcula se han beneficiado durante el pasado verano de los servicios que prestan las áreas de descanso establecidas por la Dirección General de Tráfico, especialmente destinadas a ciudadanos marroquíes y portugueses que cruzan nuestro país procedentes del centro de Europa, con destino a sus naciones de origen.

El total de vehículos que se detuvieron, en demanda de diversos servicios, en las citadas áreas de des-

Los datos corresponden al período comprendido entre el 27 de junio y el 14 de septiembre, destacando los días finales del mes de julio y los primeros de agosto. En cuanto a los días de la semana, durante el período de venida destacó la afluencia en fines de semana (viernes a domingo), y en el retorno, los jueves, viernes y sábados. Y, por lo que se refiere al horario, la principal utilización de las áreas se produjo entre las 11 y las 16 horas, aunque este año se ha notado un aumento de visitas en horas nocturnas.

Los vehículos que se detuvieron para descansar realizaron paradas medias de 30 minutos, mientras que los que lo hicieron para pernoctar emplearon unas tres horas y media para tal fin.

Respecto a las informaciones más requeridas, fueron la confirmación de itinerarios ya programados para el viaje, distancias kilométricas, estado de las carreteras, mapas de rutas (principalmente hasta Madrid y Sevilla), campings, hoteles, cambio de moneda, horario de salida de «ferrys» desde Málaga y Algeciras, y trámites varios, bien de índole familiar, bien burocrática.

Por lo que afecta únicamente a viajeros marroquíes y portugueses, las áreas más utilizadas fueron las de Tordesillas (Valladolid), Valdepeñas (Ciudad Real) y Torquemada (Palencia), en el viaje de ida hacia sus países nativos, y las de Tordesillas y Briviesca (Burgos), en el de retorno.

Por una parte, una de las principales causas de detención en las áreas de Valdepeñas y Villafranca (Córdoba) fue la adquisición, por parte de ciudadanos marroquíes, de los billetes de barco para cruzar el estrecho de Gibraltar.

Estas áreas de descanso han estado atendidas durante las 24 horas del día por 150 funcionarios de la Dirección General de Tráfico y de la vigilancia de las mismas se ha encargado la Guardia Civil, tanto Rural como de Tráfico. Asimismo, se ha contado con la ayuda de varios intérpretes marroquíes en las áreas de La Cabrera, Valdepeñas y Villafranca, mientras que 39 funcionarios de la Prevenção Rodoviaria de Portugal prestaron asistencia en las áreas correspondientes a los portugueses.



Solicitud de matriculación de vehículos

Si desea usted matricular su vehículo personalmente habrá de acercarse a la Jefatura Provincial de su residencia, aportando:

- Documentación del vehículo expedida por la casa vendedora, que consistirá en original de la Tarjeta de Inspección Técnica (Industria), así como las copias de la misma, una roja con el facsímil del bastidor, y una azul en la que constará el nombre del comprador, o diligencia de compra.

- Documento Nacional de Identidad y fotocopia, que no estará caducado y en el cual figurará el peticionario como residente en la provincia en la que desea matricular; si no fuera así, debería acompañar padrón municipal.

En Jefatura se le entregarán:

- Solicitud con tasa reglamentaria.

- Hoja de alta a efectos de impuesto municipal.

A continuación se le otorgará el correspondiente número de matrícula, y se expedirá el Permiso de Circulación. Con esto puede dirigirse a cualquier centro especializado que le troqueleará su placa de matrícula. Únicamente le resta tramitar el seguro y retirar el vehículo.



José I. RODRIGUEZ

Área de descanso para portugueses en Tordesillas, al final de la temporada.

El descanso fue de 126.979, de los que 50.435 pertenecían a marroquíes, 54.396 a portugueses, y 22.175 a personas de otras nacionalidades. Para establecer el cálculo del total de visitantes, se ha tenido en cuenta que en cada vehículo del país norteafricano viaja una media de cinco pasajeros; en los portugueses, cuatro, y en los de otras procedencias, tres pasajeros.

La principal causa por la que los ocupantes de vehículos extranjeros han visitado las áreas es, sencillamente, el descanso (83,20 por 100), seguida por la necesidad de almorzar (28,45 por 100), de pernoctar (24,77 por 100), e informaciones y ayudas varias (17,85 por 100), mientras los motivos de asistencia sanitaria correspondieron únicamente al 2,98 por 100, y los de asistencia mecánica, al 1,10 por 100.

LOGROÑO-BURGOS, por la N-120

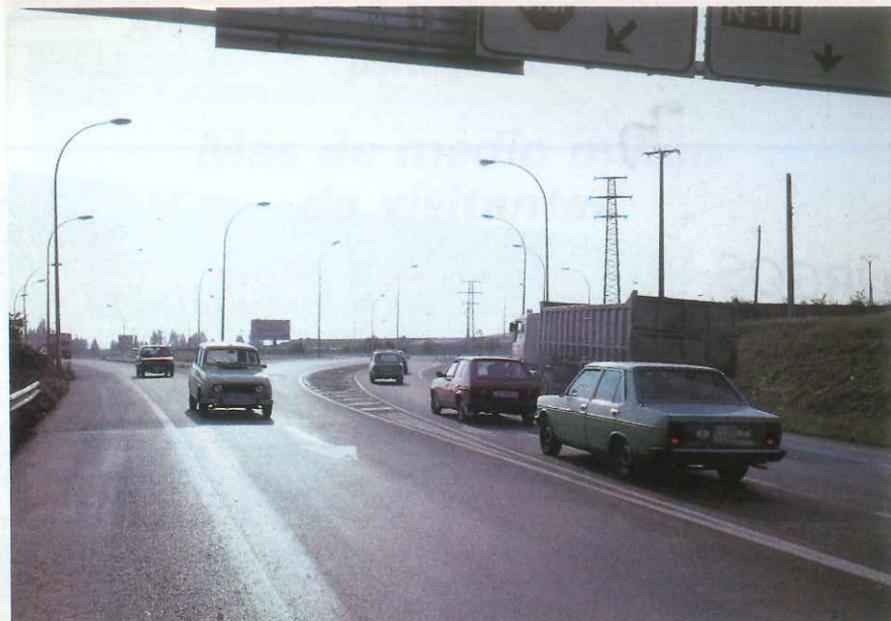
De la carretera N-120, que recibe la denominación Logroño-Vigo, la revista TRAFICO ha estudiado el tramo comprendido entre la capital de La Rioja y Burgos. Además de las cuestiones relativas a la seguridad de la vía, nos hemos fijado en la historia que se agolpa en sus linderos.

Santos como Domingo y su discípulo Juan de Ortega talaron bosques, abrieron rutas y trazaron puentes sobre antiguos caminos y calzadas para facilitar el paso a los peregrinos y darles cobijo en albergues y hospederías. El «camino francés», que desde los Pirineos a Compostela marcó el itinerario de las peregrinaciones jacobinas y abrió una vía cultural con Europa, ha convertido la más precoz y excepcional experiencia turística, se ha convertido, después de un largo milenio, en una ruta moderna, aunque mejorable, por la que aún camina el peregrino, empequeñecido por los numerosos pesos pesados que la frecuentan.



El camino francés

J. Ignacio RODRIGUEZ



Primer punto peligroso en la intersección de la N-120 con la circunvalación de Logroño.

La carretera N-120 entre Logroño y Burgos presenta tramos bien diferenciados en su recorrido, tanto por el estado de la vía como por su trazado, por la circulación que soporta o por las poblaciones que atraviesa.

Se puede decir que, mientras recorre tierras riojanas, el estado del pavimento es excelente, pues no en vano se ha efectuado una mejora de la plataforma y se han rectificado curvas. Estas obras, efectuadas por el MOPU dentro de los planes de reparación y conservación, finalizaron en el pasado año y han supuesto una inversión de 497 millones de pesetas.

CUIDADO CON LAS BUENAS CARRETERAS

Si bien hemos dejado sentado que la carretera es buena, bien señalizada y con arcenes pavimentados hasta el límite de Burgos, hay que destacar que hay una serie de peligros latentes que obligan a la precaución. Además de algunos puntos concretos que iremos señalando, la condición eminentemente agrícola de la región proporciona una servidumbre de la vía a toda clase de maquinaria agrícola, cuya presencia en épocas de recolección (cereal, patatas, uva, remolacha, etcétera) entorpece enormemente el tráfico. No obstante, para evitar que los tractores depositen tierra o barro en la carretera, la mayoría de los caminos de acceso tienen un tramo pavimentado.

Por otra parte, los ocho primeros kilómetros son de gran intensidad circulatoria, llegándose a alcanzar medias diarias de 10.000 vehículos. Se

trata de una circulación en la que, además de los obreros que se desplazan a determinadas horas (ocho mañana y siete tarde), en sus automóviles a las fábricas de Logroño, Fuenmayor o Cenicero, hay una proporción muy importante de vehículos pesados por ser un eje de comunicación con Galicia, Asturias, Cataluña, Norte de Castilla y Aragón. No obstante, el tráfico de mercancías peligrosas está prohibido y su itinerario se efectúa por las autopistas A-68 y A-1 hasta Burgos. En este sentido, con 26 kilómetros adicionales, la mencionada ruta se convierte en alternativa para evitar los hielos, o las nieves del puerto de La Pedraja.

La accidentalidad hasta el límite de Burgos, durante 1985, fue de 44 accidentes, con nueve muertos y 96 heridos.

Partiendo del antiguo Ayuntamiento logroñés, discurrimos por Portales, a cuyo pie se elevan las magníficas torres de La Redonda. Finalmente, por Murrieta tomamos, ya convertida en carretera, la N-120.

Km. 170,1: La kilometración que figura en los mojones se refiere a la N-232, con la que la N-120 es coincidente durante los ocho primeros kilómetros. Este primer punto conflictivo (cuatro accidentes, con un muerto y

dos heridos en 1985) está situado en la confluencia con la variante Sur de Logroño. Existe una señal de «ceda el paso», aunque quizá la peligrosidad es mayor en dirección a Logroño. Para acceder a la ciudad hay que colocarse en un carril central y efectuar un «stop», para luego girar a la izquierda. Los accidentes se producen cuando no se efectúa la parada, e incluso al efectuar el giro antes de tiempo por encima de la isleta de separación. Tal vez la señal que, en plena curva, indica con una flecha a la izquierda el giro, induce a confusión.

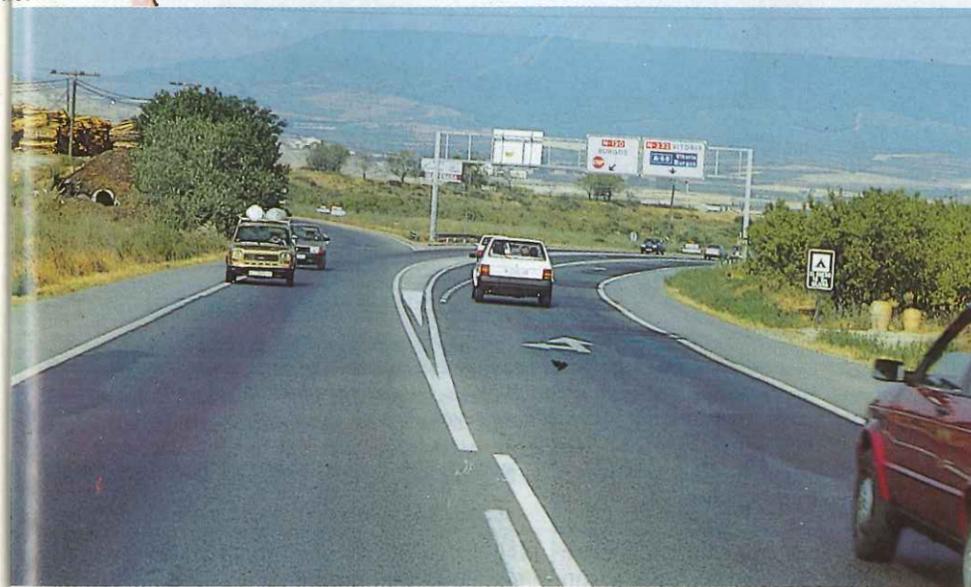
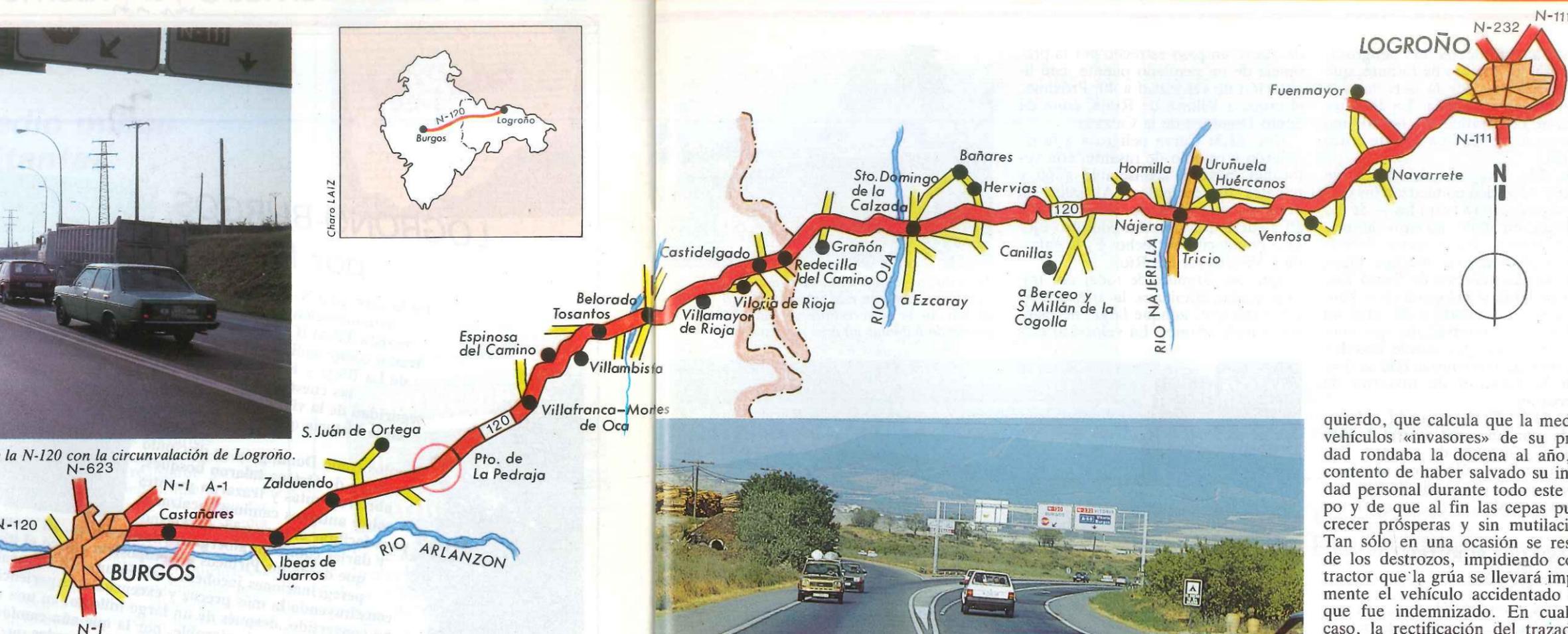
Km. 173: Comenzamos a ascender por la cuesta de la Grajera, con un carril para vehículos lentos. La anchura y las rectificaciones de curvas realizadas no evitan que en algunas ocasiones se produzcan accidentes por exceso de velocidad.

Km. 174,9: En este punto, la N-120 se separa definitivamente de la N-232, para lo que hay que situarse en el carril central y después de un «stop» efectuar el giro a la izquierda. Seguiremos, pues, la kilometración de la N-120.

Km. 10: La entrada al centro de Navarrete, encaramado en una colina a la izquierda, se efectúa a través de un carril central de deceleración en



Charo LAIZ



Aquí, las carreteras N-120 y N-232, después de haber compartido durante ocho kilómetros el mismo lecho, se separan.



La presencia de tractores es constante en una tierra eminentemente agrícola.

plena curva a la derecha con visibilidad. Ascendemos por una cuesta breve, con carril para vehículos lentos, que finaliza en curva a la izquierda y a continuación descendemos. Aunque estamos en plena travesía, no existe limitación expresa de velocidad.

Km. 10,7: Con el descenso, el coche rueda rápido y, en este punto, hay una intersección a la derecha que conduce a Fuenmayor y a la A-68. Fue punto negro en los años 81 y 83. La visibilidad de los que acceden por esa carretera no es buena.

Km. 18,5: Comienzan dos curvas, a izquierda y derecha y en descenso, que han sufrido rectificaciones para ampliar su radio y evitar la salida frecuente de vehículos que patinaban con la calzada mojada, aterrizando en una viña que los atraía como un imán. Su propietario, Fernando Iz-

quiero, que calcula que la media de vehículos «invasores» de su propiedad rondaba la docena al año, está contento de haber salvado su integridad personal durante todo este tiempo y de que al fin las cepas puedan crecer prósperas y sin mutilaciones. Tan sólo en una ocasión se resarcó de los destrozos, impidiendo con su tractor que la grúa se llevara impunemente el vehículo accidentado hasta que fue indemnizado. En cualquier caso, la rectificación del trazado ha permitido habilitar aquí dos pequeñas áreas de descanso.

Km. 22,25: Cruce por la izquierda a Alesón, y a la derecha a Huércanos. Para incorporarse a la N-120 desde esta última localidad existe muy poca visibilidad y el peligro es evidente.

Km. 23,3: Cruce a Tricio y Valvanera a la izquierda. Fue punto negro hasta habilitarse un carril central de giro. Desde Alesón a Nájera se han asentado en los últimos años diversas industrias, almacenes, discotecas, restaurantes, gasolineras, talleres, etcétera, con lo que el tráfico es intenso.

Km. 25: Comienza la variante de Nájera, en servicio desde 1983, que evita una travesía incómoda y peligrosa. No obstante, la nueva circunvalación ha generado un punto negro en uno de los cuatro cruces que la jalonan: el de Uruñuela. Por su parte, los habitantes de Huércanos, después de terminar la obra consiguieron para sus chicos, que estudian en Nájera y se trasladan en bicicleta, un paso subterráneo. Hay que reseñar que Nájera es un centro comercial y de diversión que aglutina a una treintena de poblaciones vecinas. El tráfico, en horas nocturnas de los días festivos es realmente intenso y peligroso.

Km. 32,5: Tras dejar a la derecha los cruces de San Asensio y Hormilla,

llegamos a una intersección peligrosa, después de un cambio de rasante, que conduce a Haro por la derecha y a Azofra por la izquierda. La Jefatura Provincial de Tráfico ha hecho una propuesta de regulación de este cruce al MOPU.

Km. 35: Después del cruce de Ollauri y Alesanco comienzan las curvas —algunas muy cerradas— de La Degollada, en suave ascenso durante tres kilómetros. Estas curvas fueron punto negro durante muchos años.

Km. 45: La travesía de Santo Domingo es larga y peligrosa, con bandas rugosas y limitada a 40. Hay un semáforo en la intersección que conduce a Ezcaray, por donde acceden numerosos automovilistas que se dirigen a la estación de invierno de Valdezcaray.

Km. 51,2: Grañón queda a la izquierda, con un carril central de giro en curva y cambio de rasante. Fue punto negro, no sólo por la intersección sino por la presencia de tres curvas muy cerradas.

DEMASIADOS PUENTES ESTRECHOS

Km. 54: Después de discurrir por una excelente carretera, llegamos al límite de la provincia riojana y comienza el tramo de Burgos, cuyo pavimento, algo deteriorado, presenta unos arcones de irregular anchura sin asfaltar, impracticables en marcha. No obstante, existe un proyecto de acondicionamiento de tramos para el primer semestre de 1987, valorado en 700 millones de pesetas. Es de suponer que con ello se rectifiquen muchas de las abundantes curvas y los numerosos pasos estrechos existentes en el recorrido, sobre todo teniendo en cuenta el gran porcentaje de vehículos pesados que por él discurren. En 1985 se produjeron 44 accidentes con dos muertos y 49 heridos.

Km. 55,5: La travesía de Redecilla del Camino es estrecha, en curva, limitada a 50. Hay un paso estrecho con preferencia para la dirección Burgos. A la salida, curva a la derecha con un nuevo paso estrecho con prioridad Burgos y limitado a 40. A continuación, contracurva a la izquierda. A más velocidad de la señalada se invade necesariamente el carril contrario.

Km. 57: Hemos continuado por una recta ascendente hasta llegar a Castildelgado, antiguamente denominado Villa Ipún. A su entrada hay un cambio de rasante con limitación a 60 y, a continuación, una gasolinera y bajada con curva cerrada a la izquierda. Poco después a la derecha y

de nuevo un paso estrecho por la presencia de un pequeño puente, con limitación de velocidad a 40. Próximo, el cruce a Vitoria de Rioja, cuna de Santo Domingo de la Calzada.

Km. 61,3: Curva peligrosa a la izquierda y cambio de rasante, con velocidad máxima aconsejable a 60 y paneles direccionales. Al salir, en descenso pronunciado, limitación a 50 y curva a la derecha con otro fatídico puentecillo estrecho. Es la entrada a Villamayor del Río.

Km. 66: Después de rodar por tramos rectos comienza la travesía de Belorado que, aunque larga, no plantea complicaciones. La velocidad está



Puente sobre el río Najerilla atribuido a San Juan de Ortega para facilitar el paso a los peregrinos. Al fondo Nájera, cuna y panteón de reyes.

limitada a 50 y hay bandas sonoras y línea longitudinal continuada. A la salida nos encontramos con una curva cerrada a la derecha y un paso estrecho por el puente sobre el río Tirón. De nuevo, al salir, curva cerrada a la izquierda.

Km. 74,5: De nuevo curvas peligrosas, muy cerradas, durante casi dos kilómetros, mientras dejamos a la derecha Espinosa del Camino.

Km. 78: Villafranca Montes de Oca es la antesala del puerto de La Pedraja, una zona batida por la niebla, el hielo y la nieve. Como alternativa se puede tomar a la derecha una carretera por el Valle de los Ajos hasta salir a la N-1. La travesía, a la salida, presenta un estrechamiento en plena curva y a partir de aquí comenzamos a ascender el puerto.

Km. 79: En este punto está la primera gran curva y la más peligrosa, sobre todo para quienes llevan dirección Logroño. Aunque es amplia —nueve metros— algunos camiones, bien por calcular mal, por exceso de confianza, o por la poca eficacia de los frenos después de varios kilómetros de uso continuo, rompen el quietud y se precipitan por un escar-



Los viñedos flanquean la carretera riojaleña, como en esta curva en el alto de San Antón cuya rectificación ha permitido habilitar un área de descanso.



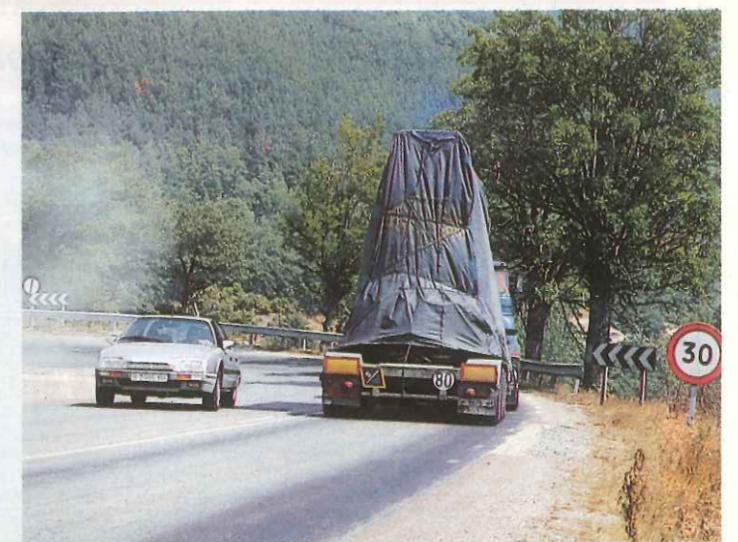
Carretera rica, carretera pobre, pensamos cuando abandonamos tierras riojanas y entramos en las de Burgos.



Numerosos pasos estrechos, a veces en curva, jalonan la N-120 burgalesa, como éste, a la salida de Castildelgado.



Villafranca Montes de Oca marca el comienzo del puerto de La Pedraja, de las nieblas, hielos y nieves. No se olvide las cadenas en época invernal.



Existe una propuesta de variante de Villafranca que podría acabar con la curva más temible de La Pedraja.

pe pronunciado. A la actual señalización de limitación (60 dirección Burgos y 40 dirección Logroño), se ha propuesto añadir las de 40 y 20, respectivamente. En la propuesta de actuación sobre esta carretera se va a incluir la de una variante para Villafranca que arrancará precisamente en este punto negro.

Km. 82: Después de curvar constantemente, ascendiendo por desniveles de hasta el 9 por 100, comenzamos el descenso con una curva muy pronunciada a la izquierda (casi de 180°) y unos 300 metros más adelante, otra similar a la derecha.

Km. 83: Curva muy cerrada a la izquierda. Como se ve, el tramo del puerto hay que pasarlo con mucha precaución y desde luego, si es invierno, no hay que olvidar las cadenas.

Km. 99: Ibeas de Juarros tiene la travesía en recta, limitada a 60 y bandas rugosas. Durante 1985 se produjeron seis accidentes con cinco heridos.

Km. 102,8: A la derecha, en tramo recto, acceso a los acuartelamientos del Ejército, con velocidad máxima aconsejable a 60.

Km. 107: Castañares presenta una breve pero peligrosa travesía en curva y contracurva, con limitación a 60.

Km. 108,3: A la derecha, acceso a la circunvalación de Burgos, dirección Madrid y Valladolid.

Km. 112: Éntronque, en pleno casco urbano de Burgos, con la N-1, regulado por semáforos. Los últimos kilómetros son de gran intensidad de circulación y presencia de numerosas industrias.

José Ignacio RODRIGUEZ
Fotos: José RUBIO
(Enviados especiales)

OIR, VER Y COMER, HACIENDO EL CAMINO

OIR antiguas leyendas, muchas veces no escritas, en boca de los viejos del lugar; ver esos valles y montañas de colores donde surgieron monasterios y ciudades y floreció la civilización cristiana medieval bajo el amparo de las espadas de los reyes y los milagros de los santos; comer las delicias que prodiga esta tierra fecunda y beber «un vaso de bon vino», que aquí tanto se prodiga, son cosas placenteras que el viajero sin prisas puede disfrutar cuando rueda o camina como lo hicieron —y aún lo hacen— los peregrinos jacobeos.

Al atravesar el Ebro, los romeros entraban en Logroño, que contaba con dos templos románicos importantes: Santiago y Santa María del Palacio. Ahora, también los de San Bartolomé y Santa María la Redonda.

Siguiendo el «camino francés», así llamado el Camino de Santiago, en Navarrete se puede contemplar un pórtico románico de transición que sirve de entrada al camposanto y que perteneció a un hospital para peregrinos mantenido por la Orden de San Juan. Esta localidad conserva su antiquísima tradición alfarera.

Llegamos a Nájera, resguardada por una colosal peña en medio de un valle sonriente, donde los reyes de Navarra establecieron su corte y dominaron media España. Allí, San Juan de Ortega, discípulo de Santo Domingo (el gran constructor de puentes y caminos), tendió un puente sobre el río Najerilla para facilitar el paso a los peregrinos. En esta ciudad el rey García «el de Nájera» levantó el monasterio de Santa María la Real del que, tras la batalla de Nájera, se llevaron los ingleses una joya preciosísima que hoy luce la corona de Inglaterra.

Volviendo a las peregrinaciones, los

romeros remontaban el valle para dirigirse a La Cogolla, donde se gestó nuestra lengua y salió el primer texto en castellano de la pluma de Gonzalo de Berceo. Los monasterios de Suso y Yuso constituyeron el mayor centro cultural del Norte de la España medieval.

Siguiendo el valle del Najerilla, cercano a las cumbres de la Demanda, está el santuario de Valvanera. La leyenda lo remonta a los primeros siglos del cristianismo, pero quizá sea anterior.

La ciudad de Santo Domingo de la Calzada, a orilla del río Oja, surgió gracias a los esfuerzos del Santo, que construyó una alberguería y arregló los caminos entre Nájera y Redecilla. El antiguo hospital-hospedería se ha transformado hoy en Parador Nacional. El kikiriki del gallo y la gallina vivos levantan ecos en la catedral, recordando el milagro del peregrino ahorcado, cuya inocencia se puso de manifiesto con el canto de las aves después de asadas.

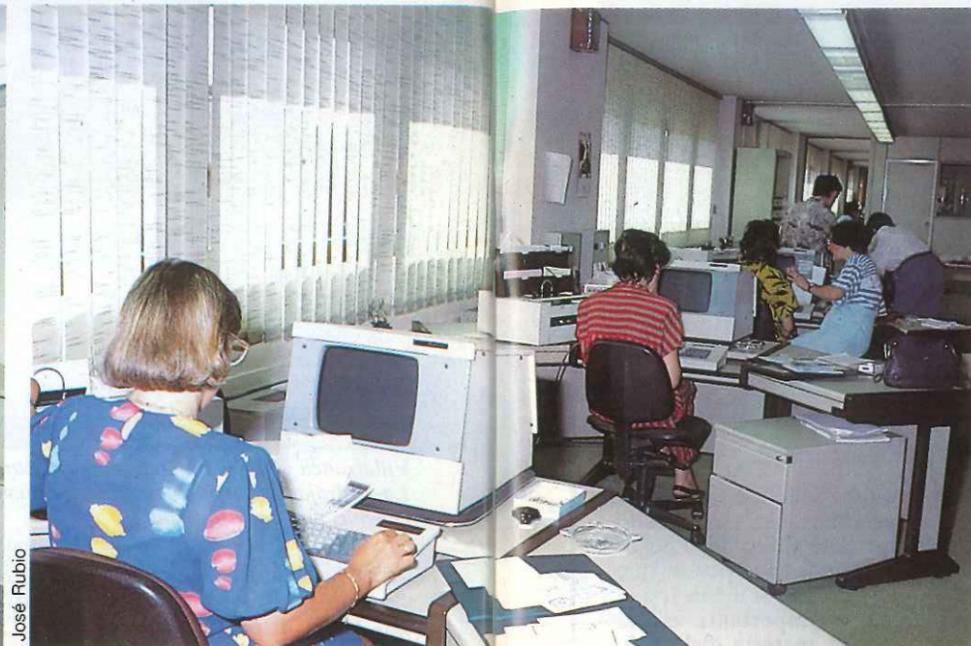
La ruta sigue atravesando pueblos como Grañón, cerca del cual está la «Cruz de los valientes» recordando un curioso acontecimiento similar a aquellos Juicios de Dios del medioevo:

A comienzos del siglo pasado, un vecino de Grañón y otro de Santo Domingo de la Calzada, se jugaron en una pelea a muerte la era de la Dehesa, de unas mil fanegas, ganando el primero para su villa la posesión del terreno.

En Redecilla y Belorado aún quedan vestigios de hospederías, así como en San Juan de Ortega.

Burgos, tierra del Cid, es asiento de numerosas instituciones dedicadas a proteger a los peregrinos. En esta ciudad es preceptivo visitar el hospital del Rey, el monasterio de las Huelgas, la catedral, la cartuja de Miraflores, la iglesia de San Lesmes, San Gil y San Esteban.

La nueva Jefatura de Madrid, pionera de una mejor atención al público



José Rubio

Adiós al síndrome de ventanilla

«¿Va usted a renovar? ¿Fotografías? ¿Algún certificado médico?... Mire, allí enfrente.» Este bombardeo pacifista nos envuelve en los aledaños de la sede de la Jefatura Provincial de Tráfico de Madrid. La puerta es un hormiguero constante, un vaivén de público que siempre lleva prisa por solucionar su papeleta, a veces periódica. La revisión del permiso de conducir suele coincidir con los momentos más inoportunos y cada cual intenta resolver su caso cuanto antes mejor. Los voceros de la puerta, enlaces de los centros médicos, orientan a los despistados y hasta les asesoran acerca de los documentos que necesitarán allá arriba.

Hagamos, ante todo, una breve historia. La Jefatura de Madrid, mejor simplemente Tráfico, residía desde hace muchos años, casi desde siempre, en Cea Bermúdez, 35, pero por imperiosas razones de tipo técnico, casi de la noche a la mañana hubo que plantearse la búsqueda de una nueva oficina. No fue fácil, pero al cabo, en Arturo Soria 143, se levanta un edificio moderno de cuatro plantas que toma el relevo en la prestación de servicios y aun mejorándolos dentro de lo posible. Un centro que además intenta ser el máximo exponente de lo que se quiere sean un día los servicios de todas las Jefaturas Provinciales.

El parque potencial de usuarios de esta oficina puede calcularse, a diciembre de 1985, en 1.468.200 poseedores de permiso de conducir (revisiones, duplicados). En cuanto a titulares de vehículos la cifra asciende a 1.627.720 (transferencias, cambio

de domicilio, etcétera). Si a esto añadimos matriculaciones, petición de informes o pago de multas, nos encontramos con un volumen muy considerable, aunque afortunadamente no coinciden todos el mismo día.

Tal cúmulo de trámites sería impensable de efectuar sin un adecuado sistema de mecanización. Hoy quedan lejos los provisionales permisos de conducir, valederos por tres meses. Ahora, un moderno Centro de Proceso de Datos permite enlazar todas las jefaturas, y hace posible que en pocos minutos los operadores de terminal efectúen el trámite y resuelvan el problema del interesado.

La casa, por dentro

En un pabellón anexo se halla Información, desde donde se canalizan las peticiones para encaminar al usuario a la planta

correspondiente. Los ascensores abren y cierran sus puertas ininterrumpidamente, las ventanillas esperan. «¿Llevaré todo?... carnet de identidad, firma reconocida..., mira que si me hacen volver otro día.»

La primera planta se abre espaciosa, circundada de ventanillas para la atención directa al interesado, que tras la entrega del documento, permanecen en una sala de espera contigua para la retirada de su solicitud. Dicha sala contará en breve con monitores de televisión que, con emisiones de audiovisuales de educación vial y normas de tráfico, amenizarán la siempre tediosa espera.

Al mismo tiempo se ha puesto en marcha un programa piloto de agilización en el trámite, sumando 16 nuevos terminales a los 14 existentes, con el propósito de dotar a cada ventanilla de su correspondiente terminal de datos, en principio funcionando con trámites sencillos (duplicados, revisiones), para pasar más tarde a la totalidad de ellos, con lo cual el usuario despachará en una única ventanilla y recibirá más pronta y directamente su solicitud ultimada.

La segunda planta, menos frecuentada que la anterior, tiene como servicios principales los de matriculación, transferencias y trámites de gestoría. Tienen abierta carpeta en Tráfico más de 500 gestorías administrativas y sus empleados conocen el funcionamiento de la ventanilla. Es su trabajo de todos los días. Está próximo a habilitarse un pabellón en la planta de calle, para que los empleados de gestorías puedan «aparcar» sus voluminosas cartillas entre gestión y gestión. Al fondo, la gran mesa de matriculación revisa y expide sucesivos números de matrículas, mientras que enfrente el grupo de transferencias realiza su trabajo con los cambios de titular.

La tercera planta tiene como misión todo lo relativo al procedimiento sanciona-

Gracias a los terminales de datos quedan agilizados todos los trámites, evitándose las largas esperas ante las ventanillas.

dor (recursos, pagos de multas, etcétera). Dentro de los planes de la Jefatura se halla el de mecanizar este proceso en las sanciones, como son los apremios, las suspensiones, etcétera, que en la actualidad es engorroso y lento. De igual modo se pretende una mejora en la verificación de la denuncia por fotografía. Al interesado se le proporcionará una fotocopia del cliché de la misma. Esta tercera planta es quizá, por su cometido, la de más forzada visita por parte del público. El pago de las multas siempre escuece.

En la última planta se ubican el despacho del jefe provincial, secretaría, caja y personal, desde donde se lleva el control de la plantilla de funcionarios, que se eleva a 343, de los cuales 250 permanecen en las dependencias y el resto se reparte entre el Centro de Exámenes de Móstoles, los juzgados y otros servicios. En materia de exámenes de conducir, se piensa que próximamente se ha de descentralizar, con la creación de pequeños centros que estarán más a mano de los aspirantes.

Agilización y mejora

Al igual que la de la provincia de Madrid, se han inaugurado recientemente las Jefaturas de Málaga y Baleares y la Delegación de Tráfico en Gijón, habiéndose realizado reformas de importancia en las de Lugo y Cuenca. En breve comenzarán las obras en la de Teruel. Se han construido además nuevas pistas de exámenes en las provincias de Sevilla y Valencia. Todo ello ha de redundar en una mejor y más cercana atención al usuario, buscando una Administración más moderna y eficaz.

A. G. VADILLO

I Concurso Nacional de Guiones Cinematográficos

A LA SEGURIDAD POR LA IMAGEN

Al objeto de destacar la importancia del cine y del vídeo como medios óptimos para la información y educación de los usuarios de vehículos, y para potenciar la creación y la realización de producciones, bien cinematográficas, bien en vídeo, cuyo contenido o argumento sean la Educación y Seguridad Viales, dirigido tanto a los adultos como a la población escolar y juvenil.

La Dirección General de Tráfico, dentro del marco general de su acción educativa y divulgativa, tendente a la consecución de mayor seguridad vial, convoca, con carácter institucional, «El Primer Concurso Nacional de Guiones Cinematográficos sobre Seguridad Vial», con arreglo a las siguientes

BASES

Art. 1.º GRUPOS O CATEGORÍAS.

A efectos de clasificación y fallo por parte del Jurado se establecen dos grupos o categorías para los concursantes:

A) Guiones para producciones con un contenido específicamente didáctico sobre Educación Vial Escolar; bien unitarias, bien formando parte de una serie.

B) Guiones para producciones sobre temas genéricos de Seguridad Vial, de contenido dramático o documental, con una duración no superior a los veinte minutos.

Art. 2.º En el supuesto de presentarse una serie, será suficiente enviar un guión piloto, así como una memoria explicativa sobre el desarrollo total de la serie. Cada parte o capítulo no podrá tener una duración superior a los quince minutos. En el caso de producciones unitarias, la duración no podrá exceder de los veinte minutos.

Art. 3.º PREMIOS.

Para cada grupo o categoría se establecen los siguientes premios:

Grupo a) Un primer premio de la DGT, dotado de 500.000 pesetas y Trofeo Placa de Oro.

Un segundo premio, dotado de 125.000 pesetas y Trofeo Placa de Plata.

Un tercer premio, dotado de 50.000 pesetas y Trofeo Placa de Bronce.

Grupo b) Un primer premio de la DGT, dotado de 500.000 pesetas y Trofeo Placa de Oro.

Un segundo premio, dotado de 125.000 pesetas y Trofeo Placa de Plata.

Un tercer premio, dotado de 50.000 pesetas y Trofeo Placa de Bronce.

Con independencia de estos premios, la Dirección General de Tráfico podrá llevar a la práctica la realización cinematográfica de estos guiones premiados, teniendo en cuenta la calidad de los mismos y viabilidad de producción.

Art. 4.º Los guiones premiados pasarán a ser propiedad de la DGT para su eventual producción.

Art. 5.º En el caso de concurrir cualidades excepcionales en alguno de los guiones presentados, el Jurado podrá conceder un premio especial.

Art. 6.º PRESENTACIÓN DE GUIONES.

Los guiones para participar en este concurso, deberán ser entregados o remitidos por correo certificado a: Dirección General de Tráfico. «Consejería de Relaciones Externas e Institucionales». C/ Josefa Valcárcel, 28, 3.ª pl. 28027 MADRID.

Deberá figurar en el sobre la mención: «Concurso de Guiones».

Art. 7.º Los guiones deberán estar mecanografiados y presentarse por triplicado. Su redacción deberá ajustarse al formato, estructura y técnica de redacción correspondiente a este tipo de trabajos, es decir, observando la

división entre vídeo y audio, planos, secuencias, etcétera.

Los trabajos que no se atengan a estos requisitos serán descalificados.

Art. 8.º Cada guión deberá ir acompañado de un sobre cerrado y lacrado en cuyo interior figurará la filiación del autor (nombre y apellidos, DNI, domicilio, población, etcétera).

Art. 9.º Se autorizará la presentación de trabajos bajo seudónimo, en cuyo caso éste deberá figurar en el exterior del sobre conteniendo en el interior los datos personales anteriormente citados.



Art. 10. PLAZO DE PRESENTACION.

El plazo de entrega de los trabajos presentados a Concurso deberá efectuarse antes de las 13 horas del día 20 de octubre de 1986 en la Dirección General de Tráfico (véase art. 5.º).

Art. 11. FALLO DEL JURADO Y PRESENTACION DE GANADORES.

El Jurado designado al efecto, hará público su fallo durante el desarrollo de las Primeras Jornadas Internacionales Cinematográficas sobre Tráfico y Seguridad Vial.

En sus decisiones el Jurado tendrá en cuenta, fundamentalmente, tanto la calidad técnica y creativa, como el contenido argumental sobre la Comunicación Audiovisual y el Tráfico, así como la viabilidad material de la producción y su realización.

Art. 12. El fallo del Jurado será inapelable.

Art. 13. ENTREGA DE PREMIOS.

La entrega de premios a los ganadores se realizará dentro de la primera quincena del próximo mes de diciembre, coincidiendo con la celebración del «1.º ENCUENTRO INTERNACIONAL SOBRE SEGURIDAD VIAL», que tendrá lugar en Salamanca.

Art. 14. El hecho de participar en este Primer Concurso Nacional de Guiones Cinematográficos sobre Seguridad Vial, implica la aceptación de las presentes bases por parte de los concursantes.

Cursos de verano para el profesorado escolar

Los profesores de EGB asistentes a los cursos de Educación Vial, impartidos por psicólogos y pedagogos en las Escuelas de Verano, han demostrado el interés creciente en el sector de la enseñanza por ponerse al día en los conocimientos más avanzados en materia de Educación Vial, con el objeto de mejorar el comportamiento vial de sus alumnos, buscando con ello que contribuya a una mayor seguridad para todos. La Escuela Superior de Salamanca, perteneciente a la DGT, cuyo equipo impartió los cursos, pretende ser el aglutinante de los estamentos y organizaciones interesados en la materia.

Durante el período estival se han venido realizando diversos cursos de formación y reciclaje de profesores de EGB, impartidos por el gabinete psicopedagógico del Centro Superior de Educación Vial en Salamanca, afecto a la DGT. El desarrollo de estos cursos ha tenido lugar en las Escuelas de Verano, donde se concentran los maestros en los Centros de Formación de Profesores. Los programas que se imparten van encaminados a dar a conocer a los educadores los métodos y material didáctico que se están experimentando tanto en España como en otros países, para facilitar su trabajo en el aula, dirigido a mejorar el comportamiento vial del alumno y con ello a garantizar su seguridad en las vías públicas.

Han sido las provincias de Palencia, Avila y Granada las que han recibido la visita del equipo de Seguridad Vial. Estos cursos, de una semana de duración, se han desarrollado a través de clases participativas, de tres a cuatro horas de duración, con carácter gratuito y complementadas con distinto tipo de recursos didácticos: video, diapositivas, guías, etcétera. El contenido versó sobre lo establecido por la legislación vigente para los distintos ciclos de la EGB, para el comportamiento adecuado del niño como peatón, conductor de bicicletas o de ciclomotor. El objetivo que se pretende con estos cursos es que el profesor adquiera la formación necesaria para desarrollar en los niños y adolescentes un comportamiento vial que les permita afrontar con el menor riesgo la circulación por las vías públicas.

Como objetivos operativos se pretende que los profesores reconozcan el importante papel que ellos tienen

EN EGB PREOCUPA LA SEGURIDAD VIAL



Miguel GARROTE

en el desarrollo del comportamiento vial de los escolares, señalarles las tareas que han de realizar los niños en las distintas situaciones del tráfico y definir la justificación e importancia de la Educación Vial.

Los métodos prácticos de formación al profesorado vienen dados por las distintas etapas del desarrollo infantil y su distinta adecuación a la actividad vial. Consejos prácticos sobre las características físicas de la visión o audición infantil, de los juicios que han de ser tomados por los escolares para identificar la velocidad de los objetos, la estimación ponderada del riesgo en el que el niño se ve envuelto, la importancia de la memoria, etcétera, son me-

didias comentadas por psicólogos y profesores en la búsqueda de soluciones.

La incorporación de medios audiovisuales facilita la enseñanza de la Seguridad Vial. En ellos se reflejan situaciones reales o supuestos prácticos donde se estudian métodos de modificación de conducta.

Interés por la seguridad

Los profesores que han asistido a las diferentes clases han demostrado su interés ante la temática de la Seguridad Vial, concienciados por lo que supone un paso importante en la materia del tráfico, y responsables de la formación de ciudadanos conscientes de su función en la sociedad, desde las edades más tempranas. Cuando los escolares asumen su participación en el contexto del tráfico, como peatones o como conductores, contribuyen con su buen ejemplo al mejor desenvolvimiento de la circulación, y a la larga a un concepto interiorizado de comportamiento ciudadano. El Centro Superior

de Educación Vial en Salamanca (Avda. de Lasalle, 114, teléfono (923) 21 23 93) está abierto a toda la problemática del escolar y el tráfico, a la búsqueda de soluciones psicológicas y pedagógicas, al asesoramiento de medios de comunicación y publicaciones, y a la coordinación de los estamentos y organizaciones interrelacionados. La conjunción de medidas internacionales guiadas por la idea de la Seguridad Vial se inserta en los grupos de estudio que diversos países integran dentro de sus áreas de Educación. La problemática del tráfico se estudia con la pretensión de una mejor comprensión por parte del escolar, que es muchas veces víctima del entorno que le rodea.



José RUBIO

Jornadas de tráfico para niños y adultos

La Jefatura Provincial de Tráfico de Madrid, en estrecha colaboración con la Asociación Provincial de Autoescuelas y diversos ayuntamientos de la provincia, inició el pasado día 29 de septiembre unas jornadas de tráfico, dirigidas a toda clase de usuarios, desde los niños y la tercera edad a la actualización de conocimientos para aquellos que ya poseen permiso de conducir.

Poblaciones con un censo comprendido entre 2.000 y 5.000 habitantes, como Valdemorillo, San Martín de Valdeiglesias, Buitrago y San Martín de la Vega, serán las primeras en recibir estos cursos gratuitos, continuándose después con otras seis localidades de hasta 10.000 habitantes.

Las materias, centradas en los tres protagonistas del tráfico, el hombre, el vehículo y la vía, se impartirán a lo largo de dos semanas en cada lugar. En cuanto al elemento humano, se incidirá en la educación vial escolar, para lo que se contará con una unidad del Parque Infantil de Tráfico; además se prestará especial atención al aprendizaje de la conducción de ciclomotores y recomendaciones útiles para los de la tercera edad. Además de repasar las normas circulatorias, los adultos recibirán charlas sobre seguros, socorrismo,

mecánica general del automóvil y averías más frecuentes y se realizará un estudio de las calles de la localidad y de las carreteras de su entorno. De todo esto se realizará un «test» previo de conocimientos y otro al final, para evaluar la enseñanza.

En cuanto a los vehículos, en combinación con otras entidades, se harán unos reconocimientos gratuitos a los mismos sobre luces, neumáticos, frenos y carburación.

En lo que se refiere al elemento vía, se hará un estudio general del casco urbano y se indicarán las situaciones que aparecen desde el punto de vista de tráfico (mercados, plaza central, autobuses, transportes de mercancías, fábricas, colegios, etcétera), y en cuanto a las carreteras se hará un estudio sobre ubicación del pueblo (carreteras más cercanas, su peligrosidad, puntos negros, etcétera).

Desestimado el recurso de FENAE

La Sala Segunda de lo Civil de la Audiencia Territorial de Madrid, con fecha 18 de julio de 1986, confirmó la sentencia del Juzgado número nueve de la misma capital, en la que desestimó la demanda de la Federación Nacional de Autoescuelas (FENAE) y de Ignacio Sanz Rodrigo contra el director general de Tráfico, José Luis Martín Palacín, y lo absolvió de «intromisión ilegítima en el ámbito del honor de dichos demandantes».

Por otro lado, la misma sentencia estimó parcialmente el recurso de apelación de los demandantes en el solo sentido de dejar sin efecto el pronunciamiento que imponía las costas a los referidos demandantes.

Las declaraciones del director general de Tráfico, objeto de demanda, fueron realizadas en su intervención ante la Comisión de Justicia e Interior del Congreso de los Diputados del día 27 de junio de 1984 para informar sobre el nuevo Reglamento de Autoescuelas.

En la citada intervención, el director general de Tráfico afirmó que existían determinados tipos de «piratería» en el sector de autoescuelas, y añadió que no lo estaba atribuyendo a un sector completo, «del cual conozco muchos miembros que son honrados y muy honestos».

Según la sentencia, que se ciñe al texto literal del Diario de Sesiones, «de su examen no se desprende que su contenido resulte atentatorio al derecho al honor de la Federación Nacional de Autoescuelas o de su presidente». Asimismo, aprecia el juez que el demandado «se limitó a exponer genéricamente la problemática del sector, destacando algunas deficiencias e irregularidades que la propia Federación reconoce e incluso había denunciado con anterioridad; sin que las alusiones al sistema de exámenes seguido para obtener el título de director de Autoescuelas y al hecho de que Materiales de Enseñanza Sanz, nombre comercial o empresa de la que es titular el presidente de la Federación, vendiese material didáctico a las autoescuelas, constituyeran intromisiones ilegítimas en el ámbito protegido por la ley especial».

NO SOLO DE Y FILTROS VIVE



ACEITE SU COCHE

Dentro de la línea de «No baje la guardia», de mantenimiento de los elementos «No sólo de aceite y filtros vive su coche», revisiones periódicas o en función de los hacerse: refrigeración, frenos y embrague, aconseja con sencillez operaciones fáciles encaminadas a un funcionamiento óptimo del vehículo y a evitar posibles sustos. Al mismo tiempo esta campaña estará apoyada por un spot publicitario en TVE, que hará hincapié en la temática de la seguridad en la mecánica.

Tal y como reza la publicidad que en estos días se está insertando en los medios de comunicación, «el buen funcionamiento y la buena puesta a punto de los elementos de su vehículo harán que su coche funcione a la perfección y, por consiguiente, no tenga ni averías ni accidentes. Tanto por usted como por los demás, mantenga su coche a punto: es vital». Tan vital que nos permitimos recordarle estos consejos.

la DGT ha editado un «Libro Verde» principales del vehículo, con el lema en el que hace mención de las kilómetros recorridos, que han de batería, etcétera. Este «Libro Verde»

MANTENIMIENTO SEMANAL

Motor



Vigilancia del nivel del aceite, reponiéndolo si es necesario. Si no se tiene la misma marca de aceite, se puede cambiar de marca, pero teniendo en cuenta que nunca se puede mezclar un «aceite detergente» o HD, con uno que no lo sea. Para aquellos vehículos que vayan provistos de manómetros comprobar con el coche en marcha la presión del aceite, ésta debe estar entre 2 y 4,2 kg/cm.² o atmósferas.

Refrigeración



Vigilancia del nivel del agua. Si el vehículo lleva refrigeración sellada, habrá que observar el nivel del vaso de expansión, reponiendo el mismo hasta el nivel máximo; en cualquier otro tipo de refrigeración por agua, se deberá rellenar el radiador.

Examinar la correa de ventilación, tanto su tensión como su estado y alineamiento, tensándola o cambiándola según se observe defecto en uno u otro caso. Examinar posibles fugas de agua en manguitos y bomba de agua, llevando el vehículo al taller en el caso de detección de alguna de ellas.

Batería



Comprobar el nivel de la batería, rellenándola en caso necesario con agua destilada. Examinar conexiones de la batería, apretándolas en su caso y limpiar la parte superior de ésta. Proteger los terminales con vaselina.

Bobina



Comprobar el buen conexionado de los cables de alta y baja, bujías y tensión, así como su aislamiento de zonas calientes, como la dinamo.

Frenos y embrague



Vigilar nivel de líquido, reponiendo el necesario.

Ruedas



Examinar la presión de los neumáticos, mantener la presión de los mismos en los valores dados por el fabricante, incluso la rueda de repuesto. Observar el dibujo y estado del neumático. Recordar que un buen estado del neumático y un dibujo en condiciones es una garantía de seguridad.

Iluminación



Comprobar el buen funcionamiento de la instalación. Luces de carretera, de cruce, de población, de placa de matrícula, de freno, de dirección, de marcha atrás. Cambiar las lámparas fundidas. Examinar el buen estado de los fusibles.

Limpieza



Limpiar los cristales del vehículo.

NOTA: Todas estas operaciones se pueden realizar en 5 ó 10 minutos.

MANTENIMIENTO MENSUAL O CADA 2.500 KM. RECORRIDOS

Se realizará un reconocimiento más exhaustivo de las funciones a realizar de forma semanal y además:

Encendido

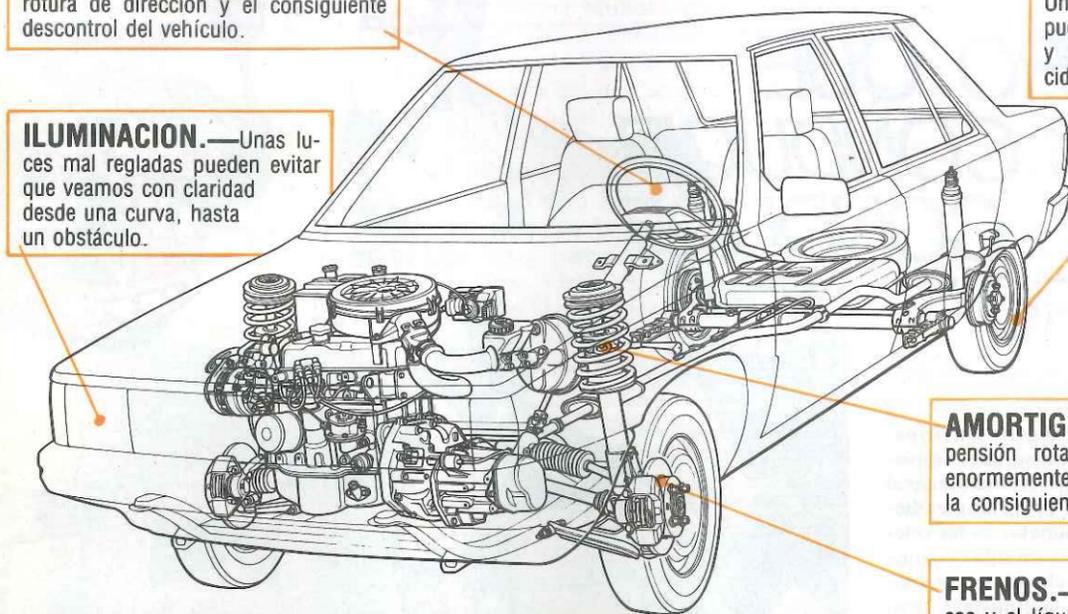


Limpiar las bujías del encendido, comprobando la separación entre los electrodos. Limpiar la tapa del distribuidor por dentro y por fuera. Limpiar y ajustar platinos. Examinar el filtro del aire, limpiándolo en caso necesario. Revisar las tuberías

DIRECCION.—Una dirección mal ajustada o suelta puede provocar una rotura de dirección y el consiguiente descontrol del vehículo.

ILUMINACION.—Unas luces mal regladas pueden evitar que veamos con claridad desde una curva, hasta un obstáculo.

RUEDAS.—Revisar el dibujo de los neumáticos. Unas ruedas en mal estado pueden provocar un derrape y por consiguiente un accidente.



AMORTIGUACION.—Una suspensión rota o vieja pueden restar enormemente estabilidad al coche, con la consiguiente salida de la carretera.

FRENOS.—Las pastillas, los discos y el líquido de frenos son fundamentales para la seguridad del vehículo y sus ocupantes.

de alimentación del combustible, ver posibles fugas.

Nota: En los motores diesel, por su complejidad, el sistema de alimentación conviene no tocarlo y hacer las revisiones correspondientes en taller especializado, cuando la casa constructora lo estime oportuno, o se note alguna anomalía.

Frenos y embrague



Observar la tensión de los pedales, llevando el vehículo al taller en el caso de pérdida de tensión.

Freno de mano: Un freno de mano bien tensado tiene que tener entre cuatro y seis puntos. Si su vehículo tiene más de estos puntos, debe llevarlo al taller.

Una prueba para conocer el funcionamiento del embrague es, con el coche en marcha, poner la 3.ª velocidad y el freno de mano puesto, soltar poco a poco el embrague, y si el coche se «cala» su embrague está bien, en caso contrario, acérquelo al taller.

Motor



Comprobar y en su caso apretar los tornillos de fijación del motor.

Refrigeración



En los meses de invierno y siempre que se utilice «anticongelante»,

tendremos dos casos:

a) El anticongelante está compuesto de glicerina. En este caso se debe rellenar con agua, puesto que la glicerina no se evapora, salvo que existan fugas de líquido refrigerante, con lo que se debe utilizar anticongelante y llevar el vehículo al taller.

b) El anticongelante está compuesto de alcohol. En este caso siempre se rellenará de mezcla anticongelante.

Apretar cuidadosamente los tornillos de la bomba de agua y abrazaderas de manguitos, procurar no retorcer los mismos.

Ruedas



Vigilar los tornillos de las ruedas, apretándolos en caso necesario.

Iluminación



Hacer un reglaje de faros delanteros. Poner el coche de frente a una pared con las luces de cruce encendidas a una distancia de 10 m. Si la altura del haz luminoso está nivelada y unos 5 cm., por debajo de los focos, el reglaje de los faros es bueno.

Dirección



Con el coche parado, girar arriba y abajo repetidas veces al volante, si se escucha un ruido proveniente de la parte delantera, sería recomendable mantener en observación la dirección del vehículo e, incluso, llevarlo al taller a revisar. Otra prueba sería dar un giro completo al volante, no demasiado rápido, y si se ha notado que en el giro se han producido saltos, llevarlo al taller a revisar.

ENTRE 10.000 Y 12.500 KM. RECORRIDOS, O SEIS MESES

Se debería hacer una puesta a punto buena del vehículo en un taller en la que se mire: estado de las bujías, platinos; condensador y batería. Limpieza del carburador. Estado del sistema de refrigeración. Hacer el cruce de ruedas para uniformar desgaste de todas ellas.

ANUALMENTE

Es recomendable una revisión general del vehículo en taller, con especial hincapié en: sistema de frenos, dirección y suspensión.

El concurso de slogans ya tiene ganador

«SEGURO QUE SABES CONDUICIR, PERO... CONDUCE SEGURO»

MAS de 25.000 slogans participaron en el concurso que, convocado por la Dirección General de Tráfico a través del programa radiofónico «Carretera Nacional», se ha celebrado durante los meses de julio y agosto pasados. Frases «cachondas», atemorizantes, pesimistas u optimistas, pero todas ellas con una intención común: mejorar la seguridad vial y concienciar al conductor de que hay que terminar con la sangría de vidas que suponen las carreteras. Al final, ganó el slogan «Seguro que sabes conducir, pero... conduce seguro».

Para obtener el coche que constituía el primer premio del concurso no se han regateado ni esfuerzos ni medios. Cada cual se estrujó el cerebro lo mejor que pudo, afinó el ingenio, recurrió a la copia de frases y slogans populares de televisión y radio, o al «pelotilleo» ingenio y sin malicia hacia los altos cargos de la DGT. «Conductor, si en tus viajes quieres llegar con un gran fin, asesórate primero de todo el equipo del señor Palacín».

No ha faltado quien nos ha querido «colar un gol» y ha enviado como slogan el titular de portada del número 6 de TRAFICO: «Abróchate a la vida»... Se dudó a la hora de concederle el premio, pero al final el jurado decidió no hacerlo, porque iba a tener que repartirlo con toda la redacción de la revista e iba a ser un problema.

También figuran muchas referencias a Mariano Otermín y Magín Revillo, del programa «Carretera Nacional», posiblemente en un afán de ganar puntos ante el jurado.

«A la chita callando»

Donde más patente queda siempre el ingenio de los españoles es en las «cachondas». En este apartado los slogans han sido muchos, muchísimos... y a cual mejor. Desde el humor negro de un «Mátate, pero no salpiques» a un



SI AL VOLANTE DAS AIRE DE TALANTE CUMPLE LAS NORMAS.
SI QUIERES SEGUIR ADELANTE.



ANTONIO ALMELA DOMINIQUEZ
C/JOAQUIN VILA 11-25-MANON-MEMORIA TF-36 0086-CALINES

LA GANADORA

NOMBRE: María del Rosario Flores Escallada.

NATURAL: PLENCIA (Vizcaya).

EDAD: 42 años.

PROFESION: Ama de casa.

CARNET DE CONDUCTOR: Expedido en 1964.

SLOGAN EN FAMILIA

«¿Por qué no lo intentamos? Siempre hay una primera vez», comentó Andrés Villaverde a su esposa. «Ven. Escucha lo que dice Magín Revillo en Radio Nacional.» «El premio es un coche, buscamos una frase y la enviamos.» Dicho y hecho, la familia se reunió en cónclave y cavilaron y cavilaron. Era una mañana veraniega y en aquella población valenciana se estaba gestando una frase barajando los tópicos del tráfico: velocidad, prudencia, adelantamientos, en definitiva un explosivo cóctel en el que padre, madre e hijo mezclan sus líquidos encefálicos con alguna que otra gota de sudor. «Ya lo tengo, terció el chaval.» «No, no, eso está muy visto, era mejor lo otro», aseguró el padre. Los folios fueron llenándose de ideas y de tachaduras.

El tema era muy claro, la seguridad vial, todos estaban centrados en él, el quid consistía en darle forma. Al rato tenían diez o doce ideas geniales, luego seis y por fin ninguno abandonaba la idea de mandar «esos cuatro, y vámonos a la piscina». Rosario, la madre, puso su condición: «Pero yo la firmo, ¿eh?». Pues bien, el trabajo ha dado su fruto, y esta familia de Requena ha obtenido el primer premio en el concurso de «Carretera Nacional».

«Nos pareció un estupendo programa —dijo a esta revista Andrés Villaverde Bermejo, artífice de la frase ganadora y esposo de Rosario Flores, que firmó la postal—. El premio también lo era y decidimos concursar. Nunca lo habíamos hecho antes.» El señor Villaverde es un avezado conductor y se sintió impulsado a participar en el concurso «concienciado por el tema de la seguridad vial y la problemática que supone el tráfico».

Los trágicos de las carreteras

Un enorme volumen de slogans tienden a intentar asustar al conductor como medio para salvarle. Un intento de refrenarle amenazándole con espantosas visiones de la muerte y los infiernos. «Si amas la vida, piensa en la muerte», «Por favor, no te mates a correr», «No echés tu vida a rodar», «No aparques tu vida en la cuneta».

Algunas son hasta téticas, con lápida y RIP al término de la leyenda: «Utilicemos la carretera como un medio para no encontrar un FIN». Pero toda la intencionalidad de los participantes se resume en una frase: «La carretera no es una mesa de juego. No ponga la vida sobre el tapete». La prudencia ha sido el denominador común de las consignas enviadas por los concursantes: «La prudencia es la distancia más corta entre dos puntos», «Apresúrate a ser prudente», «Pisa el acelerador de la prudencia», «Conducete por el mejor camino: la pru-

«Hazte polvo al llegar», o un «Concha: en las curvas no embragues», todos llevan un trasfondo de prudencia, o al menos de que sea sólo el imprudente quien pague las consecuencias de su acción.

«Conductor: Tú ser bueno. Señales ser lianas. Poder avanzar jungla de asfalto. Hombre imprudente ser malo. Matar chita callando», apunta una concursante admiradora de las películas de Tarzán.

La nómina de frases ingeniosas es amplia. «No te cruces en mi camino, forastero». «El que corre en vacaciones, puede perder los...», donde el final queda abierto a la imaginación del lector. Incluso los hay con trasfondo político y social: «Conductor: Si eres de Alianza Popular conduce con seguridad, pues vale la pena ver a don Manuel mandar». «Si el paro obrero quieres solucionar, de la carretera la Policía de Tráfico has de retirar», ofrece un «remedio» salvaje al desempleo y al crecimiento demográfico.

CONCEPTOS INTERESANTES

Angel Mullor, técnico en publicidad, experto en campañas de Seguridad Vial, y miembro del jurado que otorgó el premio, nos comenta que «llama la atención el gran número de respuestas recibidas, que está por encima del que se obtiene con cualquier campaña publicitaria». En cuanto a la calidad, «la gran mayoría de las respuestas dimanar directamente de las frases más repetidas por los locutores del programa, pero ha habido algunas que incorporaban conceptos interesantes ligados con la seguridad». En el caso del slogan que ha resultado ganador, «destaca la elección del público al que se dirige, que no es el que conduce a lo loco o no sabe hacerlo, sino el que conduce bien, el que piensa que conduce bien». Por tanto, y este es uno de los aciertos del slogan ganador, «hay que dirigirse a los buenos conductores, recordándoles la necesidad de no bajar la guardia y extremar la seguridad».

dencia», «Conductor, la prudencia es tu seguro a todo riesgo gratis», «En mi coche vamos tres pilotos: San Cristóbal, la prudencia y yo», «La prudencia es la mejor inversión para mañana» o «La prudencia: tu billete de ida y vuelta».

Los tintes siniestros y los consejos admonitorios se alternan en una idea central: la seguridad para el conductor, pues no en vano —como apostilla un concursante alicantino— «usted es la pieza más importante de su coche. ¡No falle!».

Rosario Flores Escallada, vecina de Requena (Valencia), fue la concursante galardonada con el automóvil por su «Seguro que sabes conducir, pero... conduce seguro». El jurado estuvo constituido por Miguel María Muñoz Medina, subdirector general de Circulación y Seguridad Vial, en calidad de presidente; los vocales Francisco del Brío, jefe de información de «Motor 16»; Juan José Borrego, jefe de programación de RNE; Angel Mullor, director de ASG Publicidad; Mariano Otermín, responsable de Tráfico en el programa «Carretera Nacional», y Jesús Soria, director de la revista TRAFICO, actuando como secretaria Carmen Palmero, jefa del gabinete de Prensa de la DGT.

Hablan los concursantes

Los participantes han escrito motivados por el premio y, claro está, por los problemas del tráfico. Joaquín María Roure, autor del slogan «Si has de salvar el mostacho, nunca conduzcas borracho», explicó a TRAFICO que generalmente conduce bastante y que le animó a concursar el premio, la proliferación de accidentes en la carretera, y «las burradas que veo a diario». En cuanto a Laudelina Álvarez Merayo, coautora junto con Pilar Díez Álvarez del original «... Hombre imprudente ser malo, matar chita callando», quiso reflejar en su mensaje el fenómeno del cambio producido en el conductor en el momento en que se sienta al volante, con una transformación que a veces lo arrastra a comportamientos selváticos.

Parada del bus escolar

El Ayuntamiento madrileño está colocando señales indicativas de parada para autobuses escolares a lo largo de los itinerarios frecuentados por los mismos.

Se pretende que el transporte escolar tenga trayectos fijos y lugares concretos de parada, con el fin de evitar que cada uno circule y se detenga anárquicamente, con el consiguiente perjuicio para el tráfico urbano.



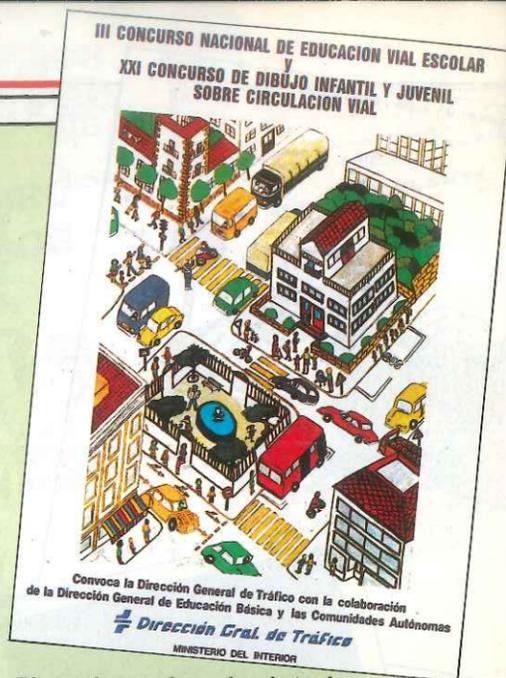
Concurso de Educación Vial

La Dirección General de Tráfico, en colaboración con la Dirección General de Educación Básica y las Consejerías de Cultura y Educación de las Comunidades Autónomas, ha convocado por tercer año consecutivo el Concurso Nacional de Educación Vial Escolar para el curso 1986/87, así como el XXI Concurso de Dibujo Infantil y Juvenil sobre Circulación Vial.

El certamen, en el que la participación de los alumnos y profesores se hace colectivamente y en grupos, consistirá en la elaboración de una publicación en forma de periódico, revista gráfica, periódico mural o boletín.

La presentación de los trabajos, que finalizará el 28 de febrero de 1987, se realizará en las correspondientes Jefaturas Provinciales donde, además, se pueden recoger las bases del concurso.

Por otra parte, la selección para las distintas fases (provincial, auto-



El cartel reproduce el trabajo de la niña de once años Susana Hernández Garrido, del Colegio Sagrada Familia, de Valladolid.

nómica y nacional) se traducirá en una serie de premios para los colegios, profesores y alumnos, que van desde bicicletas, máquinas fotográficas, de escribir y ordenadores personales a un aparato de vídeo-televisión, viajes y dos coches.

La cabeza, máximo riesgo en accidentes

El rostro es la parte del cuerpo más afectada en los accidentes de tráfico. Según estadísticas manejadas en el VIII Congreso de la Asociación Europea de Cirugía Maxilofacial, el 72 por 100 de los accidentados resultan con lesiones en la cabeza.

Cara, mandíbula, nariz y pómulos son, por este orden, las zonas más afectadas por los accidentes de tráfico.

Asfalto «cuchicheante»

En la RFA ha sido presentado un nuevo tipo de asfalto que ha recibido el nombre de «cuchicheante» porque tiene la propiedad de disminuir entre un 20 y un 50 por 100 el ruido producido por el rozamiento de los neumáticos con la carretera.

Si los ensayos demuestran que este asfalto, además de sus cualidades antirruído, tiene suficiente resistencia, podría ser instalado en todas las carreteras alemanas. Hasta ahora, el coste de fabricación es el doble de un asfalto normal.

Guardia civil y bombero

Cuando fuerzas de la Guardia Civil de Tráfico del Destacamento de Leganés prestaban servicio habitual en la travesía de Fuenlabrada, observaron que por las ventanas de un inmueble salían humo y llamas.

Junto con agentes de la Policía Nacional y del Cuerpo de Bomberos, un miembro de la dotación de Tráfico derribó la puerta de una de las viviendas, rescatando ilesas a dos niñas de corta edad que se encontraban presas del pánico y con dificultades para respirar.

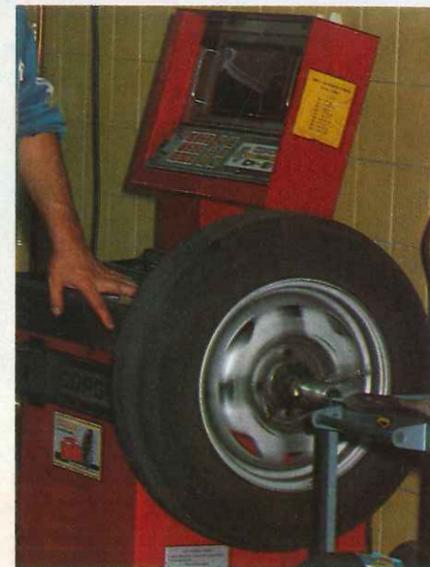
Presión de neumáticos: el 85 por 100, defectuosa

Sólo el 15 por 100 de los neumáticos revisados por la Asociación Española de Autopistas y Túneles de Peaje y Michelin, en una campaña realizada durante nueve meses en diversas autopistas españolas, tenían una presión correcta. Asimismo se comprobó que el 15 por 100 de los mismos se encontraban en un estado de desgaste o deterioro que aconsejaba un cambio inmediato.

La encuesta se realizó en el período comprendido entre octubre de 1985 y julio de este año, y fueron revisados —siempre voluntariamente— 3.369 vehículos y 13.471 neumáticos.

Se comprobó que la desviación media de las presiones aconsejadas se sitúa en -136 g/cm^2 , a favor del bajo-inflado; asimismo, el 23,94 por 100 de los neumáticos llevan presiones por encima de las correctas, mientras que el 61,96 por 100 estaban en bajo-inflado. Por otro lado, al 13,75 por 100 les faltaban 500 g/cm^2 o más.

En cuanto a los problemas de desgaste, el 50,19 por 100 presentaban un dibujo o escultura que aún no había superado la mitad de su vida útil; el 34,93 por 100 mostraba un desgaste superior a su media de vida, aunque todavía no habían aparecido los indicadores de desgaste, y el 14,86 por 100 evidenciaban ya dichos indicadores o desgastes irregulares, envejecimiento, daños en los flancos u otras circunstancias que aconsejaban su cambio inmediato.



Autobús no, guagua

Las estaciones de autobuses de las Islas Canarias se van a denominar a partir de ahora estaciones de guaguas, según ha ordenado la consejera de Turismo y Transportes del Gobierno autónomo canario, María Dolores Palliser.

De esta forma se recoge la voz popular que, como en Cuba y Puerto Rico, denomina guaguas a los autobuses que cubren el servicio de transporte de viajeros.

Aparcamientos obligatorios

Durante los meses de verano los coches no caben en la turística localidad de Cambrils. Por ello, el Ayuntamiento ha aprobado una nueva normativa de aparcamientos que obliga a la dotación de determinado número de plazas por vivienda o edificio construido.

El reglamento abarca todo tipo de construcciones y su aplicación supondrá un nuevo enfoque arquitectónico y urbanístico, según técnicos municipales.

Frenos antibloqueo para motos

Un sistema antibloqueo de frenos adaptado a la moto ha sido presentado al público en el Salón Internacional de la Motocicleta de Colonia.

El sistema, que constituye una revolución en el sector de la seguridad activa de los «dos ruedas», ha sido desarrollado por BMW en colaboración con FAG Kugelfischer, y será instalado en principio en las motos de cuatro cilindros K-100-RS y K-100-RT.

AL RALENTI

● La UGT, según el secretario de la Federación Estatal de Transportes de este sindicato, va a pedir a la Administración que la Guardia Civil de Tráfico controle, a través de los tacógrafos, los tiempos de conducción de los camioneros, con el fin de disminuir los riesgos de accidente por exceso de horas al volante.

● El MOPU tiene previstas unas inversiones en el Plan General de Carreteras, para el próximo año, de 114.567 millones de pesetas, de los que 83.000 se destinarán a la creación de infraestructura y 31.000 a la conservación de las carreteras.

● La Comunidad Autónoma de Madrid invertirá, a través de la Consejería de Obras Públicas, 2.000 millones de pesetas en el arreglo y mejora de sus carreteras, con especial atención a las comarcales y regionales.

● Un mecánico toledano ha patentado un dispositivo de perfeccionamiento en sistemas de desabrochado automático de cinturones de seguridad que impide que los ocupantes de un vehículo puedan quedar atrapados tras un accidente.

● El mosaico con la inscripción «km. 0», que es el punto que marca el arranque de todas las carreteras nacionales de España, ha sido retirado provisionalmente hasta tanto concluyan las obras de la Puerta del Sol madrileña.

● En quince meses han concluido las obras del puente colgante de Alcoy, que, con 276 metros de longitud y con una altura de 37 metros, ha supuesto una primicia mundial en cuanto a rapidez y sistema de construcción.



CONducir MEJOR

Detención, parada, estacionamiento y otras inmobilizaciones

Los conceptos de detención, parada y estacionamiento no siempre se utilizan con la debida claridad. El propio Código de la Circulación no es muy preciso en esta materia.

En este primer artículo nos vamos a referir a las detenciones que no regula el Código con carácter general, aunque en los artículos 44, 45 y 46, bajo el epígrafe de «detenciones», regula la parada. Por otra parte, con su artículo 5 letra j), al decir que «no se considera como parada la detención accidental o momentánea de un vehículo por necesidades de la circulación o por cumplir algún requisito reglamentario», lo que realmente hace es dar el concepto de detención.

Conceptos

Detención es la inmobilización accidental o momentánea de un vehículo por necesidades del tráfico o para cumplir alguna obligación impuesta por las normas y señales reguladoras de la circulación, como pueden ser la prioridad de paso a la dere-

cha, la señal de ceda el paso, la señal de stop, la luz roja de un semáforo, la señal de alto de un agente de tráfico, etcétera.

Parada es la inmobilización de un vehículo para tomar o dejar viajeros o cargar o descargar cosas sin más duración que la absolutamente imprescindible para realizar la finalidad que la motive, duración que, según el artículo 44, no puede exceder de dos minutos salvo que con ello no se perjudique gravemente la circulación.

También se denomina parada el lugar donde paran regularmente los vehículos de servicio público para tomar o dejar viajeros.

El estacionamiento tiene los siguientes significados:

- La inmobilización de un vehículo que no se encuentra en situación de parada o detención.
- La parada que excede de dos minutos.
- El lugar utilizado para el estacionamiento de vehículos.

En el concepto de otras inmobilizaciones, podemos considerar las motivadas por accidente, avería, malestar físico del conductor u ocupantes, etcétera.

Diferencias entre detención y parada

De los conceptos antes expuestos se deduce claramente que no se puede confundir la detención con la parada. Las diferencias fundamentales entre una y otra son las siguientes:

- La parada es una maniobra; la detención, no.
- La parada es voluntaria; la detención no, pues, como antes se ha indicado, viene impuesta por las necesidades del tráfico o por las normas y señales que regulan la circulación.
- La parada se realiza para abandonar la corriente circulatoria; la detención se efectúa dentro de ella.
- La parada, como norma general, no puede exceder de

un tiempo determinado, mientras que la detención sí, pues su duración depende de las circunstancias que la motivan.

¿Cómo y dónde efectuar la detención?

El conductor ha de observar unos principios para realizar la detención. La detención se efectuará:

- De manera suave y progresiva, no bruscamente. Hay que evitar los «frenazos» siempre que sea posible. El comportamiento de algunos conductores que al aproximarse, por ejemplo, a un semáforo en rojo aceleran bruscamente para luego frenar también bruscamente, debe ser evitado.
- Advirtiendo, siempre que sea posible, la intención de detener el vehículo mediante el empleo reiterado de los indicadores luminosos de frenado a los demás usuarios. Así los que nos siguen conocerán nuestras intenciones.

• Si existe línea transversal, la detención se efectuará ante ella y sin rebasarla ni con el vehículo ni con su carga.

• Si se trata de una intersección y en ella no existe línea de detención, se efectuará en el lugar desde el que se pueda observar la circulación transversal.

• Si se trata de una intersección saturada, se efectuará antes de penetrar en la misma para no impedir ni obstaculizar la circulación transversal. A este respecto debe tenerse en cuenta lo dispuesto en el artículo 45, b) del Código de la Circulación, según el cual, «aun en el caso de que las señales luminosas lo permitan, ningún conductor deberá entrar a un cruce si la circulación estuviera obstruida de tal manera que pueda quedar inmobilizado, entorpeciendo o impidiendo la circulación transversal».

• Ante un paso a nivel cerrado, la detención se efectuará ocupando el lado derecho de la calzada correspondiente a su marcha.

• Cada vehículo se detendrá detrás del que le precede, sin invadir la parte de la calzada destinada al sentido contrario, en el carril o carriles correspondientes y no sobre

las líneas reales o imaginarias que los delimiten.

• Sin invadir los pasos para peatones, ni las zonas excluidas del tráfico o reservadas para la circulación de determinados vehículos, tales como carriles bus, vías férreas, etcétera.

• Si la detención está motivada por un atasco o congestión prolongada, es aconsejable parar el motor. Así se evitará un gasto innecesario de combustible y se contribuirá a no aumentar la contaminación.

• Si la detención tiene lugar en el interior de un túnel o en un lugar cerrado y por un periodo superior a dos minutos, se deberá parar el motor, conservando encendido el alumbrado correspondiente, que, según se desprende del artículo 151 y concordantes del Código de la Circulación, será el ordinario.

José Antonio PEÑAS

NOTA: En el antetítulo del artículo del mes anterior, dijimos «El cambio de sentido en marcha», cuando deberíamos haber dicho «El cambio de sentido de marcha», según habrán deducido nuestros lectores. Les rogamos perdonen el error, que pudo inducir a malas interpretaciones.

Mini-TEST

1 Cuando usted llega a un semáforo que se encuentra en su intervalo rojo, lo que debe efectuar es...

- una parada.
- una detención.
- un estacionamiento.



2 Cuando usted realiza una detención, ¿efectúa una maniobra?

- Sí.
- No.

3 La parada no deberá tener una duración superior a...

- 10 minutos.
- 5 minutos.
- 2 minutos.

4 Cuando exista una línea transversal en la calzada, si usted debe detenerse, ¿dónde lo hará?

- Ante dicha línea, sin rebasarla.
- Es indiferente siempre que se haga la detención.
- Rebasándola, siempre que el vehículo mantenga el eje trasero por lo menos ante dicha línea.



5 Si usted debe detener su vehículo en el interior de un túnel u otro lugar cerrado por tiempo superior a dos minutos, ¿qué alumbrado deberá conservar?

- Ninguno.
- Ordinario.
- De carretera.

6 Una de las características fundamentales de la detención y que la diferencia de la parada y del estacionamiento es...

- la inmobilización accidental o momentánea de un vehículo por necesidades del tráfico o para cumplir alguna obligación impuesta por normas o señales de circulación.
- la voluntad del conductor de inmobilizar el vehículo.
- la salida del vehículo de la corriente circulatoria.

SOLUCION:

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

LA LOCURA DEL MES



Un camión, de muy larga longitud por cierto, inicia el adelantamiento de otro, sin que parezca existir en principio maniobra antirreglamentaria alguna por su parte. Si por la del que va a ser adelantado, dado que no se puede circular por el arcén.



El camión que adelanta continúa su maniobra, mientras el adelantado sigue circulando por el arcén.



La maniobra era altamente peligrosa. El camión no calculó bien las distancias, puesto que se hallaba muy próxima una prohibición de adelantamiento. Ha obligado a circular por el arcén a un vehículo que venía de frente, para evitar un accidente.

Fotografías captadas desde los helicópteros de la Dirección General de Tráfico.

Lola Forner, la «miss» del Sol Naciente

«El coche es algo muy serio»

COMENZO como «Miss Madrid» en 1978 y pronto se convirtió en «Miss España» para proseguir una carrera de actriz con la que soñaba desde su adolescencia. Lola Forner había llegado a la capital de España procedente de Alicante con el propósito de comerse la gran ciudad y triunfar en la pantalla grande. Había hecho sus pinitos en la publicidad como modelo e incluso un pequeño papel en una coproducción hispanoitaliana, «Riendo y comiendo», que aún no se había estrenado. «Pensé que el concurso de miss serviría para promocionarme —explica Lola—, pero a la larga este tipo de cosas no valen para nada y casi te perjudican».

—¿Te parece que ser elegida «Miss España» tiene efectos negativos?

—Te da a conocer, pero luego la gente tiende a verte como una cara bonita y nada más. No sé por qué, pero es así. Pese a que fuera no es lo mismo y, si no, mira los ejemplos de Gina Lollobrigida, Sofía Loren o Lucía Bosé. En el exterior eso funciona. Haber sido miss me ha perjudicado, porque la gente no



se ha preocupado de saber quién es Lola Forner.

Lola consiguió introducirse en el mercado japonés de la publicidad alcanzando una popularidad entre el público nipón de la que carece en España. Ella fue la chica de los nuevos modelos automovilísticos Honda y Mitsubishi, así como la imagen que mostraba en televisión las recientes tecnologías fotográficas del grupo Cannon. De ahí pasó a los contratos con la productora cinematográfica Golden Harvest, la misma que llevaba al mito del kung-fu, Bruce Lee. El sucesor de Lee, Jackie Chan, personaje idolatrado en Japón y Hong Kong, pronto fue compañero de reparto de Lola Forner. Se trata de un caso insólito entre nuestras actrices, pues ninguna otra ha podido lograr la fama en Extremo Oriente. Primero fue «Los supercamorristas», dirigida por Sammo Hang, récord de taquilla y éxito fulgurante en Occidente. Después vendría «Armadura de Dios», recién estrenada en Japón, protagonizada y dirigida por Chan, con la actuación estelar de la Forner, a quien ya paran por las calles de Hong Kong para pedirle autógrafos.

—¿Encuentras muchas diferencias entre el cine que hacen estos chinos de Hong Kong y el que se hace en Europa?

—Sí, no tiene nada que ver. Se trabaja muchísimo más, con presupuestos de mil millones de pesetas, y es más agotador. Son cinco meses de rodaje durante los que se trabajan veinte horas diarias de forma ininterrumpida. Se rueda mucho material y el resultado es mucho más perfecto. Las historias son de acción, con muchas carreras de coches y persecuciones, patadas, puñetazos, en clave de comedia, simpatía y humor. Mi papel es el de «chica de la película».

—¿Era ésa tu meta cuando saliste de Alicante?

—Estoy bastante satisfecha y no me importaría hacer papeles secundarios siempre que sean de calidad. Vivo muy a fondo mi vida particular y en el cine no soy muy ambiciosa.

—¿Te parece que el mundo del cine no es como tú te lo habías imaginado?

—Yo pensaba que era tipo Hollywood, pero aquí los actores no llevan Rolls Royces ni viven en chalés de lujo. Viven en casas horribles y están agobiados. Yo soy una excepción, porque he podido viajar. La industria en España es casi inexistente y las cosas están muy mal. Se siguen tocando los mismos temas: la posguerra, el franquismo, y creo que todo eso está muy quemado y habría que escribir otros guiones, con más películas de acción, comedias e historias divertidas.

Hacia el mercado australiano

—Lola, tú siempre has huido de que te utilicen como un cuerpo en el cine como a otras «misses»...

—Sí, claro. Si valiera de algo salir desnuda, si consiguieras más papeles, lo haría. Pero sólo sirve para quemarte y,

con el tiempo, arrepentirte de lo que has hecho. Siempre digo que si haces algo con lo que te sientas muy bien contigo mismo, me parece muy bien. Pero yo no estoy a gusto con eso y no me interesa. El día que esté a gusto y a lo mejor quiera hacer unas fotos desnuda, lo haré. Pero será porque me apetezca a mí, no por otro tipo de imperativos.

—Después de tu intervención en «La familia bien, gracias», de Masó, y en «Los desastres de la guerra», de Camus, no parece que el cine nacional te atraiga mucho...

—Trabajo fuera porque aquí no me ofrecen papeles que me interesen. Hemos mandado unos videos a Estados Unidos para promocionarme y posiblemente haga una película aquí con los americanos, además de una posible serie de televisión. Pero lo más seguro que tengo son los chinos, con quienes haré una tercera película. Será la segunda parte de un filme que rodó Jackie Chan hace dos



años, «Proyecto E», y la haré en Canadá. Pienso también probar suerte en el mercado australiano y para ello me estoy preparando con clases de inglés intensivo.

—En tus películas «chinas» trabaja el «cascadeur» Remy Julianne con escenas automovilísticas que quitan el respiro. ¿Tú cómo conduces habitualmente, Lola?

—Conduzco normal. Llevo cuatro años conduciendo y te diré que el permiso lo obtuve con facilidad: el teórico a la segunda y el práctico a la primera. Aquel día que me examiné estaba muy tranquila.

—¿Qué papel juega el coche en tu vida cotidiana?

—Me encanta conducir, porque me gusta mucho pensar mientras lo hago. Fuera de la ciudad, en carretera, me relaja mucho. Suelo coger el coche para

irme a las afueras y normalmente conduzco yo. Incluso pido el coche cuando estoy en el extranjero, porque me enrolla...

—¿Te sientes en peligro cuando circulas por la carretera?

—Hay gente que conduce bastante mal fuera de Madrid. Están acostumbrados a la ciudad y cuando salen de ella van a dos por hora y cometen errores de continuo. Es por falta de práctica. Las señoras tenían que poner más atención a la hora de conducir porque van hablando con la vecina de al lado y son muy despistadas. Creo sinceramente que algunas mujeres son un peligro en la carretera. Y algunos hombres, también. No se fijan si hay un coche detrás, quieren adelantar y de ahí vienen los accidentes. Cuando me subo al coche, normalmente no pienso que tenga la vida en juego. Salvo si hay lluvia o tormenta, por el riesgo de dar un patinazo.

—¿Estás satisfecha con las carreteras españolas?

—No, tendrían que hacer muchas más autopistas. Deberían hacer ya la autopista Madrid-Alicante, que es fundamental. Yo vivo en Alicante y cada vez que quiero ir a ver a mis padres, elijo el coche, porque llevamos muebles y cosas. Creo que es muy importante, porque los extranjeros que vengán a Madrid de turismo podrán coger la autopista para irse a la costa.

«Soy muy prudente»

—¿Te han multado muchas veces?

—¿A mí? Sí, sobre todo por la O.R.A. Yo no tengo tiempo de ir al estanco para comprar el papelito y ponerlo..., soy un desastre. Y por infracciones de tráfico, alguna me han puesto. Es que soy muy aventurera.

—¿Has tenido algún accidente?

—Una vez me dio un golpe un camión por detrás. Fue en ciudad y no pasó nada. Soy muy prudente, miro mucho por el retrovisor, me fijo en los coches que vienen de frente. Me gusta conducir rápido, pero sólo cuando me siento segura.

—¿Te preocupa la seguridad vial, Lola?

—Sí, creo que poco a poco se va perfeccionando. Pero pienso que la seguridad vial es un problema de todos. Hay que prestar mucha atención porque lo del coche es algo muy serio, no para irse de juerga.

—¿Cuál es tu filosofía al volante?

—Ante todo, mucha tranquilidad. Hay que ir más relajado por la vida, sobre todo si vas en coche. No se puede ir tenso y, si se va con prisa, hay que salir una hora antes y tomárselo con calma, con paciencia. Si vas con los nervios crispados desde por la mañana, acabas fatal.

—Lola, tú llegarás lejos...

—Sobre todo, por carretera.

Juan GIRON ROGER
Fotos: Miguel GARROTE



Jesús TORBADO

Historieta de una liberación

CUANDO estaba a pique de perder todo mi exiguo patrimonio a base de pagar multas por exceso de velocidad, encontré casualmente el remedio a mis proyectos suicidas. Nunca comprendí por qué un aparato misterioso me obligaba a pagar quince mil pesetas por correr cinco kilómetros más deprisa de lo que me exigía una señal, ni tampoco por qué los coches estaban diseñados para llegar de Madrid a Burgos en dos horas y las deficiencias de la carretera, unidas a la imposición de límites corredores, obligaban a tardar más de tres. Veces hubo en que dar una conferencia en Puertollano o en Almería me costaba diez mil pesetas del personal peculiar además del *cachet*, y luego Hacienda me pedía su comisión por lo que me habían pagado.

Confieso que conducir despacio me produce sueño, y ante el dilema de encontrarme a las puertas del infierno con un árbol clavado en la crisma o sobrepasar los límites de velocidad censurados cuando aquella historia de hace trece años del excesivo consumo de gasolinas, prefiero acercarme a Correos y enviar los giros que me solicitan en los patéticos sobres amarillentos. Es decir, llegué al convencimiento de que yo era un conductor incurable. Creo que nunca corrí más de lo que permitían las condiciones físicas de mi camino, las técnicas de mi automóvil y las psicológicas de mi espíritu, pero sí más de lo que me pedían las señales redondas. Nunca atropellé a un perro ni eché a nadie a la cuneta por adelantarse con desmedida pasión, pero los radares ambulantes me ficharon muchas veces a ciento veintitrés cuando sólo me permitían aburrirme a noventa.

En fin: encontré sin buscarla la solución a mi neurastenia voladora hace un par de años. Buscaba entonces ahorrarme hoteles y su búsqueda en tiempo de vacaciones, la posibilidad de ver el mundo casi con entera libertad, dormir donde me apeteciera y comer donde sintiera hambre, sin sufrir la ignominiosa experiencia de los lamentables restaurantes españoles de carretera.

Así que me compré una furgoneta, una auténtica furgoneta de tres toneladas y media, con rueda gemela (lo que de momento me castiga con doble factura en las carísimas autopistas de esta tierra), ducha de agua caliente incorporada, cocina, cama de matrimonio, instalación *hifi*, nevera y alicatado hasta el techo. Lo único que le falta para ser perfecta es velocidad. Sólo una vez —cuesta abajo, con viento a favor y vacío absoluto en la autopista— logré alcanzar los ciento veinte.

Desde aquel feliz instante utilizo únicamente el coche para ir a comprar el periódico. En carretera me meto siempre con mi acogedor bólido, decidido a disfrutar de una velocidad de cruceo auténticamente vergonzosa, con medias que darían risa a los arrieros maragatos. A cambio de tales *performances* he conseguido librarme del espionaje de los radares. Más aún: cuando descubro uno entre las sombras de la chopera o al amparo de esas ruinas en que comienza cualquier pueblo español, me pongo más contento que un arcángel y le doy máximo volumen canoro a Joaquín Sabina.

Me parece que nunca he disfrutado tanto conduciendo. Veo el mundo desde una respetable altura; en los habituales atascos descubro a un kilómetro cuándo empieza a moverse la serpiente, tengo tiempo para leer todos los rótulos que llevan los camiones en el trasero y, como estos camiones tienen la costumbre de viajar en grupos de media docena y bien pegaditos, puedo llegar hasta Granada sin conseguir un solo adelantamiento. Distingo en los cielos a un azor de un gavián, compruebo si es un fresno o un avellano el arbusto de la flor de la cuneta, me da tiempo a oler la flor del brezo, seguir la fuga del zorro, incluso a escuchar las blasfemias de los pastores solitarios.

Por otra parte, el admirable volumen de mi carruaje se porta con mucha sensibilidad ante los vientos, los baches y los frenazos, de modo que tengo siempre la deliciosa sensación de circular a trescientos por hora mientras degusto el refresco recién sacado del frigo. Únicamente se me en-

rarece la circulación sanguínea cuando me sitúo a rebufo de esos chóferes tan «prudentes» que se han comprado un bólido de trescientos caballos para pasear por las vías más frecuentadas a veinte por hora. Si me decido a adelantarlos, acarician su acelerador y me dejan en calzoncillos mientras se burlan de mi loco esfuerzo de *reprise*. Luego vuelven a aminorar sus impulsos de vértigo y dejan que los alcance para repetir orgullosos la operación. Hasta que me canso y me echo al campo a disfrutar de una siestecita en mi mullido lecho siempre listo.

Mi autobús, en consecuencia, está logrando acercarme mucho a la felicidad. A veces la retrasa un poco: cuando escalo el Pajares a quince por hora, cuando un guardia con insólito sentido de la psicología me multa porque en el pesado adelantamiento el tipo que viene de frente a medio kilómetro pisó el arcén por si mi artefacto no lo logra en el tiempo calculado (y luego, naturalmente, es mi palabra contra la suya, es decir, *su dogma* contra *mi mentira*), cuando llego con dos horas de retraso a la cita con una chavala que me espera en las fuentes del Tajo, cuando resulta imposible estacionar en la fantástica plaza de Ciudad Rodrigo, cuando me obligan a la revisión bianual... Son minucias. Particularmente ante la dicha que siente uno cuando un taxista urbano no se atreve a cerrarte el paso por elemental precaución y cuando los caravaneros bambolean su apéndice a golpes de viento.

Por no mencionar las glorias específicas del «camping-car». ¿Alguien, por ejemplo, puede marcarse el farol de haber dormido bajo la mismísima torre Eiffel y ante la entrada principal de la Opera de Viena, de haber cenado —bocata de sardinas...— ante el Casino de Montecarlo o haber escrito una historieta frente a los fastuosos lagos de Covadonga (que es lo que hago ahora mismo)? El furgón es un lujo carísimo, naturalmente, pero ya tengo pagada la mitad de las letras con lo que me ahorro en multas por exceso de velocidad. En cincuenta años más, lo tengo amortizado, como sabiamente me profetizó el vendedor.

RAMON, con humor



BOLETIN DE SUSCRIPCION GRATUITA

Recorte y envíe este boletín a: Revista TRAFICO, c/ Josefa Valcárcel, 28. 28027 Madrid

Don/doña núm.
 calle o plaza
 código postal población provincia
 profesión

Deseo recibir la Revista TRAFICO, editada por la Dirección General de Tráfico, a partir del mes de de 1986.
 a de de 1986.
 Firma,

CODIGO POSTAL

El día 1 de junio entró en vigor el Código Postal en **absolutamente todas** las poblaciones españolas. Rogamos a nuestros nuevos suscriptores lo especifiquen en sus solicitudes de suscripción, ya que de no hacerlo **no podremos remitirles** la revista.

En cuanto a los antiguos suscriptores, domiciliados en poblaciones que antes no precisaban Código Postal, **no es necesario** que nos escriban para darnos a conocer el que se les haya asignado. De la inclusión del citado C. P. se está encargando ya nuestro Centro de Proceso de Datos.

NUMEROS ATRASADOS

No disponemos en absoluto de números atrasados. Pedimos, por tanto, que no nos los soliciten. El número de ejemplares mensual se distribuye en su totalidad entre los más de 150.000 suscriptores fijos y otros conductores tomados aleatoriamente.

RENOVACION DE SUSCRIPCIONES

Hemos recibido cartas y boletines de pretendida renovación de suscripción. Rogamos a todos **se abstengan de hacerlo**, puesto que la renovación nosotros automáticamente. En caso contrario, podrían producirse duplicidades y otras personas interesadas podrían quedarse sin revista.

Si últimamente se le ha pasado por la cabeza la idea de enterrar su vehículo viejo para siempre y comprar otro nuevo, está de enhorabuena.

El parque automovilístico español es demasiado viejo. Por eso, si su coche tiene más de diez años y lo compró hace dos o más, podrá ahora cambiarlo por uno de nueva fabricación o ya matriculado anteriormente, siempre que su antigüedad no sea superior a los dos años y que se encuentre en óptimas condiciones de circulación.

Para ello la Dirección General de Tráfico ha suscrito un acuerdo con los Bancos y concesionarios autorizados, de manera que usted puede obtener un crédito especial a un bajo interés real del 12 % y pagarlo cómodamente en cinco años.

Renovarse y vivir.



Dirección General de Tráfico
Ministerio del Interior

Recuerde:
INTERES: 12 %
PAGO: 5 AÑOS

Infórmese en:

BANCO CENTRAL · BANCO EXTERIOR DE ESPAÑA · BANCO HISPANO AMERICANO · GANVAM