



Tráfico

AÑO II - NUMERO 16 - NOVIEMBRE 1986



Hacia
el fin
de los
pasos
a nivel

El
invierno,
de puerto en puerto



NOVIEMBRE

**AÑO II
NUMERO 16
NOVIEMBRE 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.
Colaboración especial: José Luis Castillo Puche.

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, David León Blanco, José Luis Martín Palacín, Juan Luis Mayoral, Miguel Muñoz Medina, Carlos Muñoz Repiso, Caly Pedruelo, Carmen Pérez Palmero, Estrella Rivera, Jaime de la Serna y Jesús Soria.
Imprime: ALTAMIRA. Ctra. Barcelona, km. 11,200. 28022 Madrid.
Depósito legal: M-25.988-1985. 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 PUERTOS DE MONTAÑA

El invierno está al caer. Las carreteras comienzan a sufrir las inclemencias del tiempo y con ello los conductores deben extremar sus precauciones. En este número encontrará completa información sobre los distintos puertos de montaña por los que usted quizá deba pasar en breve y recomendaciones para conducir con más seguridad en esta época.



23 PEREZ SALA EN LA F-1

Nuestro gran corredor Pérez Sala, que tan brillante temporada ha realizado en la Fórmula 3.000, está a punto de dar el salto al gran circo, la F-1, y competir frente a grandes figuras como Prost, Senna, Mansell o Piquet.



18 EL TRAFICO EN LA OLIMPIADA

La designación de Barcelona como sede olímpica contribuirá a que se materialicen viejas aspiraciones viales en la Ciudad Condal. La infraestructura de carreteras y el control de circulación darán un salto de gigante.



36 ¡OJO AL TREN!

Veintidós personas perdieron la vida el año pasado en alguno de los 6.766 pasos a nivel existentes en España. Hay un proyecto de mejora de medios, señalización y supresión de pasos que ya está en marcha.

secciones

Cartas (pág. 3) ● Paso de cebra (pág. 6) ● Editorial (pág. 7) ● Tráfico del motor (pág. 23) ● Así ven el... (pág. 26) ● Parque automovilístico al día (pág. 29) ● Viejas glorias (pág. 30) ● Kilómetro a kilómetro (pág. 31) ● De Norte a Sur (pág. 45) ● Conducir mejor (pág. 46) ● Vips sobre ruedas (pág. 48) ● Desde la cuneta (pág. 50).

EN DESACUERDO CON F. H. (MADRID)

En contestación a la carta de F. H. (Madrid), publicada en el mes de septiembre en su revista, debo decir que la Guardia Civil de Tráfico se coloca en lugares de la carretera donde existe limitación de velocidad.

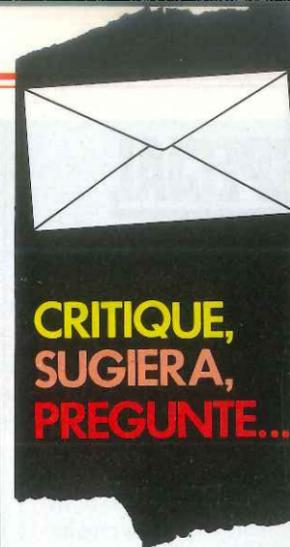
El usuario de un vehículo no debe estar pendiente de las matrículas de los que se encuentran estacionados, sino a la propia conducción y a cumplir con la normativa que regula la misma. Esta normativa está comprendida en el Código de la Circulación, y a cambio de saber su contenido se obtiene el permiso de conducción. Así, sabiendo el contenido, no habría frenadas bruscas ni riesgos para quien circula detrás...

Los operadores de esos coches provistos de radar, una vez estacionados, tienen la galantería de regular la «máquina de retratar» de forma que solamente se dispare cuando los vehículos rebasen la velocidad marcada con cierto margen. Estos señores no son recaudadores de Hacienda. Son agentes de Tráfico que, haga frío o calor, con lluvia torrencial o intensa nieve, velan para que la circulación sea más fluida y los usuarios de vehículos lleguen sin novedad a sus respectivos domicilios.

Y como final le diré que en época de verano tienen suspendidos los permisos por vacaciones, para que los demás puedan disfrutar de un veraneo feliz. Claro que esto se debe a que los citados agentes pertenecen a la Benemérita, cuyos componentes se conforman con el deber cumplido. Angel G. Velázquez. Gerona.

PERMISOS Y REMOLQUES

Tengo los permisos de la clase A-1 hasta el E-C-1. ¿Puedo conducir un automóvil de la clase B-1 y B-2 con un remolque superior a 750 kg. estando en posesión del permiso E-C-1? Si no puedo conducirlos, desearía saber



la forma de obtener el permiso E-B-1, E-B-2. ¿Se puede obtener? ¿Tengo que examinarme primero para el E-B-1 y luego para el E-B-2, o sacando el E-B-2 directamente me incluyen también el E-B-1?

¿Dónde puedo dirigirme? ¿Se puede sacar por libre? Quisiera saber si hay alguna autoescuela que prepare para estos permisos.

También desearía saber si con alguno de los permisos que tengo se puede conducir maquinaria agrícola. Angel Luis Gregorio. Madrid.

Respuesta: Sí, con el permiso de la clase E-C-1 puede conducir un automóvil para cuya conducción se exijan los permisos de las clases B-1 o B-2, con remolque de peso máximo autorizado superior a 750 kg. El E-C-1 comprende también el E-B-1 y el E-B-2. Con dichos permisos también puede conducirse maquinaria agrícola y tractores.



REFORMA DE LA C-626

Mi carta no es más que una crítica para una carretera en reforma, como es la C-626, la cual parece que se convertirá en la Nacional Burgos-León.

Dichas reformas, en mi opinión, dejan mucho que desear, sobre todo en sus puntos más conflictivos, como son unas curvas muy peligrosas con agua o hielo (en el término de Cantoral), y el paso de Santibáñez de la Peña, donde se han hecho aceras y aparcamientos demasiado grandes —creo yo—, con el consiguiente estrechamiento de la calzada. Incluso hay sitios por los que el cruce de dos vehículos pesados es muy justo.

También existen otros puntos conflictivos en cuanto a la estrechez, como son los cruces con otras carreteras. En algunos bordillos de estos cruces se pueden ver las marcas de los neumáticos de los vehículos.

Ya sé que esto no afecta a la DGT, pero ¿no podría la propia DGT tomar cartas en el asunto? Creo que estos son temas que, a mi entender, afectan a la seguridad vial. Luis María García Villa. Quintanaluengos (Palencia).

LENGUAS VERNACULAS

Sólo quiero escribirles unas líneas para decirles que, en algunas ocasiones, al salir de vacaciones por Espa-

ña me parece estar en algún lugar del extranjero. Este verano pasado, por ejemplo, en un cruce en la provincia de Alicante y siendo mi deseo ir a Torreveja, no sabía si ir hacia la derecha o hacia la izquierda, porque el cartel indicaba «Torrevella». Y me pregunto: si yo me hago un lío tremendo en mi propio país cuando los pueblos y ciudades los indican en la lengua de cada autonomía, ¿qué lío no se harán los turistas que bajan por nuestras costas y han comprado un mapa sólo en español?

La verdad es que me da igual que pongan Alacant, o Lleida, o lo que sea; pero, por favor, que lo pongan también en español. Mercedes Dopico. Madrid.

¿CICLOMOTORES SIN PEDALES?

La obligatoriedad del casco en ciclomotores me parece correcto, aunque sea incómodo en trayectos cortos. Supongo que será para evitar muertes en caso de accidentes. Ahora bien, las licencias pueden conseguirse sin pasar por la autoescuela, por personas muy jóvenes, lo que en teoría significa que pueden no conocer el código y se traduce en un mayor riesgo de accidente. ¿No sería interesante que los vendedores de ciclomotores entregaran a los compradores de éstos un manual del Código de Circulación adaptado a las necesidades de ciclomotores?

Por otra parte, tengo un ciclomotor de 60 kilos al que quisiera eliminar los pedales por lo molestos que son. Pienso que sería deseable que los pedales no fuesen obligatorios en aquellos ciclomotores que no los precisasen, ya que los encuentro desfasados y poco útiles.

También me gustaría saber si, en algún lugar de España, se organizan carreras de ciclomotores pedaleando. Debe ser todo un espectáculo. Fernando Fernández de Villegas. Barcelona.

Respuesta: El uso del casco por parte de los conductores de ciclomotores, que actual-

mente no es obligatorio, tiene por finalidad evitar graves lesiones en cabeza y rostro. Por otra parte, para obtener hoy la licencia de conducción, los mayores de dieciséis años no realizan examen alguno, mientras los mayores de catorce y menores de dieciséis pasan un examen teórico.

Realmente sería interesante que los vendedores entregaran a los compradores de ciclomotores un manual con las normas esenciales de circulación para dichos vehículos. Nos parece bien su sugerencia, y le informamos de que la DGT está pensando en publicar el Manual del Conductor de Ciclomotores.

Le diremos, finalmente, que no se pueden eliminar los pedales, ya que el poseer pedales practicables es totalmente necesario para que el ciclomotor sea considerado como tal.

NORMATIVA PARA GARAJES

Desde hace algunos años encierro mi coche en un garaje que tiene capacidad para unos 300 vehículos, y quisiera obtener de ustedes información sobre estos aspectos:

— ¿Qué responsabilidades contrae el garaje en el caso de robo, incendio o raspaduras? (Existe un letrero que dice: «No se responde de nada que le pueda ocurrir al coche dentro del garaje.»)

— ¿Ha de tener concertado seguro contra accidentes, robo, etcétera?

— Por el volumen de vehículos, ¿debe tener vigilante?

— ¿Hay alguna normativa al respecto y quién me la podría facilitar? M. G. Lérida.

Respuesta: Existe una Orden del 21 de julio de 1966, del Ministerio de Comercio, sobre precios de guarda y custodia de vehículos y prestación de servicios en los garajes. Dicha Orden disponía, entre otras cosas, que «las empresas explotadoras de garajes serán responsables de los daños que sufran los vehículos en sus locales y que sean imputables a dichas empresas o a sus empleados. En

EL SUEÑO DE TORBADO

Soy un admirador de su revista, que colecciono desde el primer número, tanto por su calidad y variedad como por la forma en presentar todos los aspectos relacionados con la seguridad en las carreteras. Pero siento tener que escribirles por primera vez para darles a conocer algo que no me ha gustado. O, mejor dicho, que no llego a comprender demasiado. Y me refiero al artículo escrito por don Jesús Torbado en la página 50 del mes de octubre.

Como digo, sería más exacto afirmar que no le entiendo, porque parece paradójico que dicho señor defienda de alguna forma criterios absolutamente contrarios a aquello que TRAFICO persigue día a día, que no es otra cosa que la seguridad. Extraña, por ejemplo, que diga que ir despacio le produce sueño y que prefiera pagar multas por exceso de velocidad —precisamente en una revista en que hablan ustedes de los peligros de la velocidad—: que afirme que corre «más de lo que me pedían las señales redondas», o que se vanaglorie de las muchas veces que le cazaron los radares ambulantes. Todo eso, entre otras cosas. Aparte de que su artículo, por la forma de expresarse, me parece un poco pedante. Pero, en fin, esa es cuestión de opiniones. Fernando Rovira. Madrid.

Respuesta: Aceptamos gustosos su crítica, tanto en nuestro nombre como en el de nuestro colaborador, quien, por otra parte, es un profesional de reconocido prestigio dentro del periodismo español. Respecto a la paradoja que parece darse entre nuestros criterios de seguridad y los que expone el señor Torbado, sólo recordarle que nuestra revista «no comparte necesariamente la opinión de los colaboradores», como señalamos siempre en la página 2.

su consecuencia, queda prohibida la colocación en los garajes de letreros en los que se haga constar que no se responde de los daños que los vehículos puedan experimentar durante su estancia en los mismos, extremo que tampoco podrá ser indicado en los recibos».

SANCIONES POR EXCESO DE VELOCIDAD

Con motivo del aumento de accidentes durante las últimas vacaciones estivales, se pretende, según he leído en la prensa, aumentar igualmente la cuantía de las sanciones referidas al exceso de velocidad. Este aumento parece tener un carácter de «suma urgencia», pasando del límite de 15.000 pesetas

a ponerse por las nubes. Y todo esto al amparo del índice de siniestralidad.

Los expertos nos dicen que la mayoría de los accidentes mortales se producen por distracción, no por exceso de velocidad. ¿No sería mejor, por ejemplo, prohibir o restringir al menos el uso de los aparatos de radio en zonas en que la circulación precisa mayor atención del conductor, y hacer lo mismo con el consumo de tabaco? Aunque parezca extraño, provoca más muertes al ser encendido al ir al volante que como acelerador del cáncer de pulmón.

Creo que son ustedes muy subjetivos, señores de la DGT, al precipitarse en tomar esta medida con fines recaudatorios. ¿Por qué, en lugar de esto, no atribuyen este aumento de accidentes

al deplorable estado en que se encuentran las carreteras españolas y, en consecuencia, se dedican a repararlas con «suma urgencia»?

Por favor, piensen con más objetividad y con menos lucratividad. José Duva Milán. Valladolid.

AREAS DE DESCANSO

Les escribo en relación con el artículo de su revista número 14 (septiembre), titulado «El peligro que no cesa», ilustrado con una fotografía cuyo pie dice textualmente: «Cada cuatro horas o 350 kilómetros, los emigrantes portugueses y marroquíes suelen detenerse durante 25 minutos para descansar.»

El tema no llamaría la atención, y de hecho no puede llamarla a quien no lo conozca, si no fuese porque ese tono frívolo —cuando no peyorativo— parece desprenderse del pie de la fotografía ilustra el descanso de unas personas en pésimas condiciones, dentro del área de «descanso e información» para marroquíes de La Cabrera, de esa Dirección General de Tráfico. Podrían haberse molestado en comprobar que no existe más que esa posibilidad de reposar ante la inexistencia de lugares no ya para poderse tumbar relajadamente, sino ni tan siquiera para sentarse.

Como creo que no merece más comentarios, deseo que mediten por qué este año han utilizado menos las áreas los portugueses y de qué forma pueden ofrecer información las personas que allí prestan servicio, si en el 90 por 100 de los casos desconocen otro idioma que no sea el suyo.

En la certeza de que esta carta no será publicada en su revista, les saluda... M.ª Teresa Vázquez Mijares. Madrid.

MERCANCIAS PELIGROSAS

Conduzco un camión de transporte de bombonas de butano y hago el recorrido Baracáldo-Basauri. Sé que no puedo ir por la autopista,



ya que por el túnel de Balmasín no se puede circular con materias peligrosas. Pero, una vez repartidas las bombonas, ¿podría atravesar dicho túnel con las bombonas vacías? Julián Rodríguez. Deusto (Vizcaya).

Respuesta: No debe usted pasar, porque un camión cargado con bombonas vacías tiene igualmente prohibido ir por el túnel, a no ser que las bombonas estén desgasificadas, pues son tan peligrosas llenas como vacías.

ACLARAR UNA POLEMICA

Con el deseo de que quede aclarada una cierta polémica que mantengo con mi profesor de teórica, relativa a una pregunta del examen para la obtención del permiso de conducir, les ruego sean tan amables de contestarme a las siguientes preguntas:

1. Si el Código establece que un vehículo de dos ruedas con un motor auxiliar «de cilindrada no superior a 50 c.c.» es un ciclomotor, ¿ha de entenderse que los que superen —aunque sea en milésimas— dicha cilindrada se consideran motocicletas y los que tengan 50 c.c. se consideran ciclomotores?

2. Si su respuesta a la pregunta anterior es afirmativa —como yo definiendo ante mi profesor—, ¿es correcto que se pueda formular la cuestión siguiente, con el propósito de confundir al alumno? Con el permiso B (dicho

permiso ya no existe), ¿se pueden conducir motocicletas de 50 c.c.? Juana Alvarez Caballero. San Roque (Cádiz).

Respuesta: Efectivamente, los ciclomotores, por construcción, no pueden tener una cilindrada superior a 50 c.c. Por consiguiente, si fuera superior, no podría hablarse de ciclomotores, sino de motocicletas. Pero esto no quiere decir que no puedan existir motocicletas de 50 c.c. o menos. Debe usted tener siempre presente que el ciclomotor es una bicicleta dotada de un motor auxiliar y que éste no puede sobrepasar los 50 c.c.

Con el permiso B-1, B-2 o superiores no se pueden conducir motocicletas de dos ruedas de 50 c.c., pero sí ciclomotores de 50 c.c.

ERROR EN EL ADELANTAMIENTO

Teniendo en cuenta que en una maniobra de adelantamiento hay que considerar varias circunstancias, como pueden ser características y velocidad (tanto del vehículo a rebasar como del que viene en dirección opuesta), distancia entre los vehículos, potencia del que adelanta, estado de la carretera, grado de visibilidad, etcétera, ¿puede incurrirse en infracción si, por ese cúmulo de errores, debido a un error de cálculo, el adelantamiento no se realiza con una determinada separación en cuanto a la interposición entre los tres vehículos?

En caso afirmativo, ¿qué criterio o referencia ha de seguirse para determinar si tal adelantamiento ha sido efectuado aceptablemente o de manera incorrecta? Y, en su caso, ¿qué sanción llevaría consigo? Calixto Romo. Madrid.

Respuesta: Si a lo que usted se refiere es a la distancia del vehículo que circula en sentido contrario, el Código de la Circulación, en su artículo 30, no determina distancias en concreto, lo cual parece lógico, puesto que como usted muy bien dice, la posibilidad de realizar un adelantamiento no sólo depende de dicha distancia, sino también de la velocidad del vehículo que viene de frente, de la del que adelanta y de la del adelantado. Por consiguiente, como norma general, el Código prohíbe adelantar cuando existe riesgo de choque con otro vehículo que venga en sentido contrario. La infracción está sancionada con multa de 15.000 pesetas y posible suspensión del permiso de conducción por plazo no superior a tres meses.

EN CASO DE INCENDIO

Existen en los exámenes preguntas bastante ambiguas en los planteamientos o en las respuestas. No voy a hacer una lista, pero me gustaría que me aclarasen la siguiente:

«En caso de encontrarse con un herido envuelto en llamas, ¿qué es lo que no utilizaría para apagarlas? a) mantas; b) agua; c) extintor de incendios.»

Intuitivamente, puesto que no he encontrado un solo texto que lo especifique, creo que lo peor sería usar el extintor. Al comentarlo con un médico amigo, me señaló que era peor utilizar el agua.

¿Podrían aclararlo? Y para terminar, ¿cómo se puede definir en una respuesta sencilla lo que es el «par-motor»? Paula Hoyos. Monitora de autoescuela. Ponferrada (León).

Respuesta: Lo correcto, en el tipo de accidente que usted apunta, es el empleo de mantas, porque al eliminar el oxígeno ahogan las llamas, evitándose así la combustión. No debe usarse nunca agua, y sólo excepcionalmente el extintor, evitando siempre que el producto toque la piel, dado que es corrosivo.

Veamos la definición que nos pide: en un motor, la combustión de la mezcla de aire-combustible, comprimida en la cámara de combustión, produce una fuerza sobre la cabeza del pistón, que lo impulsa en un recorrido descendente. Esta fuerza es transmitida por un mecanismo biela-manivela al cigüeñal, produciendo un giro de éste. Esta fuerza, multiplicada por el radio del cigüeñal, es lo que llamamos par-motor.

Como el radio del cigüeñal es fijo, el par máximo se dará cuando la fuerza sea máxima. Y esta fuerza máxima depende, entre otras variables, del dosado, llenado, avance del encendido, relación de compresión, etcétera.

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

ESTA ACTIVIDAD DE LOCOS... MARAVILLOSOS

Juan PEREIRA LOPEZ (*)

AL menos así lo entiendo yo. La enseñanza ya de por sí quizá sea tema y fundamento de toda actividad humana que puede y debe servirnos como termómetro del nivel de los pueblos.

La enseñanza de la conducción es un ramo especializado y concreto con motivaciones y condicionantes muy complejos y, por lo tanto, difíciles de resolver si en nuestro ánimo está el hacerlo bien (todo tenemos esa obligación). Sólo como botón de muestra de esa dificultad, tengamos presente algunos condicionantes: Nivel cultural de los receptores de las enseñanzas que ya plantean problemas de programación, sistemas de evaluación, métodos, número de alumnos, material, etcétera, para que el acto didáctico dé el fruto deseado: Todo esto se da en las enseñanzas teóricas, preferentemente, aunque también queda reflejo en las prácticas. Otros condicionantes podrían ser el poder adquisitivo de cada alumno que, lógicamente, le resta puntos en la parte de actividad docente que le corresponde en la mayoría de los casos.

También, y no sé el porqué, el alumno, desgraciadamente, cuando se presenta en una autoescuela «no quiere aprender a conducir», su meta, su objetivo, es «tener el carnet». Entiendo que esto se deriva de algún error de todos los que de alguna forma estamos metidos en este tema de la formación y educación vial: la administración, sector profesional encargado de las enseñanzas (autoescuelas y sus cargos directivos), las leyes de educación y, cómo no, el receptor de las enseñanzas que también se vio desfasado respecto al fenómeno circulatorio. El tráfico y sus problemas se han acelerado mucho más rápidamente que el resto de nuestra actividad, más vehículos, también más rápidos, vías, «prisa social», etcétera...

En los últimos años creo que se ha producido un cambio total en el planteamiento de todos los temas relacionados con la seguridad vial. Así se forma más a todos los profesionales relacionados con el tema: examinadores, profesores de autoescuela, maestros. La prueba es el centro de Móstoles, cursos de profesores de Formación Vial para los profesionales de autoescuelas, cursos de especialización para maestros de EGB.

Otras realizaciones son hoy en día el personal especializado con que dispone la DGT y sus órganos periféricos y algunas comunidades autónomas. Estos son: Psicólogos, pedagogos, técnicos..., y todos ellos forman una maraña que bien coordinada programa, planifica, estudia y se relaciona con el resto de los países europeos y de todo el mundo, con el fin de tomar todas las medidas oportunas y conseguir una seguridad vial óptima.

Quiero hacer referencia al I CONGRESO NACIONAL DE LA ENSEÑANZA DE LA CONDUCCION que se celebró en Madrid los días 30 y 31 de mayo del presente año, donde por primera vez todos los profesionales de estas enseñanzas pudimos exponer nuestras inquietudes y necesidades. Pero este no fue un *congreso burocrático* al que a veces nos tenían acostumbrados; éste, venía precedido por jornadas provinciales y regionales donde todos manifestamos nuestras inquietudes, y esto hay que resaltarlo: esto se ha dado POR PRIMERA VEZ en todas sus dimensiones. Ahora es cuando debe empezar a dar sus frutos planificando y legislando de acuerdo con las necesidades reales y lógicas, sin partidismos o intereses particulares o sectoriales, todo ello enfocado en la realización de la verdadera actividad que se nos ha encomendado a todos.

En la Dirección General de Tráfico hay muchas ganas de trabajar y hacerlo bien y todos están concienciados de la responsabilidad del trabajo que ellos y nosotros, todos, tenemos encomendado por la sociedad. Eso, desde luego, está claro.

Hoy ya se están formando las Comisiones Provinciales de Seguimiento del Congreso y está creada la Comisión Nacional; estamos todos los profesionales en el momento de incorporarnos y enriquecer el trabajo de estas personas con nuestras aportaciones y esfuerzos, todo ello encaminado en una conducción más segura y lógica.

El compromiso es nuestro y sería muy de lamentar que después nuestras aportaciones quedaran en una muy simple manifestación de buenas intenciones de unos cuantos. Estoy seguro que ello no se dará, puesto que ahí está la participación en todas las actividades que se han realizado y que, hoy por hoy, ninguno podíamos pensar que sería tan numerosísima. Ello demuestra que todo el sector de las enseñanzas de la conducción, por fin, estamos interesados en el cumplimiento de nuestra misión y que, ya por fin, se nos abrieron los ojos y dejamos de confiar en aquellas personas que decían que nos representaban y defendían nuestros intereses en particular y los generales de una buena educación vial; a éstos se les vio el plumero y ahora están ahí, donde se merecen... SOLOS.

Y por último, me reitero en el aliento de todos los que de verdad se sientan interesados por esta maravillosa actividad dentro de la faceta de la formación de nuestros pueblos y aliento a los muchos que ya desde hace tiempo están trabajando en ello.

Pensemos que al fin y al cabo ES NUESTRA OBLIGACION.

(*) Director de autoescuela en Jaén.



David León Blanco.



José Luis Martín Palacín.

Cambio en la DGT

PERMITANNOS que en esta ocasión, este mes, en este número, los protagonistas de estas columnas no sean algunos de los condimentos que configuran la seguridad vial, algo que tanto nos preocupa, sino las personas sobre las que pesa buena parte de la responsabilidad en la materia. Nos parece obligado, y hasta necesario, hacer el papel de vehículo entre ellos y ustedes. He aquí pues el «hasta luego» que damos a José Luis Martín Palacín, que, como sabrán, ya ha dejado esta casa y es nuevo subsecretario del Ministerio del Interior; he aquí también nuestra bienvenida al nuevo director general de Tráfico, David León Blanco, hasta ahora gobernador civil de Burgos. Para ambos, suerte en sus nuevos destinos.

Y precisamente porque ésta es una fecha especial para nosotros, nos atrevemos a cambiar de forma tenue la concepción habitual de esta página. Dejamos un poquito al margen nuestra pretensión de huir del oficialismo —sin que sirva de precedente— y «traicionamos» a quien fue el princi-

pal defensor de esta postura: el propio Martín Palacín. Hoy, sin embargo, aprovechando que entre Josefa Valcárcel y el Ministerio del Interior hay de por medio un montón de edificios, calles y humo, publicamos sus fotografías, como pequeño homenaje a quien hizo realidad esta publicación, y para que ustedes comiencen a familiarizarse con quien a partir de ahora rige los destinos de esta su casa. Seguramente, uno y otro, Palacín y León Blanco, sabrán perdonar nuestro atrevimiento.

NOSOTROS, con uno y con otro, seguiremos en nuestra lucha por contribuir a mejorar cada día la seguridad vial en las carreteras; aportar nuestro modesto granito de arena para que conductores y peatones estén al corriente de todo lo que pueda mejorar su propia seguridad y la de los demás; ser el cauce para sus sugerencias, sus críticas, sus problemas.

Una revista, en definitiva, que **Tráfico** continúe siéndoles útil.

CADENAS



Jesús SORIA

PREPARESE para enfundarse la camiseta de algodón, abrocharse el abrigo y enrollarse la bufanda de cachemira. No pase frío. Empiezan a caer heladas y se atisban los primeros copos de nieve. No se olvide tampoco ojear la completa información que le orientará en sus viajes: ¿O acaso sabe ya dónde predominan las nieblas; dónde llueve a cántaros; dónde el cielo hace estragos o dónde las nevadas no cesan? Todo ello, por crudo que sea el invierno, no le impide viajar. Eso sí, requiere una conducción especial, distinta. Que cuide su coche —sobre todo al precio que se están poniendo— como cuida de usted, porque éste le puede poner en un apuro o sacarle de él.

VAMOS, elementos básicos de una educación vial que los doce de la CEE quieren que sea «europea». Así se propuso en el fórum de Aix-en-Provence donde Barrionuevo habló de la seguridad vial como «un grave problema nacional, un grave problema internacional». Tan grave que conviene mirar un poco más allá. Trabajar

con quienes hoy todavía llevan el pantalón corto pero mañana tendrán carné de conducir. Por eso es esperanzador que en los concursos sobre el tema dirigidos a ellos hayan participado más de sesenta mil niños. Generaciones en las que, felizmente, la educación vial dejará de ser una «maría».

CLARO que, como hay un presente, ahí están las nuevas tecnologías aplicadas a la regulación del tráfico, en cuyo campo, España (Európolis) está en la punta y cuyo exponente pueden ser Barcelona y Sevilla 92; presente es la rehabilitación del parque, con el apoyo de las marcas; presente es nuestro Pérez Sala codeándose con el

pequeño gran piloto Prost; presente son todavía los pasos a nivel: o sea, riesgos.

P.D.: Juan G. Gardeta, funcionario de la Dirección General de Carreteras, pretendía condicionar la entrega de unos datos que le solicitó un redactor de esta revista a ver la información antes de publicarse, que se le pidieran los datos oficialmente por escrito, etcétera. Naturalmente no esperamos a que nos explicara la póliza que había que colocar en la solicitud pues, obviamente, tardaríamos mucho menos en conseguir esos datos en la misma DGC, como así ha sido. Comprenderá, señor Gardeta, que no vamos a romper un modo de actuación en libertad que ni tan siquiera nos condicionan en esta casa, la DGT.

Sería un feo para los responsables de esta dirección general. Y me gustaría pensar que ha sido un desliz. Sin embargo, mucho me temo que su trayectoria está repleta de deslizos. Desde luego, esta revista le suspende por sus trabas a la información. Estoy seguro que acabará reconociendo que este suspenso, quizá como otros que haya podido sufrir, es más que merecido.

MAS INVIERNO TODAVIA

MAS del 70 por 100 de la red viaria española quedó cubierta de nieve el año pasado, afectando intensamente a regiones como Cataluña, donde el fenómeno no es habitual. No sólo hubo que hacer cola de espera a pie de los grandes puertos, sino que cientos de kilómetros de carreteras se convirtieron en ratoneras del desprevenido automovilista. Muchos no llevaban elementos tan imprescindibles como las cadenas, ropas de abrigo o simplemente anticongelante, y se quedaron tirados.

Si bien es cierto que alguien dijo que «no se puede luchar contra los elementos», al menos, para que sus efectos no sean desastrosos, es bueno conocer la situación de los grandes puertos, sus problemas específicos, que zonas son más habituales en lluvias, nieblas, hielo o nieve, tener las más elementales nociones de qué debe hacerse cuando se presenta el problema y qué ayudas pueden esperarse. Y, por supuesto, vestir nuestro coche de invierno, para no dejarnos sorprender.

Informe de José Ignacio RODRIGUEZ

Miguel GARROTE

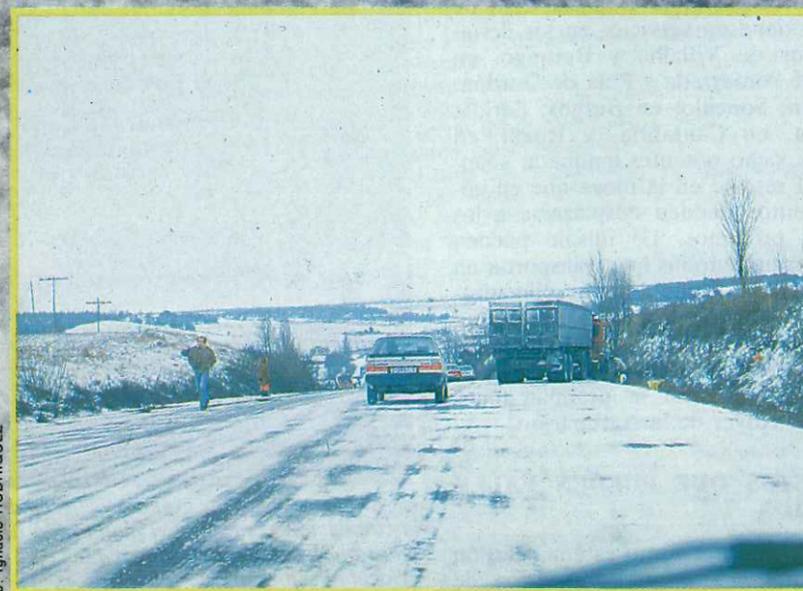
EN PORTADA



J. Ignacio RODRIGUEZ



Jose RUBIO



J. Ignacio RODRIGUEZ

LAS condiciones meteorológicas adversas se transforman, a veces, en tragedia, como ha sucedido con las pasadas lluvias otoñales que han arrasado campos, desbordado ríos, cortado carreteras y causado muertos.

El otoño cede el paso al último ciclo estacional y con él a las secuelas perniciosas que la lluvia, la niebla, el hielo y la nieve entrañan para la seguridad del conductor. Difícilmente sabemos cuándo se van a presentar aunque, como referencia, hemos elaborado unos mapas con datos del Instituto Nacional de Meteorología que se remontan al período 1931-1960, en los que se reflejan las zonas y la intensidad de estos meteoros.

Sabemos, por ejemplo, que las primeras heladas del año pasado se detectaron el 3 de noviembre en los observatorios de Lugo, León, Soria, Salamanca y Vitoria, y que la última, en el aeropuerto alavés, se produjo el 29 de abril.

Naturalmente, esta situación se extrema en los puertos de montaña, sobre todo en las vertientes cantábrica y los Pirineos, así como en León. El número de horas que permanecieron cerrados o con cadenas dependió no sólo de la inclemencia de los temporales, sino, sobre todo, de la importancia de las vías que los atraviesan. Así, el puerto de San Glorio, atravesado por una carretera local entre León y Cantabria, permaneció cerrado el año pasado durante 756 horas y fue necesario el uso de cadenas durante 939 horas. Otro caso similar es el de Pontón, entre Riaño y Cangas de Onís, que permaneció cerrado durante 258 horas y durante 1.254 fueron necesarias las cadenas, mientras que Somport, entre Canfranc y la frontera francesa, necesitó cadenas durante 1.705 horas y permaneció cerrado durante 20 horas.

SE ANUNCIAN NEVADAS...

Un año más se preparan medios técnicos y humanos para paliar en lo posible las crudezas del invierno. Cuando se prevé un temporal de nieve en base a las predicciones del Instituto Nacional de Meteorología, las demarcaciones provinciales de carreteras ponen en alerta a sus brigadas, que se desplazan a pie de los principales puertos, dispuestas a intervenir con sus máquinas, quitanieves, tan pronto como las patrullas de la Guardia Civil detectan dificultades para circular. En ese caso, a través del radio-telefono avisan a sus compañeros para que en los paneles informativos de aproximación al puerto figure el estado del mismo: «abierto», «con cadenas», o «cerrado».



Sin embargo, hay que tener en cuenta que este tipo de información es sólo orientativa y únicamente válida a pie de puerto. Es frecuente que las condiciones del tiempo o de la carretera cambien en el breve plazo de unos minutos. En cualquier caso, la Guardia Civil obligará a instalar las cadenas en los lugares adecuados al tiempo que da las recomendaciones oportunas. Tanto el servicio de Tele-Ruta como el de Información de Tráfico disponen de teléfonos a través de los cuales se puede conocer, en el primer caso, el estado general de las carreteras o, en el segundo, el de la ruta y alternativas que un usuario en concreto puede seguir para dirigirse a un lugar.

Los jefes de puerto, después de recibir el aviso, establecen la categoría de la nevada y, si es necesario, salen con sus brigadas quitanieves. En la actualidad, el MOPU dispone de dos tipos de maquinaria para luchar contra el invierno. Por un lado, las llamadas máquinas dinámicas, que recogen la nieve y la lanzan a distancia. De ellas existen 35 unidades, alineadas en 15 provincias donde los puertos son más duros. Por otro lado, en número de 103, ubicadas en 23 provincias, se dispone de las llamadas máquinas de empuje, que desplazan la nieve mediante una hoja o cuña y abren un carril. Alcanzan una velocidad en trabajo de algo más de 20 kilómetros por hora y son más efectivas en nevadas con profundidad inferior a 40 centímetros.

Todas las máquinas disponen de radio-teléfono para establecer enlaces y son atendidas por dos operarios. Los puertos situados en provincias limítrofes, a efectos de su limpieza, dependen de una sola provincia.

Además se dispone de medio centenar de camiones extendedores de fundentes —sal, o cloruro cálcico si la temperatura baja mucho— que evitan la formación de hielo y que la capa de nieve se pegue a la calzada. Y en cuanto a efectivos humanos, unos 1.500 hombres del MOPU luchan en la carretera contra la nieve y el hielo.

RESCATE EN LA NIEVE

Todos los recursos, tanto materiales como humanos, centran todos sus esfuerzos en los principales puertos de montaña, por lo que difícilmente quedan bloqueados. Son los situados en la Red de Interés General del Estado y cuyo número sobrepasa los 120. Con ello, la vigilancia y atención de las carreteras de segundo orden y sus puer-



Carmelo CERREZO

La Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil tiene en servicio ocho potentes tanquetas para el rescate en la nieve, que pueden desplazarse a gran velocidad por cualquier clase de terreno.

tos quedan disminuidas, por lo que su utilización no es recomendable.

La Guardia Civil realiza en estos grandes puertos un servicio coordinado y los patrulla constantemente durante las 24 horas. Muchas veces los puertos no son cerrados por el temporal, sino por la inconsciencia de algunos conductores que no se adaptan a las condiciones y provocan cruces en la carretera y atascos.

Cuando un temporal de nieve va acompañado de fuerte viento, no es raro que el camino que va abriendo la máquina quede cerrado a los pocos minutos y que muchos automovilistas queden atrapados. En estos casos es conveniente que los depósitos de combustible estén bien repletos para asegurar una temperatura adecuada en el interior del coche y desconectar el motor intermitentemente para ahorrar combustible. Tenga la seguridad de que, si se encuentra en un puerto principal, la Guardia Civil acudirá en su rescate. Es preferible permanecer parado que aventurarse a un patinaje peligroso.

Por otra parte, la Guardia Civil de Tráfico tiene en servicio, en los destacamentos de Villalba y Buitrago, en Madrid; Ponferrada y Pola de Gordón, en León; Soncillo, en Burgos; Lérida; Reinosa, en Cantabria, y Ripoll, en Gerona, ocho potentes tanquetas adaptadas al rescate en la nieve que en pocos minutos pueden desplazarse a los puertos próximos. Lo mismo pueden remolcar un autobús que transportar en su interior —debidamente climatizado— hasta ocho personas. Su velocidad sobre nieve supera los 70 kilómetros por hora. Además, a la misma tarea de rescate y vigilancia se destinan todos los Land Rover de la Agrupación.

CONSEJOS QUE PUEDEN VALER UNA VIDA

Conducir en invierno es una cuestión de mentalización, una disposición de



J. Ignacio RODRIGUEZ

La disminución de la visibilidad es una característica de la estación invernal. Aunque no haya oscurecido y usted vea, es preferible que encienda el alumbrado de cruce para que le vean.



José RUBIO

La niebla, uno de los grandes peligros de la circulación. Encienda el alumbrado de cruce o el «antiniebla», reduzca la velocidad y procure no adelantar.

—ánimo diferente a la del resto del año. Hay que empezar por tener en cuenta que las señales de la carretera están pensadas para unas condiciones normales de suelo seco y, sin embargo, la presencia del agua como factor de dificultad, manifestada en cualquiera de los meteoros, va a ser una constante. Y hay que pensar que no sólo es invierno en los puertos, las dificultades se pueden presentar en cualquier momento, en la misma puerta de su garaje.

Si al entrar en un charco perdemos el control de nuestro automóvil, o patinamos inesperadamente por la presencia de hielo, o estamos a punto de darnos de bruces con un vehículo que está detenido en medio de la niebla, o incluso nos quedamos completamente sin visibilidad, porque al rodar detrás de otro vehículo por pavimento mojado nos arroja todo el agua de la carretera a nuestro parabrisas, hay que saber algunas cosas para salir del apuro, o mejor, para evitar que las dificultades y los riesgos se presenten.

Visibilidad.—Durante el invierno los días son más cortos y es necesario un buen alumbrado no sólo para ver bien en medio de la lluvia, la nieve o la



Miguel GARROTE

Aunque la nieve haya sido retirada, en las umbrías suelen formarse placas de hielo. Si pasa por una de ellas, lo peor es frenar bruscamente.

LOS METEOROS EN EL REFRANERO

La nieve, el hielo, la niebla y la lluvia son agentes atmosféricos que condicionan en gran medida la conducción de los vehículos. En general, todos ellos implican una disminución de la adherencia al suelo y una limitación de la visibilidad, con el consiguiente riesgo para el conductor, ya que, además, la señalización auxiliar que encuentra en la carretera está pensada para la conducción con tiempo seco.

La moderna ciencia de la meteorología se ve aún incapaz de predecir el tiempo a largo plazo. Sin embargo, existe una tradición refranera, ignorante de satélites meteorológicos, pero que se fija mucho en la repetición de hechos a través de los años. Hay una conseja que dice: «Más vale un refranico, que cien libricos».

HIELO: «Por Todos los Santos, hielo en los altos»

Hielo o nieve, según de qué altos se trate, pero siempre frío, pues el otoño meteorológico se adentra ya en su tercio final y, en lo sucesivo, el protagonista de la temperie va a ser el descenso sostenido de las temperaturas, con sus secuelas normales en noviembre de nieblas, nubes y lluvias como meteoros más frecuentes, sin descartar por completo las heladas, escarchas y nieves. Y ya «por San Andrés (30 de noviembre), heladas en los pies», con lo que «noviembre acabado, invierno empezado».

El hielo quizá sea el peligro más grave del invierno para el automovilista. Puede aparecer en cualquier umbría o zona abrigada orientada al norte. Si su coche pisa una placa de hielo no debe frenar bruscamente. Toque repetida y suavemente el pedal para que las ruedas no se bloqueen.

NIEVE: «Cielo de panza de burra, nieve segura»

Con suelo nevado, coloque siempre las cadenas en las ruedas motrices, sin olvidar que ellas, por sí solas, no son un seguro de vida. Los expertos no dudan en aconsejar que nos quedemos en casa porque no estamos acostumbrados a esa situación tan específica de la circulación. Cuidado en los descensos —el freno sirve de muy poco y es preferible hacerlo en una velocidad muy corta—, y circule por las rodadas que han hecho otros automóviles. Vigile la acumulación de nieve en las aletas delanteras. Puede llegar un momento en que las ruedas se bloqueen.

NIEBLA: «Niebla en diciembre, lluvia o solano viene»

La niebla puede aparecer en cualquier lugar de la carretera y en cualquier época del año y supone uno de los mayores riesgos para la conducción. La visibilidad disminuye ostensiblemente y es necesario el alumbrado de cruce y, si lo tiene, el especial para niebla tanto en la parte delantera como en la posterior. Hay que ver y hacerse ver. Cuidado con los adelantamientos y con otros vehículos que puedan aparecer súbitamente parados en la calzada.

A primeros de diciembre se suelen formar las primeras nieblas, y a finales de mes —«diciembre, diente con diente»— es cuando llega a la Península la primera ola de aire frío continental procedente del anticiclón eurosiberiano. Penetra por los Pirineos, inundando las comarcas catalanas y levantinas, y por el Cantábrico oriental, internándose por la depresión alavesa a las cuencas del Ebro y del Duero, para saltar después a la submeseta inferior, dando lugar a los descensos termométricos más profundos del invierno.

El acortamiento de los días queda bien reflejado en este refrán: «Días de diciembre, días de amargura, apenas amanece, ya es noche oscura».

LLUVIA: «Enero, frío y sereno; febrero, cara de perro»

Tampoco es el invierno la época exclusiva de las lluvias, pero la yuxtaposición con el resto de los factores la hacen especialmente peligrosa. Es en enero cuando se registran las más bajas temperaturas del año, pero con la llegada de febrero suele desatarse un temporal de lluvias que apunta el final del invierno, con oscilaciones bruscas que hacen de este mes el más desapacible del año.

Sobre la lluvia, además de la disminución que supone de visibilidad que ha de combatirse con un buen alumbrado y unos «limpias» efectivos, hay que alertar sobre la posibilidad de que, al entrar en un charco, nuestro coche patine debido a que los neumáticos —sobre todo si están desgastados— no evacúan totalmente el agua que se acumula en su dibujo. Además, si circula por zonas de montaña, no descarte encontrarse con desprendimientos o corrimientos de tierras debido a la erosión de las lluvias.

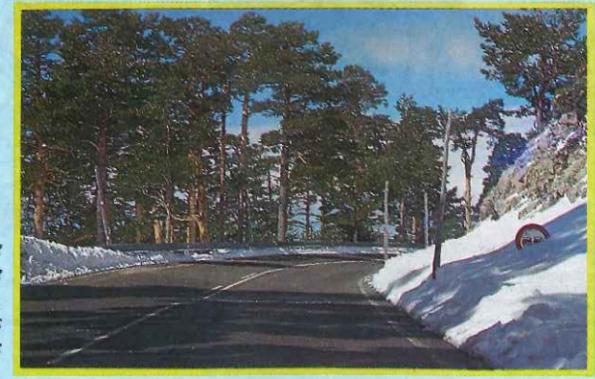
Y recuerde que «cielo aborregado, suelo mojado».



Si a pesar de todo tiene que viajar, adopte todas las precauciones, porque no sólo es invierno en los puertos.



J. Ignacio RODRIGUEZ



Miguel GARROTE

● PUERTOS IMPORTANTES DE MONTAÑA
○ OTROS PUERTOS DE MONTAÑA

periódicamente en ruta, tocando ligeramente el pedal, su funcionamiento. Frenar bruscamente en suelo mojado, nevado o helado provocará sin duda el bloqueo de las ruedas y el descontrol del coche. Hágalo siempre con suavidad. Utilice calzos para inmovilizar el coche si la temperatura es muy baja, ya que si emplea el freno de «mano» la zapata puede quedarse bloqueada por el hielo.

Distancia de seguridad.—Precisamente por la menor eficacia de los frenos, es conveniente acentuar la distancia de seguridad con respecto al que nos precede.

Adelantamientos.—Es mejor no realizarlos, sobre todo si hay niebla intensa y mucho menos si la carretera está nevada o helada.

Velocidad.—Cuando el suelo está deslizante o la visibilidad disminuye, hay que reducir sensiblemente la velocidad para tener mayor margen de maniobra ante un imprevisto.

Viento.—Con fuerte viento lateral, vigile cuidadosamente la carretera del lado que sopla. La diferencia de intensidad respecto a lugares protegidos puede provocar desviaciones peligrosas del vehículo.

VITAMINAS PARA EL COCHE

Usted puede salir de casa con un sol radiante, pero si va a circular por lugares fríos o puertos de montaña, procure llevar ropa de abrigo; nunca se sabe lo que puede pasar. Y, desde luego, lleve las cadenas.

A su coche se le va a someter a unas condiciones extremas, por eso:

— Realice una puesta a punto del sistema eléctrico y de carburación.

— Vigile el nivel de cobertura de las placas del electrolito de la batería, ya que se la somete a un esfuerzo mayor de lo normal.

— Ponga un anticongelante adecuado a las temperaturas de la zona donde se va a mover para evitar que se hiele el circuito de refrigeración y produzca una avería grave del motor.

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

— Algunos automóviles tienen dos posiciones para la toma de aire. Compruebe que la palanquita está en posición de invierno.

— Es importante que su calefacción funcione correctamente para combatir el frío y el empañado de los cristales, pero no abuse de ella. Puede producirle dolores de cabeza.

— Unas gafas de sol adecuadas le evitarán deslumbramientos por la nieve.



LAS RADIALES EN INVIERNO

Sería prolijo hacer un estudio detallado de los más de 120 puertos de montaña existentes en la Red de Interés General del Estado, por lo que nos hemos centrado en reseñar los problemas que el conductor puede encontrar en las tres carreteras radiales (N-I, N-II y N-IV), en cuyo recorrido se encuentran algunos puertos difíciles en la época que se acerca. No es recomendable que tome otros itinerarios alternativos sin antes informarse del estado de los mismos.

N-I (Madrid-Irún). Este itinerario presenta tres puertos de montaña con problemas de nieve. En primer lugar, el de **Somosierra**, en el límite de las provincias de Madrid y Segovia. La bajada, en dirección Madrid, es más dura y en ella se producen numerosos accidentes. Además de los problemas ocasionados por la intensa circulación de vehículos pesados, el hielo y la nieve, hay que añadir el de las frecuentes nieblas.

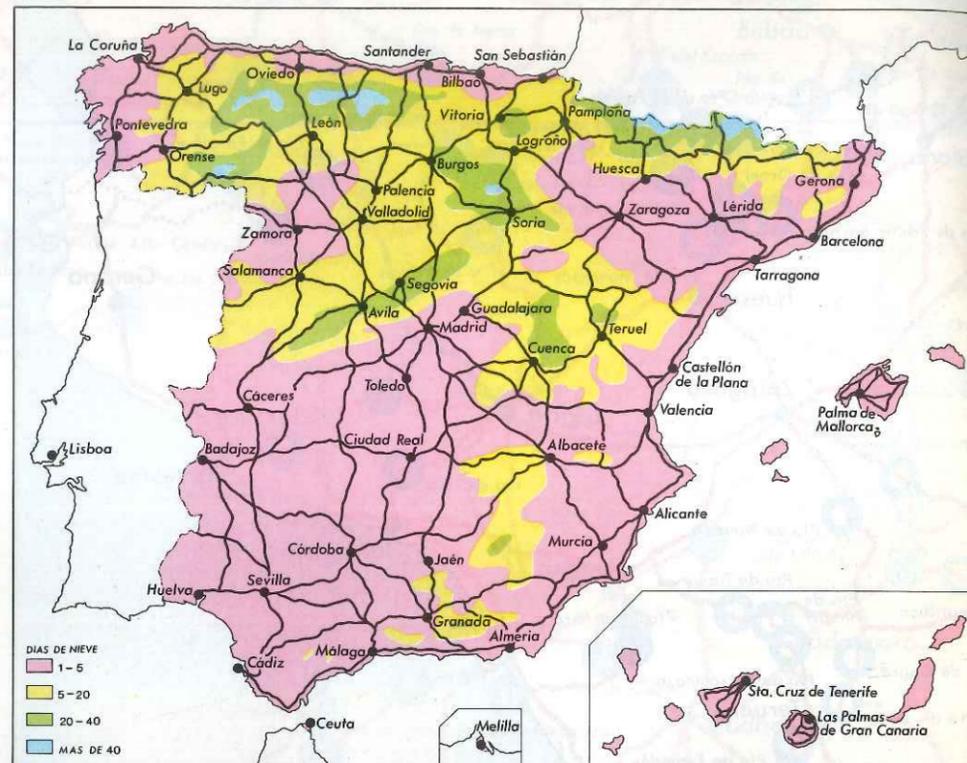
En tierras burgalesas, siguiendo la N-I, entre Quintanapalla y el Monasterio de la Rodilla, está el puerto de **La Brújula**. Dispone de carril para vehículos lentos y tiene problemas por hielo. La subida, dirección Irún, apenas tiene la configuración de puerto. El pasado invierno tuvo necesidad de cadenas durante quince horas. Sin embargo, puede evitarse por la autopista A-1.

En la misma carretera, en los límites fronterizos de Navarra y Guipúzcoa, entre Alsasua e Idiazabal, y con 658 metros de altitud, se encuentra el puerto de **Echegarate**. En invierno es frecuente que permanezca cerrado a tempranas horas de la madrugada, según nos comunica la Ertzaintza. El pavimento es bueno, pero la vertiente de Guipúzcoa es peligrosa, con fuertes curvas, y se producen numerosos accidentes por la nieve o la niebla. Dirección Navarra, existe un carril auxiliar para vehículos lentos. Como itinerario alternativo, sobre todo para los vehículos pesados, se toma la autopista A-8 a Bilbao, para luego coger la A-68.

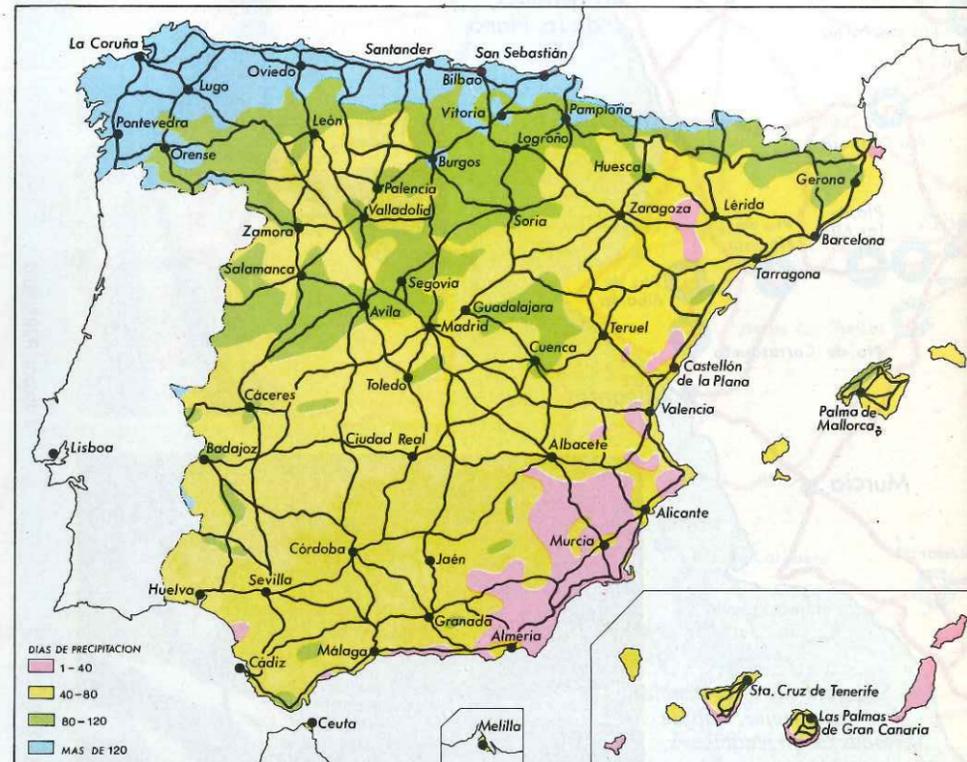
N-II (Madrid-Barcelona). Este gran eje de comunicación tiene su primer puerto, **Alcolea del Pinar**, entre las localidades de Sauca y Esteras de Medinaceli. Por él discurre un tráfico variado e intenso. Es difícil que quede cerrado, debido a la presencia de máquinas quitanieves. Su pavimento es bueno, aunque en las inmediaciones se están realizando las obras del trazado de la autovía Madrid-Aragón. No existen itinerarios alternativos.

Ya en la provincia de Soria, y a continuación del anterior, se encuentran las **Cuestas de Esteras**, que más que puerto es una subida fuerte y que el año pasado no tuvo ningún tipo de limitación. No obstante, ha sido punto negro. Difícilmente se puede tomar un itinerario alternativo que no implique dar un gran rodeo. La subida, dirección Zaragoza-Madrid, en el puerto que comentamos, tiene un carril de vehículos lentos. En la actualidad se están realizando obras en el centro de la calzada para diferenciar ambos sentidos de la circulación.

El puerto de **El Frasno**, en la provincia de Zaragoza, tuvo limitación de cadenas durante 32 horas. Muy próximo está el puerto de **Morata**. Por ambos discurre un tráfico intenso, el firme es bueno y disponen de carril para vehículos lentos. Rara vez quedan cortados en invierno, y más que problemas de nieve los hay por el hielo. No disponen de itinerario alternativo, ya que habría que ir por carreteras locales que evidentemente estarían en peor estado. Por último, lindando Lérida y Barcelona, entre Cervera y Jorba, encontramos el puerto de **Panadella**, cuyo calificativo como puerto está quizá muy enfatizado. Dirección Barcelona



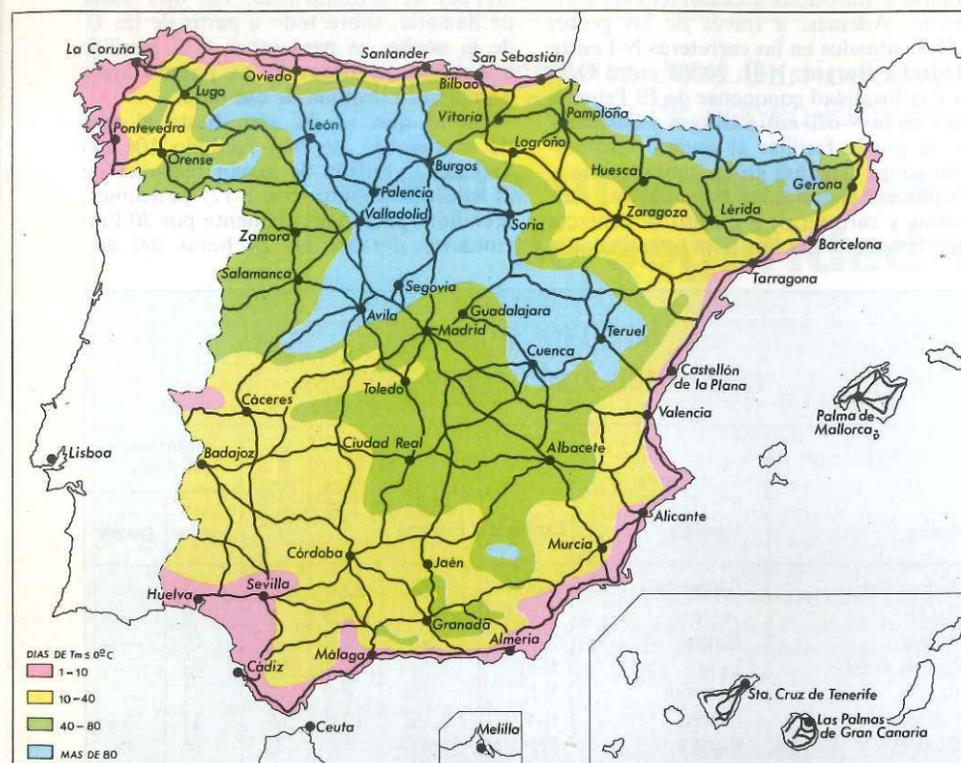
Días de nieve.



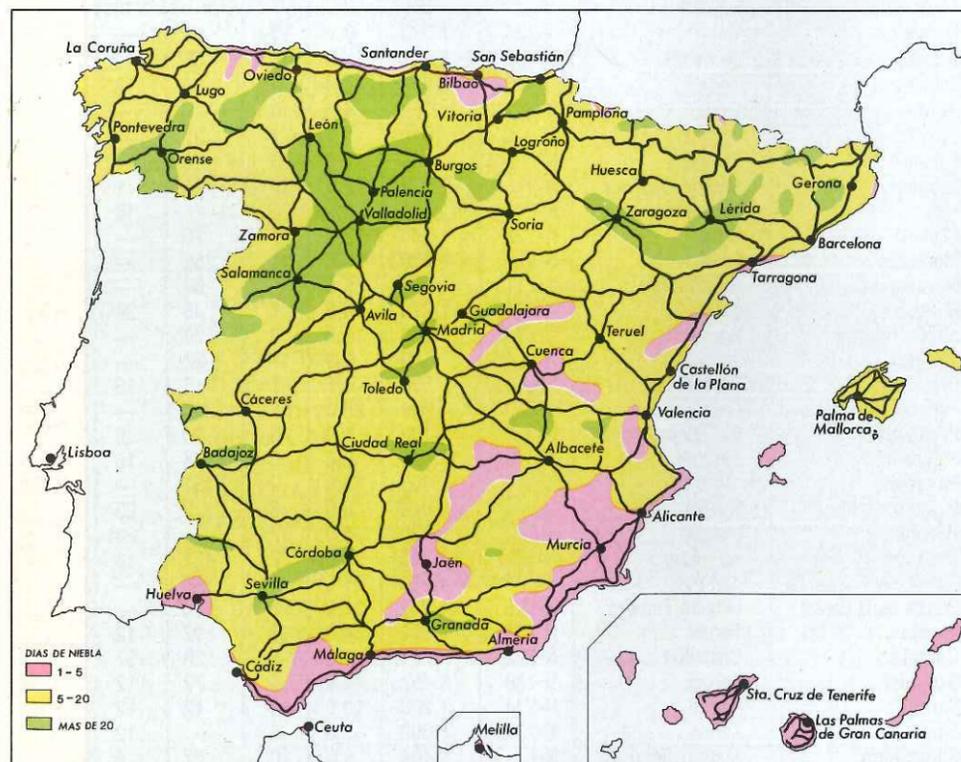
Días de lluvia.

es casi llano y la subida en dirección Lérida dispone de tres carriles.
N-VI (Madrid-La Coruña). Dirección Galicia, y teniendo en cuenta que tenemos como alternativa los túneles de Guadarrama por la autopista A-6, encontramos el puerto de **Los Leones de Castilla**, entre Guadarrama y San Rafael. Esta ruta es muy frecuentada con buen tiempo y en las dos vertien-

tes dispone de carril de vehículos lentos, siendo la más pródiga en accidentes la de Madrid. El MOPU dispone en este puerto de maquinaria. Hasta pasar Astorga, entre Combarris y Torre del Bierzo, no encontramos el siguiente puerto, el de **El Manzanal**, en el que fue necesario el uso de cadenas durante 258 horas. El nuevo trazado —el anterior era muy duro— dispone de carril de



Días de hielo.



Días de niebla.

vehículos lentos en algunos tramos. Los accidentes en época invernal no son significativos en cuanto a las consecuencias y se producen por el hielo. No existe itinerario alternativo.
Al dejar tierras leonesas y entrar en las de Lugo, encontramos el puerto de **Piedrafita del Cebreiro**. Se necesitaron cadenas durante 32 horas. Noviembre es época de nieblas en esta zona.

Presenta unas curvas con bastante pendiente, aunque las máquinas quitanieves están allí permanentemente. Como itinerario alternativo, dirección Galicia, se puede tomar el desvío en Ponferrada por Barco de Valdeorras y Quiroga en la N-120, y luego tomar la C-546, que es una buena carretera. También se puede desviar por Villafranca del Bierzo hacia Orense. Desde Lugo, dirección Ma-

drid, se toma el itinerario alternativo en Nadela por la C-546, a Ponferrada. El puerto presenta carriles para vehículos lentos.

Finalmente, entre las localidades lucenses de Becerreá y Baralla, el puerto de **Campo de Arbol** necesitó cadenas durante 28 horas. Es más pequeño que el anterior, pero quizá más peleon. ya que no se dispone allí de máquinas quitanieves. Entre Nogales y Becerreá, sin afectar al puerto, se están realizando obras derivadas de la variante.

OTROS PUERTOS DIFÍCILES

Pajares.—Situado en la carretera N-630, entre León y Asturias, la vertiente del Principado se configura como mucho más abrupta. Difícilmente se cierra a la circulación, puesto que las máquinas quitanieves lo patrullan continuamente. En cualquier caso, la autopista A-66 (Campomanes-León) puede utilizarse como itinerario alternativo.

El Escudo.—Presenta un descenso muy peligroso en la bajada con dirección Burgos-Santander, sobre todo para los grandes camiones. Obras Públicas está acondicionando en la actualidad varias curvas. Además de los problemas de nieve y hielo, son frecuentes las nieblas. Por otra parte, no existen máquinas quitanieves de forma permanente. Presenta varios carriles para vehículos lentos, pero en mal estado. Como itinerario alternativo se puede tomar, desde Burgos a Villarcayo, la C-629 y después a Ramales de la Victoria. En la misma provincia cántabra, el puerto de **Los Tornos** es mucho peor, aunque hay menos circulación.

El Madero.—En la N-122; a su paso por la provincia de Soria, se encuentra este puerto sin excesivos problemas invernales. El trazado y el firme son buenos, pero se están realizando obras en la bajada dirección Agreda, que se prevé finalicen en 1987. Como itinerario alternativo se puede tomar la C-101 en Almazán y por Gomara salir a Agreda. Para limpiar el puerto, las máquinas quitanieves tienen que desplazarse desde Soria. En la misma provincia soriana, el puerto de **Oncala** es mucho más problemático y peligroso, aunque sí dispone de quitanieves permanentes.

Piqueras.—Entre Soria y La Rioja, por la carretera N-111, es un puerto en el que las condiciones invernales son extremas. La vertiente riojana es más accidentada y angosta, con curvas muy cerradas. En la actualidad se están realizando obras y no tiene carril para vehículos lentos. La maquinaria quitanieves se encuentra a pie de puerto.

Páramo de Masa.—Se encuentra entre las localidades burgalesas de Quintanilla, Sobresierra y Tubilla del Agua, en la carretera N-623 (Burgos-Santander). La maquinaria tiene que desplazarse desde Burgos. Por otro lado, aunque el pavimento no es malo, el puerto no dispone de carril para vehículos lentos. La elección de un itinerario alternativo seguro consiste en tomar la N-1 y en el p.k. 249 la autopista A-1 y luego la A-68, desde donde el acceso a Cantabria no presenta dificultades.

Barázar.—Situado en el tramo vizcaíno de la carretera N-240, que enlaza Bilbao con Vitoria. Esta carretera ha sufrido en los últimos años un descenso en su utilización, probablemente por la existencia alternativa de la autopista A-68. La bajada hacia Bilbao es muy complicada, mientras que la otra vertiente es prácticamente franca en cuanto a desnivel y curvas. No hay maquinaria permanente.

Tossas.—Situado en el tramo gerundense de la N-152, el pavimento es excelente, pero no existe carril de vehículos lentos y hay que tener en cuenta que la longitud de la «collada de Tossas» es de 40 kilómetros, lo que hace la circulación lenta. La maquinaria de Obras Públicas trabaja incansablemente en él. Como alternativa se puede ir por la C-1.411 a Berga y por el túnel del Cadí salir a Seo de Urgel o Puigcerdá.



LOS TELEFONOS DE LA ESPERANZA

El MOPU, a través del ya veterano servicio de Tele-Ruta, y el Centro de Información, creado más recientemente por la Dirección General de Tráfico, disponen de lo que algunos denominan «teléfonos de la esperanza del conductor», especialmente útiles de cara al invierno, cuando las condiciones de la circulación empeoran.

Si usted marca el teléfono 441 72 22, una cinta grabada le dará cuenta de todo tipo de obras, estado de las carreteras, desvíos y limitaciones de la circulación, e incluso recomendaciones. Según Antonio Roldán, uno de los responsables del servicio, Tele-Ruta «transmite una información que sirva a la mayoría y no a casos concretos». Asimismo, asegura que la información procede de las distintas Demarcaciones de Carreteras, Guardia Civil, Autopistas, Instituto Nacional de Meteorología, etcétera, se va introduciendo puntualmente en la cinta: «Desde que se recibe la información hasta que se graba



Miguel GARROTE

Centro de Información de Tráfico.

no pasan más de cinco minutos». Habitualmente, los boletines se graban cada hora y se suelen incluir en los informativos de Radio Nacional. En época invernal, la última información data de las 21.30 horas y a las 8.30 de la mañana ya está lista la nueva información.

Además de las 273.217 llamadas que se registraron en 1984 y que, en ocasiones, saturan las 45 líneas telefónicas, existen teléfonos especiales para las autoridades municipales y autonómicas y empresas concesionarias de autopistas, así como télex a disposición de empresas de transportes, medios de comunicación, etcétera.

Por su parte, el Centro de Información de Tráfico, con su teléfono 742 12 13 en Madrid, y el 421 33 33 en Barcelona, se ha especializado en la atención directa a casos individualizados, con la ayuda del ordenador. Con una tecnología puntera, se trata de «llevar de la mano al automovilista», para lo que se conocen datos sobre obras, accidentes, cortes de circulación, estado de los puertos e intensidades de circulación en las inmediaciones de

Madrid y Barcelona y cualquier otra incidencia. Además, a través de los postes S.O.S. situados en las carreteras N-I entre Madrid y Burgos, N-II, N-301 entre Ocaña y la localidad conqense de El Provençio y en la N-620 entre Burgos y Salamanca, se puede facilitar al usuario información sobre talleres, grúas, ambulancias y hospitales, distribuidos por pueblos, provincias y carreteras, e incluso se contacta directamente con ellos para que acudan a

atender al automovilista. Un tipo usual de llamada, sobre todo a partir de las 11 de la noche, es para saber si al familiar que tarda en llegar le ha pasado algo. También se dispone de ese dato.

En lo que va de año, hasta el mes de septiembre, se han recibido 106.245 llamadas, y el día de mayor reclamo fue el Miércoles Santo, con 8.177 peticiones, atendidas personalmente por 20 funcionarios durante las 24 horas del día.

ALGUNOS PUERTOS CON PROBLEMAS DE NIEVE 1985/86

Puerto	Provincia	Carretera	Altura (metros)	Longitud (kms.)	Pendiente máxima %	Limitaciones en horas	
						Con cadenas	Cerrado
Alcolea Pinar	Guadalajara	N-II	1.200	23,0	8	54	—
Bañón	Teruel	N-211	1.240	5,2	7	48	—
Brújula	Burgos	N-I	981	4,0	8	15	—
Campo Arbol	Lugo	N-VI	794	7,0	10	28	—
Cavero	Zaragoza	N-II	765	9,3	9	32	—
Cabrejas	Cuenca	N-400	1.150	10,0	14	34	—
Carrales	Burgos	CN-623	1.020	5,0	6	18	23
Carretero	Granada-Jaén	N-323	1.040	2,5	9	20	—
Cella	Teruel	N-234	1.013	4,0	5	24	—
Echegarate	Navarra-Guipúzcoa	N-I	658	13,9	7	(No hay datos)	—
Escandón	Teruel	N-234	1.223	9,3	10	12	—
Escudo	Santander	N-623	1.011	12,0	18	56	—
Esquinazo	Teruel	N-420	1.370	10,0	6	60	12
Esteras	Soria	N-II	1.150	4,0	10	—	—
Estivadas	Orense	N-525	849	15,2	8	37	—
Frasno	Zaragoza	N-II	785	4,0	6	32	—
Leones	Madrid-Segovia	N-VI	1.511	12,5	12	26	1
Lilla	Tarragona	N-240	580	7,0	6	—	18
Madero	Soria	N-122	1.140	12,0	7	28	—
Manzanal	León	N-VI	1.230	25,0	11	258	—
Maranchón	Guadalajara	N-211	1.250	5,0	6	64	—
Minguez	Teruel	N-211	1.270	5,0	7	48	24
Mojón Pardo	Soria	N-234	1.200	10,0	6	270	—
Morata	Zaragoza	N-II	670	6,9	11	32	—
Ordal	Barcelona	N-340	510	3,6	7	6	16
Pajares	León-Oviedo	N-630	1.379	25,0	16	264	—
Panadella	Barcelona-Lérida	N-II	702	1,0	5	24	6
Paniza	Zaragoza	N-330	915	6,0	8	144	16
Paramera	Avila	N-403	1.395	15,0	9	151	—
Páramo de Masa	Burgos	N-623	1.050	5,0	8	23	23
Pedraja	Burgos	N-120	1.130	4,0	7	35	24
Piqueras	La Rioja	N-111	1.710	22,0	7	421	13
Portilla del Padomelo	Zamora	N-525	1.360	31,0	8	260	—
Portilla de la Canda	Orense-Zamora	N-525	1.262	31,0	8	260	—
Puebla	Teruel	N-234	1.300	4,0	11	12	12
Querol	Castellón	N-232	784	11,5	5	28	37
San Just	Teruel	N-420	1.452	14,0	5	72	12
Sarrión	Teruel	N-234	1.200	12,0	13	12	12
Singra	Teruel	N-234	1.000	3,0	5	—	12
Somosierra	Madrid-Segovia	N-I	1.404	9,0	10	27	6
Somport	Huesca	N-330	1.640	9,0	7	1.705	20
Tórdiga	Cuenca	N-320	1.200	4,0	11	36	—
Tornavacas	Avila	N-110	1.283	2,8	8	107	4
Torre Miró	Castellón	N-232	1.250	22,0	7	143	50
Tossas	Gerona	N-152	1.800	40,0	10	425	21
Traviesas	Teruel	N-420	1.180	4,0	6	48	—
Túnel Viella	Lérida	N-230	1.610	25,0	8	228	5
Vallejera	Salamanca	N-630	1.200	5,0	8	14	—
Villatoro	Avila	N-110	1.356	8,6	7	221	6

El ministro José Barrionuevo intervino en el Fórum de Aix-en-Provence (Francia)

Hacia una política europea de seguridad vial

CON asistencia de los ministros de Francia, Gran Bretaña, Luxemburgo, República Federal de Alemania y España y la presencia de once directores generales responsables de tráfico y seguridad vial, se celebró durante el pasado octubre en Aix-en-Provence (Francia) una auténtica «cumbre europea» de la seguridad vial.

Durante esta reunión, el ministro francés de Transportes, señor Mehaignerie, lanzó la idea de realizar una «política europea de seguridad vial» que se plasmó a través de la formación de una comisión, integrada por los máximos responsables de los «doce» en materia de tráfico y seguridad vial, para coordinar las distintas políticas nacionales en esta materia y apoyar las iniciativas comunes de los «doce».

José Barrionuevo, ministro del Interior y presidente de la Comisión Nacional de Seguridad Vial, destacó que «la inseguridad vial no es sólo un grave problema nacional; es un gravísimo problema internacional. Y lo es no ya porque represente cuantitativamente la suma de los parciales nacionales, sino porque, de suyo, dada la movilidad de la vida moderna y el continuo trasiego de personas y mercancías de unos países a otros, el tráfico y su seguridad han incorporado a la misma esencia del fenómeno la nota de internacionalidad».

Este Fórum Europeo de Seguri-

dad Vial, organizado por Francia, supone, según palabras de José Barrionuevo, que «hemos sabido dar al problema de la seguridad vial esa prioridad que un asunto tan grave e importante reclama». A continuación, el ministro del Interior resaltó los problemas básicos de seguridad vial y tráfico en España, refiriéndose a las investigaciones, automatización, regulación y coordinación entre los distintos departamentos ministeriales afectados por el tráfico y la seguridad vial.



En este sentido, despertó gran expectación y numerosas cuestiones durante el coloquio posterior a las ponencias el proyecto «EUROPOLIS», pilotado por España y presentado en Aix-en-Provence por la representación española, de aplicación de nuevas tecnologías a la regulación y control del tráfico urbano y sus accesos viarios.

Además de los encuentros de los directores generales de tráfico de los países de la CEE, se realizaron

unas jornadas de participación y ponencias de los representantes de los municipios, colectividades locales, regionales, provinciales y autonómicas.

Por parte española acudió Manuel Villalante, ingeniero municipal de la Federación Española de Municipios y Provincias, que presentó un trabajo sobre actividades y coordinación de la Administración (DGT) y los distintos Ayuntamientos.

Los ministros de la República Federal de Alemania, Gran Bretaña y Luxemburgo

expresaron, por su parte, cómo se desarrolla en sus distintos países la actividad en materia de tráfico y seguridad vial, coincidiendo con José Barrionuevo en la necesidad y utilidad de realizar trabajos armonizados y en coordinar las acciones para llegar a una política europea común en seguridad vial. En este sentido, también estuvieron presentes en este Fórum Europeo de Seguridad Vial, dando de esta forma su apoyo a la iniciativa, altos representantes de organismos internacionales que se ocupan de esta materia.

Las Comunidades Europeas, que también concedieron su patrocinio a estas jornadas, estuvieron representadas por Eduardo Peña Abizanda —director general de transportes de la Comisión Nacional de Seguridad Vial—, quien expuso los trabajos que realiza la Comunidad Económica Europea en este área.



Las inversiones lloverán sobre Barcelona-92



Zona de Diagonal. Este es el bucle del segundo cinturón. En segundo plano, extremo del Club de Polo.

taró, nudo de Montgat, incorporación de la N-340 a la N-II (núcleo conocido como Cuatro Caminos) y la 152 (Llagosta, Mollet, Moncada, Paret del Vallés), entre otras.

Algunos puntos clave que requerirán la atención estatal serán las vías principales, cuya mejora en la infraestructura ya está acometiendo el MOPU, como la N-II de la costa, la N-II dirección Lérida (que tendrá circunvalaciones) y la N-340, la travesía de Vilafranca del Penedés, donde se



Zona del Parque del Mar al final del paseo marítimo, donde se prolongarán las actuaciones sobre la línea de costa.

Así será el tráfico en la Olimpiada



El centro de información de tráfico de la Jefatura Provincial de Barcelona se verá potenciado en el 87.

PARA 1992, la infraestructura vial de Barcelona habrá sufrido una transformación notable. La celebración de los Juegos Olímpicos de verano en la Ciudad Condal conlleva toda una serie de mejoras en el área del tráfico y la circulación, por consiguiente en la seguridad vial, que contribuirá a agilizar los accesos y salidas en los núcleos olímpicos y a descongestionar el sector metropolitano. «Es importante que mejore la fluidez —explica un experto en seguridad vial de la Jefatura Provincial de Tráfico de Barcelona—, de forma que esto incida en la seguridad. Lo cierto es que se va a humanizar más Barcelona.»

Muchos barceloneses han vuelto ya su atención a los cuatro centros olímpicos donde se centralizará la actividad deportiva en el año 92: Montjuic, Valle de Hebrón, Parque del Mar y Diagonal. Para dentro de seis años ya será un hecho el programa de la DGT de accesos a las grandes ciudades. En el caso de la Ciudad Condal, los programas se materializarán en la puesta en funcionamiento de carriles reversibles y en el control de accesos por la autopista A-2, donde se está colocando señalización por la que se informa al conductor del estado de la calzada, las posibles retenciones, las congestiones, así como en la C-246 (autovía Castelldefels-Barcelona). También se están iluminando las dos calzadas, lo que revertirá en el aumento de la fluidez, la seguridad, la comodidad y la economía en el combustible. En el transcurso de 1987 estas dos carreteras serán concluidas, cinco años antes de que las Olimpia-

das reclamen su funcionamiento como un imperativo. Las mencionadas actuaciones de la DGT serán completadas en lo referente al control de accesos en la A-19, en la A-17 y posiblemente en las nacionales N-152 y N-II de la costa (se piensa instalar diferentes postes S.O.S.), así como en la autopista A-18 (Sabadell-Tarrasa), la N-340 hacia Tarragona y la N-II hacia Lérida. Se da la circunstancia de que, aunque Barcelona no hubiera sido designada sede olímpica, estas actuaciones habrían seguido su planificación hasta el año 1992. Están previstos asimismo varios proyectos de regulación semafórica de travesías a cargo de la DGT. Se aumentará así la seguridad de la circulación sin perjudicar la fluidez, con la posibilidad de establecer conexión desde la sala de control de la Jefatura Provincial de Tráfico de Barcelona con las travesías más conflictivas: Ma-

contempla una variante. Es posible que el calendario de la Olimpiada condicione la terminación de los trabajos proyectados.

Ciencia ficción hecha realidad
Barcelona no es una provincia especialmente caliente en lo relativo a la accidentalidad, si bien las cifras presentan extremos alarmantes en algunos períodos. Expertos en seguridad vial señalan que las causas más frecuentes de siniestralidad en Barcelona son los excesos de velocidad, velocidad inadecuada y distracciones. En las autopistas, el número de accidentes crece apreciablemente. El proyecto Európolis contribuirá a la modernización viaria barcelonesa. Vitoria y Sevilla se verán también mejoradas por la aplicación de este plan incluido en el proyecto Eureka, de apoyo y promoción a diversas ramas industriales del continente euro-



Primer cinturón por encima. Debajo, hacia la derecha, la avenida de las Cortes Catalanas.



Areas del Valle de Hebrón. Vista del velódromo y el segundo cinturón.

peo. El presupuesto para España alcanza los 5.000 millones de pesetas y se prevé que la más alta tecnología sea puesta al servicio de la señalización urbana, las vías interurbanas y los propios vehículos. Según José Manuel Fernández, director general de IDS, empresa de desarrollo de inteligencia artificial que elaboró el proyecto, «el Európolis permitirá el control de tráfico en la ciudad y la gestión con ordenador de unidades de flotas. Se orientará el tráfico para descongestionar la ciudad, se dará al conductor información antes de que salga de casa, e incluso se piensa que entre 1991 y 1992 las ciudades euro-

POR qué presentamos la Candidatura de Barcelona? En suma, porque estamos convencidos de que es bueno para Barcelona, para Cataluña y para España entera. Los Juegos Olímpicos, según el proyecto que hemos ido definiendo a lo largo de estos cinco años, pueden resultar extraordinariamente beneficiosos para todos.

Para Barcelona, sin duda, la ocasión es única. Debemos reconocer que la postulación olímpica ha servido para «poner a la ciudad de moda», o para colocarla con más precisión en el mapamundi. A veces, las urbes que no son capitales de estado precisan de acontecimientos como éste para proyectarse al teatro internacional. Y no cabe duda que Barcelona es una ciudad con vocación universal.

La postulación olímpica ha dado un empujón a ideas muy diversas, y que la ciudad exigía desde tiempo atrás. Operaciones urbanísticas de primera magnitud, planificación tecnológica, renovación hotelera, o relanzamiento económico, han acompañado sin interrupción la evolución de la propuesta olímpica. En este sentido, aspiramos a construir una ciudad más moderna, más activa y a la altura de cualquier urbe occidental, es decir: a lo que aspiran la mayoría de las grandes ciudades.

Quisiera insistir que todas estas operaciones, relacionadas con la candidatura olímpica, ayudarán a construir una ciudad nueva, pero también un país nuevo. Un país más diverso, más dinámico, más integrador. Un país, en definitiva, más compartido.

Además, es evidente que la posibilidad de celebrar unos Juegos Olímpicos en Cataluña nos brinda una ocasión única para divulgar nuestra cultura, nuestra manera de ser, nuestra sociedad, en toda su riqueza y su diversidad. Y divulgarlo a lo largo y ancho del planeta, hasta los rincones más remotos de la Tierra. Es difícil encontrar otras celebraciones puntua-

peas, Barcelona incluida, cobren peaje, lo que servirá de disuasión al coche particular». El sistema ideado por IDS supone que los semáforos de la ciudad se comuniquen entre sí por fibra óptica, lo que permitirá prever con antelación suficiente el aumento del flujo de vehículos en un determinado punto mediante el continuo análisis de la información en los ordenadores. Un centro de control global será el que tome las decisiones sobre el tráfico rodado gracias a la centralización de la citada tecnología, incluyendo redes de cable óptico, sensores, inteligencia zonal, nuevos tipos de señalización y radiocomunicación

les que despierten tanto interés y tanto poder cautivador como los Juegos Olímpicos.

Me gustaría resaltar, finalmente, la significación que podrían adquirir los juegos en una sociedad como la española que, decididamente, ha emprendido el camino de la concordia y de la modernización.

Las libertades democráticas, el proceso autonómico, la plena y efectiva integración en el marco europeo, han creado las condiciones óptimas para celebrar un evento con las características de los Juegos Olímpicos, que fomenta inequívocamente la tolerancia y el sentimiento universal a través del deporte. También para la proyección exterior de la España democrática, la ocasión de unos Juegos Olímpicos es de la mayor importancia.

El fomento del deporte, indisoluble del hecho olímpico, permite que un acontecimiento organizado en una ciudad se haga extensivo a toda la sociedad. Y la unanimidad que se ha respirado en toda España, en relación con la propuesta barcelonesa, es quizá el máximo exponente de este fenómeno. En realidad, hacía tiempo que no se suscitaba tal entusiasmo, en todo el Estado, por un proyecto nacido en Cataluña.

El famoso lema promocional, «Barcelona 92, un objetivo de todos», se ha convertido en una realidad más que palpable. Las personas que han ofrecido su apoyo a la candidatura, desde los 70.000 voluntarios de todas las edades y condiciones, hasta Su Majestad el Rey Juan Carlos I —primer entusiasta del proyecto olímpico—, se han movido al unísono para respaldar las aspiraciones de Barcelona. Sin duda alguna, la capacidad de convocatoria de Barcelona y su prestigio como ciudad han salido vigorizados de esta experiencia.

Pasqual Maragall i Mira
Alcalde de Barcelona

«Aspiramos a una ciudad más moderna y activa»



cas ya están siendo utilizadas por la DGT.

De momento, en la Jefatura Provincial de Tráfico de Barcelona cuentan con un centro de información de tráfico. Está instalado en la cuarta planta del edificio La Campana y cuenta con veinte líneas telefónicas y siete puntos de operador. La información llega a través del télex procedente de la Guardia Civil y pasa al ordenador. Por las pantallas se accede a las carreteras y se detectan retenciones y accidentes con ocho ETD (Estaciones de Toma de Datos) que controlan cuatro carreteras (A-2, C-246, N-II dirección Lérida y N-340). Ello permite la información al público sobre itinerarios recomendados, rutas alternativas, así como la comunicación por radio y por TV con los helicópteros de la DGT. Con el centro de control de la Jefatura Provincial que estará acabado en 1987 se tendrán bajo supervisión continua los tramos restantes de la A-2 y la C-246.

Los nuevos cinturones

En enero de 1987 se inaugurará el nuevo centro de control de tráfico del Ayuntamiento de Barcelona, que centralizará el 50 por 100 de las instalaciones semafóricas, todas ellas con tecnología punta de tercera generación de microprocesadores y planes de tráfico dinámicos con dotación de paneles variables de fibra óptica en el centro de la ciudad. «Este centro se levantará en el edificio de Estadística del área de transportes y circula-

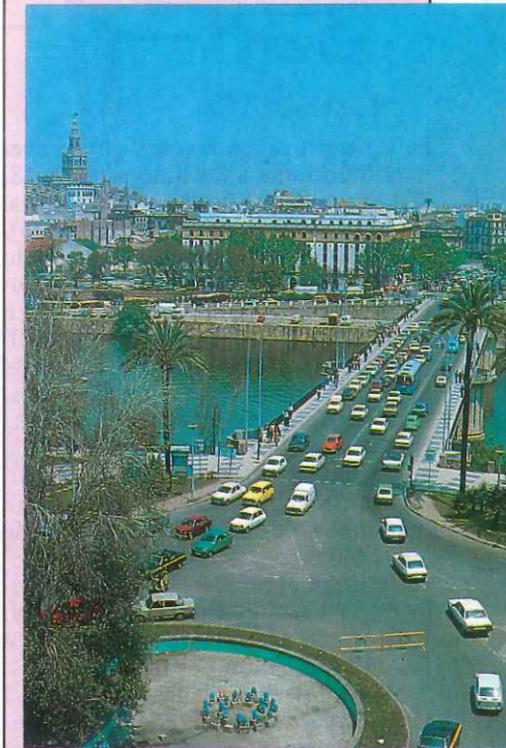
ción del Ayuntamiento —adelanta Alfredo Morales, coordinador de ese área municipal—. Mejoraremos los sensores, captadores de información en la calle. Hasta hora sólo se usan sistemas de lazo magnético (número de vehículos y velocidad), complementables con imágenes de TV digitalizadas que permiten tener volúmenes. Queremos avanzar en la información al usuario.»

La infraestructura de vías transversales o cinturones se verá modificada para cuando llegue la época olímpica. El primer cinturón estará configurado en 1992 de la siguiente forma: El primer tramo arranca del cinturón litoral por el paseo de la zona franca hasta la plaza Cerdá, luego sigue por la autopista urbana hasta la plaza de Prat de la Riba. Posteriormente llega a la Ronda del General Mitre (una ronda a nivel) y acaba en la plaza de Lesseps. Continúa por la travesera de Dalt y acaba en la plaza de Alfonso X el Sabio, extendiéndose por la Ronda del Guinardó y empalmando con Río de Janeiro hasta llegar a la avenida Meridiana. Salta después la Meridiana empalmando con el paseo de Santa Coloma para llegar a Santa Coloma. Va de la Zona Franca a Santa Coloma atravesando la llamada Ronda del Mig (Hospital de San Pablo hasta Meridiana) en su último tramo.

El segundo cinturón va de El Prat a Masnou, pasando por El Prat, Hospitalet, Cornellá, Barcelona, Santa Coloma y Badalona. El tramo de Barcelona va de Diagonal a Meridia-



Obras del anillo olímpico en Montjuïc. Al fondo, la línea costera por donde irá el cinturón litoral y la Villa Olímpica.



Sevilla también estará al día para la Expo 92.

Las otras ciudades del Európolis

Las actuaciones del proyecto Európolis en Vitoria y Sevilla se configurarán en la primera ciudad en la centralización semafórica urbana, mientras que en la urbe andaluza tendrán otras líneas de trabajo. En Sevilla se procederá a cablear la ciudad con objeto de lograr la centralización semafórica y realizar el control de accesos a Sevilla desde la isla de la Cartuja, la regulación de la A-49-N-431 por los accesos desde el puente de Patrocinio enlazando con el centro urbano y el muro de Defensa; también se aplicará el control a los accesos por la N-IV desde Madrid y desde Cádiz, junto con los accesos por la N-334 (carretera de Granada y Málaga) y por la comarcal 431 (carretera de Cazalla).

El grado tecnológico será de control distribuido con cuatro niveles de inteligencia, aplicando el software (programas) de tecnología actual de sistemas expertos e inteligencia artificial.



na y permitirá los accesos por la avenida Meridiana a las autopistas A-18, A-17 y A-19 y con el cinturón litoral sobre la A-19 (autopista de Mataró). Por lo que respecta al denominado cinturón litoral, éste arranca en la autopista A-2 y paralelo a la margen izquierda del Llobregat baja verticalmente en paralelo al mar a través de la Zona Franca. Pasa entre la montaña de Montjuic y el puerto y llega al Moll de la Fusta (zona comprendida entre Colón, Capitanía y Correos). Sigue a Pueblo Nuevo, por debajo del parque de la Ciudadela y bajo la Villa Olímpica. Paralelo al mar discurre hasta el río Besós y sube paralelo al río hasta el enlace de Trinidad. Este tramo permite la conexión con la A-19 a la altura del Besós.

Dentro de los planes futuros está la apertura de uno de los tres túneles del Tibidabo para comunicar el Vallés occidental con Barcelona. De los tres túneles (Vallvidrera, Horta y Tibidabo) contemplados, parece que el Tibidabo tiene más posibilidades, ya que permitiría comunicar el centro de la ciudad con ese eje. En cuanto a los accesos por carretera a las cuatro zonas olímpicas, dentro de seis años el trazado vial se ajustará a las especificaciones siguientes: A Montjuic se accederá desde el norte vía cinturón litoral y desde la zona sur a través de la autovía de Castelldefels. Al área olímpica del Valle de Hebrón se llegará fácilmente, pues se halla al pie del segundo cinturón que enlazará Barcelona de lado a lado. Este segundo cinturón llegará hasta el eje del túnel de la Rovira, donde se enlazaría con el primer cinturón. Al Parque del Mar se accederá desde la autopista de Mataró (vía de dos calzadas de tres carriles) por las calles transversales de la Gran Vía, además de que el cinturón litoral llegará desde el enlace de Trinidad hasta la Villa Olímpica. Respecto a la zona de la Diagonal, la entrada es sencilla desde el sur y el norte; desde Lérida o Tarragona vía A-2; desde el norte por A-7 (tercer cinturón) hasta Papiol y luego A-2 hasta Barcelona; desde el sur directamente por la A-2 y desde la costa norte del Maresme por el segundo cinturón. En resumen, casi todos los caminos conducirán al área olímpica.

Juan GIRON ROGER
Fotos: Miguel GARROTE
(Enviados especiales)

Más de 65.000 trabajos en el concurso de dibujos Entregados los premios de Educación Vial Escolar



Reproducción de uno de los trabajos premiados, realizado por Pedro Salazar Lacruz, de trece años, que cursa el 7.º curso de EGB en el Colegio Ikas-Bidea Ikastola, de Vitoria.

EL pasado día 11 tuvo lugar en Salamanca la entrega de los premios del concurso nacional de Educación Vial Escolar que va ya por su segunda edición y en el que han participado unos seiscientos centros. El trabajo «Pita, pita», de los alumnos del colegio público de Arenas del Rey (Granada), fue el ganador en el apartado del ciclo medio, mientras que el trabajo denominado «Vía Libre», del centro La Picota, de Boo de Pielagos (Cantabria), fue el ganador en el ciclo superior. Hubo dos menciones especiales para el trabajo «Desde las aceras», del colegio Sindicatos Católicos de Palencia (ciclo medio), y para «Talleres de Educación Vial», del colegio La Esconrilla, del Valle de Trápaga (Vizcaya). El jurado que otorgó estos galardones estuvo compuesto por José Luis Martín Palacín, director general de Tráfico; Antonio Espinosa, subdirector general de EGB; Estrella Rivera, consejera técnica de Formación Vial; Caly Pedruelo, jefe secretario de despacho de la DGT; Violeta Manso, pedagoga del centro de educación vial de Salamanca; Carmen Palmero, jefa del gabinete de prensa de la DGT; Daniel Ribao, de la revista «Nuestra Escuela»; Jesús Soria, director de la revista TRAFICO; Fernando Muñoz, director de programas de educación vial; Rodrigo Gutiérrez, jefe de las páginas de educación del diario «ABC», actuando como secretario Isidro Serrano, jefe del negociado de medios educativos.

DIBUJOS

Los jardines de Cecilio Rodríguez, del madrileño parque del Retiro, sirvieron de inmejorable marco para la XX Exposición de dibujo infantil y juvenil sobre circulación vial, organizada por la DGT con la colaboración del Excmo. Ayuntamiento de Madrid, la Dirección General de Educación Básica y las Consejerías de Cultura y Educación de las Comunidades Autónomas. En esta XX edición se exponen 356 dibujos seleccionados entre más de 65.000, presentados por 1.205 centros escolares de EGB de toda España, catalogados en tres categorías según la edad y curso de estudio de los participantes.

El jurado, compuesto por Ramiro Sueiro, de la dirección general de EGB Daniel Ribao, de la revista «Nuestra Escuela»; Estrella Rivera, Fernando Muñoz, Isabel Delgado y Alejandro González en representación de la DGT, decidió proclamar vencedores en las distintas modalidades a estos niños:

Preescolar: Carolina María López López, de Granada, y Mirella Navarro Bretón, de La Rioja. 1.º de EGB: Rubén Saugar, de Avila, y Asun Lozano Cantín, de Zaragoza. 2.º de EGB: Miguel Rodrigo Ortega, de Burgos, y Viviana Villar Conde, de Pontevedra. 3.º, 4.º y 5.º de EGB: Mónica Pindado, de Cantabria y Teresa Pérez Mayor, de Zaragoza. 6.º, 7.º y 8.º de EGB: Rubén Suárez López, de Cantabria, y Pedro Salazar la Cruz, de Alava.

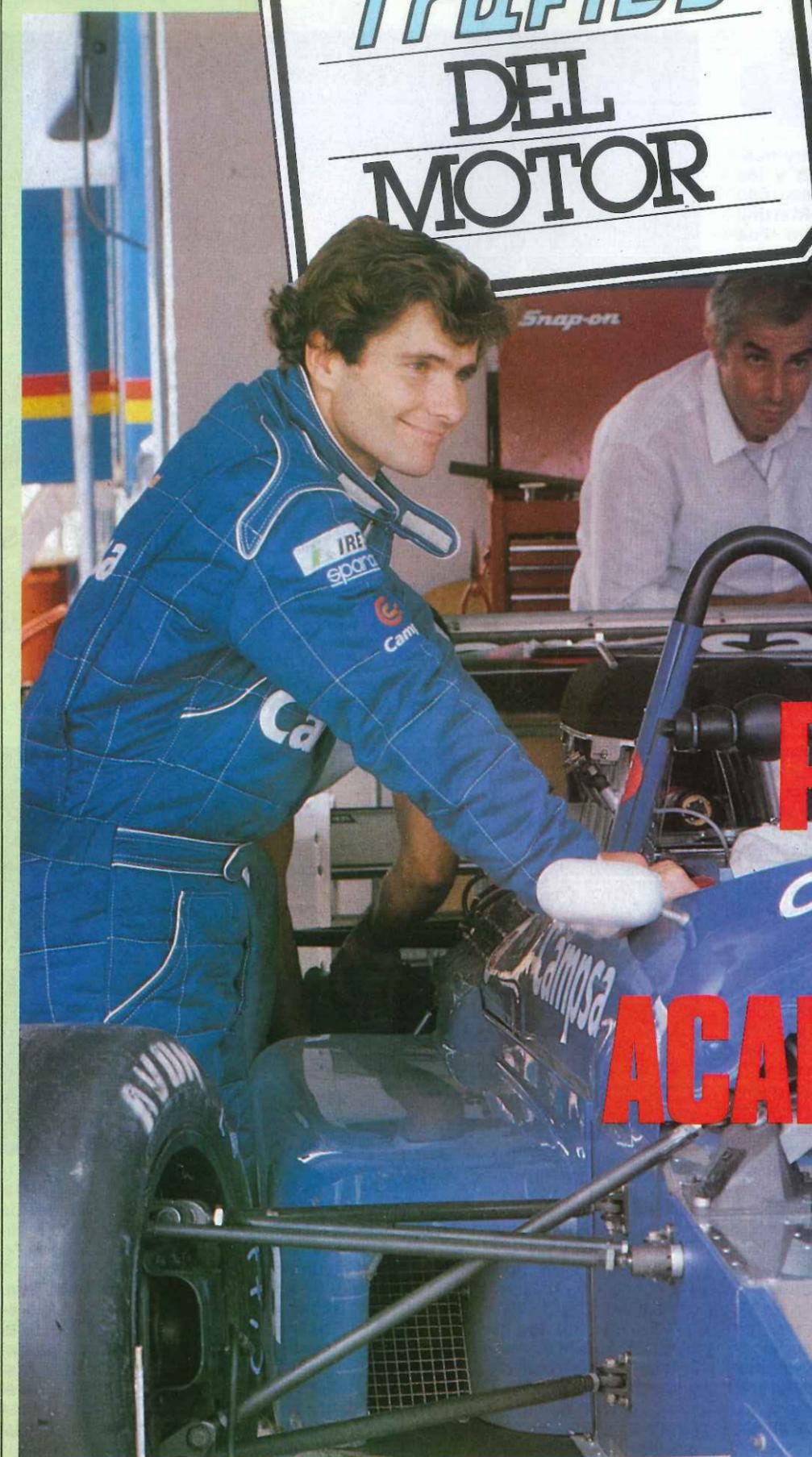
«Plan chatarra»

Firmaron los fabricantes

El Plan de Renovación del Parque de Automóviles, también conocido por el «Plan chatarra», no sólo no está parado, como se ha llegado a decir, sino que continúa en marcha y con más fuerza. El pasado mes de octubre todos los fabricantes de automóviles enviaron un escrito a la Dirección General de Tráfico, según el cual se adherían plenamente a las condiciones en que se enmarcaba el mismo, por lo que las posibles pegas que pudieran haberse dado por parte de algunos concesionarios en algunas provincias dejarán de darse.

Como saben, de este plan podrán beneficiarse todas aquellas personas que deseen cambiar de vehículo y pretendan canjear por el nuevo el suyo usado. Para ello, este vehículo deberá tener una antigüedad de diez años o más y haber sido titular del mismo durante un plazo no inferior a dos años. Con este plan se conseguirán créditos —en los bancos adheridos igualmente al plan— del 12 por 100 de interés y tendrán garantizadas 40.000 pesetas por su viejo vehículo.

Tráfico DEL MOTOR



Tras su
brillante
temporada
en la
3.000

Luis Pérez Sala es el piloto español de los últimos tiempos que puede pasar a la Fórmula 1 con ciertas garantías. Sus excelentes resultados en este su primer año en la Fórmula 3.000 le abren las puertas del «Gran Circo», en el que Luis Pérez Sala cree que tiene un sitio para el año próximo.

**PEREZ
SALA
ACARICIA
LA
F-1**

PEREZ SALA ACARICIA LA F-1



«La temporada ha sido muy buena. He tenido dos victorias y los pilotos que más han conseguido han sido Capelli, Pirro y Martini, con dos, las mismas que yo. Fue una lástima que en el Jarama tuviera que luchar y no pudiese estar en los primeros lugares como durante el resto de la temporada. Como resultado parcial, el Jarama fue de los peores, pero la igualdad en esta fórmula es enorme y lo mismo estás luchando por la novena plaza que por la primera, y tan difícil es alcanzar una como otra.»

—En el Jarama casi no pudiste participar en los entrenamientos porque se rompió la caja de cambios. El séptimo puesto, ¿fue sólo consecuencia de problemas mecánicos o también influyó la responsabilidad de correr en España, la presión de los medios de comunicación, etcétera?

—Estaba presionado, pero fundamentalmente es que salieron las cosas mal. Se rompió el cambio, perdí una sesión de entrenamientos, me puse más nervioso y no hice buen tiempo. Pero el día de la carrera estaba tranquilo, aunque tenía el «hándicap» de que no había podido dejar el coche perfecto. Quedé muy contento de la séptima plaza porque luché mucho y no tuve ningún fallo. Si no hubiese tenido ningún problema y todo bien, no se hubiera hablado de la presión de la prensa. El problema es que se acumuló todo: presión y problemas mecánicos.

—El plan que se trazó vuestro equipo era participar dos años en la Fórmula 3.000. ¿Sigue adelante o el éxito y la posibilidad de pasar a la Fórmula 1 os han hecho cambiarlo?

—Como este año ha salido tan bien, tenemos posibilidades de ir a la Fórmula 1. Tenemos que estudiarlo; pero no depende sólo de nosotros, sino de los «huecos» que queden en la Fórmula 1 y de los «sponsors» interesados en que yo acceda a ella.

«DEPENDERA DE LOS «SPONSORS»»

—¿Cómo ves tu paso a Fórmula 1 para el año que viene?

—Muy factible. Tengo el requisito deportivo, tengo la superlicencia; habrá tres o cuatro «huecos» en las escuderías de la Fórmula 1. Yo puedo entrar y dependerá de los «sponsors»; de si CAMPSA, que es quien hasta ahora me ha



Junto a Vinuesa (izquierda) y Adrián Campos, otros dos pilotos españoles con futuro.



Puede ser nuestro hombre en el «Gran Circo».

apoyado, está interesada en que pase a Fórmula 1 o en que me quede un año más en la 3.000.

—El peligro más importante es pasar a la Fórmula 1 y no conseguir un coche competitivo y quedar estancado.

—Es uno de los peligros, pero también existe el de quedar en la Fórmula 3.000 con un coche malo y quedarte atrás.

—La FISA ha aprobado recientemente unos cambios para Fórmula 1 por los que, en dos años, los turbos

van a desaparecer en favor de los coches atmosféricos. ¿Eso os beneficia a los pilotos que llegáis este año de la Fórmula 3.000?

—Efectivamente nos beneficia. El que el año que viene pueda haber coches atmosféricos permite que haya más «huecos» libres, bajan los costes y se igualan las mecánicas. En 1989 se habrán igualado mucho más las mecánicas y será un campeonato estilo a la actual Fórmula 3.000.



Para Luis se acerca el momento de la verdad como piloto.

—¿No quita eso un poco la razón de ser a la Fórmula 3.000?

—No, porque aunque sea un campeonato estilo Fórmula 3.000, seguirá siendo la Fórmula 1.

—¿Es difícil para un español llegar a la Fórmula 1?

—Es difícil porque la infraestructura en España es baja. Por tanto, destacar para un piloto español es complicado. Tampoco existen empresas españolas que estén en la Fórmula 1. Quizá cuando se den cuenta de que puede ser comercialmente rentable será más fácil llegar. Hasta ahora ha habido muy pocas empresas comerciales españolas que hayan llegado a la Fórmula 1 y eso dificulta la entrada de pilotos españoles.

Pero más que eso, es que, como no existe infraestructura, no se puede saber si un piloto español es bueno o no.

—¿Por eso hay que irse a Italia...?

—Por eso hay que irse fuera y demostrar allí lo que no puedes hacer en España. Claro, que demostrarlo en el extranjero es muy difícil. En Italia tienen veinte pilotos que demuestran que son buenos en su país y un extranjero pues, lo tiene más difícil. Pilotos que puedan irse al extranjero hay dos, y encima tiene que coincidir que sean buenos...

SEGUIR SUBIENDO

—Tú siempre has dicho que te planteas tu carrera como piloto de forma que, si a determinada edad no habías llegado arriba, la dejabas y punto.

—No. Siempre me he planteado mi carrera como piloto mientras pueda seguir subiendo. El día que no pueda más, porque mis condiciones no den más de sí o porque nadie me apoye, pasaré a hacer otras cosas en la vida.

—También has declarado, tras la prueba del Zakspeed en Estoril, que el cambio de la Fórmula 3.000 a la Fórmula 1 no es tan grande.

—No es tan grande, es un cambio al que puedes adaptarte fácilmente.

—Te refieres al coche, pero, ¿a todo lo que rodea la Fórmula 1?

—Eso es más difícil. Todo el «circo» que rodea la Fórmula 1 es un montaje al que habituarse lleva un rodaje para los pilotos.

—¿A ti qué te falta, en este momento, para correr en Fórmula 1? ¿Un «sponsor»?

—Hay tres cosas. Conducción deportiva, ya la tengo; el «sponsor», CAMPSA, tiene intención de llevarme; falta el «hueco». Entonces, el caso es negociar y poner de acuerdo a la escudería, el spon-

sor y nosotros. Y que, deportivamente, nos interese.

—Lo que en otras ocasiones se ha intentado (crear una escudería española) es muy complicado, ¿no?

—Ahora podría ser el momento para hacerlo. Al haber nueva reglamentación es cuando puede entrar nueva gente, pero crear una escudería española es difícil, porque técnicamente no estamos preparados.

—¿Qué características se necesitan para correr en Fórmula 1?

—Se necesitan muchas. Principalmente, ser buen piloto; pero también ser relaciones públicas, visión de futuro, ver venir a la gente, inteligencia, mentalidad abierta... No sé, mil y una cosas.

—¿Esto es el «circo» que rodea al Campeonato y al que antes te referías?

—No, me refería a que tiene un ambiente muy extenso que en las otras categorías del automovilismo no existe. Te llega de golpe en la Fórmula 1 y, claro, necesitas tiempo para habituarte.

—Cuando eras pequeño, ¿algún día pensaste que podrías llegar a pilotar en la Fórmula 1?

—No, es un sueño que, como niño, te gusta cuando estás haciendo carreras con el «scalextric», pero cuando comienzas a correr en las copas, te das cuenta de que llegar a la Fórmula 1 es más difícil de lo que nunca has pensado.

—Quedarte otro año en Fórmula 3.000 tiene un problema: que hagas una temporada peor y sea más difícil el salto...

—Efectivamente, y aunque sea un poco una lotería, creo que el año que viene será tan igualado como lo ha sido éste. Pero repetir una temporada como ésta es muy complicado.

—Pero desde fuera, si tú repites en Fórmula 3.000 parecerá un pequeño fracaso, que no has pasado porque no te han querido...

—No, será que no he podido pasar como he querido. Si te empeñas, pasas; pero yo lo que no quiero es pasar por pasar. Quiero hacerlo con unas garantías, cuando vea que existe un grupo de gente que esté interesada en que yo pase a la Fórmula 1. Que no sea yo solo.

Luis Pérez Sala está a un paso de llegar a la Fórmula 1, tras triunfar en la 3.000, pero no por eso deja de tener los pies en el suelo. Y no olvida el apoyo de la afición y de la prensa. «Tengo que agradecer mucho —termina— a la prensa y a la gente que tanto nos apoyó.»

Juan Manuel MENENDEZ
Fotos: Miguel GARROTE

Así ven el...

VW Polo Classic



NOTA MEDIA: **7,1**

DATOS TECNICOS

MOTOR

Posición: delantera, transversal.
Cilindros: cuatro, en línea.
Cilindrada: 1.272 c.c.
Alimentación: carburador.
Carburante: gasolina normal.
Depósito: 42 litros.
Potencia máxima: 55 CV a 5.600 r.p.m.

TRANSMISION

Tracción: delantera.
Caja de cambios: cuatro velocidades.
Embrague: monodisco en seco.

FRENOS

De disco/tambor, servo.

SUSPENSION

Suspensión delantera independiente y suspensión trasera semiindependiente.

DIRECCION

Tipo: cremallera.
Diámetro giro: 10,1 metros.

RUEDAS

Llantas: chapa, 5 x 13".
Neumáticos: 165/65 SR 13.
Peso: 740 kg. **Longitud:** 3,97 m. **Anchura:** 1,60 m. **Altura:** 1,35 m. **Maletero:** 370 dm. cúbicos.

autopista

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

Comentario: El Polo Classic posee las mismas virtudes que su hermano de dos volúmenes —acabado, prestaciones y consumo reducido—, pero con la ventaja de una estética más atrayente y un maletero de extraordinaria capacidad. En este caso concreto, la única mecánica disponible es la 1.300 c.c., generalmente más potente que lo anunciado por el fabricante y por el momento con sólo cuatro marchas. Para dejar el coche perfecto, se echa en falta un cambio de cinco velocidades y la posibilidad de abatir los asientos posteriores.

LO BUENO

- Calidad y ajuste excelentes.
- Amplitud del habitáculo y maletero.
- Buen comportamiento.

LO MALO

- Cambio de sólo cuatro marchas.
- Escasa ventilación interior.
- Asientos posteriores no abatibles.

Motor 16

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

Comentario: El VW Polo Classic es un coche tranquilo, que se dirige a los usuarios de gustos más clásicos. Hace gala de un excelente comportamiento, de una gran facilidad de manejo y de una potencia de frenada impresionante. El acabado es bueno y la única queja viene por culpa de la escasez de equipo, que no permite pensarlo en un coche cuyo precio roza el 1.100.000 pesetas. Los amantes de los viajes largos sentirán la ausencia de una quinta marcha, siempre ahorrativa en carretera. Pero se contentarán con el empleo de gasolina normal, más barata que la súper.

LO BUENO

- Frenos potentes.
- Buenas aptitudes urbanas.
- Habitabilidad y maletero capaz.

LO MALO

- Falta de quinta marcha.
- Equipamiento escaso.
- Consumo elevado en autopista.

EL PERIÓDICO

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

Comentario: Gracias a la incorporación de un maletero de generosas dimensiones, el Polo Classic se convierte en un coche familiar para aquellos que buscan lo imprescindible en un vehículo turismo, no tienen exigencias en cuanto a equipamiento y detalles, y no están dispuestos a pagar más allá del tope psicológico que supone el millón de pesetas. El coche en sí no está mal, pero adolece de algunas cosas que los vehículos de la competencia sí ofrecen y eso puede restarle algo de encanto. Mecánicamente no tiene reproche para lo que es, pero sigue con esa tendencia alemana de ofrecer una envoltura e interiores austeros, sobrios y casi casi espartanos, a los que los españoles cada vez somos menos aficionados.

LO BUENO

- Capacidad del maletero.
- Excelente habitabilidad.
- Buenos frenos.

LO MALO

- Escasa instrumentación.
- Acabado poco cuidado.
- Caja de cuatro velocidades.

La Voz de Galicia

Estética	6
Acabado	8
Habitabilidad	9
Comodidad	7
Instrumentación	7
Maletero	6
Accesorios	6
Luces	6
Estabilidad	5
Suspensión	7
Ruedas	7
Frenos	5
Potencia	5
Elasticidad	7
Cambio	7
Aceleración	5
Velocidad punta	7
Consumo	7
Seguridad	5
NOTA:	6,4

Comentario: Un coche tradicional en Europa, que ha cosechado importantes éxitos a lo largo de los años que lleva en el mercado, ha llegado a las carreteras españolas de la mano de Seat, mejorando con respecto a la versión alemana su equipamiento pobre y espartano. El Polo Classic se fabrica en nuestro país y su precio es una de las bazas más importantes ante sus competidores, ya que los modelos que aquí se comercializan están en una banda que va desde algo menos de las 900.000 hasta algo más de 1.100.000 pesetas.

LO BUENO

- Precio.
- Dirección.
- Habitabilidad.

LO MALO

- Aceleraciones mejorables.
- Frenos.
- Compartimiento precario en mojado.



Prost ganó con suerte

Alain Prost, francés, treinta y un años, sucesor del mítico Niki Lauda, se proclamó por segundo año consecutivo campeón del mundo de la Fórmula 1 al vencer en el gran premio de Adelaida (Australia), última prueba del campeonato. Prost contaba con pocas posibilidades de proclamarse campeón, toda vez que el británico Nigel Mansell tenía prácticamente todas las papeletas para llevarse el gran premio: simplemente le bastaba colocarse entre los tres primeros para ser campeón y evitar la opción de sus más directos rivales, el francés Prost y su teórico jefe de filas, el brasileño Nelson Piquet. El británico, que no contaba al inicio del campeonato entre los favoritos, fue haciéndose un lugar de honor, y a bordo de su Williams-Honda hizo primeros en San Marino, Bélgica, Francia, Reino Unido y Portugal. En total, 70 puntos, seis más que su rival más directo, Prost. Sin embar-



Miguel GARROTE

go, el francés, en un alarde de inteligencia, supo sacar el máximo provecho a su McLaren Porsche en Adelaida y hasta adelantó su cambio de neumáticos, lo que le proporcionó una enorme ventaja sobre sus adversarios. Todo ello, contando con la indudable suerte que tuvo al perder Mansell, su más directo rival, una rueda que le apartó no sólo de la carrera, sino del campeonato. Al final, la clasificación quedó así: 1.º, Alain Prost (McLaren-Porsche); 2.º, Nigel Mansell; 3.º, Nelson Piquet, y 4.º, Ayrton Senna. En la clasificación de constructores, Williams-Honda fue la vencedora, seguida de McLaren —Porsche y Lotus— Renault.

De forma escalonada en los tres próximos Mundiales Se acabó el turbo

La Fórmula 1 abandonará los motores turboalimentados en los próximos Campeonatos Mundiales, según las nuevas normas aprobadas por la FISA en su reunión del día 3 de octubre. La Federación Internacional de Automovilismo (FISA) quiere terminar así con los grandes dispendios de los constructores que, además de provocar grandes desigualdades entre los coches, está llevando a la Fórmula 1 a enormes gastos económicos. De hecho, el gasto medio por escudería, con dos monoplasas de nivel medio, sube hasta los 1.000 millones de pesetas, cifra que se quintuplica en las escuderías punteras.

La FISA ha aprobado una nueva reglamentación para las pruebas de 1987 que obliga a limitar la carga de los turbos mediante una válvula que proporciona y controla la FISA. Además de limitar la potencia de los turboalimentadores, la FISA vuelve a reducir la capacidad de los depósitos de gasolina y, consecuentemente, el consumo durante la carrera. Es decir: otra vía para limitar los coches turbo, ya con problemas de consumo en determinados circuitos.

A partir de esta nueva normativa

se deduce la intención de la FISA de volver a los coches atmosféricos. Así, se permite elevar la cilindrada de los motores atmosféricos hasta 3.500 c.c. y se rebaja el peso mínimo de los mismos hasta 500 kilogramos. De esta forma, los motores atmosféricos, que desaparecieron de la Fórmula 1 en 1985, podrán volver a competir en condiciones de igualdad con los motores turboalimentados.

En 1988 la situación favorecerá, ya de forma descarada, a los motores atmosféricos, ya que la presión de los turbos se verá reducida a la mitad, mientras el consumo de gasolina se volverá a limitar, reduciendo los depósitos a 150 litros. Mientras tanto, los atmosféricos no tendrán limitación de consumo y podrán tener una potencia cercana a los 650 caballos. Los turbos, en 1988, no podrán, prácticamente, competir.

El Campeonato del Mundo de 1989 sólo permitirá ya los motores atmosféricos y prohibirá los turboalimentados, lo que en la práctica vaciará de sentido la actual Fórmula 3.000.

J. M. M.

Su caída en Calafat aceleró la despedida

NIETO: ADIOS FORZADO

La anunciada retirada de Angel Nieto se precipitó tras su caída, con rotura de tibia incluida, en el circuito de Calafat (Tarragona) en el Superprestigio Sólo Moto. Tras trece títulos mundiales y noventa grandes premios ganados en tres categorías del Mundial de Motociclismo (50, 80 y 125 c.c.), Angel Nieto cierra así la trayectoria más brillante del motociclismo español. A nivel mundial, sólo el mítico Giacomo Agostini supera sus «doce más uno» títulos mundiales.

En su haber, al margen de innumerables títulos nacionales e internacionales, se cuenta el haber puesto a punto las máquinas más punteras de los Mundiales. A sus éxitos con Derbi hay que sumar, en los últimos tiempos, la puesta a punto de las Garelli, las máquinas más fuertes del Mundial de 125 c.c.

Calafat ha supuesto para Nieto —quien tenía pensado participar en las dos últimas pruebas del Campeonato de España— el final obligado de una de las trayectorias más brillantes del deporte español. A Angel Nieto, para la posteridad y la gloria, sólo le ha faltado haberse retirado con un título mundial. Su sucesión queda asegurada: «Aspar» y Herreros aseguran futuros laureles para nuestro motociclismo.

CAIDAS A «GO-GO»

Además de la lesión de Angel Nieto, este final de temporada ha sido para los pilotos españoles asiduos del Mundial de Motociclismo pródigo en lesiones y caídas. En el mismo circuito de Calafat, «Champi» Herreros, flamante subcampeón mundial, caía de su Derbi y se fracturaba una clavícula; igual suerte corría, en ese mismo día y circuito, Herri Torrontegui, con Autisa, con caída e idéntica lesión. Pocos días antes, con motivo de la última prueba del Mundial, Jorge Martínez «Aspar», ya campeón del mundo, sufrió una aparatosa caída sin consecuencias... Lo dicho: caídas a «go-go» en este final de temporada.

J. M.



EL PARQUE AUTOMOVILISTICO, AL DIA

Provincias	Matriculas concedidas		Total vehículos matriculados octubre 86	Total permisos expedidos	Licencias de conducción
	Últimas matriculas septiembre	Últimas matriculas octubre			
Alava	2627-I	3346-I	719	583	35
Albacete	0261-H	0834-H	573	704	137
Alicante	7034-AT	0802-AU	3.800	3.046	1.039
Almería	1550-J	2442-J	892	1.139	277
Asturias	2426-AJ	4533-AJ	2.107	1.665	233
Avila	4189-D	4484-D	295	384	30
Badajoz	5445-J	6186-J	741	1.198	251
Baleares	0975-AK	3699-AK	2.724	1.519	723
Barcelona	1049-HN	6042-HP	14.993	9.940	2.232
Burgos	1221-J	2065-J	844	951	37
Cáceres	4957-G	5496-G	539	752	108
Cádiz	6423-U	8180-U	1.757	2.125	766
Cantabria	8173-N	9306-N	1.133	1.194	174
Castellón	9288-N	0502-O	1.214	1.020	323
Ciudad Real	5790-I	6435-I	645	855	148
Córdoba	7555-O	8750-O	1.195	1.334	446
Coruña, La	7910-AD	9947-AD	2.037	3.387	424
Cuenca	8413-D	8745-D	332	459	40
Gerona	6171-X	8273-X	2.102	1.379	681
Granada	3601-M	4914-M	1.313	1.658	493
Guadalajara	0658-D	0933-D	275	303	36
Guipuzcoa	4256-X	6224-X	1.968	1.680	206
Huelva	0813-I	1634-I	821	555	184
Huesca	3227-G	3758-G	531	496	67
Jaén	8906-I	9646-I	740	1.014	239
León	2968-M	3988-M	1.020	1.100	89
Lérida	8889-L	9883-L	994	955	140
Lugo	3969-I	4660-I	691	488	117
Madrid	1298-HG	4784-HH	13.486	7.562	1.066
Málaga	0842-AD	3482-AD	2.640	2.703	732
Murcia	4332-Y	7062-Y	2.730	2.532	932
Navarra	6003-S	7477-S	1.474	1.311	132
Orense	9096-H	9633-H	537	620	104
Palencia	3996-E	4353-E	357	486	33
Palmas, Las	6252-Z	8650-Z	2.398	2.509	217
Pontevedra	7380-X	9030-X	1.650	2.386	381
Rioja, La	1072-H	1649-H	577	645	95
Salamanca	0941-I	1527-I	586	841	61
Santa Cruz de Tenerife	3103-X	5711-X	2.608	1.449	163
Segovia	5858-D	6150-D	292	352	21
Sevilla	7171-AK	0375-AL	3.204	2.844	973
Soria	5780-C	5978-C	198	221	13
Tarragona	4936-S	6579-S	1.643	1.077	375
Teruel	5344-D	5581-D	237	309	48
Toledo	4087-J	5040-J	953	863	102
Valencia	0023-BY	5552-BY	5.529	4.370	1.541
Valladolid	9720-M	0757-N	1.037	1.004	62
Vizcaya	3072-AN	5769-AN	2.697	1.926	150
Zamora	4975-E	5303-E	328	441	66
Zaragoza	0913-X	2837-X	1.924	1.586	188
Ceuta	6794-C	6923-C	129	338	18
Melilla	9401-B	9515-B	114	150	36
TOTALES			94.323	80.408	17.184

Las ventas de vehículos suben un 8 por 100

La producción nacional de vehículos ha aumentado en un 5,9 por 100 en los primeros ocho meses del año 1986, según ANFAC (Asociación Nacional de Fabricantes de Automóviles). En el mismo período, en agosto, las ventas de vehículos alcanzaron las 351.298 unidades, lo que supone un incremento del 8 por 100 respecto a igual período de 1985.

Ford cumple diez años

Ford ha cumplido su décimo aniversario en nuestro país, motivo por el

qual la compañía norteamericana puso en marcha un programa de actividades dirigidas a sus clientes, incluido el sorteo diario de uno de sus coches, además de la puesta en circulación de algún modelo «especial» para celebrar el acontecimiento. Enhora buena.

Siguen los Horizon y Solara

De nuestro reportaje sobre «Los automóviles ante la nueva temporada», publicado en el número del mes de septiembre, podría desprenderse que

van a dejar de fabricarse en breve los modelos Horizon y Solara. Esta interpretación sería errónea, dado que en la actualidad se siguen produciendo en las factorías de Talbot en Villaverde. Así nos lo han confirmado fuentes de la firma, según las cuales para los tres próximos meses «existen pedidos para estos modelos incluso por encima de las expectativas de fabricación». Así pues, el Horizon y el Solara están en estos momentos coexistiendo en las cadenas de montaje con el Peugeot 309 y con el 205, no existiendo ninguna fecha prevista para dejar de producir tales vehículos.

VIEJAS
GLORIAS



Lincoln V/12, de 1931

Henry Martin Leland fundó en 1917 la firma de automóviles de lujo denominada Lincoln, en honor del presidente de los Estados Unidos del mismo nombre, al que admiraba.

En 1922, la firma fue adquirida por la Ford, que siguió construyendo este modelo con la misma impronta que le había dado Leland. Así, compitió con las mejores marcas de la época, como Packard, Cadillac, Pierce Arrow, Duesenberg, Chrysler Imperial, etcétera. Automóvil de potentados, banqueros, industriales y gente de alto poder adquisitivo, fue el famoso vehículo de los gánsters de Chicago en los años 30. La Policía se vio obligada a su adquisición para competir en igualdad de circunstancias

frente a sus buscados delincuentes. En 1924, el presidente Coolidge adquirió el primer Lincoln para los inquilinos de la Casa Blanca. En un Lincoln Continental viajaba John F. Kennedy cuando fue asesinado en Dallas (Texas).

El modelo que presentamos es una berlina de siete plazas, con un motor V/12, aunque antes se montaron con V/8. A su gran potencia une la elegancia de una berlina de lujo, preparada para grandes rutas.

Sus medidas son: largo: 5,3 metros; ancho: 1,85; vía: 1,55. Su peso: 2.490 kgs. Motor de V/12 cilindros de 4,4 l. y 110 CV. al freno. (Del club de Automóviles Clásicos «Al Andalus», de Jaén.)

COSTA, EL MEJOR EN ZARAGOZA

Jesús Costa Cuquerella (Porsche 911 S) fue el vencedor absoluto de la IV Concentración de Clásicos Deportivos, celebrada en Zaragoza, bajo la organización de la Asociación Aragonesa. Participaron en la misma ochenta vehículos, procedentes de Barcelona, Valencia, Zaragoza, Madrid, Murcia, Bilbao, Pamplona, Tarbes (Francia) y Estados Unidos, cuyas fechas de fabricación oscilaron entre 1946 y 1971.

RUTA DEL GUADALQUIVIR

Bajo la organización del Club de Automóviles Clásicos Al Andalus, se celebró en tierras andaluzas la VII Ruta del Guadalquivir, con 550 kilómetros de recorrido entre el Parador Nacional de la Sierra de Cazorla y Sanlúcar de Barrameda. Intervinieron en ella veintisiete automóviles, datados desde el Fiat 501 de 1924, al De Soto de 1939, procedentes de Alicante, Badajoz, Cáceres, Sabadell, Sagunto y Salamanca, así como de las provin-

cias andaluzas. Sobresalieron los Fiat Balilla, Ford T, Ford A, Oldsmobile, Studebaker, Chevrolet, Packard y Mercedes.

Durante las cinco jornadas del recorrido se visitaron numerosas poblaciones ribereñas, realizándose paradas técnicas en Ubeda, Jaén, Córdoba, Sevilla y Puerto de Santa María. Hubo premios genéricos para todos los participantes, donados por la Expo-92 y por la Dirección General de Turismo de la Jefatura de Andalucía, y el doctor granadino López Menchén pronunció una conferencia sobre el automóvil Anglada, fabricado a principios de siglo en el Puerto.

L. ARAGONES GANO EN VIGO

Cuarenta y dos coches de época intervinieron en el I Rally Ciudad de Vigo que, organizado por el Club Gallego de Automóviles Antiguos, formaba parte del Campeonato de Galicia de la especialidad. El recorrido, dividido en dos etapas que sumaron algo más de 89 kilómetros, llevó a los partici-

pantes a Zamanes, Porriño, Sanguñeda, Puxeiros, Canido, Sayanes, La Ramallosa, Bayona y Gondomar, para finalizar ambos tramos en la ciudad viguesa.

La victoria final correspondió a Luis Aragonés Martínez, con un Renault Celta 4, de 1935.

20 COCHES GALOS EN LA ARAGON-BEARN

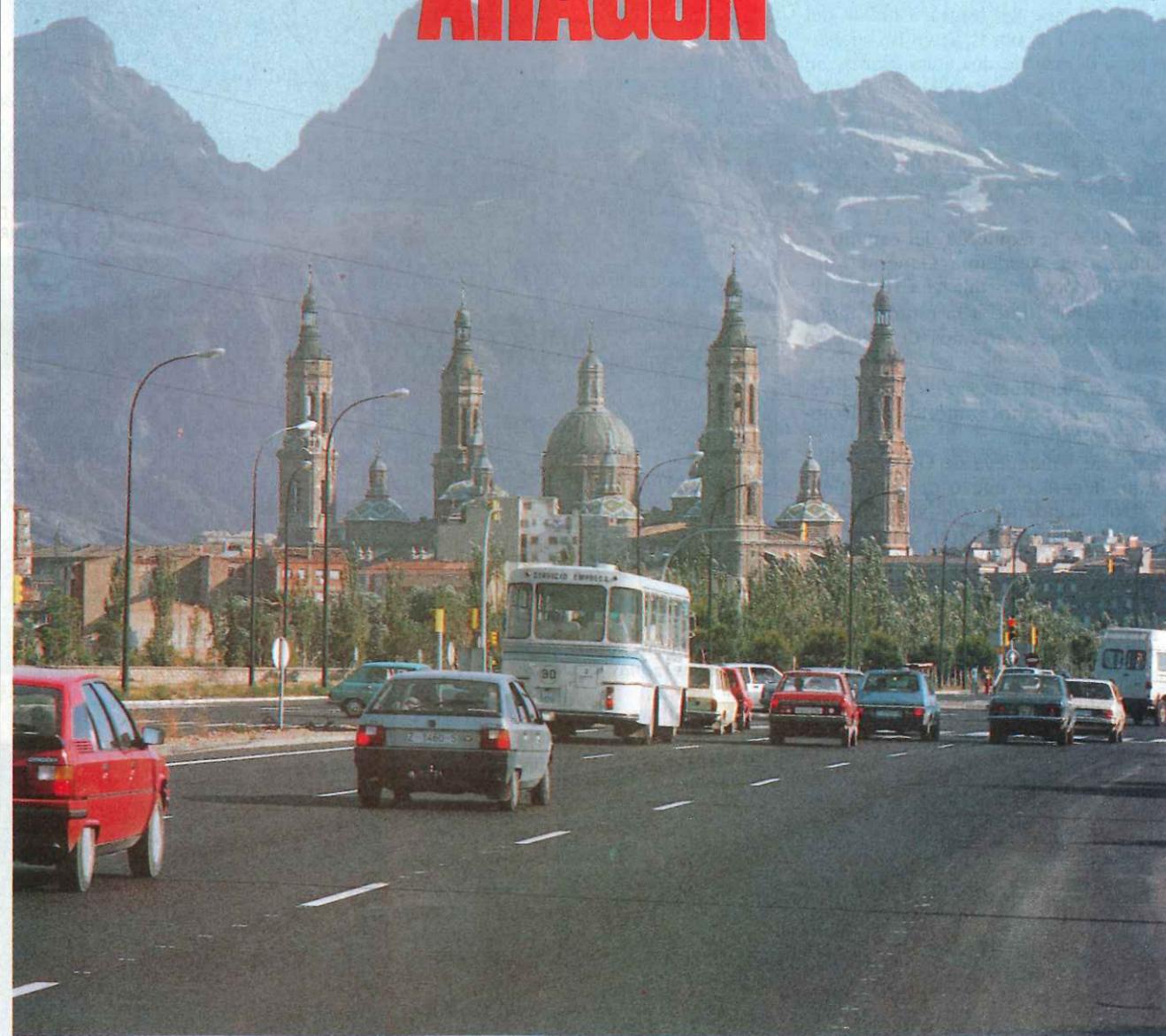
Veinte coches franceses —la primera vez que acude a España un contingente tal de vehículos extranjeros— y treinta y siete españoles tomaron parte en el I Rally Internacional de Coches Antiguos Aragón-Bearn que, organizado por la Asociación de Amigos del mismo nombre, tuvo un carácter primordial de exhibición.

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.

kilómetro a kilómetro

Zaragoza-Huesca-Somport, por la N-330

EL EJE NORTE-SUR DE ARAGON



LA carretera que nos ocupa en esta ocasión, N-330, ha sido recorrida desde Zaragoza capital hasta Candanchú (puerto de Somport), fin obligado del viaje, pues nos encontramos con la frontera francesa. Es una vía ésta de importante afluencia turística para ambos países, tanto en invierno como en verano, pues el atractivo del Pirineo Aragonés es grande. Al tiempo que permite el paso del tráfico pesado de la industria de la zona, ha de soportar la

importación y exportación con el vecino país. La N-330, Murcia y Alicante a Francia por Zaragoza, comparte desde esta última ciudad hasta Huesca la kilometración de la carretera N-123, Zaragoza-Huesca. Se trata de una buena carretera por lo general, que asciende imperceptiblemente desde la depresión del Ebro a la alta montaña, con importante remodelaciones, algunas muy recientes, que iremos relatando paso a paso.

INICIAMOS un viaje de 180 kilómetros, dejando como telón de fondo la Basílica del Pilar, después de cruzar el puente de Santiago sobre el Ebro. Se abre ante nosotros una amplia autovía de cuatro carriles, con accesos a la A-2 (Lérida), A-68 dirección Bilbao, y la Ronda Norte, cinturón de la capital de Aragón.

Por acuerdo de Consejo de Ministros de 11-7-86, esta autovía hasta Huesca (N-123) va a ser ampliada en nueve kilómetros, hasta la vecina localidad de Villanueva de Gállego, enlazando en el Km. 6.500 con la futura Ciudad del Transporte. Las obras, cuyo fin se estima para dentro de dos años, tienen un presupuesto de más de 800 millones de pesetas.

Km. 4,400: Intersección y acceso al Barrio de San Gregorio. Punto peligroso en 1982 y 1985. Tres accidente sin víctimas.

Km. 6: A la izquierda del camino se encuentra la Academia General Militar, y un poco más allá el CIR n.º 10.

Km. 6,500: Junto a la futura Ciudad del Transporte, entramos de lleno en la N-123.

Km. 10,700: Recta sin intersecciones. En 1985, un peatón muerto por irrupción en la calzada.

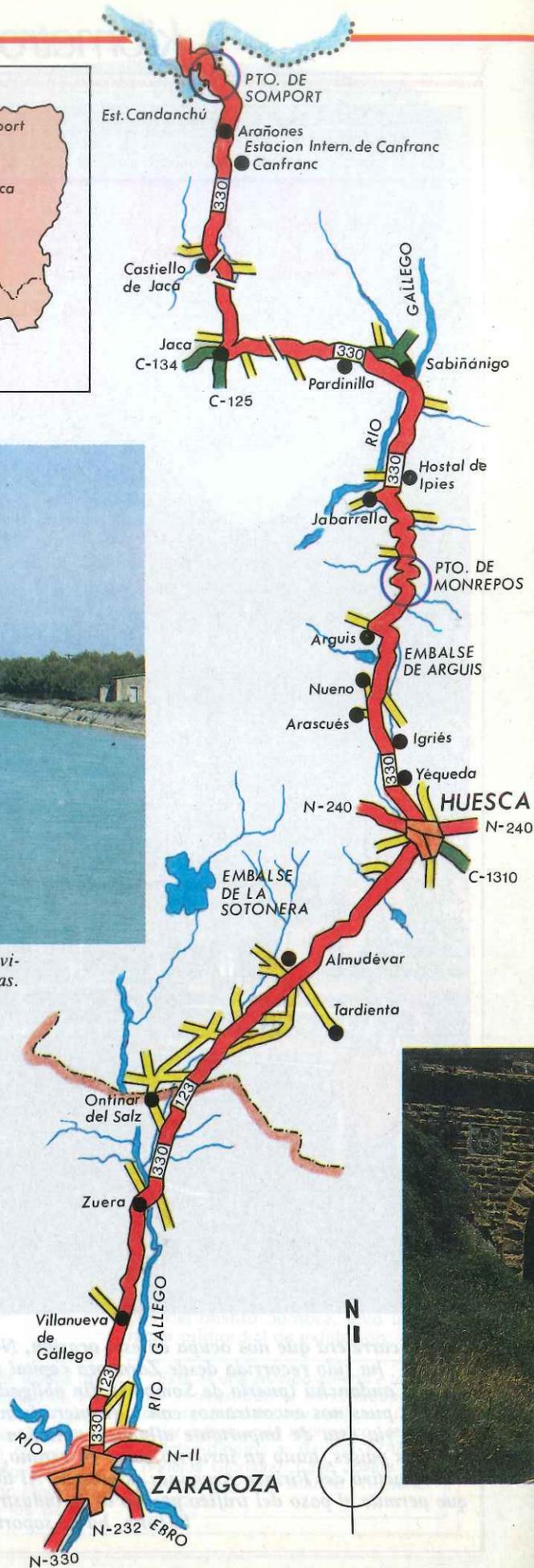
Km. 13: Villanueva de Gállego. Hasta aquí llegará el nuevo desdoblamiento. Dos accidentes sin víctimas, en 1985. Entramos en la zona de Los Monegros, donde se celebra anualmente la prueba automovilística de la Baja de Montesblancos.

Km. 24,200: Zuera. Variante realizada por el MOPU, inaugurada en junio de este año, que ha eliminado el paso por la población, dos curvas francamente

Charo LAIZ



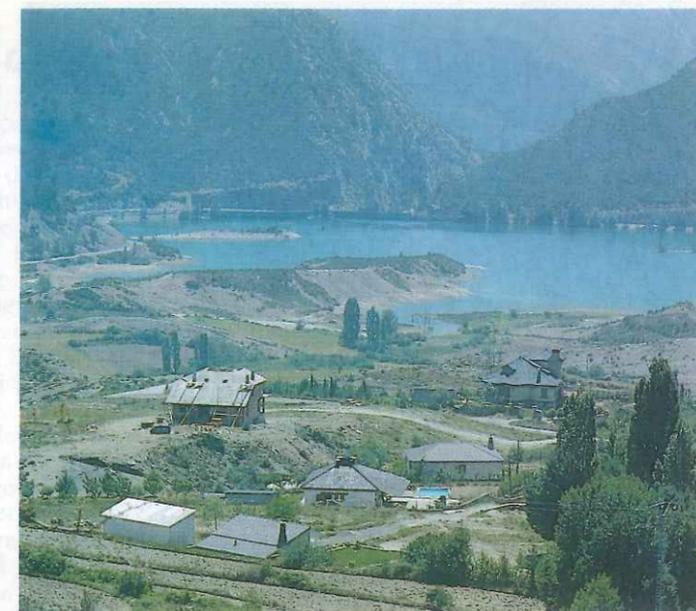
El canal de Monegros da vida a estas zonas desérticas.



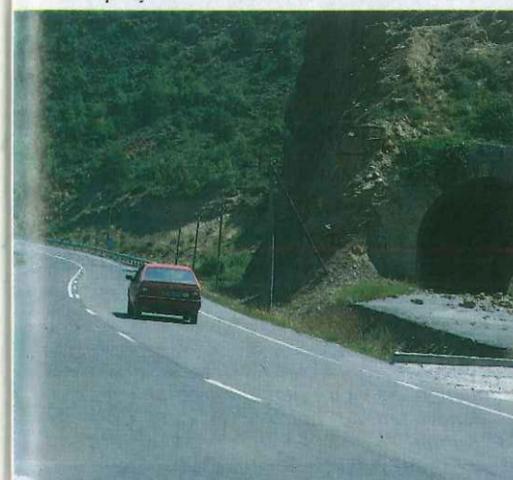
Con la variante de Zuera han desaparecido dos curvas peligrosas y el paso por una zona escolar.



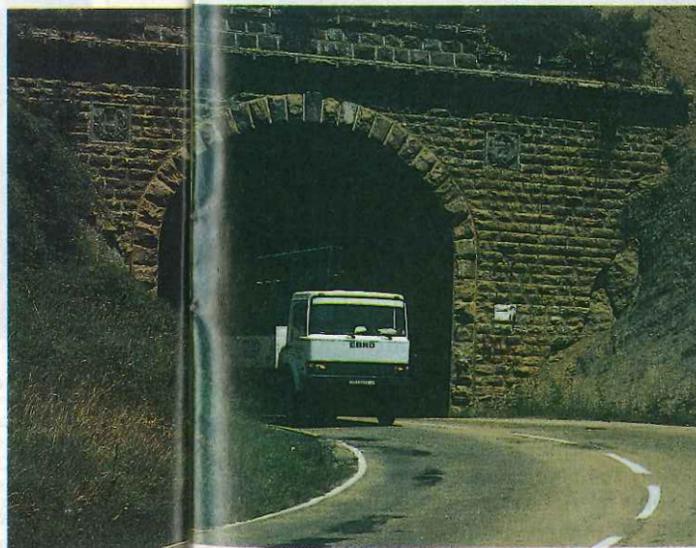
Este paso a nivel, a la entrada de Huesca, se evitará con el proyecto de variante.



Embalse de Arguís, desde el Monrepós.



Túnel de la antigua carretera, eliminado por la obra del primer tramo del puerto



Túnel de Manzanera. Con el segundo tramo del proyecto de Monrepós se abrirá otro en paralelo.

te peligrosas y evitado el peligro de la cercanía de un centro escolar.

Km. 25: Finaliza la variante. A la izquierda enlaza la carretera local hacia Ejea de los Caballeros, capital de la comarca de las Cinco Villas.

Km. 27,100: Indicador de San Mateo de Gállego, a la derecha. Se trata de un itinerario alternativo hacia Zaragoza, viniendo de Huesca.

Km. 33: Tramo de carretera recientemente inaugurada, con firme de hormigón antideslizante, que ha eliminado dos pasos a nivel con barreras y algunos badenes, lo que supone un adelanto en el viaje.

POR LA PROVINCIA DE HUESCA

Km. 37,400: Límite con la provincia de Huesca; a la izquierda, desvío a Ontinar del Salz.

Km. 41,800: En 1985, se produjo un herido grave al colisionar un vehículo con el paso a nivel con barrera.

Km. 42: Acaba el buen firme y continuamos por la antigua carretera.

Km. 48,700: En 1985, siete muertos y dos heridos graves, por invadir el carril de la izquierda. Carretera recta y bien señalizada.

Km. 51,500: Canal de Los Monegros. Riega las huertas del Sur de Huesca y Norte de Zaragoza, con agua procedente del embalse de la Sotonera y el río Gállego.

Km. 52: Almudévar, población anterior a la dominación árabe; a la derecha, indicador de Artasona.

Km. 52,500: Tardienta y ramal del ferrocarril a Canfranc.

Km. 55,200: Subida al puerto de las Canteras de Almudévar (altitud 500 m.), bien señalizado, con buen firme y con carril para lentos, en el sentido Huesca-Zaragoza.

Km. 59: Cumbre del puerto, donde se produjo un herido grave en 1985, por exceso de velocidad y placa de hielo.

Km. 66,900: Cartel de «atención». Cruce con el acceso a la Universidad Laboral. En 1985, un peatón fue herido grave. Gran recta, al fondo de la cual se divisa la capital del Alto Aragón.

Km. 68: Existe un proyecto de variante, para que desde este punto se evite el paso por el centro de la ciudad de Huesca, agilizando el tráfico pesado y eliminando un paso a nivel a la entrada de la población.

Km. 68,500: Huesca, casco urbano. Población situada en el Somontano, con vestigios románicos y mudéjares, es hoy una ciudad en crecimiento entre el agro y la industria.

Km. 69: Paso a nivel, que será suprimido, del ferrocarril a Canfranc. La DGT ha realizado obras de regulación y semaforización en Huesca capital recientemente.

CAMINO DEL VIEJO ARAGON

Al dejar Huesca y continuar nuestro recorrido por la N-330, nos encontramos un puente colgante sobre el río Isuela, de estructura de hormigón, que pese a la ampliación de calzada prevista, se va a conservar, por ser el primero de sus características realizado en España.



Obras avanzadas en el tercer tramo del proyecto del puerto de Monrepós.



Cruce problemático, en la arteria principal jacetana, que ha sido ordenado y semaforizado.



Subida a Candanchú. Los mojones de nieve son, en invierno, los únicos testigos de la existencia de la carretera.

Km. 2: Cambio de kilometración. En este punto confluirá la variante de Huesca capital.

Proyecto del Puerto de Monrepós. El primer tramo, desde Nueno a Arguís, está totalmente acabado, eliminando de la antigua C-136 curvas, estrecheces y túneles de poca alzada, consiguiendo con la moderna carretera hacer más cómodo el peligroso puerto.

Km. 16,500: Limitación a 60. Peligro de viento, redes laterales por desprendimientos. Hielo.

Km. 20: Entramos en el segundo tramo del Puerto de Monrepós (en proyecto). Carretera antigua, curvas peligrosas y sin señalizar.

Km. 23: Embalse de Arguís. Carretera de montaña en malas condiciones con firme desgastado.

Km. 26,900: Túnel de Manzanera. Con la nueva obra se abrirá otro en paralelo.

Km. 28,500: Limitación a 60. Peligro de hielos y mala carretera.

Km. 30: Coronando Monrepós (1.262 m.), al fondo se divisan los valles de Oza, Hecho y Ansó.

Llegamos al tercer tramo del proyecto de Monrepós, en realización. Se encuentra cerrado al tráfico, pero no obstante atravesamos la zona de obras, que se extienden durante diez kilómetros.

Km. 41: Fin de obras. Enlazamos con la antigua carretera.

Km. 42: Puente sobre el río Guarga. A la derecha, Boltaña. Buen firme y señalización.

Km. 45: Eliminada gran curva en Hostal de Ipiés.

Kms. 50 y 51: Buen firme, curvas bien trazadas y de amplio radio.

Km. 52: Canal de la central de Jabarrella.

Km. 53,500: Barranco de Bailín.

Km. 54,800: Puente sobre río Basa. Indicador a la derecha de Yebra de Basa (comarca del Serrablo). De este punto kilométrico saldrá la variante de Sabiñánigo, proyecto del MOPU.

Km. 56,400: A la derecha, Sardás y ruta del Serralbo, conjunto de iglesias románicas.

Km. 57: Casco urbano de Sabiñánigo, con limitación a 40. Proyecto de la Jefatura de Tráfico de Huesca para ordenación de itinerario (calle Coli-Escalona), aprovechando una carretera envolvente que desvía el tráfico pesado, coincidente con el proyecto del MOPU.

HACIA LA MONTAÑA POR JACA

Km. 60: Cruce con la C-136, a Biescas, estaciones de Panticosa y Formigal, valles de Ordesa y Tena y Francia por el Portalet. Cambio de kilometración de la antigua C-134, ahora N-330.

Kms. 1 al 3: Limitación, curvas peligrosas y falta de arcén. A la derecha, indicador de Larrés. Pozos de gas natural. Desaparece la kilometración. A la derecha, Guasa, y paso elevado de ferrocarril.

Sobre el que sería Km. 18, llegamos a Jaca, monumental y turística, destacando en ella la catedral (siglo XI) y la fortaleza militar de la Ciudadela. La Jefatura de Tráfico ha realizado obras de regulación y semaforización en la ciudad. En el casco urbano, aparecemos de nuevo en la N-330, km. 160 desde Zaragoza. Hasta Canfranc, coincidire-



Sabiñánigo. Se va a evitar el estrechamiento, dando sentido único a la calle Coli-Escalona.



Frontera francesa y aduana, fin de trayecto.

mos con el Camino de Santiago.

Km. 161: Atrás queda Jaca y su Escuela Militar de Montaña. Carretera vieja, con firme desgastado y ondulado.

Km. 164,500: Limitación a 30. Puente sobre el río Aragón. Comenzamos a subir de manera rotunda, hasta alcanzar los altos del puerto de Somport.

Km. 167,100: Castiello de Jaca, a la derecha. Debemos insistir ahora más

que nunca en las precauciones invernales.

Km. 170,100: A la izquierda, Borau y Aisa. Continuamos ascendiendo por una carretera bien señalizada, aunque con abundantes curvas.

Km. 175: Curva a la izquierda, peligrosa, punto negro eliminado por señalización.

Km. 179: Curvas en el valle. La carretera está flanqueada por la montaña.

Km. 181: Canfranc actual, casco urbano. Estación internacional de ferrocarril, abandonada por la parte francesa. En la española, final del ramal de Tardiente. Continúa la subida y la cima está cerca, con prados de verde multicolor y manchas de ganado.

Km. 185,500: Contracurvas. Todo este tramo de carretera se halla flanqueado por mojones de nieve, rojos a la derecha y amarillos a la izquierda.

Km. 190: Estación de invierno de Candanchú. Instalaciones, remontes y aparcamientos.

Km. 191: Puerto de Somport (1.640 m.). Frontera francesa y aduana nueva. A la derecha, estación invernal de Astún. Llegamos felizmente al término de un viaje que nos llevó del valle a la alta montaña. Emulando a las legiones romanas, nos permitió, franqueando calzadas, alcanzar el final, el «sumoportus» (Somport), frontera natural y política con Francia. Merece la pena. Hemos de volver.

Alejandro G. VADILLO
Fotos: José RUBIO
(enviados especiales)

Jotas, calderetas y nieve pirenaica

HEMOS pasado desde el valle del Ebro, con una media de altitud de 200 metros, hasta llegar a las alturas del puerto de Somport, a 1.640 metros sobre el nivel del mar. Hemos abandonado los desiertos de Monegros para pasar a las planicies y las sierras, como la de Guara, que anuncia picos más altos, mientras la vegetación se encuentra en huida hasta los prados de la montaña.

Al tiempo, desaparecerá en nuestro recorrido la influencia mudéjar del Bajo Aragón, para llegar a la pura esencia del románico más antiguo de la Península. Prueba de ello dan la catedral de Jaca (siglo XI), San Juan de la Peña y su famosa leyenda del Santo Grial, y Roda de Isábena, Ainsa, Loarre, etcétera.

Folklore. El folklore es muy variado, pasando desde el baile (paloteados, dances, boleros, rondas), a la archifamosa jota. Esta, la más característica de todo Aragón, es muy diversa. Así, la de Huesca es rabiosa por lo vivaz y rápida, mientras la del Sur suena pausada y, a veces, grave. Asimismo, los trajes de cantadores, bailadores y rondalleros constituyen un espectáculo de colorido vértigo.

Gastronomía. Son afamadas las sopas, las calderetas y los asados, propios de un clima invernal. Un menú típicamente altoaragonés podría ser el compuesto por sopa de ajo, huevos al salmorejo y castañas de mazapán. Todo ello, claro, sin olvidar los famosos guisos de montaña, platos de origen pastoril a los que hay que añadir las migas, el cordero a la brasa, las judías con cecina en caldereta y el queso fuerte. Como postre, fresas y chordones, así como el tipismo de los «besitos» jacetanos.

Turismo. En cuanto al turismo, de muy variada oferta, tiene para todos los gustos, pues puede realizarse lo mismo a pie y a caballo por las estribaciones pirenaicas, que en coche, sobre agua, en el desierto y en la montaña, con y sin nieve. Citarémos, por ejemplo, los Pirineos, con alturas de más de 4.000 metros, ríos de torrente, parques naturales, valles amplios o angostos, cañones, etcétera.

En alturas superiores a los 2.000 metros es fácil hallar la edelweiss, «flor de las montañas».

Las costas interiores son las de mayor longitud de España y en ellas se practican todos los deportes acuá-

ticos. Así, los lagos, los ibones y los pantanos, como el de Arguís, son cita asidua de aficionados a los deportes del agua.

Párrafo aparte merecen también los deportes de la nieve, dada la variedad y calidad de las estaciones de invierno, practicables hasta mayo. Cuenta Aragón con 200 kilómetros de Pirineos, en los que destacan las estaciones de Candanchú, Astún, Formigal, Panticosa y Cerler. Estos centros disponen de todas las dotaciones necesarias para su óptimo funcionamiento y existen «trenes blancos» desde Madrid y Valencia hasta Canfranc. Son famosos los



Juegos de Invierno del Pirineo y los Campeonatos Mundiales de Patinaje Artístico sobre Hielo, en Jaca.

Automóvil. En el capítulo del automovilismo, sobresale la llamada «Baja de Montesblancos», que se celebra anualmente en Los Monegros. Es una prueba al estilo de las californianas, con 1.000 kilómetros «non stop», sin etapas ni servicios en el recorrido. Puntúa la pericia del conductor, así como la adecuación al puro desierto, en régimen de supervivencia deportiva.

Fauna. La fauna es abundante y variada en lagos y ríos: truchas, carpas y anguilas, sobre todo. Mientras, en bosques y montañas, los amantes de la fotografía y del camping podrán hallar buitres leonados, mirlos negros, águila real, cívicos —en especial el rebeco— y, como figura de excepción, el oso pirenaico.



PASOS A NIVEL

QUE VIENE EL TREN

Autobús escolar arrollado por el tren en Muroz (Salamanca), el 21-XII-78. El saldo fue de 29 muertos y 69 heridos.

EFE

El tren siempre tiene prioridad en los pasos a nivel. Cuando un automóvil invade sus dominios, arrolla y mata, porque su capacidad de frenado es mínima. En 1985, veintidós personas perdieron la vida en veintiún accidentes. El volumen de viajeros por kilómetro de línea férrea fue el año pasado de 19.975 millones. Más de doce mil kilómetros de vía compiten o se complementan con nuestras carreteras en el transporte de personas y mercancías. Unas veces, asfalto y ferrocarril transcurren paralelos; otras se entrecruzan irremisiblemente originando los pasos a nivel, de los que en España hay más de 6.700. La supresión de los mismos es costosa —unos 50 millones cada uno—, y a ello se tiende, quizá lentamente, invirtiendo anualmente entre 2.000 y 3.000 millones de pesetas. No obstante, el número de pasos a nivel en nuestro país es proporcional al de los demás países europeos.

Los franceses califican de muertes inútiles las que se producen en los pasos a nivel. Se refieren sin duda a que, pese a estar perfectamente señalizados y a que en muchos casos una barrera accionada manual o automáticamente impide el paso de los vehículos ante la presencia del tren, muchos se aventuran sin precauciones y son arrollados.

Las consecuencias son siempre trágicas. En 1985 se produjeron en España veintiún accidentes por arrollamiento en pasos a nivel, en los que perdieron la vida veintidós personas y diez resultaron heridas de gravedad. Los accidentes más frecuentes suelen ocurrir en aquellos pasos sin guarda y señalizados solamente con las aspas de «Atención al tren», o en aquellos otros en los que, habiendo medias barreras, se las saltan.

El conductor que se aproxima a un paso a nivel encuentra una primera señal indicativa de peligro por paso a nivel (con o sin barrera) y otras dos balizas de aproximación al paso. Sin embargo, para hacer una clasificación de los mismos, atenderemos a si hay, o no, un vigilante que cuide de la barrera; esto es, a si son guardados o sin guardar.

Pasos sin vigilante: los más peligrosos

Los pasos a nivel guardados son aquellos con barreras accionadas por un vigilante, de los que actualmente hay en España 785.

Pasos sin guardar son, por una parte, los que disponen de semibarreras automáticas que se accionan solas al pasar el tren por un lugar determinado. Si por un fallo mecánico no se bajaran, existe un mecanismo por el que la señalización de la vía emitiría luz roja e impediría el paso del tren. Estas barreras se sitúan una a cada lado de la vía, cerrando el paso del carril derecho respectivo y dejando el otro libre para evitar que un coche quede atrapado entre las mismas. De este tipo, existen en nuestro país 511 pasos.

Por otro lado, dentro de los pasos sin guardar, están los que no tienen

ningún tipo de barreras y en los que hay que adoptar la máxima precaución, ya que además de la señalización del paso y el sonido, no siempre perceptible, del silbato del tren cuando está a unos 600 metros, el conductor sólo puede detectar la presencia del tren visualmente. La mayoría de estos pasos



Aunque se tiende a una eliminación progresiva de los pasos, no siempre viable por la inversión económica que supone, en España existen aún 6.766 pasos a nivel.

(5.470 en total) se localizan en la red de carreteras locales y caminos vecinales.

El número de pasos a nivel a primeros de este año era de 6.766, inferior en 1.038 a los de un año antes. La diferencia es debida a las transformaciones efectuadas y a las reclasificaciones en determinadas líneas. Valencia, Salamanca, Burgos, Soria y Badajoz son las provincias con mayor número de pasos a nivel, superando todas ellas la cifra de 300. No obstante, el número de pasos a nivel por kilómetro de línea es semejante a otros países europeos, y en 1985 era de 0,53.

Hacia una supresión de pasos

Lo ideal es que los pasos a nivel no existieran, pero éstos han nacido gene-



Los accidentes no suelen ser numerosos pero, cuando llegan, la catástrofe está asegurada.

La muerte sale al «paso»

«¡Que viene el tren! ¡Que no pasamos!». habían gritado los niños, según la narración posterior de uno de los pequeños, encontrado ileso entre los hierros retorcidos del autobús escolar.

En aquella fría mañana del 21 de diciembre de 1978, Sebastián Aires, después de hacer la habitual ruta por las cercanas poblaciones salmantinas de Carrascalejo, La Sagrada, San Muñoz, Ardoncillero y Muñoz —aún le quedaba el paso por Boadilla—, pisó el acelerador a fondo al cruzar el paso a nivel para llevar a los chavales a la concentración escolar de La Fuente de San Esteban. Noventa y siete niños y un adulto, que casualmente había montado en el autobús para acompañar a su hijo al médico, se iban a cruzar fatídicamente en un paso a nivel sin barreras con la máquina diesel con la que Agustín Prieto, de cuarenta y cinco años, efectuaba maniobras.

Sebastián Aires creyó que ya había pasado, pero la mitad del autobús quedaba en el mismo paso a nivel de la línea Medina-Fuentes de Oñoro, mientras que la parte delantera era arrastrada durante 150 metros y el techo quedaba incrustado en la locomotora, que conseguía detenerse 50 metros más adelante.

Agustín Prieto echó a correr vía adelante para detener la circulación ferroviaria. Dejaba tras de sí la vía cubierta por una nieve salpicada de libros, cuadernos, carteras y mucha sangre; la de 29 muertos y 69 heridos.

Al silencio inicial, roto por los lamentos de los supervivientes, se unió pronto el jaleo nervioso del rescate y los gritos de los familiares que iban llegando.

Una madre proclamaba su desconsuelo porque había obligado a su hija a ir a la escuela pese a que ella no

quería. Ahora estaba muerta. Otra gritaba: «¡Es mi hijo, es mi hijo!». Hubo quien se consoló, habiendo perdido a dos hijos, porque a pesar de todo se había salvado uno.

La evacuación de los heridos a los centros hospitalarios de Salamanca coincidió con una huelga del cuadro médico, que en aquellos momentos se encontraba reunido en asamblea. La huelga quedó rota al instante.

Renfe publicó posteriormente una nota en la que aseguraba que el paso a nivel cumplía los requisitos legales, que había perfecta visibilidad desde el camino y estaba bien señalizado.

Al conductor del autocar, que resultó herido, tuvieron que administrarle calmantes, mientras repetía: «No vi el tren».

Otro grave siniestro ocurrió el 24 de septiembre de 1980, cuando el tren correo de Madrid arrolló a un autocar en Chirivella (Valencia) en un paso a nivel en el que no se habían bajado las barreras. Murieron 27 personas que viajaban en el autocar, que quedó totalmente destruido.

En la vista del juicio, celebrado recientemente, el guarda declaró que la sonería para comunicarse con las estaciones y compañeros estaba aquel día avería.

Quizá un caso atípico, en el que las víctimas fueron pasajeros del tren, es el que ocurrió en Vicién, el 21 de noviembre de 1981. El ferrobús de la línea Zaragoza-Canfranc se estrelló con un camión cargado de arena que se había quedado atascado en un paso a nivel sin barreras. El conductor del camión consiguió apearse antes del golpe; sin embargo, el tren, a pesar de que la distancia de visibilidad era grande, no pudo frenar a tiempo y murieron once de sus ocupantes.

ralmente al construirse una carretera donde antes ya había una línea férrea. Si bien en los albores de la automoción, al ser escasa la intensidad circulatoria tanto de trenes como de automóviles, no representaba ningún problema para la seguridad, ya en los años sesenta se toma conciencia del peligro y se decide no crear más pasos a nivel. Incluso un Decreto de 1978 lo prohíbe expresamente.

La tendencia es la de supresión de los mismos, pero es un avance lento y sobre todo costoso. El trazado de pasos superiores o inferiores implica un costo medio de unos 40 ó 50 millones de pesetas. Hasta 1981, las inversiones destinadas por Renfe al plan de transformación de los pasos a nivel se elevan a 21.500 millones de pesetas, y la media anual, desde entonces, oscila entre los 2.000 y 3.000 millones de pesetas. Esto, sin contar con los fondos que al mismo tema dedican Ayuntamientos y Diputaciones.

Los gastos originados por los pasos a nivel (el principal es el de guardería) corresponden a partes iguales a Renfe y al propietario de la carretera. En la práctica, a cambio de que el Estado no lo considere gastos de explotación y por tanto vaya a engrosar la partida de déficit, Renfe corre con todos los gastos. Por el contrario, la señalización en la carretera del paso a nivel es responsabilidad de su propietario.

La actual legislación obliga a suprimir todos los pasos a nivel cuando el número de automóviles multiplicado por el de trenes que pasan por un pun-

to diariamente da un resultado superior a 24.000.

Cuando la operación da una cifra superior a 2.000, el paso tiene que contar obligatoriamente con un guarda.

En este sentido, cuando el número de trenes diarios es mayor de veinticuatro, el coste de la supresión del paso corre a cargo de Renfe, mientras que si el número de vehículos diarios supera el millar, el obligado es el dueño de la carretera. En cambio, lo harán a medias si se superan las citadas cifras por ambas partes.

El tren no frena en seco

La distancia de frenado de un tren varía según el tipo de freno del que esté dotado, de la velocidad que lleve y de la inclinación del plano sobre el que rueda. Según unas tablas referidas a los ferrocarriles suizos, la distancia que recorre un tren que va a 140 kilómetros por hora desde que comienza a frenar hasta que se detiene completamente es de 1.020 metros, y de 490 metros cuando va a 50 km/h.

«Todo vehículo que al llegar a un paso a nivel encuentre cerrado éste, debe quedar detenido, ocupando el lado derecho de la calzada correspondiente a su marcha», según establece el Código de la Circulación. Asimismo, dice que «los peatones y los conductores de vehículos o animales tienen la obliga-

Si el coche queda atascado en la vía, trate de sacarlo con el motor de arranque. Si no lo consigue, abandone el vehículo y trate de avisar al tren.



El guardabarreras monta guardia

A media mañana, Matías del Valle, obrero especializado de Renfe, desayuna frugalmente en su diminuta caseta de guardabarreras, mientras espera atento a que, desde la estación de ferrocarril de Collado Mediano, le comuniquen el paso del próximo tren.

Hay un baño —que dice no utilizar nunca porque «el campo está allí mismo y es más práctico», una mesita con dos sillas, una vieja estufa que en invierno ahuma el recinto, linternas, el teléfono de enlace y el mecanismo manual para bajar las barreras. En la pared, un horario de trenes y el calendario de turno. Fuera, una huertita, una pequeña caseta para guardar herramientas y la carretera y los railes del tren. El es el responsable de que automóviles y tren no pasen al mismo tiempo.

Matías baja las barreras cinco minutos antes de que llegue en tren. «Bueno, a veces si veo que hay muchos coches esperando —sobre todo los fines de semana— y no se avista el tren, los dejo pasar». Cuando es la hora del paso del tren y no le han llamado, lo hace él, breve pero contundente: «Oye, ¿qué pasa con este tren?» «Ya va para allá», le contestan. Y a continuación observa la carretera que por su izquierda trepa hasta Navacerrada y por la derecha se dirige a El Escorial por Guadarrama, y comienza a darle vueltas a la manivela mientras descenden las «plumas» con el escandaloso sonsonete de la campanilla. Pasa el tren de las 11,42 y saluda al maquinista.

Cincuenta y nueve años tiene Matías y lleva veintiséis en Renfe. Concretamente, en este paso a nivel, hace once años. Los turnos que le corresponden pueden ser de seis a quince horas o el segundo, hasta las 23,40, hora en la que se cierra la línea. No obstante, si hay retrasos se tiene que quedar hasta que pase el último tren. Las horas son lentas, hay poco que hacer. Hay algunas revistas y novelas en una mesa. La huertita, un perro guardián, dos gatos..., son su única compañía. «Bueno, y los veintitantos trenes que pasan a diario en cada turno». Mira, ese gato lo crié yo con biberón porque a la madre la atropelló un coche.

Matías dice que la gente conduce muy deprisa y no presta atención a las señales y que «por eso se la pegan contra las barreras, así» —dice gesticulando con los dedos de la mano—. «Pero en ninguna ocasión ha habido choque con el tren».

Le llamamos la atención de que por uno de los lados de aproximación al paso a nivel no existe señalización del mismo, y se sorprende: «Como no la



Mientras espera el aviso para bajar las barreras, Matías del Valle consume las horas. Siempre hay una silla vacía enfrente, quizá esperando un calor distinto al del gato.

hayamos quitado esta noche...». Nos quedamos todos preocupados por la posible existencia de ladrones de señales. De noche, la única forma de detectar el paso a nivel cerrado es la existencia de captafaros reflectantes en las barreras.

A lo largo de todos estos años ha presenciado muchos accidentes, todos ellos al estrellarse contra las barreras bajadas. «No ganamos ni para plumas». Y nos muestra un par de ellas, quebradas, tiradas junto a la tapia.

Nos cuenta cómo dos menores de edad que habían robado un moto se estrellaron con la barrera y quedaron enredados en la cadena de seguridad justamente encima de la vía. El tren pudo frenar a tiempo y todo quedó en el susto.

«En una ocasión, el tren se detuvo delante de mis narices sin saber por qué. Claro, al otro lado estaba un coche, a unos centímetros de la vía, que se había tragado la barrera. Y encima me dice que iba despacio».

Nos vamos y Matías se queda con sus gatos y su responsabilidad de guardar el paso a nivel, quejoso de su excesiva soledad, «porque si me pasa algo ¿qué?, ¿quién baja la barrera?».

ción de dejar libres las vías férreas instaladas a lo largo de las vías públicas o que crucen éstas a nivel cuando se aproxime un tren o vehículo cualquiera que circule sobre los carriles». Con ello, queda claramente establecida la prioridad del tren sobre el resto de los usuarios.

Esto, unido a la enorme dificultad que tiene un tren para detenerse en un corto trecho, aconseja poner el máximo cuidado cuando cruzamos la vía férrea, y por supuesto la necesidad de dejar la misma completamente libre.

Por otra parte, en marzo del pasado año comenzó a funcionar regularmente un sistema de comunicación tren-tierra que permite la comunicación bidireccional de los maquinistas de los trenes en marcha con el Puesto de Mando, y el envío de mensajes codificados en ambos sentidos. La implantación del sistema redundará sin duda en elevar el nivel de seguridad.

Esto complementa de alguna forma la dotación de teléfono con que cuen-



La señalización reglamentaria del paso a nivel con barreras brilla aquí por su ausencia. ¿Ladrones de señales?

Ante un paso a nivel LO QUE HAY QUE SABER

Todo conductor tiene que tener muy en cuenta que donde hay una vía puede haber un tren y que, ante un paso a nivel, es preferible detenerse y mirar.

Muchos accidentes en los pasos a nivel se producen por invasión del vehículo en la caja de la vía, por lo que hay que tener en cuenta varias cosas:

■ En los pasos a nivel sin guarda, el conductor debe pararse ante el paso, y sólo reanudar la marcha después de comprobar que no se acerca el tren por ninguno de los dos sentidos ni se ha oído el silbato del mismo. Aun cuando el tren esté muy distante, no es aconsejable pasar, ya que el coche puede quedar detenido en la vía por cualquier causa. Cuando existan barreras, la bajada de las mismas se anuncia mediante destellos luminosos rojos y el sonido de una campana.

■ En las semibarreras automáticas bajadas, que sólo ocupan el carril de carretera correspondiente, no se debe invadir la parte izquierda para esquivarlas. Hay que esperar. Total, son dos minutos.

■ En zona urbana, aunque no haya barreras bajadas, no es conveniente entrar en el paso si, por embotellamiento, no hay salida por el otro lado. Podríamos quedar atrapados.

■ Si el vehículo se queda detenido en medio de la vía hay que intentar sacarlo lo más rápidamente posible, bien empujando o mediante el motor de arranque, en segunda velocidad y sin pisar el embrague. Si a pesar de todo no da resultado, abandone el coche y trate de avisar al conductor del tren. Puede hacerlo colocando un pañuelo o tela roja a unos 500 metros de distancia. Si no sabe en qué dirección vendrá el tren, haga lo propio en sentido contrario.

N.º DE PASOS POR KILOMETRO DE LINEA FERREA

Inglaterra	0,64
Alemania	0,94
Italia	0,80
Francia	0,80
Suecia	2,26
Portugal	2,12
España	0,62

Estos datos corresponden al año 1981. El dato de España en 1985 es de 0,53.

tan, desde hace cinco años, todas las casetas de los guardabarreras, lo que les permite la comunicación con la estación de ferrocarril correspondiente y de la que reciben la orden de bajar la barrera. Asimismo, para 1987 existe un plan para dotar todos los pasos a nivel guardados con una doble línea telefónica que permita la conexión con las dos estaciones que los flanquean, e incluso algunos contarán con paneles indicadores de la ocupación del circuito de la vía.

Por otra parte, es inminente la firma de un convenio entre la Dirección General de Tráfico con Diputaciones y Comunidades Autónomas por el que la primera se va a encargar de la señalización y balizamiento de las carreteras que no son de titularidad estatal.

En el citado convenio se va a incluir, a propuesta de Renfe, la actuación sobre pasos a nivel, fundamentalmente los no guardados que se encuentran en caminos vecinales y fincas particulares, muchos de los cuales tienen una señalización deficiente.

José Ignacio RODRIGUEZ
Fotos: Miguel GARROTE

EVOLUCION DE PASOS A NIVEL POR CATEGORIAS

Fecha	Pasos guardados	Pasos con semibarreras	Pasos sin guardar	Total n.º pasos	Pasos a N/ km. línea
31.12.74	2.271	—	8.089	10.360	0,772
31.12.75	1.926	365	7.383	9.674	0,716
31.12.80	1.094	537	6.959	8.590	0,634
31.12.81	999	543	6.931	8.473	0,624
31.12.82	959	550	6.812	8.321	0,611
31.12.83	945	541	6.452	7.938	0,583
31.12.84	909	545	6.350	7.804	0,574
31.12.85	785	511	5.470	6.766	0,532 (1)

(1) Se ha contabilizado la nueva longitud de líneas tras la suspensión del servicio en enero de 1985.



Canje del permiso de conducción militar

Si está usted en posesión de un permiso de conducción militar y desea canjearlo por el modelo civil, deberá dirigirse a la Jefatura Provincial de Tráfico que le corresponda adjuntando:

- Impreso de solicitud firmado por el interesado y tasa indicada.
- Permiso militar que se pretende canjear y fotocopia si el interesado está en activo. (Este permiso no deberá tener una antigüedad superior a la que correspondería en aplicación de los artículos 268 y 269 del Código de la Circulación).
- Certificado acreditativo de hallarse prestando Servicio Militar Activo, incluidos los profesionales, o de la fecha en que se dejó de prestar. (No puede canjearse si han transcurrido más de seis meses desde que se cesó en la situación de activo).
- Cartilla Militar y fotocopia de la página 36 (donde conste la fecha del pase a la situación de Servicio Eventual).
- Documento Nacional de Identidad y fotocopia.
- Certificado psicotécnico expedido por un centro autorizado.
- Dos fotografías tamaño 25 x 35 milímetros.

MODIFICACION

En el número de abril, en la sección «Letra pequeña», se daba como requisito para el canje de permiso extranjero por español el de la AUTORIZACION DE PERMANENCIA. Debemos señalar que esto ya no es así, pues con motivo de la entrada en vigor de la Ley de Extranjería de 1-7-85, se modificó la Circular 983/2 de esta Dirección General, en el sentido de que los extranjeros deben presentar pasaporte y tarjeta de residencia únicamente.

Impartidos por el ex Fórmula 1 Clay Regazzoni

Cursos de conducción deportiva para minusválidos

ANCOM (Asociación Nacional de Conductores Minusválidos) va a organizar en el Circuito del Jarama un curso de conducción deportiva para minusválidos. Para la presentación del estado cursillo, realizada en los locales de TAMEC en Madrid, vino a España Clay Regazzoni, antiguo corredor de Fórmula 1 que quedó minusválido tras un gravísimo accidente en Long Beach (Estados Unidos).

Estos cursillos de conducción deportiva para minusválidos se celebrarán durante el mes de marzo de 1987 en el Circuito del Jarama, cedido por el RACE. Las fechas exactas aún no están determinadas, a la espera de las disponibilidades de tiempo de Clay Regazzoni en aquel mes. Se elegirán entre cincuenta conductores minusválidos a todos aquellos que, sin límite de número, tengan aptitudes para la conducción deportiva. Al término del cursillo, Clay Regazzoni firmará unos di-



José RUBIO

Regazzoni:

«Es sólo cuestión de técnica»

«La incapacidad es sólo un problema de técnica». Con estas palabras resumía Clay Regazzoni los problemas de minusvalía en conductores, y para continuar aclarando la cuestión, señaló: «Una vez resuelto el problema técnico, con mandos especiales, los conductores minusválidos son iguales que los normales».

—Entonces, ¿podría llegar a haber una Fórmula 1 con minusválidos?

—No es una utopía pensarlo. Cuando todos los problemas técnicos sean resueltos, un conductor minusválido estaría en igualdad de condiciones, pero

aún quedan muchos problemas técnicos por resolver. Para llegar a esta posibilidad necesitamos medios técnicos. Ahora, para competir existen algunos aspectos que no están al cien por cien, pero cuando sean perfectos no habrá problemas para este tipo de competición.

—Usted creó hace tres años una escuela de conducción deportiva para minusválidos. ¿tiene un alto grado de participación?

—La participación es muy alta, debido a que es la primera de todo el mundo. Va bastante bien e incluso participan señoras en

plomas que conllevarán, gracias a un acuerdo con la Federación Española de Automovilismo (FEA), la obtención de la correspondiente licencia para participar en pruebas federadas.

La idea de ANCOM es continuar con los cursos en años siguientes, ampliando, si es posible, el número de cursillos y de circuitos. Para sucesivos años, ANCOM quiere hacer cuatro cursillos cada año, con diez alumnos como máximo por curso, y utilizando tres circuitos españoles: Madrid (Jarama), Jerez y Calafat.

Y si existe alguien indicado en el mundo del automovilismo para impartir estos cursillos es Clay Regazzoni. Regazzoni, suizo, de cuarenta y siete años de edad, era uno de los pilotos de Fórmula 1 más respetado. Durante 1974 llegó a alcanzar el subcampeonato mundial de pilotos, a tan sólo dos puntos del campeón: el mítico Emerson Fittipaldi. Durante el Mundial de 1980, concretamente en la prueba celebrada en Long Beach (Estados Unidos), Regazzoni se estrelló contra un muro de cemento al fallarle los frenos cuando pilotaba su bólido a más de 200 kilómetros por hora. Tras una larguísima operación —más de doce horas de quirófano—, Clay quedó inválido, pero no quiso abandonar el mundo del motor. Regazzoni continuó participando en carreras automovilísticas, con coches especialmente preparados, y posteriormente creó una escuela de pilotos minusválidos en Lugano (Suiza), su ciudad natal, y más tarde en Roma (Italia). Ahora, gracias a ANCOM, la experiencia llega a España que se iguala, así, con Francia, Bélgica, Italia y Alemania.

ella. Ahora en España se crea ésta, igual que antes se ha hecho en Bélgica, Francia y Alemania.

—¿Es más difícil enseñar a conducir de forma deportiva a un minusválido que a una persona normal? ¿Es una cuestión de voluntad?

—No, es una cuestión de técnica, y no es más difícil que enseñar a una persona normal. En cualquier caso no sólo es una cuestión de voluntad, sino de aptitud. Ir a esta escuela es una cuestión de deseo, de amor por la vida... Además, yo no pretendo que todos los minusválidos sean pilotos.

LA SEGURIDAD VIAL PRECISA COORDINACION

DOS necesidades básicas emanaron de las «Jornadas de Seguridad en Carretera», celebradas recientemente en la ciudad de Burgos: la de potenciar la labor de la Comisión Nacional de Seguridad Vial (CNSV) y la de lograr una coordinación más activa entre todos los organismos centrales y autonómicos comprometidos en la tarea de reducir los riesgos para los usuarios de las carreteras españolas. Durante tres días se analizaron los múltiples aspectos de la seguridad vial que conciernen a los principales integrantes del fenómeno del tráfico —conductor, vehículo y viario—, con asistencia de doscientos técnicos y especialistas que desarrollaron un total de más de veinte horas de trabajo. Las Jornadas, patrocinadas por la Consejería de Obras Públicas y Ordenación del Territorio de la Junta de Castilla y León, fueron organizadas por la Asociación Técnica de Carreteras, al hilo del vigésimo Año Europeo de la Seguridad Vial, y contaron con la colaboración de las direcciones generales de Carreteras (MOPU) y de Tráfico (Interior), así como del Ayuntamiento de la ciudad anfitriona.

Como se comprenderá fácilmente, sería imposible recoger aquí al detalle cada uno de los aspectos abordados durante ocho sesiones maratónicas, cuyos rasgos técnicos, por otra parte, resultarían prolijos para la gran mayoría de nuestros lectores. Nos limitaremos, pues, a sintetizar las intervenciones de mayor interés para el público en general, sin que ello presuponga desconsideración para el resto de las ponencias, todas las cuales alcanzaron un elevado nivel técnico y práctico.

Sí habremos de referir lo antes posible que la seguridad vial ocupa y preocupa a la Administración en general, desde el ámbito nacional al local, pues no en vano mueren anualmente en las vías públicas españolas alrededor de cinco mil personas, cifra que se multiplica por once dentro de los límites de la Comunidad Económica Europea a la que pertenecemos.

Pese a los esfuerzos que se realizan para combatir el coste socioeconómico de los accidentes de tráfico, «el balance final no es positivo», afirmó Manuel Niño, director general de Obras Públicas de la Junta de Castilla y León, en la sesión inaugural. Por eso destacó la necesidad de potenciar el papel de la Comisión Nacional de Seguridad Vial, de la prensa, de la educación y de la legislación en la materia, así como la de mejorar la formación de los futuros conductores, la red viaria y los vehículos, sin olvidar las tareas de control, en especial en el campo de la velocidad y del consumo de alcohol. No obstante, añadió que la situación actual es de esperanza, «porque en 1985 se invirtieron



en nuestras carreteras 154.000 millones de pesetas, cifra que en el vigente año se prevé alcance los 170.000 millones».

Unidad de gestión

La primera sesión de trabajo se centró en el «Marco General de la Seguridad Vial», un concepto que en opinión de Juan G. Gardeta, ingeniero director de las Jornadas, «no está claramente definido y es intrínseco al transporte, porque sin seguridad no existe éste». Para alcanzar tal seguridad abogó por centros de investigación y personal adecuados, así como por la implantación de métodos evaluados a priori para la elaboración de planes.

José María Altozano, jefe del Secretariado Permanente de la CNSV, dijo que,

sin querer ser fatalista, siempre habría una determinada proporción de accidentes —«cada sociedad tiene los que está dispuesta a tolerar»— y definió la seguridad vial como «la reducción de los accidentes y sus consecuencias al máximo posible». Afirmó también que toda política no planificada en este campo está condenada al fracaso, y pidió «unidad de gestión a escala nacional, autonómica, provincial y local», para valorar finalmente la situación española: «Estamos —dijo— en un lugar intermedio dentro de Europa. Nuestro índice de motorización en 1979-84 aumentó en un 20 por 100, mientras el de la CEE lo hizo en un 10 por 100. Y con tales incrementos, la mortalidad en España bajó en un 12 por 100, mientras en la CEE se redujo en un 14 por 100».

Dentro del epígrafe «La seguridad vial

como premisa del planeamiento», destacó la ponencia del ingeniero de caminos Fernando Menéndez, quien señaló que «hay que abandonar los conformismos y la consideración del accidente como inevitable». Según explicó, «el planeamiento debe considerar a hombre, vehículo y vía como un todo, aportando soluciones homogéneas y recursos que beneficien a las mayorías, como únicos medios para rebajar los índices de peligrosidad».

El factor carretera

En el capítulo sobre «La infraestructura de la carretera», Víctor Sánchez Blanco, profesor de Carreteras y Aeropuertos de la Universidad de Madrid, abordó el tema de la señalización, de la que dijo: «Debe atraer la atención del conductor, ser comprensible, ofrecer información de interés y mostrar coherencia con la realidad, además de uniformidad». «Sólo así —concluyó— se conseguirá una buena relación coste-eficacia».

«La seguridad vial en la explotación de la carretera» ocupó la cuarta sesión de trabajo. Paulino Villegas, jefe de Explotación de la Dirección General de Carreteras, insistió en la importancia de los partes de accidente como fuente de información y explicó los parámetros que han de seguirse para analizar la peligrosidad de un tramo determinado de vía, «porque decir que es punto negro el lugar en el que se han producido tres accidentes es falso». Uno de esos parámetros es un tiempo de estudio prolongado durante cinco años. Y José Antonio Fernández, de la Dirección General de O.P. de Castilla y León, habló de la seguridad en carreteras de escasa intensidad de circulación, recordando que en el período 1982-84 se produjo en ellas una media de 46 accidentes y cuatro muertos diarios, y que su estado suele ser bastante deficiente.

Por su parte, Cristina García-Capelo, directora del Programa de Investigación de Accidentes de la Dirección General de Tráfico, explicó que la sociedad demanda seguridad y que en ésta, referida al tráfico, tenía una gran importancia el campo de la investigación de accidentes, que se tiende a realizar mediante equipos de toma de datos y análisis. «Es una tarea urgente e inevitable, hasta ahora no desarrollada en España —dijo—, en la que hay que buscar también una amplia colaboración internacional».

Las intervenciones del ingeniero Antonio González Serrano (DGT) y de Fernando Ortega, director del Centro de Control de la propia DGT, versaron sobre la problemática y medios que ofrece la tecnología al servicio de la seguridad vial, después de que Juan Gardeta abriese la quinta sesión, referida a «Gestión dinámica del tráfico». El primero afirmó que la Dirección General de Tráfico era el inversor más importante de España en materia de seguridad vial y explicó a marchas forzadas algunas actuaciones realizadas en este sentido por el referido

organismo —la escasez de tiempo para disertar pesó duramente sobre los ponentes, quizá porque fuesen demasiados los temas y muy amplios los conocimientos—. González Serrano hizo hincapié en que el objetivo de su Dirección General era poner la tecnología al servicio de un aprovechamiento máximo de la capacidad de las infraestructuras existentes, y analizó en concreto el Plan de Accesos a Grandes Ciudades. En cuanto a Fernando Ortega, dio a conocer sintéticamente el trabajo de un sistema centralizado de control de tráfico, desde la toma de datos hasta la información puntual y personalizada al usuario, a través del teléfono.

En el curso de la sexta sesión, Juan Arizo, profesor de la Universidad de Valencia; José Luis García Calleja, ingeniero de Caminos de la DGT, y Jaime Izquierdo, catedrático de la Universidad de Santander, detallaron aplicaciones puntuales llevadas a cabo respectivamente en la intersección Valencia-Albacete (Área Metropolitana de Valencia), en la travesía de Toro (Zamora) y en puntos peligrosos de Cantabria. En el caso práctico expuesto por García Calleja, se comprobó cómo una situación de alto riesgo se ha visto sensiblemente disminuida con la colocación de barandillas peatonales, iluminación, regulación semafórica, controles de velocidad, etc., con una inversión global de 42 millones de pesetas.

Seguridad en el vehículo

Durante la última jornada, la séptima sesión se dedicó a «La Seguridad Vial en el Vehículo», destacando la exposición de José Cortés, de una conocida firma de neumáticos, sobre el adecuado uso de éstos —«su adecuada presión y su buen estado son fundamentales para la seguridad, aunque el conductor no suele prestarles demasiada atención», dijo— y la de Felipe García Cordero, de la Dirección General de Industria de Castilla y León, sobre la importancia y

funcionamiento de las estaciones de Inspección Técnica de Vehículos.

Se cerraron las sesiones con una mesa redonda en la que intervinieron cualificados representantes de los diversos organismos de las administraciones nacional, regional, provincial y local, todos los cuales expusieron detalladamente sus inversiones, realizaciones y proyectos en materia de seguridad vial, coincidiendo de modo unánime en la necesidad de una coordinación y colaboración mutua, cuestión que en la actualidad parece encerrar claras deficiencias. Miguel Muñoz, subdirector general de Tráfico, hizo hincapié en que la DGT basa toda su actividad, incluso la burocrática, en la búsqueda de seguridad vial.

Las jornadas, que habían sido abiertas por el consejo de Obras Públicas de la Junta castellano-leonesa, en presencia del director general de Carreteras, Enrique Balaguer, fueron clausuradas en nombre del ministro del Interior por el subsecretario de dicho departamento, José Luis Martín Palacín, quien como presidente de la Comisión Permanente de la CNSV se comprometió a asumir las conclusiones de las mismas y afirmó que en cuanto a seguridad vial «se está terminando en España un período de transición para pasar a otro de pleno impulso, con adopción de medidas no sólo coyunturales, sino fundamentalmente estructurales». Añadió que la carretera y el tráfico tienen que dejar de figurar como la cuarta de las causas de mortalidad en nuestro país, y anunció la próxima creación de un laboratorio del tráfico, en el que colaborará Interior (DGT) con Industria, Obras Públicas, Educación, ayuntamientos, universidades, etcétera.

Al acto de clausura acudieron representantes de todos los organismos que tomaron parte en las Jornadas, entre los que se encontraba el nuevo director general de Tráfico, David León Blanco.

Adrián GUERRA
(Enviado especial)

Día Nacional de la Autoescuela

Con motivo del Día Nacional de la Autoescuela tuvieron lugar, el pasado 7 de octubre, en el Centro de Exámenes de la DGT en Móstoles (Madrid), una serie de actos programados por la Asociación Provincial de Autoescuelas, consistentes en campeonato de mus, exposición de pinturas, fotografías, «gymkana», partido de fútbol, etc. Las autoescuelas tomaron parte activamente en las distintas modalidades, con representación del sector en provincias como las de Valencia, Salamanca, Asturias y Jaén, entre otras.

Por la noche, y como fin de fiesta, en un céntrico local madrileño se celebró una cena de hermandad. La velada transcurrió dentro de un ambiente festivo, con sorteo de regalos, elección de Miss Autoescuelas de Madrid 1986 y entrega de trofeos a los ganadores de las pruebas matinales: En el acto pronunció unas palabras Daniel Victoria, presidente de la Asociación Provincial de Autoescuelas de Madrid, que agradeció al sector su participación y a la Administración su colaboración, indicando que el camino a seguir, y aun a mejorar, dentro de la enseñanza en la autoescuela, está marcado en la conjunción del binomio formación de conductores-seguridad vial.



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,

POSIBLES DUPLICIDADES

Motivadas por personas que nos remiten innecesariamente su Código Postal (ver nota adjunta), que renuevan la suscripción sin tener que hacerlo —insistimos en que no es necesario—, o que hacen nueva suscripción cuando existe algún retraso en la recepción de la revista, hemos detectado algunas duplicidades en envíos. Rogamos que las posibles incidencias en este sentido nos sean comunicadas a la mayor brevedad.

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.

Medidas anti-tabaco

Murcia y Zaragoza parecen darse la mano en cuanto a la lucha contra el uso del tabaco en lo que a los medios de transporte público se refiere. Recientemente, la Consejería de Política Territorial y Obras Públicas de la Región de Murcia ha publicado una orden por la que se prohíbe fumar en los vehículos destinados al transporte colectivo de viajeros. Dicha orden, que desarrolla un decreto sobre la lucha contra el tabaquismo en dicha región, prevé sanciones por fumar en los vehículos de transporte colectivo interurbano en los que se admitan viajeros sin asiento y en los destinados al transporte escolar. En el resto de los vehículos, habrán de destinarse asientos especiales «para fumadores».

En lo que afecta a Zaragoza, el concejal Manuel Serrano presentó hace unos días una moción cuya finalidad es una prohibición general de fumar en los taxis de la ciudad. Hasta el momento, sólo se impedía fumar en este tipo de vehículos por petición expresa del conductor.

Autoservicio mecánico

El aumento progresivo de tiempo libre y el auge de la afición por el bricolage han llevado a la apertura experimental de un autoservicio mecánico en Sevilla, donde el usuario puede utilizar toda clase de herramientas y elementos auxiliares para reparar él mismo su automóvil.

Además de una tienda de repuestos, este taller cuenta con mecánicos especialistas para asesorar y resolver los problemas que puedan presentarse.

Talleres de educación vial

La Delegación de Educación, la Diputación de Málaga y la Jefatura de Tráfico de la misma provincia han firmado un convenio para desarrollar los denominados talleres de «carnet» de conducir, incluidos en el programa de educación de adultos en los centros de Antequera, Nerja, Cañete la Real y Almargén, existiendo la posibilidad de ampliación a otros centros para el próximo año 1987.

Igualmente se impartirá un programa de educación vial en todos los centros en los que se desarrollan programas de educación de adultos.

Distintivo «E» para circular libremente

La letra «E» blanca en círculo verde, en el parabrisas de su coche le permite el paso sin control en las fronteras con Francia, República Federal de Alemania, Bélgica, Holanda, Luxemburgo, Gran Bretaña, Italia y Dinamarca (también en las fronteras entre la RFA y Austria y entre este país e Italia).

El distintivo significa que todos los ocupantes del vehículo son ciudadanos de un país del Mercado Co-



mún, que observan las posibles restricciones monetarias que puedan existir todavía en el país del que salen y que el coche no lleva

mercancías que deban ser declaradas en la aduana. Sin embargo, no sirve en las fronteras con Andorra ni, de momento, con Portugal.

En muchas fronteras se han abierto ya carriles sólo para coches con este distintivo, pero hay que tener en cuenta que a veces se efectuarán controles para comprobar que no se infringen las disposiciones aduaneras o monetarias. La multa puede ser elevada.



Atasco por aguas menores

La imperiosa necesidad de hacer aguas menores de un conductor provocó un atasco de considerables proporciones en Murcia, en el tramo comprendido entre el Puente de la FICA y el final de la avenida del Infante don Juan Manuel.

Juan Santiago F., de treinta y un años de edad, se bajó del vehículo que conducía y, ni corto ni perezoso, se dedicó a orinar en plena vía pública, acompañada su faena —eso sí— por los incesantes toques de claxon de otros automovilistas, que desconocían el origen del repentino parón. Y a tanto llegó el asunto que tuvo que intervenir incluso la Policía Municipal. Los agentes, al contemplar la singular causa del incidente, procedieron a identificar a Juan Santiago, que se negó violentamente a que le fuera realizada la prueba de alcoholemia. Todo acabó en las dependencias municipales, donde el conductor agredió a un agente, pasando posteriormente a disposición judicial. En su defensa alegó, simple y llanamente, que «no pude aguantar más las ganas».



CONducir MEJOR

La parada

Aunque pueda resultar repetitivo, parece conveniente repetir el concepto de parada que, como ya se indicó en artículo publicado en el anterior número de la revista, tiene en nuestro Código de la Circulación dos significados.

Por una parte, parada es la inmovilización 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, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 44 del Código de la Circulación, no puede exceder de dos minutos, salvo que con ello no se perturbe gravemente la circulación.

Por otra parte, conforme establece el artículo 5, letra j) del mismo Código, también se denomina parada el lugar donde paran regularmente los vehículos de servicio público para tomar viajeros.

Aquí nos vamos a limitar al examen de la primera de las acepciones, es decir, la parada como maniobra básica de circulación.

Realización de la maniobra

La parada, como cualquier otra maniobra, requiere del conductor adoptar una serie de medidas que se concretan en la aplicación de esta elemental regla de seguridad: observar el tráfico, señalar la maniobra y ejecutarla correctamente.

Observación del tráfico.—El primer paso a dar por el conductor es observar el tráfico para comprobar si puede o no realizar la maniobra que pretende, observación que hará bien directamente, o bien a través del espejo retrovisor. Si tras esta observación comprobara que no puede o debe efectuar la maniobra, desistirá.

Señalización de la maniobra.—El segundo paso a dar por el conductor es señalar la maniobra para advertir de ella a los demás usuarios de la vía. La señalización se hará:

• Con suficiente antelación para así dar tiempo a los demás conductores y usuarios a reaccionar y adaptar su comportamiento.

• Con el indicador de dirección derecha si la parada se efectúa a la derecha.

• Con el indicador de dirección izquierdo o con el brazo izquierdo extendido fuera del vehículo si la parada, por tratarse de una calzada de sentido único, se efectúa a la izquierda.

Ejecución de la maniobra.—El último paso a dar es ejecutar la maniobra correctamente. Para una ejecución correcta de la maniobra, el conductor deberá:

• Elegir el momento y lugar ade-

cuados para no crear situaciones de peligro ni constituir obstáculo a los demás usuarios de la vía.

— Como norma general la parada se efectuará fuera de la calzada donde sea posible, y sin invadir las aceras y demás zonas reservadas al tráfico o excluidas de él.

— Cuando no sea posible efectuarla fuera de la calzada, se situará el vehículo a la derecha de la misma y lo más cerca posible de su borde derecho, salvo en las vías urbanas de un solo sentido de circulación en las que también se podrá parar al lado izquierdo.

• Elegir un lugar donde no esté prohibido parar.

• Situar el vehículo paralelamente al borde de la calzada, salvo que las características de la vía u otras circunstancias permitan o aconsejen otra colocación, y de forma que se permita a los demás conductores y usuarios la mejor utilización del espacio disponible.

• No abandonar el vehículo, como norma general.

• Adoptar las medidas necesarias para, caso de que el conductor tenga que ausentarse o abandonar el puesto de conducción, evitar que el vehículo pueda ponerse en movimiento de manera espontánea, en especial cuando la parada tenga lugar en rampa o pendiente.

Las medidas que el conductor debe adoptar son:

— Parar el motor y desconectar el sistema de arranque.

— Dejar accionado el freno de estacionamiento.

— Dejar colocada la primera velocidad en rampas (cuesta arriba) y la marcha atrás en pendiente (cuesta abajo).

— Calzar el vehículo si se trata de camiones de más de 3.500 kilos de peso máximo autorizado o autobuses cuando la parada se efectúa en rampa o pendiente, bien mediante la utilización de calzos, que deberán ser retirados tan pronto finalice la parada, o bien apoyando una de las ruedas directrices en el bordillo de la acera, orientándola hacia el centro de la calzada en las rampas y hacia fuera en las pendientes. Está prohibido emplear como calzos elementos naturales, como piedras u otros, no destinados de modo expreso a tal función.

• Señalizar la posición del vehículo si la parada se efectúa, durante la noche o bajo circunstancias meteorológicas o ambientales adversas que disminuyan sensiblemente la visibilidad, en calzada o arcén de vía insuficientemente iluminada con el alumbrado ordinario.

• Efectuar la parada por el tiempo estrictamente indispensable para cumplir la finalidad que la motive, sin exceder de dos minutos.

• En los casos en que se vaya a efectuar la parada entrando en un inmueble, el conductor atravesará las aceras o entrará en el inmueble:

— Por los lugares específicamente habilitados y destinados a ello.

— Lentamente y haciendo las oportunas advertencias a los

peatones a los que cederá el paso.

Lugares en que está prohibida la parada

• En las curvas y cambios de rasante de reducida visibilidad y en las proximidades de unas y otras en vías interurbanas.

• Junto a los refugios.

• Frente a las entradas de vehículos en los inmuebles.

• En los pasos para peatones debidamente señalizados.

• En los cruces.

• En los puentes y pasos elevados.

• En los pasos a nivel.

• En los túneles.

• Bajo los pasos elevados.

• En las zonas excluidas del tráfico.

• En los carriles o parte de la vía reservados exclusivamente para la circulación de determinados usuarios, excepto los vehículos para los que están destinados, que sólo deberán parar en los lugares señalizados para ello.

• En los raíles de los tranvías o tan cerca de ellos que pueda entorpecerse su circulación.

• En los lugares donde se impida la visibilidad de las señales de tráfico.

• En doble fila, salvo por el tiempo estrictamente indispensable para que, en vías urbanas, suban o bajen las personas transportadas y para la carga y descarga de objetos en breve lapso de tiempo y siempre que no se perturbe la circulación y no haya es-

pacio libre en las proximidades. Por consiguiente, en vías interurbanas está prohibido parar en doble fila.

• En los lugares en que se perturbe gravemente la circulación, se pueda ocasionar peligro o impedir a otros conductores circular de forma reglamentaria.

• En las medianas, separadores, isletas, y otros elementos de canalización del tráfico.

• En los lugares en que exista señalización que lo prohíba.

— Esta línea longitudinal continua de color amarillo pintada en el bordillo o junto al borde de la calzada indica que la parada está prohibida o sometida a alguna restricción temporal.

— Esta señal vertical indica que está prohibida la parada desde el punto donde está situada hasta la próxima intersección o señal de fin de prohibición o limitación.

— Esta línea longitudinal amarilla pintada en el bordillo o junto al borde de la calzada, ¿qué significa?

a) Que la parada está prohibida o sometida a alguna restricción temporal, así como el estacionamiento.

b) Que está prohibida la realización de cualquier maniobra a lo largo de dicha línea.

c) Que se puede parar, pero no estacionar.

5. Usted no podrá efectuar una parada...

a) en las curvas y cambios de rasante de reducida visibilidad, y en las proximidades de unas y otras en vías interurbanas.

b) frente a las paradas de los autobuses de servicio público.

c) frente a las entradas o salidas de inmuebles.

6. ¿Puede usted realizar una parada como el vehículo rojo de la fotografía?

a) Sí.

b) No.

SOLUCION:

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

Mini-TEST

1. Una característica fundamental de la maniobra de parada es que su duración no puede ser superior a...

- a) diez minutos.
- b) cinco minutos.
- c) dos minutos.



2. En las vías urbanas, la parada en doble fila, ¿está permitida?

- a) Sí, porque la parada, por su breve duración, se puede efectuar en doble fila, cualesquiera que sean las circunstancias de la vía.
- b) Sólo cuando no exista espacio libre en las proximidades, y por el tiempo estrictamente necesario para tomar y dejar viajeros y cargar o descargar mercancías.
- c) No, en ningún caso se puede realizar una parada en doble fila.

3. En las vías urbanas de sentido único, ¿dónde se puede parar?

- a) Siempre a la derecha de la calzada.
- b) Está prohibida la parada en este tipo de vías.
- c) Tanto a la derecha como a la izquierda de la calzada.

4. Una línea longitudinal amarilla pintada en el bordillo o junto al borde de la calzada, ¿qué significa?

- a) Que la parada está prohibida o sometida a alguna restricción temporal, así como el estacionamiento.
- b) Que está prohibida la realización de cualquier maniobra a lo largo de dicha línea.
- c) Que se puede parar, pero no estacionar.

5. Usted no podrá efectuar una parada...

- a) en las curvas y cambios de rasante de reducida visibilidad, y en las proximidades de unas y otras en vías interurbanas.
- b) frente a las paradas de los autobuses de servicio público.
- c) frente a las entradas o salidas de inmuebles.



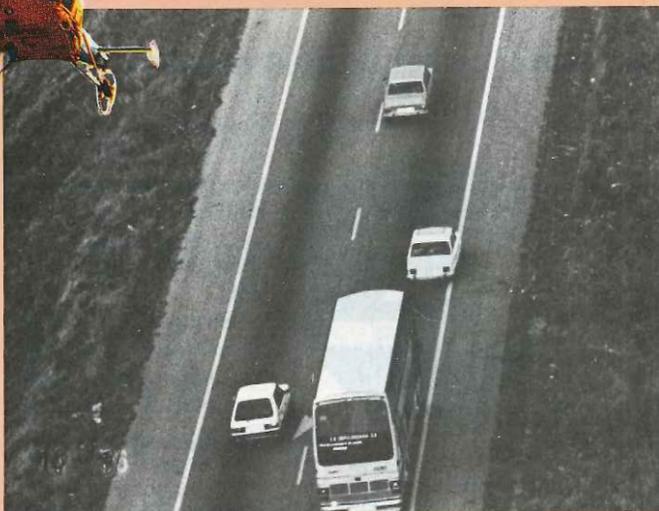
6. ¿Puede usted realizar una parada como el vehículo rojo de la fotografía?

- a) Sí.
- b) No.

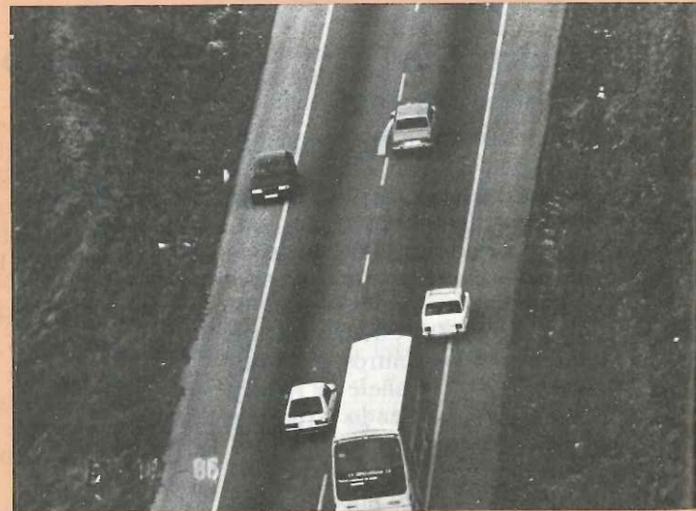
SOLUCION:

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

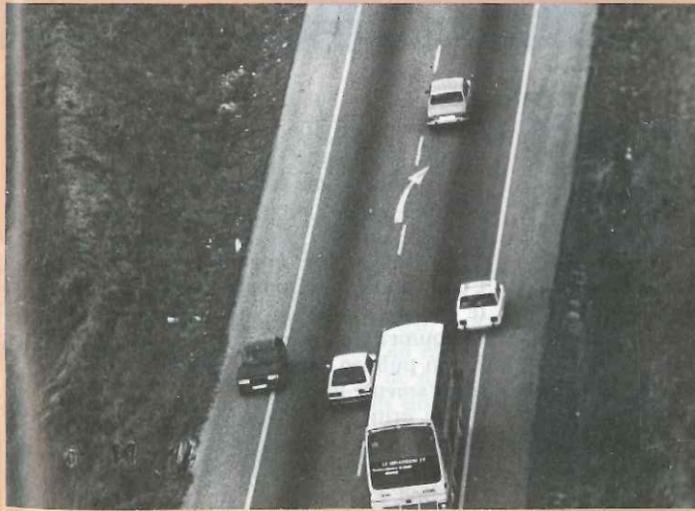
LA LOCURA DEL MES



Un automóvil está realizando un adelantamiento, sin que aparentemente exista ningún tipo de infracción por su parte. Al mismo tiempo, el coche inmediatamente anterior al autocar parece iniciar una entrada en el arcén.



El vehículo que adelanta lo está haciendo de modo antirreglamentario por la proximidad de otro en sentido contrario, al que ha obligado a realizar una maniobra evasiva e invadir su arcén correspondiente. El anterior al autocar invade también su arcén, lo cual está prohibido incluso para permitir un adelantamiento.



El vehículo que efectúa el adelantamiento comete una clara infracción, por lo antes expuesto. Lo mismo sucede con el anterior al autocar, si bien podría existir el criterio de que éste invade su arcén en evitación de un claro peligro originado por la maniobra antirreglamentaria del que adelanta.

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

Paloma San Basilio, una voz de altos vuelos

"ME GUSTA CONDUCCION, PERO EN CARRETERA"

PALOMA San Basilio es una de las grandes cantantes españolas y, además, una de las más internacionales. No son sólo ya las giras multitudinarias y los conciertos masivos en Hispanoamérica, sino que incluso los canales de televisión de los Estados Unidos pasan programas especiales con sus «shows» grabados. Sin embargo, ésta no es la meta de Paloma San Basilio —«aunque si accedo a ella, mejor que mejor, pero no es algo que me quite el sueño». Conductora desde hace trece años, le gusta la velocidad, aunque con prudencia, sobre todo porque le recuerda el vuelo, que le encanta, como buena Paloma que es y «vuela alto».

Aún no han terminado los clamorosos ecos de su último concierto en Madrid y ya está preparando su nuevo «show», con gira maratónica incluida, por «las Américas». Seis meses en una gira que irá desde Los Angeles y Miami (EE.UU.) hasta el Cono Sur, Argentina y Chile, pasando por Perú, República Dominicana, etcétera. Y es que desde siempre, pero especialmente desde su éxito impresionante en el papel de Eva Perón en la



ópera-rock «Evita», sus visitas al continente americano son incesantes.

—Y además me encanta hacerlo. Lo primero porque me gusta viajar, pero es que, además, me siento muy bien en América. Me apasiona su gente. Como público, responde perfectamente en todo momento y noto como cada vez aumenta el número de mis «fans». Es un público cariñoso, emotivo y tremendamente afectivo.

Las críticas han sido unánimes: el último concierto en Madrid de Paloma ha sido el de una artista genial, con una Paloma que, en cuestión de segundos, cambia de personaje, de vestido, de papel; pasa de reír a llorar, de bailar a temas melódicos...

—Son lo que yo llamo transiciones en escena, que son muy buenas y muy

necesarias. Yo siempre he creído en el sentido dramático del espectáculo. Creo que hay que intentar meterse de lleno en cada canción y vivirla.

—Pero cuando el artista tiene que repetir el mismo «show», con las mismas canciones y las mismas emociones, en dos sesiones y durante quince días seguidos, ¿es difícil meterse y vivir cada canción?

—No creo que ningún artista haga algo sin sentirlo. No es posible. No se puede hacer algo medianamente digno si no se siente muy dentro. No se podrían realizar esas transiciones de las que antes hemos hablado.

público, tras el éxito en «Evita», a la que le debe bastante. «Fíjate que yo he tardado mucho en ir a América —explica— y mi primera gira fue después de «Evita».

—Paloma, tardaste mucho en hacer tu primera gira, ¿por qué?

—Porque yo no quería ir a actuar en sitios pequeños y sin apenas público. Así se sufre mucho y no estaba dispuesta a ello, porque, además, no me hacía falta. A mi primera gira fui cuando la gente ya me conocía y pude actuar en escenarios grandes, como teatros, auditorios, centros de convenciones, palacios de deportes, etcétera.



—No. En cada lugar procuro incorporar temas propios de la tierra. Es una cosa que suelo hacer, primero porque me gusta a mí y, segundo, porque le encanta al público. Es una especie de regalo musical a cada país.

Paloma San Basilio es una mujer sensible, pero que no por eso deja de tener los pies en la tierra, que cree en la gente y en las cosas: «Creo en todo mientras no averigüe lo contrario. Soy una gran crédula. Siempre hace falta creer en algo trascendente, pero tampoco puede uno olvidarse de que está en la tierra». Y precisamente aquí, en la tierra, Paloma San Basilio demuestra su sensibilidad en cada momento de su espectáculo e incluso en temas tan delicados y personales como es el de su separación matrimonial.

—Una separación es algo muy costoso, sobre todo si hay hijos de por medio. Mi relación matrimonial fue de amor, de conocimiento y, posteriormente, cambió. No obstante, sigo teniendo mucho cariño y también respeto por esa persona. Jamás diría en su contra absolutamente ni una palabra.

Las horas de carretera

Los artistas, sobre todo los cotizados, tienen muchas horas de carretera, debido a las innumerables galas que realizan a lo largo y ancho del año. No en vano, Paloma San Basilio tiene permiso de conducir desde hace trece años.

—Sí, pero no me gusta conducir por las ciudades —nos explicó—, porque me siento incómoda y nerviosa. Cuando circulo por ciudad, prefiero que conduzca otro.

—¿Y por la carretera?

—En carretera sí que me gusta conducir. Creo que me gusta porque allí se puede ir más rápido. Me encanta correr, aunque con prudencia.

—¿Por qué te gusta correr? ¿No resulta peligroso?

—Ya te he dicho que me gusta correr, pero siempre con prudencia. Pero la velocidad me gusta porque me tranquiliza. Además, te puedo decir que me da más miedo la moto que los coches. Pero, en definitiva, me gusta ir deprisa porque me recuerda al volar, que me encanta, y como paloma que soy, me gusta «volar alto».

Paloma San Basilio, una mujer sensible y una cantante como la copa de un pino, como la crítica ha reconocido tras su último éxito en Madrid. Una artista de altos vuelos; una paloma a la que le gusta «Volar alto»..., sin dejar de tener los pies en la tierra.

Juan Manuel MENENDEZ

—¿E influye el estado de ánimo del artista o hay que hacer de tripas corazón?

—Por supuesto que influye, pero el artista debe procurar que sus problemas queden en el camerino, aunque eso exija un esfuerzo doble en escena. Siempre he procurado actuar así, aunque, quizá los que me conocen mejor, sí noten en mí esos cambios de ánimo. De todas formas, incluso esos distintos matices producidos por los estados de ánimo pueden aportar aspectos positivos a cada situación.

La explosión de «Evita»

Paloma San Basilio tuvo su gran explosión, sobre todo de cara al gran

—Y ahora te vas a una gira a América y nada menos que durante seis meses. ¿No es demasiado tiempo?

—Quizá sí que lo sea, pero lo más importante de una gira no es la duración, sino que funcione bien. Si no fuera así, yo, por supuesto, no aguantaría giras ni de una semana de duración. Ahora, nunca es demasiado larga cuando tiene éxito. Y las mías en América siempre lo han tenido.

—Y aparte de esta gira, ¿qué proyectos tienes en la música?

—Existe un proyecto desde hace dos años para recopilar temas anteriores incluidos en mi espectáculo. Habrá que ponerse a trabajar en el momento oportuno. Quizá el año próximo...

—¿Tu «show» es igual en todos los países en los que actúas?



J. L. CASTILLO-PUCHE

«Cito, tuto et jucunde», con rapidez, seguridad y alegría

PUESTOS los seres humanos en la actual dinámica urbana, lo importante ya no es llegar, ni siquiera llegar a tiempo, sino llegar antes, antes que el otro, antes que nadie, y uno sufre más pensando en el acto de llegar que en todas las peripecias del traslado o del viaje.

El hombre de hoy vive en perpetuo trasiego, en constante traslado de un lugar a otro: el sitio donde uno trabaja queda lejos, el fin de semana requiere una salida, las vacaciones son éxodos en masa, el turismo se ha hecho pan de cada día, y luego están los viajes de negocios, de recreo, profesionales... El hombre de hoy no para. Pero esto no es lo peor, lo peor es que cada traslado, cada desplazamiento, se hace en tensión, porque en la sangre del hombre de hoy se ha introducido una nueva toxina que se llama prisa, y hasta tal punto es así que la prisa misma, la prisa en sí, ya es algo como un retardo, como un obstáculo, como un impedimento. Renunciar a llegar antes, antes del tiempo marcado, fuera de todo tiempo lógico, es como morir. Y lo peor de todo es que a menudo el querer llegar antes también supone morir. Un tiempo emocional, psicológico, obsesivo, se ha interpuesto entre los pulsos y el acelerador, entre la mente y la velocidad, y cualquier velocidad parece pequeña para llegar, llegar, llegar.

Pero aun si esta prisa del hombre de hoy fuera un fenómeno individual, más o menos controlado, el problema no sería tan grave; pero el fenómeno es colectivo, es una obsesión de tipo social. La obsesión de la prisa ha alcanzado límites patológicos, colectivamente patológicos, que es lo peor. El hombre parecería hecho para correr solamente en momentos de apuro o de tragedia: una huida militar, la huida de un incendio o de un terremoto o, caso lúdico y admirable, la competición deportiva; o sea, que el hombre debería correr solamente por miedo o por juego. Pero, ¿a dónde van todos esos hombres, metidos en sus coches, corriendo como locos cada mañana, cada tarde, cada fin de semana? Pa-

recen todos huir de algo. El tráfico rodado, ese tráfico exasperante y desesperante, parece siempre una desbandada llena de terror, y a veces con mucha razón, ya que si no es una huida de algo es una especie de huida hacia la muerte, una muerte insensata, buscada torpemente. Pero el tráfico, la prisa del tráfico rodado, también está repleta de juego, esa pasión excitante y lúdica que es querer adelantar al otro, llegar antes que nadie, acercarse a las fronteras de lo temerario y rozar el riesgo de la propia destrucción.

Tanto el miedo como el sentido lúdico son inherentes a la condición humana, pero además se hacen contagiosos, morbosamente contagiosos, y un problema que debería ser individual se traslada a la riada total de conductores, convirtiendo el tráfico en una especie de competición caótica de locos. Ese contagio de las prisas, de los nervios, de las impacencias, que se traduce en una sinfonía de pitidos de claxon en los atascos, cuando no en sinfonía de tacos vociferados con rabia y desafuero total, convierten el tráfico en una de las expresiones más lamentables y angustiosas del espectáculo de la vida en las ciudades. El rodar, el trepidar, el acometer, el ser alcanzado, el ser detenido, el proseguir, el seguir avanzando a duras penas, todo ello conforma una especie de polea de ansias trituradas, de prisa contenida, de aceleramiento de la sangre, que no del motor, dañina y fatal.

Decían los antiguos que las cosas van deprisa cuando los dioses quieren, pero nosotros tendremos que decir que las cosas del tráfico van deprisa cuando los demonios se meten por medio, porque este vértigo insensato que invade a nuestra sociedad, esta tensión colectiva en la que se funde la prisa general, esto de que las palabras rápido, pronto, ya, sean las más usadas cotidianamente, hace que todas las vehemencias juntas, todas las prisas acumuladas, todas las rabietas amontonadas en la persona, se conviertan en riada inundadora cuando el colectivo social se pone en marcha en la carretera o en la ciudad, ese vértigo de las horas punta.

Si se pudiera hacer sobre la marcha una auscultación pública de todos los que en determinadas horas o días se mueven como locos, a toda velocidad, sea en las carreteras o en la ciudad, acaso pudiéramos llegar a descubrimientos peregrinos y veríamos que, a menudo, los que más corren o los que más vociferan son los que llevan menos prisa real, es decir, los que acaso están viajando por gusto o por ocio. Ya hemos dicho que la prisa, hoy, en las carreteras y en la ciudad, es más emocional que real. Y, en contraste, los que se mueven por verdadera necesidad y con verdadera urgencia son acaso los que adoptan una actitud más serena y conveniente. Es una cuestión de racionalidad, de reflexión, de educación quizá y hasta de cultura. A menudo echamos la culpa al temperamento, y en este sentido tenemos que decir que el conductor español es el más irascible del mundo, comparable solamente acaso al italiano. Entre latinos anda la cosa.

La palabra tráfico, con todo esto, ya es de por sí una palabra nefasta. Para hacerlo más racional sería necesario una reorganización a fondo. Ordenanzas y guardias están y deben estar para servir al viandante motorizado y no para hacerle la puñeta, como sucede a menudo. Costumbres pésimamente adquiridas, hábitos persecutorios tendrían que dar paso a una manera más práctica de orientación y ayuda en momentos de confusión y atascos. El tráfico en Madrid, por ejemplo, no está ni racionalizado, es arbitrario, complicado y a veces hasta cambiante. Uno sale a la calle en coche y sabe perfectamente que va derecho al *pan-demonium* desesperante y que será milagro que pueda regresar a casa de buen humor.

Hay algo de inevitable; pero recomendaríamos a todos los usuarios del tráfico, desde el guardia al peatón, desde el conductor de autobuses públicos al taxista, pasando por el ciudadano motorizado, que tuvieran presentes aquellas palabras latinas que regian para los cirujanos de la antigüedad: «Cito, tuto et jucunde», esto es, con rapidez, seguridad y alegría. Sobre todo, alegría.



DGT
Dirección General de Tráfico
Ministerio del Interior

Infórmese en:

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

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.

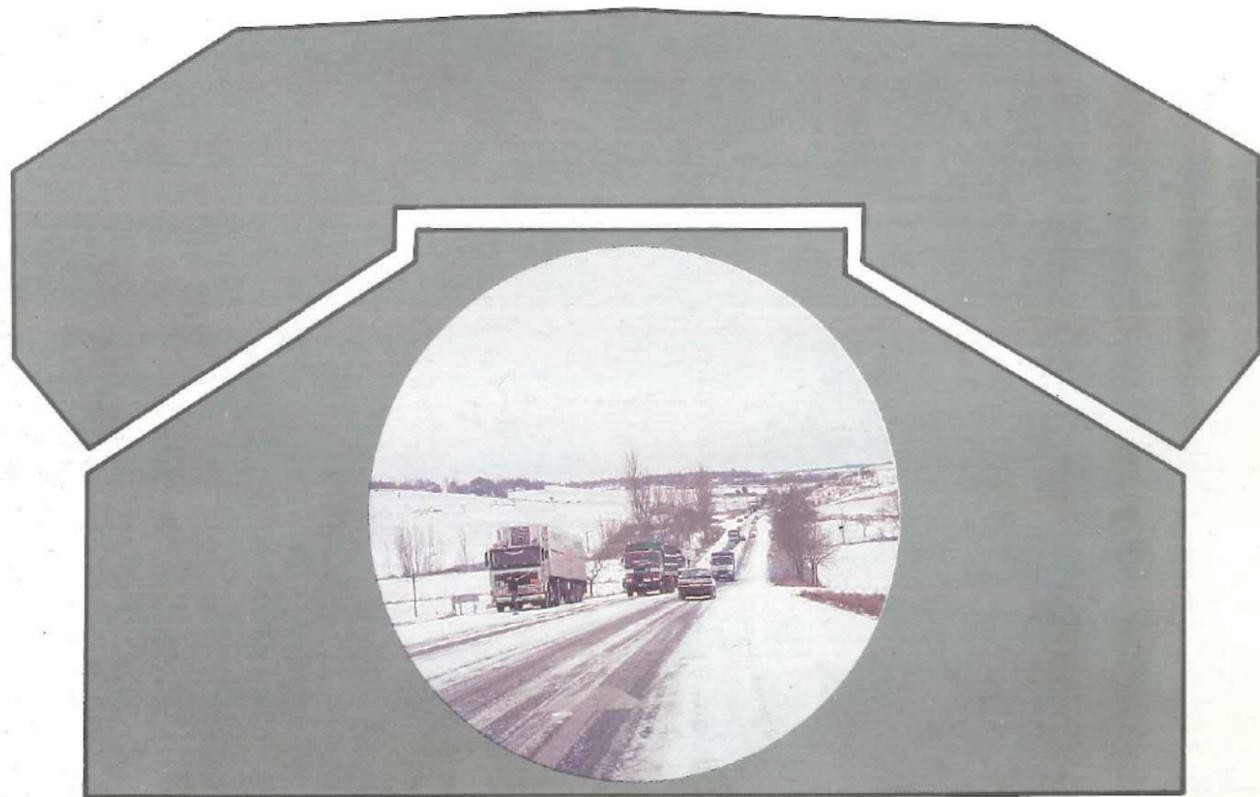
Para ello la Dirección General de Tráfico ha suscrito un acuerdo con los Bancos y concesionarios autorizados, de manera que usted puede obtener un crédito especial a un bajo interés del 12 por 100 y pagarlo cómodamente en cinco años.

Renovarse y vivir.

Recuerde:

INTERES: 12 %
PAGO: 5 AÑOS

Atención,
CONDUCTOR



(91) 7421213

*Y en Cataluña,
también* (93) 4213333

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

 **Dirección Gral. de Tráfico**

MINISTERIO DEL INTERIOR