

Tráfico

AÑO II. NUMERO 17
DICIEMBRE 86

Drogas
"PINCHAZO" FATAL



AÑO II
NUMERO 17
DICIEMBRE 1986

Director: Jesús Soria.
Redactor jefe: Adrián Guerra.
Confección: José Bélamo.
Redactores: Juan Girón, Alejandro González Vadillo, Juan Manuel Menéndez, José Ignacio Rodríguez y Nono Hidalgo (Andalucía).
Fotografía: Miguel Garrote, José Rubio. **Colaboradores:** Charo Laiz, Mena, Alejandro Molíns, Jorge Parrondo, José Antonio Peñas, Ramón, Carmela Rebolledo (test), Pedro Pablo San Martín, Sebastián y Juan Tortosa. **Colaboración especial:** Joaquín Calvo-Sotelo y Gloria Fuertes.
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
DROGAS Y CONDUCCION
Alcohol, drogas y accidentes de tráfico ha sido el nombre de las jornadas recientemente celebradas en Madrid, bajo la organización de la Dirección General de Tráfico y la Dirección General de Planificación Sanitaria. Todos ellos son aspectos preocupantes también en el ámbito de la carretera.

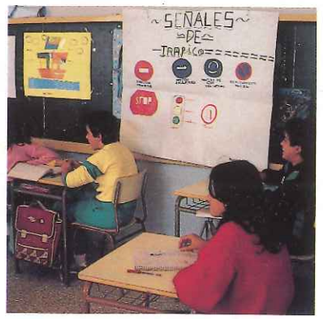




23
LOS NUEVOS SEGUROS
Van a ponerse por las nubes. Pero, en compensación, van a conllevar una mejora más importante que el precio a la hora de sopesar cuota y contraprestaciones. Así será la subida escalonada de los seguros de los automóviles después de la reciente entrada de España en las Comunidades Europeas.

LLEGO LA HORA DE LA NIEVE 41
Entramos de lleno en la época del deporte del esquí, a cuyas estaciones acuden cada fin de semana miles de españoles. En nuestras páginas les ofrecemos datos de interés sobre sus accesos, con lo que completamos el informe que realizamos en el número anterior, relativo al invierno.





16 **EDUCACION VIAL, NIÑOS Y GLORIA FUERTES**
El Concurso Nacional de Educación Vial ha marcado, una vez más, la respuesta de los niños y profesores españoles a la preocupación por la seguridad vial. Una cuestión que también ha movido a Gloria Fuertes —ahí es nada— a escribir dos cuentos para nuestros pequeños lectores y para los propios conductores.

secciones

Cartas (pág. 3) • Paso de cebra (pág. 6) • Editorial (pág. 7) • Humor (pág. 22) • Así ven el... (pág. 26) • El parque automovilístico, al día (pág. 29) • Viejas glorias (pág. 30) • Kilómetro a kilómetro (pág. 31) • De Norte a Sur (pág. 39) • Conducir mejor (pág. 46) • VIP's sobre ruedas (pág. 48) • Desde la cuneta (pág. 50).

CRITIQUE, SUGIERA, PREGUNTE...

CONDUCTORES PROFESIONALES

Me gustaría obtener alguna información sobre cuántas horas pueden permanecer conduciendo los conductores profesionales diariamente. Si varían según el trabajo que realizan, la clase de vehículos que utilizan y el medio en que trabajan (población o carretera). También quisiera saber si estas normas prevalecen en el resto de Europa.

También desearía información sobre el ADR. Si es una licencia para empresa o un permiso para el conductor, cómo se obtiene, si se realizan cursos, qué requisitos se necesitan y en qué centros o entidades los realizan. **Dionisio Cedillo. Getafe (Madrid).**

Respuesta: **Los tiempos de conducción y descanso obligan a todas las empresas y conductores de los vehículos a los que se refiere el artículo primero del Real Decreto 2916/81, de 30 de octubre. Es decir, a todos los obligados a llevar tacógrafo. Los citados conductores deberán disfrutar de un descanso de al menos diez horas consecutivas cada 24 horas. Este descanso ininterrumpido podrá reducirse a ocho horas si se verifica en ruta, sin que tal reducción pueda realizarse más de dos veces consecutivas, ni más de dos veces por semana.**

La duracción total de los tiempos de conducción efectiva, que pueden efectuarse entre dos períodos consecutivos de descanso, no excederá de nueve horas diarias ni sobrepasará las 48 semanales.

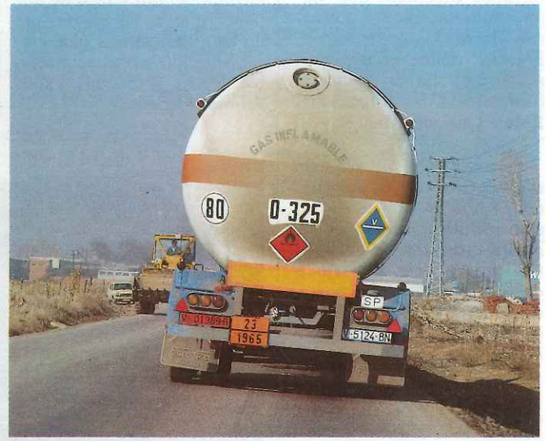
Por otra parte, no se puede conducir de forma ininterrumpida más de cuatro horas, salvo que la conducción durante media hora más permita la llegada al punto de destino o de estacionamiento adecuado. Si la conducción se prolonga más de cuatro horas, con la excepción indicada, deberá procederse con carácter general a un descanso de 30 minutos, que podrá ser sustituido por dos de 20 minutos o tres de 15, distribuidos a lo largo del recorrido.

Excepcionalmente, los conductores de vehículos articulados y otros conjuntos de vehículos de transporte de mercancías, cuyo peso máximo autorizado exceda las 20 toneladas, y de transporte de personas, cuando el remolque o semirremolque exceda de cinco toneladas, deberán proceder a un descanso de una hora, que podrá ser sustituida por dos períodos de 30 minutos, a lo largo del tiempo de recorrido.

Las normas europeas al respecto se encuentran en el Convenio 153 de la OIT, adoptado en Ginebra el 27-6-79 y publicado en el «BOE» 154, de 28-6-85.

Respecto al ADR (TPC en el ámbito nacional), para conducir vehículos de mercancías peligrosas, es precisa una autorización especial, que expiden las jefaturas provinciales de Tráfico, previa realización y superación por parte del conductor de un curso impartido por empresas debidamente autorizadas por la DGT.

La legislación del tema que a usted le preocupa se encuentra comprendida en el R.D. 2916/81, aparte de las disposiciones citadas en el R.D. 970/84, de 23 de mayo, y en el R.D. 1723/84, de 20 de junio, sobre mercancías peligrosas.



CONVERSION DE PERMISOS

Desearía me aclararan la siguiente cuestión: en 1982, cumpliendo mi servicio militar, obtuve los permisos de conducir de las clases C y E militares, que posteriormente, y tras realizar el examen psicotécnico, me fueron canjeados por los de igual categoría civil; y ahora, al aparecer la nueva distribución de permisos (B-1, B-2, C-1, C-2, D y E), se me plantea la cuestión de saber qué tipo de permiso poseo en la actualidad. ¿Equivale el antiguo C a los C-1 y C-2 actuales? Por el contrario, ¿debo realizar alguna prueba para obtener el C-2? ¿Para qué tipo de permiso me sirve el E? **José González Romero. Elda (Alicante).**

Respuesta: **En la actualidad posee usted los permisos de las clases B-2, C-1 y C-2, ya que el de la clase C antiguo, expedido antes de la modificación del Código de la Circulación, comprende hoy los de las clases C-1 y C-2, y, por consiguiente, también el de la clase B-2. En la próxima revisión de su permiso, en el nuevo que le entreguen le consignarán los permisos con la nueva denominación, sin necesidad de realizar prueba alguna.**

En cuanto al permiso de la clase E, autoriza a los titulares de los B-1, B-2, C-1, C-2 y D para que puedan conducir los vehículos a que se refieren arrastrando un remolque no ligero; es decir, un remolque cuyo peso máximo autorizado exceda de 750 kg.

PRIVILEGIOS PARA APARCAR

Los vehículos dedicados al traslado de dinero y objetos de valor a entidades bancarias se paran en doble fila casi siempre, se estacionan en lugares no autorizados, obstaculizan el tráfico y ocasionan pequeños atascos, sin que los policías municipales hagan nada por solucionar el problema ni impongan ninguna sanción. ¿Son vehículos privados o de índole estatal? ¿Gozan de privilegios especiales para aparcar, dado el carácter especial de la mercancía que transportan? **Domiciano Baz Blanco. Valladolid.**

Respuesta: **Los vehículos dedicados a las actividades que usted señala están sometidos a las normas de circulación igual que los demás. No poseen privilegios para estacionar, a no ser que tengan lugares reservados para ello mediante la correspondiente señal.**

LIMITE DE EDAD

Mi pregunta se refiere al antiguo «carnet» de primera clase (ahora debe ser el C-1 o el C-2 o quizá el B-2). ¿Hasta qué edad se puede solicitar? Y si se posee ya, ¿hay límite de edad para re-

novarlo? **Avelino Carrera Brualla. Alcampel (Huesca).**

Respuesta: **De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 264 del Código de la Circulación, para obtener el permiso de la clase B-1 es preciso haber cumplido dieciocho años de edad; para el B-2, ser titular, con al menos un año de antigüedad, del B-1; para el C-1, haber cumplido veintiún años; para el C-2 o D, ser titular, con al menos un año de antigüedad, del C-1; para el E, ser titular, con al menos un año de antigüedad, del B-1, B-2, C-1, C-2 o D.**

Además, para obtener dichos permisos por primera vez es necesario no rebasar la edad de sesenta y cinco años, salvo que el solicitante hubiera sido titular de permiso igual o superior clase que el que se propone obtener. Y, por lo que a renovación o revisión se refiere, los permisos de las clases B-2, C-1, C-2, D y E tienen un plazo de validez de cinco años, mientras el titular no cumpla los cuarenta y cinco; de tres si sobrepasa esta edad sin rebasar los sesenta, y de dos años a partir de los sesenta hasta los setenta. Una vez cumplidos los setenta, los permisos de las clases indicadas carecen de validez y no pueden ser revisados.

CICLISTA EN MADRID

Soy aficionado a salir por las afueras de Madrid en bicicleta y quisiera llamar la atención a los conductores de automóviles, ya que no nos tienen un mínimo de respeto como vehículos que somos.

También me gustaría preguntarles cuáles son en Madrid las vías por las que no se puede circular en bicicleta y si está o no permitido, yendo en bicicleta, el uso de radiocassettes con auriculares. **Félix Serrano. Madrid.**

Respuesta: **Las bicicletas, salvo señalización en contrario, pueden circular por toda clase de vías, excepto por autopistas y «vías para automóviles», señalizadas como tales.**

Respecto a los auriculares, no debe llevarlos, porque aíslan en cuanto a la percepción de sonidos y, en consecuencia, hacen la conducción menos segura.

CINTURONES DE SEGURIDAD

En dos de sus números han hablado ustedes de la obligación de uso y/o montaje de cinturones de seguridad para los viajeros de los asientos traseros de los automóviles, en algunos países.

Quisiera saber si esta obligación se aplica también a turismos españoles que viajen esporádicamente por estos países; por ejemplo, Francia (donde es obligatorio el montaje) o Alemania (obligatoria la utilización). **Rafael Palacios. Madrid.**

Respuesta: **Si su vehículo está matriculado en España, donde no es obligatorio el cinturón de seguridad en los asientos traseros, no debe usted preocuparse si viaja a otros países. Por otra parte, desde aquí le recomendamos que utilice el cinturón referido.**

MATRICULA DE OTRA PROVINCIA

¿Por qué una persona, con domicilio en Madrid, por ejemplo, compra un coche de segunda mano matriculado en otra provincia, y sigue circulando con esa matrícula, a pesar de su ciudad de residencia?

¿Existe algún período de tiempo para hacer el cambio de placa? **Luis Bravo de la Cueva. Madrid.**

Respuesta: **El Código de la Circulación establece que los vehículos han de matricularse en la provincia en la que el adquirente del vehículo sin matricular tenga su domicilio legal. Por tanto, no es posible una nueva matriculación en el caso de vehículos adquiridos de segunda mano.**

El cambio de placas, como usted dice, no se puede efectuar. Para lo que sí existe un plazo de diez días es para la transferencia e inscripción del vehículo a nombre del nuevo adquirente.

DESCANSOS OBLIGATORIOS EN CARAVANAS

Tengo curiosidad por conocer por qué en las caravanas no se imponen estacionamientos de cinco minutos en determinados puntos. Por ejemplo, un lugar sería la carretera de Burgos, en la subida a Somosierra, en La Cabrera.

Serían cinco minutos de no consumir gasolina inútilmente un elevado número de coches; se evitarán golpes por detrás... Me parece una medida tan útil y fácil de imponer que el hecho de que no esté implantada dice claramente que no es aconsejable. Pero, ¿por qué? **Pedro Alonso. Madrid.**



Respuesta: **Queda aquí su sugerencia, aunque en nuestra opinión el mejor remedio sería que los conductores hicieran uso de itinerarios alternativos menos congestionados, si los hubiera, o bien anticipasen o demorasen sus salidas y retornos.**

SEGURIDAD VIAL EN TVE

Tengo veintiún años y desearía me indiquen los requisitos necesarios así como la duración y precio de los cursos de profesor de autoescuelas y si tienen pensado realizar algún concurso-oposición en el País Vasco en breve. Por otro lado, ¿qué les parecería incluir en televisión pequeños espacios sobre el Código y la seguridad vial, recordando prudencia en las carreteras? Es francamente deprimente hablar con personas a las que se les ha olvidado la mayor parte del Código de Circulación. **Jon Baliño Ule. Bilbao.**

Respuesta: **Sobre los requisitos precisos para ser profesor de formación vial, rogamos consulte nuestro número de octubre, en el que dábamos respuesta a la misma consulta (pág. 5). Sí le diremos que la duración de los cursos es de tres meses en la primera fase (de correspondencia) y de dos y medio en la segunda (de presencia), y que la convocatoria en el País Vasco ha de ser realizada por su Gobierno autónomo. En cuanto a precios, se abonan únicamente derechos de inscripción en las dos fases citadas. En la actual convocatoria, tales derechos han sido de 5.000 y 10.000 pesetas, respectivamente.**

Asimismo, le agradecemos su preocupación por la seguridad vial y el Código y le comunicamos que está prevista ya la divulgación de un espacio por TVE.

SEMAFOROS EN LA M-30

En la M-30 de Madrid, a la altura del estadio Vicente Calderón y en cada margen del río Manzanares, existen tres semáforos para peatones. Si en su lugar se instalaran pasos elevados peatonales, se evitarían frenazos, accidentes, atascos y retenciones, sobre todo en días de partidos de fútbol, verbena de San Isidro y horas punta de entrada y salida a los colegios de la zona. Por otra parte, uno de estos semáforos se encuentra en una curva y tapado en ocasiones por las ramas de los árboles. **Alfonso Castro. Madrid**

MARCAS Y PINTURA

Me preocupa ver como la Nacional II, entre Mataró y Malgrat, donde han sido asfaltados de nuevo algunos tramos, las líneas de señalización en el suelo —tanto la que marca el arcén como las centrales y las que marcan giros— han sido pintadas con un ancho que es menos de la mitad del que se ha venido empleando hasta la fecha. A no ser que se haga para ahorrar pintura, no veo otra motivación. Pero creo que es un gran error, porque presupone menos visibilidad para el conductor, y no digamos con lluvia, de noche o con niebla. **Juan Rais. Barcelona.**

LIMITACIONES INUTILES

España posiblemente ostente un «record», incluso mundial, sobre la cantidad de leyes, decretos, órdenes, etcétera que debieran ser de obligado cumplimiento; pero la mayoría sólo están dictadas para figurar en el Boletín Oficial y punto. Este es el caso de la limitación de velocidad en carreteras, autovías y autopistas.

Soy usuario habitual en verano de la N-VI (tramo Madrid-Collado Villalba). En mi viaje diario soy increpado, injuriado y menospreciado por casi todos los que circulan por ella, pese a mi ubicación en el carril de la derecha.

Con mi modesto utilitario no quiero rebasar el límite legal de los 100 km/hora. Si esta velocidad está mal fijada, que la corrijan y así todos podremos ir a 140 ó 160. Si es correcta, que se respete, extremando las medidas disuasorias de sanción y vigilancia.

Se conseguirían tres cosas: mayor fluidez en el tráfico, mayor tranquilidad para los pocos cumplidores de las normas y una fuente de ingresos para la Administración. Calcúlese una sustanciosa multa cada tres segundos... **Faustino García Gómez. Madrid.**

CONTESTACIONES A M. T. SOBRE AREAS DE DESCANSO

CON el deseo solamente de enseñar al que no sabe, voy a hacer unas puntualizaciones a su carta de crítica publicada en el número 16 de la revista, referente al área de descanso de La Cabrera.

El artículo realizado en septiembre se refiere a los servicios prestados por La Cabrera en este año, y la ex funcionaria de la DGT que firma cambió de organismo a principio de año y por ello se referirá al 85, y no a este año. Por lo siguiente:

1) M. T. no sabe que a principio de junio se allanó el terreno circundante y se colocaron 10 bancos con sillones incluidos y unos sombrajos para poder descansar y «sentarse».

2) M. T. no sabe que se amplió el estacionamiento y podían estar con más espacio los vehículos y las personas.

3) M. T. no sabe que el área de La Cabrera estuvo asistida por el intérprete marroquí señor Monddar Ab'Delkader desde el 27 de julio hasta el 7 de agosto, con un horario de ocho a veinticuatro horas al día.

4) M. T. no sabe que durante diez días se dio un breve cursillo de conocimientos básicos en francés y en idioma marroquí a los funcionarios que iban a estar en La Cabrera.

5) M. T. no sabe que el 80 por 100 de los emigrantes habla un francés rudimentario y que la mayoría de nuestros funcionarios demostraron en el cursillo tener un nivel muy aceptable de conocimientos del francés.

6) M. T. debería saber que la utilización de un área, o sea, la entrada o no en ella de emigrantes, dependerá de muchos factores, pero desde el momento de parar un vehículo, las atenciones y el esfuerzo que los funcionarios prestan a estas personas, en las condiciones en que vienen, es algo que no puede ser negado por nadie y menos por una ex compañera de las que prestaron el servicio.

7) M. T. tampoco sabía, hasta que vio su carta publicada, que la citada revista iba en contra de su corazonada.

8) Y para terminar, participo a M. T. que existen unas quince fotografías para que, si lo desea, sepa cómo ha estado La Cabrera durante este año. **Manuel Cardona, jefe provincial de Tráfico. Madrid.**

ME sorprende desfavorablemente el ver cómo algunas personas dan opiniones acerca de un tema que, aunque lo rozaron en un tiempo (el primer año de implantación de las áreas dicha señora trabajó en ellas y, que nadie sepa, no tenía conocimientos de marroquí, aunque sí de francés como prácticamente la mayoría de los que han ido esta vez), no se ajusta a la realidad actual, ya que se han ido haciendo mejoras que en su día no se vieron por precipitación y falta de «rodaje».

Primera puntualización: Este año sí existía lugar para sentarse, concretamente, unas mesas unidas a unos bancos que sirvieron de mucho, tanto para extranjeros como nacionales, unidos a su vez a una sombrilla y tejados de paja que resguardaban del tremendo calor que hace en el verano. Hubo doce unidades, en las cuales se podían sentar ocho personas en cada una. En lo que sí tengo que dar la razón es en que no había camas. No creo que sea cuestión de montar una empresa hotelera.

Segunda puntualización: En cuanto a la forma en que los funcionarios prestamos allí servicio, he de decir que nadie ha salido de las áreas por falta de entendimiento verbal. Que es cierto que no estamos licenciados en francés, marroquí o portugués. ¿Que la buena voluntad a veces no basta? De acuerdo, pero hubo un curso de marroquí y francés para todos aquellos que fuésemos a trabajar; esto puede parecer irrisorio, también de acuerdo, pero vuelvo a repetir que es mucho más importante la responsabilidad que cada uno lleva en su trabajo y deseos de ayudar, que el conocer tres idiomas y no moverse de una silla. **Paloma Saldaña. Madrid.**

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

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

PASO de CEBRA

IMPORTANCIA SOCIO-SANITARIA DE LOS ACCIDENTES DE TRAFICO

Víctor CONDE RODELGO (*)

SE señala que el factor de mayor importancia en la sociedad moderna es el formidable progreso técnico al que asistimos que, si bien depara a la humanidad inmensos beneficios, también trae consigo varios factores de riesgo que son clara amenaza para la salud y para la vida de los hombres. La urbanización creciente; la profusión, capacidad y aumento de velocidad de los vehículos; el incremento y la complejidad de los bienes de consumo en el hogar y la complicada cadena de equipos y sistemas de trabajo, etcétera, son todas ellas circunstancias que van aumentando las situaciones de riesgo potenciales, entendidas como el peligro por las lesiones resultantes de la colisión con la propia tecnología.

El incremento de los sistemas de transporte ha sido —y continúa siendo— un elemento vital para el progreso económico. El crecimiento de la urbanización, industrialización y los nuevos modelos de vida están ejerciendo fuertes presiones sobre las diversas redes de comunicación en general y sobre el transporte de carretera en particular. Como consecuencia, los países han visto ampliarse cada año el número de accidentes de tráfico, si bien es cierto que la progresión no ha sido directamente proporcional al aumento de vehículos y al de kilómetros recorridos; es más, cabe mencionar que en algunos países de nuestro entorno, en Europa y en base a las medidas preventivas adoptadas, se ha reducido el número real de muertos y heridos a consecuencia de los accidentes de tráfico. En razón de lo últimamente expuesto cabe justificar el nuevo significado de la palabra «accidente», descargándola de todas las connotaciones relativas a destino, azar e improvisación, evitando la idea de aleatorio o fatalismo que esta palabra lleva asociada, ya que son la consecuencia predecible de la combinación específica de factores humanos y ambientales. El accidente se produce porque la capacidad de respuesta del individuo es inadecuada a las demandas del medio, se crea un desequilibrio entre el potencial del organismo y la exigencia del medio.

Se estima que en el mundo se producen más de 300.000 muertes y 20 millones de heridos. Para Europa en el año 1980, se sumaron 115.202 muertes y 2,6 millones de heridos por esta causa. En España en el pasado año 1985 se registraron 81.234 accidentes con víctimas, que produjeron 4.903 muertes en el momento del accidente o en las veinticuatro horas siguientes y 126.800 heridos. Cuando se contabilizan los fallecimientos acaecidos a consecuencia del accidente, superado el plazo referido, la cifra de muertes se eleva sustancialmente.

La importancia socio-sanitaria de los accidentes de tráfico viene dada en España por una serie de circunstancias que de forma sintética se exponen a continuación. A los accidentes en general, corresponde la cuarta causa de mortalidad en nuestro país, y de todos ellos los de tráfico representan el 41 por 100. Pero bastante mayor importancia que estas cifras brutas tiene la incidencia tan manifiesta en determinados grupos de edades. Los accidentes son la primera causa de muerte desde la edad preescolar hasta la década de los cuarenta años, con el agravante que cada muerte va acompañada de un importante número de heridos graves y leves. Los accidentes vienen a representar en los países desarrollados el 30 por 100 del total de los años potenciales de vida perdidos, que es el mejor índice de expresión de su importancia sanitaria y social.

En el referido año 1985, el 60 por 100 de las muertes y el 68 por 100 de los heridos tuvieron lugar entre los 15 y los 44 años de edad. Pero por otra parte, como ya se ha dicho, las víctimas de estos accidentes se encuadran entre la denominada «morbilidad grave», que es el origen de gran número de incapacidades e invalideces. Se estima en España que la incidencia de tetrapléjicos y parapléjicos a causa de traumatismos medulares puede ascender a unos 754 casos cada año; pues bien, la gran mayoría están causados por los accidentes de tráfico.

No resulta fácil conocer su coste económico; las cifras que se barajan superan en todo caso el 1 por 100 del PIB en todos los países, e incluso hay estimaciones de que en algunos de ellos se elevan hasta el 2,4. En nuestro país existe algún estudio que lo enmarca alrededor del 1,5 por 100 del PIB, de los cuales el 63 por 100 lo relacionan con las pérdidas por muertes y el 37 por 100 por los heridos.

Solamente la asistencia sanitaria en régimen de hospitalización a estos accidentados, consume más de 1,3 millones de estancias, que obliga a tener ocupadas más de 3.500 camas permanentemente por este tipo de patologías y su coste supera los veinte mil millones de pesetas al año.

Ya se ha indicado anteriormente cómo en algunas países europeos se ha producido un descenso real desde el año 1973, tanto del número de siniestros, de muertos y heridos por accidentes de tráfico como consecuencia de las medidas preventivas adoptadas. Aunque en la comparación de las estadísticas sobre estos tipos de accidentes hay que ser muy cautelosos, las existentes parecen señalar que en España ha decrecido muy sensiblemente desde esas fechas el número de muertes en relación al parque de vehículos y al número de accidentes; pero aún no se ha conseguido el que se invierta la discreta tendencia creciente del número total de fallecidos y heridos por esta causa.

Se imputa al factor humano la principal causa del origen de los accidentes de tráfico, normalmente entre el 65 y 75 por 100 de los mismos; se hace referencia a conceptos tales como: imprudencia, falta de habilidad, cansancio físico y fatiga , ansiedad, desatención o distracción, sueño, bebidas alcohólicas, estupefacientes, tranquilizantes o estimulantes, estado de ánimo y personalidad, etcétera. Solamente al consumo excesivo de alcohol se le incrimina en el 40 por 100 de los accidentes mortales de circulación.

Es absolutamente necesario el conseguir una mayor responsabilidad de toda la sociedad hacia este gravísimo problema, adoptando todo tipo de medidas educativas, técnicas referidas tanto a la selección y capacitación de los individuos, a la atención del vehículo y de la carretera, como al perfecto cumplimiento de la normativa vigente, cuya transgresión debe ser corregida con las sanciones adecuadas. El problema de los accidentes de tráfico es de toda la sociedad.

Hay que perfeccionar también la atención sanitaria a las víctimas de los accidentes para paliar los efectos de los mismos, teniendo en cuenta que aproximadamente un 48 por 100 de las víctimas mortales acaecen en el lugar donde éste tiene lugar, un 10 ó 15 por 100 durante el traslado y el resto en los hospitales.

(*) Jefe de la Unidad de Acción Sanitaria y Consumo, del Ministerio de Sanidad y Consumo.

UNA LUCHA COORDINADA

SON múltiples los factores que inciden, más o menos negativamente, en la seguridad vial. Parece asumido por todos que el consumo de alcohol es algo completamente reñido con la conducción; las mismas sospechas que se atisban en relación con un problema mucho más reciente: las drogas. Desde el «pinchazo» a determinadas cápsulas que, vestidas de cualquier manera, pueden sumir a cualquier consumidor —enfermo o no— en un estado que no es precisamente el idóneo para ponerse al volante de un coche.

Y hay dos aspectos que han quedado suficientemente claros en las recientes jornadas celebradas en Madrid y en las que se trató precisamente sobre la relación que indudablemente existe entre el consumo de alcohol y drogas y los accidentes de tráfico: por un lado, el convencimiento generalizado sobre esta relación fatal, lo que debe originar una planificación y desarrollo de actuaciones conjuntas; por otro, la carencia casi absoluta de datos que puedan ratificar esas sospechas. Porque es obvio que, por muy convencidos que estemos todos sobre la negativa incidencia que el consumo de determinados productos tiene en la seguridad vial, parece lo razonable buscar los medios adecuados para conocer con la mayor exactitud el alcance del problema, lo que permitirá, entre otras cosas, poder actuar contra éste de la forma más eficaz posible.

SIN embargo, hay un tercer aspecto sobre el que también conviene meditar. Se dijo en algunos momentos que era necesario buscar una perfecta coordinación, que desde aquí solicitamos, pero que entendemos va mucho más allá de la que pueda existir —todo es mejorable— entre los distintos organismos de la Administración. Creemos que esa coordinación debe aglutinar también a todos los sectores implicados. Es decir, parece lógico que entre los distintos departamentos oficiales que tienen relación con el tema debe haber la máxima colaboración, pero también es necesario, absolutamente imprescindible, que tal coordinación abarque, por ejemplo, al propio sector farmacéutico o a los propios farmacéuticos, que deben ser conscientes de que cuando despachan un psicofármaco o cualquier relajante muscular están suministrando un producto que, presumiblemente, puede ser incompatible con la conducción; y también a los propios padres y educadores, teniendo en cuenta que es precisamente en los sectores más jóvenes en los que algunos de los problemas citados tienen más incidencia. Se debe tratar, en definitiva, de una acción conjunta, en la que deben participar amplios sectores de la población; si nos lo permiten, la sociedad al completo, incluida claro está la propia judicatura.

SI a todo ello le unimos las medidas más eficaces para poder localizar sin fisuras a quienes conducen sin estar en condiciones, material que permita detectar sin resquemores cuándo y en qué medida se están infringiendo las normas y alguna que otra medida concreta, conseguiremos dominar un problema tan serio como delicado en vez de que el problema nos desborde a todos. Y en el fenómeno de las drogas, estamos aún muy a tiempo.

Tráfico

COMPROMISOS



Jesús SORIA

SE cumplen ahora doce meses desde nuestra entrada en la CEE y comienzan a palparse cambios originados por este ingreso administrativo en Europa. Cambios en la normativa vigente, que van desde el carné de conducir —más de forma que de fondo—, a las homologaciones de elementos de seguridad de los vehículos, las inspecciones técnicas o la propia contaminación. Unas están en marcha y otras vendrán poco a poco. De todas ellas, sin embargo, la que más notarán seguramente —ya saben que lo que más duele es el bolsillo— es la subida de los seguros del automóvil. Al vencimiento de su póliza notará el aumento, que no será en cualquier caso del 30 por 100 como se pretendía, sino —dicen— «*únicamente*» del 10 por aquello de no disparar la inflación. Eso sí, las prestaciones serán también mayores. Por ejemplo, en las indemnizaciones: en unos años pasarán del millón actual a los 3,5 millones del 87 y a los 45 —¡cuarenta y cinco!— de 1992. Y junto a ello, cambios que también le podría obligar en un cierto tiempo a dejar su seguro «*a todo riesgo*» por el «*obligatorio*» aunque, dicho sea de paso, no será como hoy lo entendemos. Cambios, evidentemente, con sus pros y sus contras; compromisos que, indudablemente, debemos asumir.

MUCHOS más pros que contras tiene sin duda el informarse adecuadamente de cómo acceder a la estación de esquí que más le guste para practicar su deporte favorito. Quizá le evitará algún que otro susto innecesario. Sustos que también puede evitarse en un futuro si comienza a inculcar entre sus hijos aspectos relacionados con la seguridad vial. Los niños empiezan a demostrarnos que esta asignatura les interesa y, lo que es mejor, que les parece útil. Por lo tanto, anótese un compromiso más en su bloc o agenda.

Y punto final con las drogas, aunque más correcto sería punto de comienzo. Hay pocos datos, pero todos sabemos que conducir bajo los efectos de cualquier estupefaciente supone arriesgarse demasiado y no poder responder adecuadamente ante cualquier incidencia ocurrida en la carretera. Sea consciente de ello, aunque simplemente esté tomando algún fármaco aparentemente inofensivo. Ya no hablemos de esas otras palabras mayores.

LA guinda final para el habitualmente mal informado: Los fabricantes de automóviles —todos— firmaron el «plan chatarra» el 14 de octubre. Y a partir de ahí, que cada cual asuma sus compromisos. ¿O no?

Se teme que su influencia y la del alcohol estén presentes en más de la mitad de los accidentes

TAMPOCO SE LA JUEGUE A DROGAS

QUE la droga es un problema de dimensiones incalculables en España, es una verdad evidente; que tiene una incidencia importante sobre los accidentes de tráfico y la seguridad vial, se sospecha, aunque los datos oficiales (el 0,02 por 100) sólo reflejan una verdad parcial, ya que los controles policiales para su detección no existen apenas o son insuficientes. Así, las Jornadas sobre Alcohol, Droga y Accidentes de Tráfico sólo sirvieron para poner de manifiesto la buena voluntad de los organismos de la Administración implicados (Sanidad y Tráfico) para conocer y evitar lo que se sospecha es un gravísimo problema. Europa tampoco está mucho más adelantada. Sólo en el tema del alcohol tiene mayor número de datos. Por ejemplo, se calcula que entre el 35 y el 40 por 100 de los accidentes de tráfico son debidos al alcohol. Pero ésta es sólo una entre tantas drogas... Y en España, por el estilo de vida y tratarse de un país productor de vinos, el problema es aún más grave.

Juan M. Menéndez y Juan Girón Roger
Fotos: Miguel Garrote

EL problema de la inseguiridad vial producida por el uso y abuso del alcohol y las drogas no es sólo una cuestión de la Administración, sino de la sociedad entera.» En estas palabras, pronunciadas por Miguel Muñoz, subdirector general de la Dirección General de Tráfico, se podría resumir el espíritu de estas I Jornadas sobre Alcohol, Drogas y Accidentes de Tráfico, que se celebraron en Madrid los pasados días 20 y 21 de noviembre, organizadas por la Dirección General de Tráfico, el Ministerio del Interior y la Dirección General de Planificación Sanitaria del Ministerio de Sanidad y Consumo.

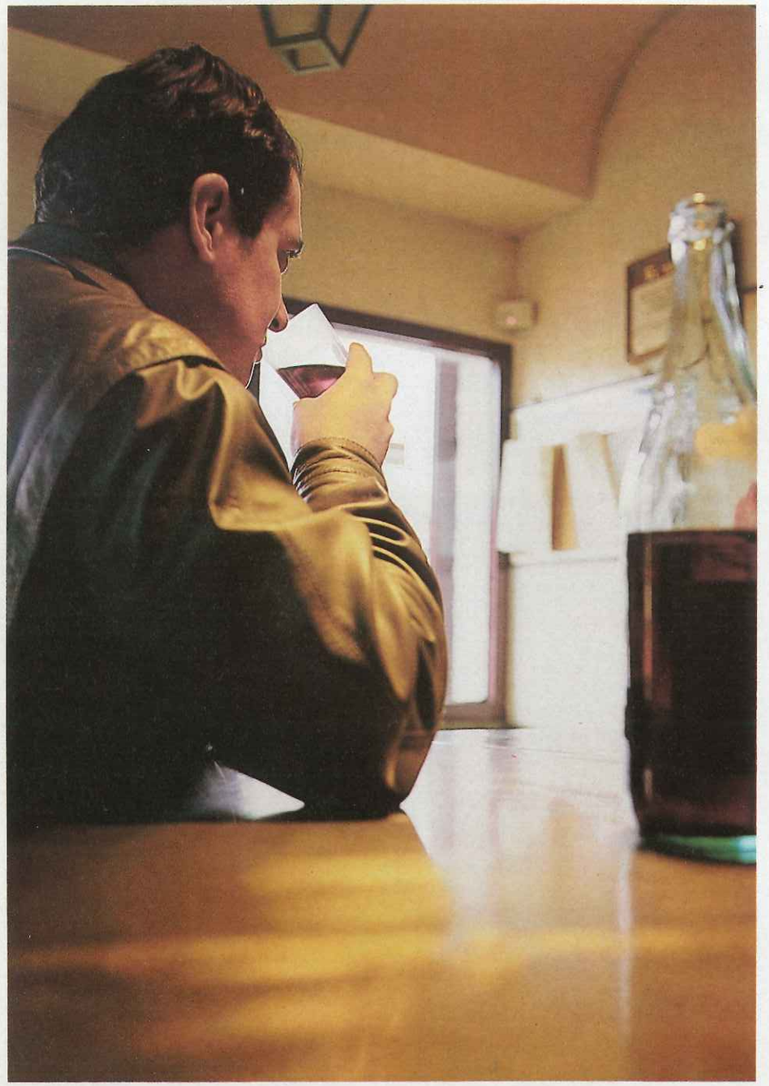
El acto inaugural fue presidido por Julián García Vargas, ministro de Sanidad y Consumo, y José Luis Martín Palacín, subsecretario del Interior, en representación del ministro del Interior. Durante el mismo, el ministro de Sanidad señaló que entre el 35 y el 40 por 100 de los accidentes imputables al factor humano son debidos al consumo de alcohol y terminó pidiendo un compromiso entre las diferentes autoridades para acabar con lo que llamó «malestar en la cultura», «porque acabar con los accidentes de tráfico es también política de salud».

Centró el tema el doctor J. T. Jones, secretario de la Oficina Regional para Europa de la Organización Mundial de la Salud, que se mostró muy complacido con el interés de España por reducir los factores de riesgo, y entre ellos el uso de alcohol, drogas y de los medicamentos prescritos, «pero desafortunadamente son poco conocidos los efectos de estos medicamentos sobre los conductores».

«Mientras mejoramos la salud en las ciudades —señaló el doctor Jones—, mueren más personas en carretera, lo que es particularmente cierto entre los que abusan del alcohol y las drogas.» Y para cumplir con la intención de la OMS de tener en el año 2000 una vida saludable, señaló la «necesidad de una política unitaria en todos los países y el diseño de una base de datos utilizable por todos los organismos interesados». Para ello habría que mejorar el campo epidemiológico, aproximar al público esta preocupación, un tratamiento conjunto de los accidentes y los abusos de alcohol y droga, una aproximación entre los programas de salud y la prevención de los accidentes de tráfico, una reducción de los factores de riesgo (entre ellos el uso de alcohol y drogas), y facilitar la atención de la salud con énfasis especial en la atención primaria y la participación popular.

El doctor Víctor Conde (*), jefe de la Unidad de Acción Sanitaria y Consumo del Ministerio de Sanidad, dijo que había que eliminar el destino y el azar del concepto de accidente, sobre todo en lo referido a los producidos por el tráfico. Puso de manifiesto el enorme costo económico que para España significan los accidentes de tráfico: más de 3.500 camas están permanentemente ocupadas por accidentados de tráfico, lo que supone el 1 por 100 del Producto Interior Bruto (PIB), cifra que 1983 se elevó al 1,7 por 100, del que el 73 por 100 es directamente imputable a los muertos.

Según sus datos, el 47,4 por 100 de los muertos en accidentes de tráfico se producen en el mismo momento del accidente; el 6,9 por 100, durante el traslado al centro asistencial; y el 45,7 por 100, en el hospital. Pero el doctor Conde se muestra partidario de prevenir más que de curar. Así, propone una serie de medidas para luchar contra los accidentes de tráfico: se trata de buscar un sistema de seguridad para el tráfico e informar a la población, tratando de crear un ambiente propicio; habría que mejorar la notificación de los accidentes; hacer una mejor selección y capacitación de los conductores; mejorar el ambiente vial, que incluye el diseño de carreteras, y el diseño de vehículos, para transformarlos en menos dañinos; limitar la velocidad; vigilar el cumplimiento de la legislación y los consumos de alcohol y droga; promover la salud y la prevención de accidentes y la educación en los colegios, y la organización de los servicios de urgencia de asistencia médica, tanto en la detección de los lugares de accidente como la mejora de los equipos de asistencia «in situ», traslado y servicios hospitalarios.



El ministro de Sanidad señaló que el 40 por 100 de los accidentes imputables al factor humano son debidos al consumo de alcohol.

RADIOGRAFIA DEL ACCIDENTE DE TRAFICO

José María Altozano, jefe del secretariado permanente de la CNSCV, radiografió el accidente de tráfico en España y, para ello, aportó las cifras de accidentes (81.234), muertos (4.903) y heridos (126.800) durante 1985. Es decir, 14 muertos diarios imputables al tráfico, cifra que asciende hasta 18 si se aplica el concepto de la OMS de que son debidos al accidente los muertos hasta treinta días más tarde.

Pasó, a continuación, a una serie de comparaciones. Así, los accidentes han aumentado un 13,8 por 100; los heridos, un 10,6 por 100; las víctimas, un 9,9. Sin embargo, los muertos han disminuido en un 5,6 por 100. Todo ello con un incremento del parque de vehículos del 31,4 por 100 y un 10 por 100 en la intensidad de circulación, tomando como base de comparación 1979, último año sin Plan Nacional de Seguridad Vial.

Sin embargo, cuando tuvo que pasar a la relación entre accidentalidad vial y el binomio alcohol-droga, José María Altozano tuvo que reconocer que «en España, la información estadística de que se dispone resulta, a mi juicio, demasiado deficitaria». De hecho, los datos que manejó —y que él definió como «insatisfactorios»— señalan que algo más del 3 por 100 de los accidentes son debidos al alcohol, así como alrededor del 3 por 100 de los muertos (177) y un 3,4 por 100 de los heridos (4.234).

Y si sobre la influencia del alcohol existen pocos datos y escasamente fiables, sobre la droga aún hay menos. «Se tiene la fundada sospecha de que es un tema grave —añadió—, pero cuya exacta medida hoy por hoy resulta todavía más difícil de medir.» No obstante reconocer la ignorancia general sobre la cuestión, aportó el dato de que sólo el 0,02 de los accidentes ocurridos en España durante 1985 han sido imputados a los efectos de estupefacientes, un porcentaje que se queda muy corto.

Terminó José María Altozano señalando que «cada sociedad tiene los accidentes que está dispuesta a tolerar. Evitarlos es un empeño costoso, complejo y difícil y que requiere la cooperación de todos».

INSEGURIDAD VIAL Y MUERTE ESTUPIDA

Juan Luis Mayoral, consejero técnico de circulación de la DGT, señaló que «ya no es propio hablar de seguridad vial, sino de inseguridad vial» y reclamó una política al ataque y no a la defensiva, como hasta ahora. «No se trata —explicó— de que haya el menor número de accidentes posible y sean lo menos graves posible. Eso es partir de una situación pesimista, fatalista y a la defensiva. Habría que pasar al ataque y que el conductor vaya por vías buenas, bien diseñadas y señalizadas y con un coche en perfectas condiciones.»

Para ello propuso una serie de actuaciones agrupadas en cuatro fases distintas. La primera, de formación, a través de la Educación Vial escolar, cuyo centro superior ya ha sido puesto en marcha en Salamanca, a través



Doctor Piga, jefe de Coordinación de la OMS:

«Las tasas legales de alcoholemia son inadmisibles»

Para el doctor Antonio Piga Rivero, jefe de la Coordinación con Organizaciones de la Oficina Regional para Europa de la Organización Mundial de la Salud, debería rebajarse la tasa legalmente establecida como límite seguro de alcohol en sangre, al tiempo que resalta la necesidad de aparatos avanzados y homologados para realizar las pruebas correspondientes.

—Doctor Piga, ¿cree que es exacta la valoración que de la tasa de alcoholemia se está haciendo actualmente?

—Es bastante precisa, aunque verdaderamente carezco de datos. En los años en que trabajé en el departamento de Medicina Legal de la Universidad de Madrid estuve en contacto directo con la DGT y pude comprobar que se trabajaba muy bien.

—Hay sectores que ponen en duda la efectividad del alcoholímetro para determinar el grado de alcoholemia del conductor...

—No se puede hablar de fiabilidad absoluta, pues toda técnica analítica tiene límites sabidos. Suelen ser bastante precisos y su reacción a otras sustancias distintas del alcohol no es problema, ya que estas sustancias no se encuentran nunca en los niveles en que se da el alcohol. El alcohol en aire espirado es el procedimiento hoy día más adecuado para determinar la alcoholemia, aunque se puede seguir empleando la determinación directa en sangre. En estos días se estudia una nueva legislación en Suiza que contempla la determinación en sangre como prueba complementaria. En aire espirado caben dos determinaciones, una primera mediante un aparato equilibrado y homologado y una segunda con una técnica más sofisticada que la anterior, en el caso de que el conductor plantee su desacuerdo.

—Se habla del sistema «Dip-stick» como sustitutivo del alcoholímetro...

—Es bastante reproductivo, específico y su exactitud está en unos márgenes suficientes para la protección de la seguridad del tráfico, sobre todo cuando están muy próximos a la cifra legal, cuando pueden implicar que se quiera recurrir a métodos más perfectos.

—Usted ha afirmado que los niveles de alcoholemia legislados como permitidos son bastante generosos...

—Hay un cierto nivel de consenso internacional en cuanto a esos niveles, que son homogéneos con los de los países similares a España. Países como el nuestro, Italia, Austria, Alemania, Francia, son productores de alcohol y los citados niveles contemplan lo que ya no se puede admitir. Creo que hay que pedir que no se beba en absoluto, ya que por encima de cero coma cuatro gramos de alcohol por mil centímetros cúbicos de sangre ya hay riesgos estadística y epidemiológicamente claros.

de la mejora de la calidad de enseñanza en el acceso al permiso de conducir, e informando al público, intentando motivar sobre la Seguridad Vial, incidiendo en la conducta del conductor.

Una segunda fase de vigilancia y control, mediante actuaciones básicas —impuestas por el Plan Nacional y las directivas de la CEE—, centradas en controles de alcohol, velocidad, cinturón y casco y comportamiento de vehículos de dos ruedas. Existen luego las actuaciones selectivas, en el control de actuaciones incorrectas.

La tercera fase es la actuación sobre vías y vehículos, sobre los que la DGT tiene competencias en tanto en cuanto afecta a la seguridad vial. Y la cuarta fase, normativa, que se centra en la Ley de Seguridad Vial, regla-



El 47 por 100 de los muertos en accidentes de tráfico se producen en el mismo lugar del siniestro; el 45 por 100, en el hospital, y el 6,9, durante el traslado al centro asistencial.



Doctor J. T. Jones, responsable de Prevención de Accidentes de la OMS

«Problema de educación, más que de legislación»

El doctor John Thomas Jones, responsable de la Oficina Regional para Europa de la Organización Mundial de la Salud para la Prevención de Accidentes, mira con optimismo el futuro de los niveles de seguridad en carretera. En su opinión, los esfuerzos conjuntos de los países de la CEE no caerán en terreno baldío.

—¿Cree posible a corto plazo una política concertada europea para regular el abuso del alcohol y las drogas en el campo de la accidentalidad en el tráfico?

—Sí. Todo el mundo reconoce hoy día que la mayor causa de accidentes de tráfico se halla en el abuso del alcohol, lo que se opone a las drogas, ya que ése es un problema diferente. Todos coincidimos en lo que hace falta regular en este campo, pero lo que dificulta el cumplimiento de una línea común es que varios países poseen una industria basada en la producción de alcohol, además de que los esquemas culturales varían sensiblemente. En algunos países el uso del alcohol es uno más de los usos sociales y culturales. Hemos de combatir el que se conduzca y se beba mediante una política educativa desde la juventud, posiblemente en las mismas autoescuelas. Y creo que lo más importante no es concentrarse en el uso del alcohol cuando se conduce, sino en el buen uso del alcohol. De esa forma se evitaría la escalada de más y más gente al volante que hace mal uso de la bebida alcohólica. Digo esto porque hay muchos adelantos en el conocimiento sobre los efectos del alcohol y la forma de tratar a quienes padecen este problema y el grupo de edad más vulnerable es precisamente el que está comenzando a beber alcohol. Pienso que hace falta lograr un acuerdo entre aquellas personas que hacen las leyes y quienes las hacen cumplir, así como con las que son responsables del buen o mal uso del alcohol en la sociedad. Debe buscarse que no haya conflictos entre la legislación y la política social, por lo que insisto en la importancia de este encuentro que reuniría a juristas, médicos, policía de tráfico..., sobre la prevención de accidentes en la carretera a causa de los citados abusos.

—Usted ha dicho que la industria farmacéutica y los hábitos en la prescripción facultativa son responsables de la creciente relación entre drogas, alcohol y accidentes de tráfico. ¿Cómo podría la OMS corregir esto?

—Sobre las drogas debo decir que algunas personas necesitan medicamentos para sobrevivir. Si tiene usted presión alta o depresión, precisa de estas drogas para llevar una vida normal. Una dificultad evidente es la falta de un verdadero conocimiento sobre la ingesta de estas medicinas y la capacidad para conducir. Sabemos que algunas personas son menos repectivas a los estímulos e incluso incapaces de conducir a causa de las medicinas. La responsabilidad debe recaer sobre quienes fabrican esas drogas y sobre quienes las despachan sin la preceptiva receta. Si hay drogas que rebajan la capacidad de reacción del conductor, las fábricas y laboratorios deben decírselo a los médicos y éstos a sus pacientes. Y esto debe hacerse incluso a los peatones, que cuiden su atención cuando cruzan la calle. No se trata sólo de una responsabilidad de hacer cumplir las leyes, sino de una responsabilidad social y ética por parte de los médicos y la industria farmacéutica. En la OMS hemos estudiado la relación entre estas medidas y la conducción y vamos a seguir adelante para cubrir las lagunas existentes ahora que el estudio está hecho. Es preciso un diálogo activo entre los laboratorios, los médicos y la comunidad, además de los pacientes. Entre los doctores que recetan, la industria farmacéutica y el resto del cuerpo social hay que concluir que las drogas tienen un efecto claro en la conducción. Creo que es más una cuestión de educación que de legislación.

—Se ha hablado de la necesidad de una prevención primaria desde el campo de la salud hacia los accidentes de tráfico. ¿Qué sugeriría?

—Por los estudios epidemiológicos sabemos que el cincuenta por cien de los accidentes de tráfico en jóvenes están causados por conducir bajo la influencia del alcohol. Si países como España reducen sus heridos y muertos por este tipo de accidentes al menos en un veinticinco por cien, en el año dos mil se logrará un efecto colateral en todos los países. Que se sepa que el alcohol es un problema y que los grupos de población más afectados son los jóvenes y se comience a tratar desde ese punto de vista. Afortunadamente, ya son muchos los países que lo ven así y piensan que hay que hacer algo al respecto.

—A su juicio, la lucha por la prevención de accidentes de tráfico en relación con el alcohol, las drogas y los medicamentos —problemas que tienden a crecer—, ¿se presenta como una causa perdida?

—No, no lo creo. Sabemos que en algunos países hay una buena política sobre el alcohol y la conducción, cuya aplicación ha reducido las muertes en un cuarenta por ciento. No basta con campañas que digan que no hay que conducir si se bebe, es necesario educar a la juventud antes incluso de que lleguen a las autoescuelas. Se trata de una responsabilidad personal que alcanza a los gobiernos.

Tiene que llegar un momento en que el mismo mensaje se repita muchas veces al mismo tiempo desde distintas fuentes, hasta que todo el mundo diga lo mismo sobre los riesgos de conducir y beber.

Personalmente, soy optimista en torno a la efectividad de estas medidas y el futuro de estas campañas. Tenemos que conseguirlo.



En muchos accidentes subyace una reacción adversa de un medicamento que se está tomando o los efectos de otras drogas.

mento y nuevo código de circulación, que es inminente. Juan Luis Mayoral terminó mencionando las actuaciones, punto por punto, que en este sentido realiza la DGT y concluyó diciendo que «la seguridad cuesta dinero. Hay que invertir en seguridad vial. Es moralmente ineludible y económicamente presentable».

Durante el coloquio posterior, Miguel Muñoz señaló que existe una mala información sobre la influencia del alcohol y la droga sobre la conducción, temiéndose que el índice sea superior al 50 por 100, en el que se fija esta influencia en Europa. Miguel Muñoz aprovechó para «lanzar el guante de la cooperación al sector sanitario y espero que pronto exista un control normativo».

POLITOXICOMANOS AL VOLANTE

El doctor Santodomingo, jefe del servicio de Psiquiatría de la Ciudad Sanitaria «La Paz», trató de sistematizar los datos necesarios para los estudios sobre alcohol, drogas y conducción e hizo un detallado recuento de los efectos del alcohol sobre la persona.

«El consumo de alcohol —dijo— no puede separarse del consumo de otras drogas, legales o ilegales.» De hecho, mencionando un estudio realizado sobre la población de Madrid, señaló que los consumos medios, femeninos y de jóvenes se han incrementado en España, llegando a la conclusión de que, al menos, un 23 por 100 de los accidentes los producen varones alcohólicos.

Para el doctor Santodomingo existen varios problemas para erradicar este mal. Por ejemplo, problemas de disponibilidad y bajo precio, de falta de formación escolar, de programas accesibles y obligatorios y de mejorar el reconocimiento de alcohólicos.

El doctor Antonio Piga, jefe de coordinación con organizaciones de la Oficina Regional para Europa de la OMS, trató sobre la determinación y valoración de la alcoholemia. El doctor Piga señaló que «es muy difícil evaluar los niveles de ingestión peligrosos para el tráfico», dado que no todo el mundo reacciona igual al alcohol.

A continuación pasó a exponer los métodos de determinación de la alco-

A juicio de algunos expertos, los niveles de alcoholemia en sangre permitidos en nuestro país «son muy generosos».

holemia del conductor (en sangre, orina, aire espirado, saliva, humor vítreo y otros fluidos corporales) y sus posibles limitaciones y errores. Concluyó Antonio Piga manifestando que los niveles de alcoholemia permitidos en España (0,8 por litro de sangre) son muy generosos, «porque conducir con 0,6 ya es peligroso» y aclarando que la determinación mediante aire espirado es cada vez más exacta y menos necesaria la comprobación en sangre.

El doctor Gregorio Arroyo Urrieta, médico forense y profesor de Medicinal Legal de la Facultad de Medicina de la Universidad Autónoma de Madrid, disertó sobre los aspectos médico-legales de la influencia etílica en los accidentes de tráfico. Resaltó que de 1960 a 1980 se duplicó la producción mundial de cerveza y que sólo en 1977 el coste social del alcoholismo en nuestro país había ascendido a 269.444 millones de pesetas. Concluyó recomendando que «se deben describir los cuidados en la toma de sangre y orina para que su resultado no pueda ser invalidado». El fiscal especial antidroga Enrique Abad trató sobre los aspectos jurídico-legales de la prueba del alcoholímetro como imputabilidad. Se refirió a la Ley de 9 de marzo de 1950, la primera sobre el automóvil, que ya consideraba delito la conducción bajo la influencia del alcohol, las drogas o medicamentos que produzcan una situación de inseguridad. «La confesión hecha, los atestados de la policía —matizó— se consideran como denuncia. Pero el atestado de la policía no es igual que la prueba de alcoholemia.»

CONDUCIR A «TODA PASTILLA»

Pedro Lorenzo, profesor de Farmacología de la Facultad de Medicina de la Universidad Complutense, habló sobre la incidencia del consumo de medicamentos en los accidentes de tráfico. Según sus datos, durante 1985 en España se vendieron 923 millones de envases y 15.000 millones de unidades médicas, lo cual le lleva a la conclusión de que «en muchos de los accidentes subyace una reacción adversa de un medicamento que se está tomando por enfermedad». En Inglaterra, esta incidencia es del 4 por 100. Como señaló el doctor Lorenzo: «los enfermos están en mejores condiciones si están correctamente medicados.



Cuidado con algunos fármacos

Psicofármacos: Incluye los tranquilizantes, hipnóticos y antidepresivos. Consumo: 2.000.000 de comprimidos diarios. Efectos: somnolencia, disminución de reflejos, rigidez muscular, visión borrosa y somnolencia residual (vuelve a aparecer con una comida copiosa o ingestión de alcohol).

Antihistamínicos: Ampliamente utilizados en alergias, resfriados, etcétera. Consumo: 300.000 comprimidos diarios. Efectos: somnolencia, falta de concentración, inquietud, sedación y alucinaciones (en grandes dosis).

Cardiotónicos: Utilizados en insuficiencias cardíacas y otras enfermedades del corazón. Efectos: fatiga, vértigos, visión borrosa y alteraciones en la visión cromática; alucinaciones en determinadas grandes dosis.

Anticonvulsionantes: Aplicados a la epilepsia (enfermedad incapacitante). Efectos: somnolencia, incoordinación motora, fatiga muscular, visión borrosa y doble imagen, fotofobia, vértigos, alteraciones en la capacidad autocrítica, ansiedad y falta de concentración.

Antihipertensivos: En pacientes con la tensión alta. Consumo: 2.000.000 de comprimidos al día. Efectos: inquietud, somnolencia, vértigo, visión borrosa, calambres musculares y alteraciones del sentido del equilibrio.

Hipoglucémicos: En enfermos diabéticos. Efectos: bajada del azúcar en la sangre, mareos, lipotimias, debilidad y fatiga muscular.

Relajantes musculares: Utilizados principalmente en el reumatismo. Efectos: dolor y rigidez muscular, visión borrosa, vértigos y somnolencia.

Anfetamínicos: Están de «capa caída» y pocos médicos los recetan ya. Efectos: vigilia, euforia no discriminativa (sobrestimación), alteraciones en la actividad refleja (exaltación), confusión y efectos de rebote de depresión y somnolencia.

El problema está en el abuso, en su uso indiscriminado».

Pasó a continuación a explicar los efectos de los principales grupos de medicamentos sobre la conducción y concluyó que lo mejor es consultar al médico, en el momento de la receta, sobre la conveniencia o no de conducir mientras se estén tomando. Igualmente, recomendó no automedicarse, no sobrepasar las dosis y evitar el alcohol, puesto que potencia los efectos de muchos medicamentos.

Joaquín Camprubí, por la ausencia de Antonio Brito (un experto portugués colaborador de la OMS), fue el último ponente y expuso los efectos que producen las principales drogas. Además de señalar que no se suele utilizar exclusivamente una sola droga, sino que se consume un abanico de ellas, Joaquín Camprubí expuso las dificultades metodológicas existentes para atribuir un accidente al uso de drogas e intentó diferenciar entre el uso o intoxicación y la adicción a las drogas. También remitió el problema a parámetros iguales que el alcohol, sobre tolerancias límites, etc. Por último, Joaquín Camprubí explicó la dificultad de adoptar un método eficaz de detección, debido al amplio abanico de posibilidades, y alertó sobre los peligros de las mezclas de drogas que, sin superar una a una los niveles que se consideren peligrosos, pueden potenciar sus efectos a niveles no tolerables.

Y como colofón a estas jornadas se elaboraron unas bases previas para las conclusiones: la necesidad de planificar y desarrollar un plan multisectorial; la elaboración de una base de información para el uso de todos los implicados; avanzar en cuanto a la epidemiología, contramedias y educación; mejorar la atención a las víctimas, y ampliar el entrenamiento para todos.

Clausuró el acto Miguel Muñoz, subdirector general de la DGT, que señaló la falta de reproche social hacia este tipo de conductas provocadas por el excesivo consumo de alcohol y drogas. Insistió en la petición de colaboración entre los distintos organismos de la Administración y terminó declarando que «seguiremos insistiendo hasta que la sociedad se conciencie de la importancia de este problema. Hasta entonces los esfuerzos serán baldíos. No es —apostilló— sólo una cuestión de la Administración, sino de la sociedad entera».

* Artículo de Víctor Conde Rodelgo, jefe de la Unidad de Acción Sanitaria y de Consumo del Ministerio de Sanidad en la sección «Paso de cebra», página 6.



Enrique Abad, fiscal especial para la lucha antidroga

«Los atestados deben ser contrastados judicialmente»

Unas mayores garantías para los ciudadanos suponen el aumento de la atención y las medidas probatorias por parte de jueces y agentes del orden. Enrique Abad, fiscal especial para la Represión del Tráfico ilegal de la Droga, comentó a TRAFICO la situación por la que atraviesa el tratamiento jurídico de estos delitos relacionados con la conducción.

—¿Considera la actual tasa de alcoholemia ajustada para la aplicación de criterios judiciales?

—Durante algún tiempo, en nuestra legislación se siguió el criterio de que la conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas era un delito de riesgo concreto, que no bastaba para sancionar esa conducta con que una persona tuviera una tasa determinada de alcohol sin antes acreditar que en ese caso concreto no estaba en condiciones de conducir con seguridad. Después de la reforma de mil novecientos sesenta y siete parecía que se pasaba a un criterio de riesgo abstracto, por el cual bastaba una tasa del cero coma ochenta aceptada por las autoridades administrativas y recogida por las sentencias del Tribunal Supremo. Pero actualmente tanto los proyectos legislativos como las nuevas orientaciones del Tribunal Supremo y sobre todo las sentencias del Tribunal Constitucional de octubre de mil novecientos ochenta y cinco parecen impulsar de nuevo a un criterio de riesgo concreto.

Para condenar no bastará con una cifra del cero coma ochenta, del cero coma setenta o del uno, sino que habrá que demostrar que aquella persona no estaba en condiciones de conducir por la influencia de las bebidas ingeridas.

—Con la consideración actual de los atestados policiales como mera denuncia, ¿qué margen se deja a la aplicación de la justicia en los casos de conductores bajo la influencia de bebidas alcohólicas?

—Lo que hace es que los agentes de la autoridad tienen que completar su actuación acudiendo luego al juzgado o especialmente al acto del juicio oral. Lo que ya no se permite es un atestado no contrastado judicialmente. Así, todo aquel agente de la autoridad que intervenga en un hecho policial de esta naturaleza sabe que es su obligación —y será citado para ello— acudir ante la autoridad judicial a ratificar o manifestar las circunstancias que concurrieron en el hecho y muy probablemente ser citado también en el acto del juicio oral, donde será sometido tanto a las preguntas del Ministerio Fiscal como del defensor del inculpado, para que a través de este juicio contradictorio y con las debidas garantías de defensa llegue el juez a una convicción que le lleve a dictar una sentencia.

—Los proyectos legislativos en marcha que tienden a considerar este tipo de infracciones como de riesgo concreto, ¿a su juicio suponen un avance en el tratamiento de este problema?

—Las últimas sentencias del Tribunal Supremo y del Tribunal Constitucional muestran que ambos altos Tribunales han manifestado su opinión de que es preferible y debe ser aceptado dentro de nuestra sociedad el riesgo concreto y, por tanto, demostrar no solamente una tasa de alcohol, sino también que esa persona no estaba en condiciones de conducir con seguridad.

—¿Con qué tipo de medios debería dotarse a la Administración de Justicia para acompañar a las crecientes garantías de que goza el inculpado de este género de accidentes?

—Tanto la autoridad judicial como los agentes de la Fuerza Pública requieren un mayor esfuerzo y una mayor actividad probatoria a medida que se van robusteciendo adecuadamente los derechos de la persona. Ello supone que el número de juicios que se pueden llegar a celebrar en una jornada disminuye, porque a cada uno de ellos hay que darle una mayor atención y dedicación. Y si eso es así, es indudable que hay que aumentar el número de juzgados y el número de elementos de Fuerzas de Orden Público para que se pueda dar satisfacción, de un lado, a la sociedad que clama por la necesidad de que todo delito sea sancionado y, de otro, a los derechos fundamentales recogidos en la Constitución, que establece los derechos de defensa que a todo ciudadano corresponden.

UNA "ASIGNATURA" LLAMADA "EDUCACION VIAL"

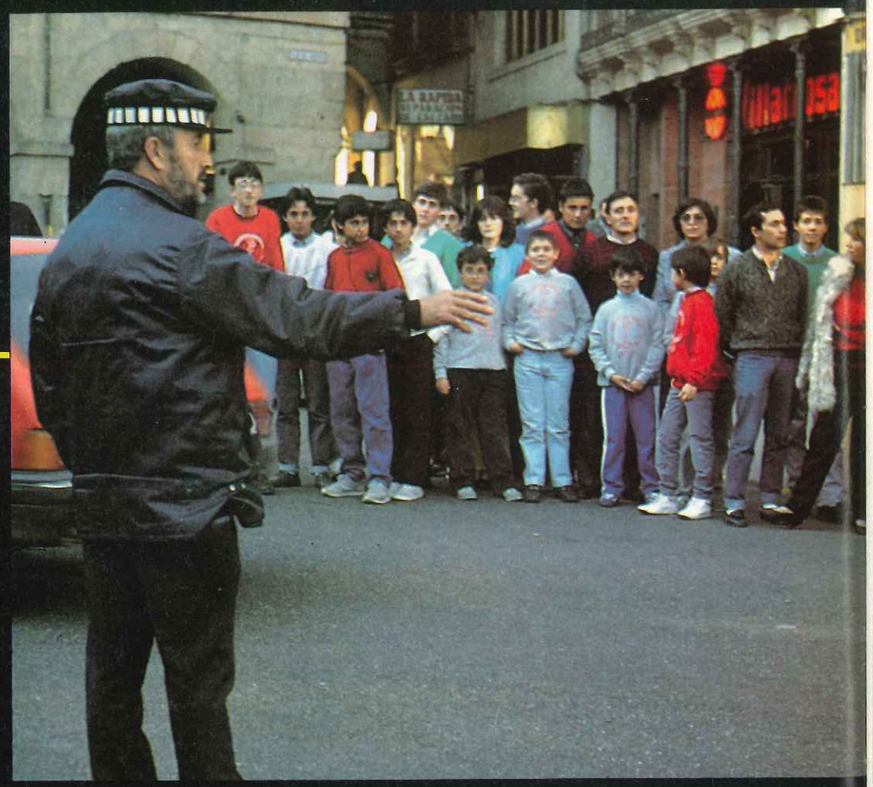


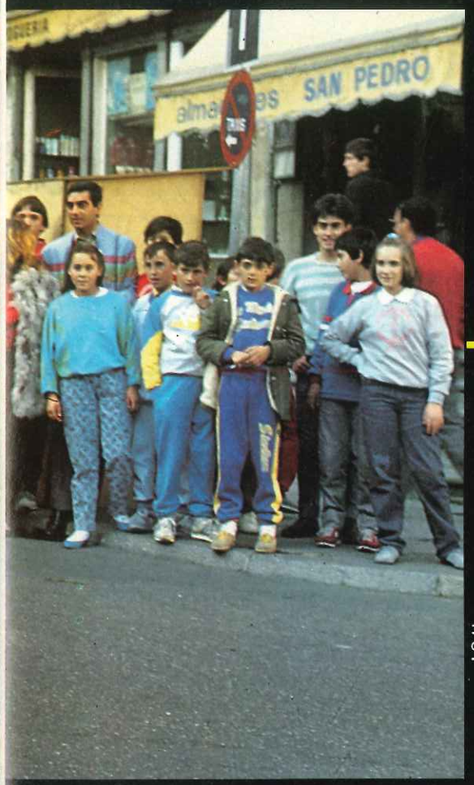
PRIMER PREMIO
(ciclo medio)

Colegio Público de Arenas del Rey.
Arenas del Rey (Granada).
Profesor: Manuel López Tello.
Alumnos:
María Luisa García
Ana Belén Ramos
Fernando García
Josefa Muñoz
Mari Carmen García
Sonia Moles
Juan Manuel Moles
Francisco Javier Ramos.

PRIMER PREMIO
(ciclo superior)

Escuela Pública «La Picota».
Boo de Piélagos (Cantabria).
Profesor: Alfonso C. Gil Alvarez.
Alumnos:
José María Aja
Isabel Riegas
Miguel González
Gabriel Landeras
Ana María Herrera
Santiago Gutiérrez
Manuel Bezanilla
Miguel Calleja.





J.S.H.



MENCION ESPECIAL
(ciclo medio)

Colegio Nacional «Sindicatos Católicos» (Palencia).
Profesor: Jesús María Merino Agudo.
Alumnos:
Isaac Ramiro
Luis A. Herrero
Pedro Cerrillo
Jesús Angel Diez
Jesús A. Martínez.
Jesus Manuel Bartolome.

MENCION ESPECIAL
(Ciclo superior)

Colegio Público «La Escontrilla».
Valle del Trápaga (Vizcaya).
Profesora: Nely Fernández.
Alumnos:
Miguel Angel González
José Luis Lizeaga
José Víctor Villar
Alberto López
Juanjo Corcuera
Javier Olabarría
Jorge Ulloa
Santiago Cabera.

LA educación vial parece que va entrando poco a poco en las aulas. Todavía está demasiado sujeta a iniciativas personales de algunos profesores o directores de centros, que siempre encuentran el respaldo de los alumnos, pero lo cierto es que cada día son más los centros que van introduciendo el tema en su relación de asignaturas. Una prueba de ello es la última celebración del segundo concurso de Educación Vial Escolar y la XX Exposición de Dibujo Infantil y Juvenil sobre el mismo asunto, cuyos premios se entregaron el mes pasado. En el primero de ellos participaron más de 2.000 centros escolares de toda España y en el segundo 1.205, que aglutinaron entre sí más de 65.000 trabajos, de los que hubieron de seleccionarse para la exposición habitual 356 dibujos.

Distintas consultas mantenidas por TRAFICO en las últimas semanas con responsables de algunos centros escolares en distintos puntos del país, profesores, alumnos y padres, han detectado algunos puntos concretos que conviene resaltar: el magnífico interés demostrado por todos estos colectivos en aquellos colegios en los que la seguridad empieza a calar y, en contrapartida, la escasa atención que se presta en otros centros. La enorme preocupación demostrada por los niños y la gran «utilidad» que los más pequeños sacan a esta «asignatura», además de una preocupación por parte de profesores y responsables de centros para encontrar huecos que les permitan, dentro de un calendario escolar sumamente apretado de materias y contenidos, dedicar algunas horas semanales a la educación vial.

Porque si no parece haber inclinación por llegar a convertir esta materia en una asignatura normal, como si de Geografía, Matemáticas o Lengua se tratara, sí la hay entre los colegios «motivados» por darle el mayor espacio posible, la mayor importancia que se pueda.

Manuel López, profesor que ha dirigido el equipo que ha resultado ganador del concurso de educación vial en su ciclo medio, asegura que «habría que incluirlo más ampliamente en Sociales, pues tiene un gran interés para los niños y para todos, y es un problema que está ahí. Sin embargo, la realidad es que es lo último de la asignatura». El profesor que dirigió el equipo que ganó la mención especial en este mismo ciclo, Jesús María Merino, asegura que «el hombre es un animal vial y todo educador debe ir detectando por dónde deben transcurrir los caminos de la educación; y éste es, evidentemente, un problema de nuestros días».

Nely Fernández, responsable del equipo que mereció mención especial en el ciclo superior, considera que el poco interés que todavía despierta el tema con carácter genera se debe en parte a un problema de desinfor mación, aunque tampoco ve la seguridad via como una asignatura en solitario: «Es ur



Los alumnos ganadores fueron obsequiados con un viaje de turismo por España (acompañados por sus profesores), un reloj y medalla conmemorativa. Los profesores que han dirigido los equipos vencedores fueron premiados con un coche, para cada uno. Los colegios a los que pertenecían los alumnos vencedores han sido obsequiados con un aparato de televisión y otro de video.

Profesores y alumnos de los colegios ganadores del concurso de este año, partidarios de potenciar esta materia en las aulas

A los colegios con mención especial se les concedió como premio un reloj y una medalla conmemorativa.



tema para dar más ampliamente de lo que se da ahora, pero no para que sea asignatura individualizada. Entre otras cosas, porque los niños están ya bastante desbordados y, quizá, sería demasiado para ellos».

La nota discrepante la pone el responsable del equipo ganador de ciclo superior, Alfonso C. Gil: «No creo la educación vial como una asignatura ni como una parte de otra asignatura. Para mí debe plantearse como una actividad concreta ante problemas prácticos que se te van planteando en la vida cotidiana: por ejemplo, cuando se estudian los fenómenos meteorológicos, pues se analiza la conducción en suelo mojado, los problemas de la falta de visibilidad; llevar el agua a tu molino, derivar hacia asuntos de interés social...».

En cualquier caso, no parece caber la menor duda para nadie sobre la necesidad, la casi obligatoriedad, de ir introduciendo la educación vial en los colegios como materia imprescindible para que los niños aprendan a ser viandantes o conductores, conductores o viandantes, evitando en lo posible las cargas negativas que ello lleva ahora consigo, las cargas de inseguridad que una mala educación supone y que, lógicamente, agrava el problema.

«Parece claro que la materia hay que introducirla de pleno en los colegios y que se irán notando las mejoras con el paso de los años, cuando los centros donde se implanten estas enseñanzas sean más y no como ahora. Hay que dar una auténtica educación vial y con el tiempo se podrá crear incluso un código de la circulación para el peatón», opina Jesús María Merino. Algunos, como Nely Fernández, consideran que los concursos de la DGT animan a la participación en estos temas por parte de los alumnos, les crean aliciente, «pero la verdad es que en el taller de educación vial montado en la Escontrilla hay grupos de alumnos ya de por sí interesados por el tema».

En general, se consideran positivas estas iniciativas y una manera de hacer participar a los niños en trabajos relacionados con el tema. «Además, los trabajos que se preparan para estos concursos sirven en la realidad para buscar soluciones a problemas concretos dentro de sus poblaciones y, naturalmente, para ponerse al día en temas relacionados con la seguridad vial», asegura José Carlos García, director del Colegio de Arenas del Rey.

Hay, sin embargo, una queja bastante generalizada y es la necesidad de ampliar los premios en número, aunque ello suponga disminuir la cuantía de los actuales: «Los niños quieren algo, aunque sea una pegatina, y en participaciones tan masivas que sólo haya premios para unos cuantos, quizá no termine de ser del todo positivo», afirmaban conjuntamente algunos de los profesores que habían acudido a la cita de Salamanca.

Otra queja generalizada es a la falta de información y formación por parte del Ministerio de Educación, el poco tiempo que les queda para impartir estas clases: «... Parece lo último de Sociales cuando en realidad no debería ser así», dice Manuel López. «Nos falta información y quizá TRAFICO sea un cauce de información interesante; en cualquier caso, es un poco increíble que en magisterio no te den absolutamente nada de una materia tan importante. Yo, por ejemplo, no me considero preparada para dar clases de seguridad vial y me tengo que limitar a cuatro cosas. Parece obvio que habrá que irlo introduciendo progresivamente para llegar en un período de tiempo, en los cursos superiores, a un nivel de conocimiento de la materia bastante alto», asegura Nely Fernández. Alfonso C. Gil muestra especial predilección por cursos para preparar al profesorado y la probable necesidad de que sea el Centro de Educación Vial de Salamanca el que corra con esas enseñanzas, que ya se están dando en la realidad. Para Jesús María Merino, la materia es difícil que entre en las aulas, «pues toda innovación cuenta, pero no cabe duda que es, sin duda, unas de las facetas que se pueden dar hoy día a la educación». «Es más, quizá estemos ya en el momento de plantearnos el cambiar unos contenidos por otros y ésta es claramente una materia que se acabará imponiendo.»



ESOS NIÑOS TAN MARAVILLOSOS

Aportan ideas, buscan soluciones a problemas concretos, analizan el código para encontrar un resquicio que les permita «aconsejar» una mejor señalización y hasta se permiten, con toda la razón, hacer proyectos para solucionar ese deficiente acceso al colegio. Son los niños que año tras año dedican buen número de horas a la seguridad vial, a veces fuera de las horas lectivas y en ocasiones renunciando a «los droids» o el «Tocata» de turno. Son, en definitiva, la palpable demostración de que es un problema que preocupa y que muchos pequeños ven como una asignatura de cada día porque cada día, como pasa con otras muchas asignaturas, tienen que cruzar una calle, buscar una u otra señal, estar atentos a la orden del guardia municipal.

Son esos niños que mes a mes, durante el curso, a veces sin la anuencia de algunos profesores, trabajan concienzudamente para preparar un trabajo que les permita acceder con garantías a los premios provinciales, tener posibilidades en el concurso regional y cruzar los dedos si han tenido la suerte de alcanzar la última fase, la da acceso al viaje a Salamanca —lugar habitual de entrega de premios— y por ende a lo que llegar a este punto supone. Y sin duda que merecido.

Esos niños a los que, alcanzado su objetivo —no olvidemos que son niños—, se les llevará desde su lugar de origen a la ciudad donde se les entregará su diploma, su reloj, o lo que corresponda. Esos niños a los que después se les llevará a un viaje de turismo que varía según sea su procedencia y que, en algún caso, supone montar en todos los medios de transporte existentes, es decir, avión, coche, tren y barco, y que siempre supone un viaje indudablemente merecido. Como dice uno de los pequeños, «llevamos todo el año soñando con esto, pero también lo hacemos porque nos gusta la educación vial». Unos viajes con todas las garantías para el supuesto de que ocurriera algo —y tocamos madera— y que, dada la edad de los «turistas», están controlados en su recorrido hasta límites insospechados por parte del personal de la agencia encargada de ello, lo que sin duda supone una seguridad para los padres y para todos.

Desde luego, sí parece claro un interés de un determinado grupo de profesores, maestros y directores de centros, escasez que todavía impera y que algunos achacan a una falta de medios que, a veces, es para otros una simple disculpa: «Lo que hay que tener es interés. Se trata de crear una conciencia sobre la seguridad vial en los niños, que conozcan las señales, que se familiaricen con el tema... Entonces, cuando hay interés se pueden conseguir grandes cosas, lo que ocurre es que hay una falta de interés muy gorda», asegura Guillermo Ojembarrena, ganador del pasado año del concurso de Educación Vial y que tampoco faltó a la cita de Salamanca como uno de los principales impulsores que es de la materia allí en su tierra, el País Vasco.

LOS NIÑOS

La falta de concienciación que a veces nos falta a los mayores para inculcar desde las más tiernas edades enseñanzas básicas de esta materia, con la que cada día tenemos algún que otro roce, no parece faltarles a los pequeños. Parece claro, y así lo han podido corroborar redactores de esta revista en su visita a distintos centros, el enorme interés que buena parte de los niños y menos niños se toman por los temas relacionados con la seguridad vial cuando les ponen sobre la mesa la más mínima posibilidad de desarrollar un trabajo, hacer un estudio, realizar una encuesta o plantarse —cargados de datos y razones— ante el mismísimo alcalde del pueblo para pedirle explicaciones por una señal que no aparece y que, supuestamente, debería controlar la velocidad en la calle a la que da la salida del colegio.

«Realizar el trabajo para el concurso nos ha venido muy bien, pues nos hemos informado de cosas que hasta entonces desconocíamos», dice uno de los miembros del equipo que ganó el concurso en su ciclo superior. Gabriel cuenta que incluso les ha servido para presentar un proyecto en la Dirección General de Tráfico que incluye necesidades como poner aceras alrededor de la escuela, asfaltar el cruce de salida del colegio e iluminarlo, así como colocar una señal de stop en la salida a la carretera. «Nos parece útil», apostilló Gabriel ante la complacencia de todos sus compañeros de equipo.

Un equipo que, al igual que otros, reclama material —señales y otros objetos— para poder realizar sus «prácticas», aunque éstas se tengan que realizar en horas extras, después de las clases, que no tienen otra contraprestación que el saber que están haciendo algo que les empieza a ser desde ese mismo momento sumamente útil. Tan útil que algunos miembros del colegio de Palencia que fue galardonado con mención especial estarían encantados con que la seguridad vial fuera «una asignatura más». Para Alvaro «es muy importante porque es nuestra circulación, nuestro problema diario». Tan importante que cambiaría la seguridad vial por las Matemáticas como su compañero Fernando lo haría por el ingles.

Los niños ganadores de Granada también tienen preparado su informe para presentar al alcalde: «Nos preocupa la falta de señalización. Vamos a hablar con el alcalde y le diremos que hay que arreglarlo». Juan Manuel especifica, no obstante, que muchos accidentes ocurren porque los peatones no respetan las reglas» o también porque «algunos conducen borrachos».

Lo de la mención especial de Bilbao quieren esta «asignatura» como optativa, aunque hay algunos que se inclinan por su obligatoriedad, argumentando ante los demás aquello de «es interesante...», para ponerse de acuerdo, sin discusiones ni discrepancias, en que «desde que trabajamos en los talleres de seguridad vial respetamos un poco más las señales de tráfico».

En cualquier caso, una preocupación que empieza a calar en algunos niños, una preocupación que empieza a calar también en los padres, una preocupación que debemos tener todos pues como resaltó el día de la entrega de los premios el director general de Tráfico, David León Blanco, los niños son los conductores del mañana, lo que necesitan sin duda de una educación que inculcada desde ya será siempre menos viciada.

Ganadores concurso de dibujos

Preescolar: Carolina María López López (Granada) y Mirella Navarro Bretón (La Rioja).

1.º de EGB: Rubén Saugar (Avila) y Asun Lozano Cantín (Zaragoza).

2.º de EGB: Miguel Rodrigo Ortega (Burgos) y Viviana Villar Conde (Pontevedra).

3.º, 4.º y 5.º de EGB: Rubén Suárez López (Cantabria) y Pedro Salazar la Cruz (Alava).

Los ganadores de este concurso fueron obsequiados con un viaje de turismo por España, un reloj y una medalla conmemorativa para el ciclo superior y medio y un juego de video-test, una calculadora, un lote de libros y una medalla conmemorativa para el primer y segundo curso de EGB y preescolar.



A partir de enero

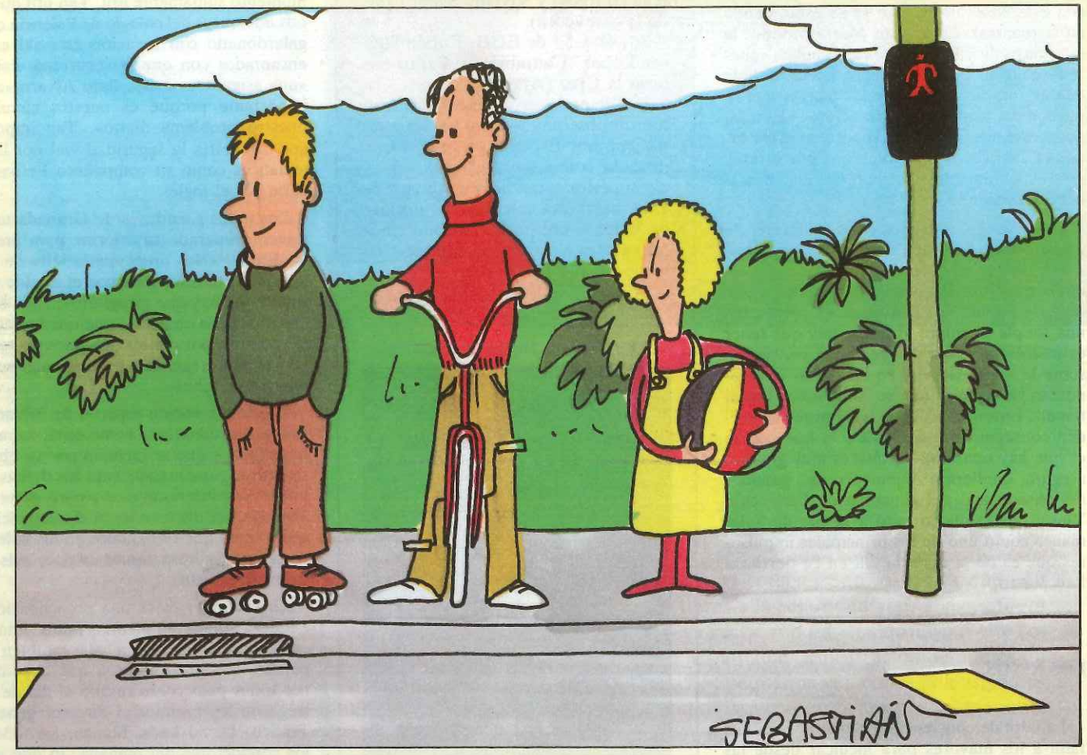
Cuadernillo especial para los niños

Desde hace algún tiempo esta revista tenía en perspectiva la publicación de unas páginas especiales dedicadas a los niños y a los propios profesores. El tema no estaba en el olvido, pero lo cierto es que el interés demostrado por la publicación en numerosos colegios y la utilización de la misma en los centros como elemento de trabajo nos obliga a no demorar más este cuadernillo. Un cuadernillo que será inicialmente de cuatro páginas y en el que pretendemos dar cabida a toda aquella información que, tanto para los niños como para los profesores, sea de interés en esa nueva asignatura que se llama «Seguridad Vial». Sin embargo, no serán unas páginas iguales a las que habitualmente salen en esta revista. Pretendemos que sean unas páginas en las que los niños sean los principales protagonistas y realizadas en parte por ellos mismos, por lo que aprovecharemos trabajos realizados en algunos centros que sean de interés general y otros que sean materializados pensando en TRAFICO. Estamos abiertos a todo tipo de sugerencias.

Dos avisos con cariño, para el conductor y el niño

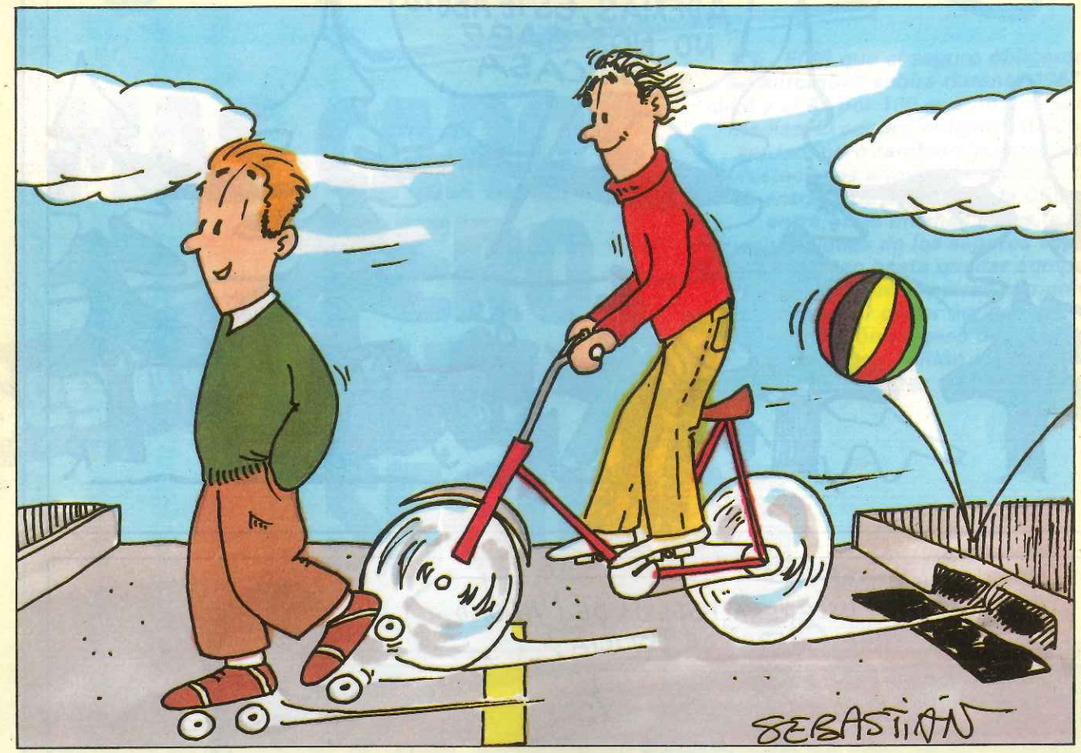


Por
Gloria
FUERTES



A LOS CONDUCTORES

*Al niño que **cruza***
*no le **crucifiquéis.***
Conductor,
precaución,
—engrase el motor
del corazón.
Con ese arma redonda,
que es el volante,
puedes llevarte a un niño
por delante.
Toda precaución es poca,
por la calle que tu vas
otra calle desemboca,
el peligro está en la esquina,
y un niño puede surgir
donde nadie se imagina.
O usted mismo conductor,
si vuelve a saltarse el disco,
puede quedar hecho cisco.
No más «víctima inocente»
de atropello o accidente,
yo pido que lo evitéis...
*¡Al chavalito que **cruza,***
*no me le **crucifiquéis**!*



A LOS NIÑOS

No crucéis atolondrados,
mirad bien a los dos lados.
Si se escapa la pelota,
párate en seco. ¡No cruces!,
te puedes caer de bruces
y en la selva del asfalto,
los tigres son autobuses
y los leones son autos.
No quiero meterte miedo,
porque yo os quiero valientes
—valientes, inteligentes—,
sólo quiero recordaros
que los coches tienen dientes,
mirad bien a los dos lados,
evitad los accidentes.
No debéis ir por la calle
(por la calzada se entiende)
ni en patín ni en bicicleta
(lo pide vuestra poeta)...,
monopatín, bicicleta
—esto sí que es peligroso—,
espero no hagáis el oso,
imitando a los mayores.
¡Demostrad que sois mejores!

Por RAMON y MENA



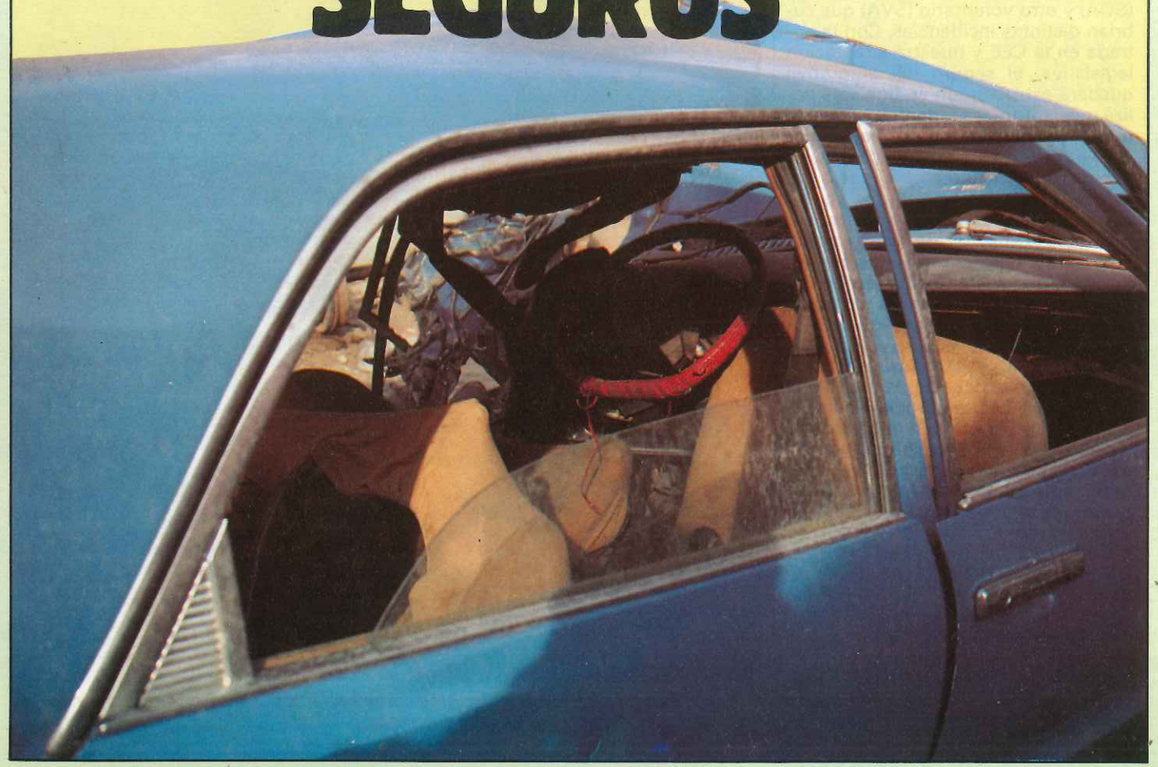


Debido a la adaptación legislativa por la entrada en la CEE

Seguros

MAS CAROS PERO MAS SEGUROS

DECIR que el seguro obligatorio del automóvil subirá durante 1987 entre el 20 y el 30 por 100 es sólo una verdad a medias. El seguro obligatorio subirá, es verdad, pero también incrementará las prestaciones amparadas bajo el mismo. La entrada de España en la CEE obliga, entre otras muchas cosas, a que las indemnizaciones de los seguros españoles se incrementen hasta quedar equiparadas a las de los demás países comunitarios. Es decir, y por poner un ejemplo, que la indemnización en caso de muerte tiene que pasar del millón actual a unos 45 millones de pesetas en 1995.



MAS CAROS PERO MAS SEGUROS

El sistema para aplicar esta subida admite una serie de plazos. Antes del 31 de diciembre de 1988, éstas tienen que estar incrementadas hasta un 16 por 100 de los límites mínimos comunitarios; en diciembre de 1992, un 31 por 100; y antes del 31 de diciembre de 1998, tienen que ser iguales al mínimo fijado por la Comunidad. Es decir, que antes de acabar 1988 habrá que situar la indemnización por muerte en 7,5 millones de pesetas, con el consiguiente aumento de los precios. Según UNESPA (Unión Española de Entidades Aseguradoras y Reaseguradoras), este incremento habría que haberlo realizado de un solo golpe, lo que supondría un incremento en los precios de las pólizas del 20 ó 30 por 100. *«Pero no se ha hecho así porque la Administración está asustada* —señala Jesús Sainz de los Terreros, secretario general de UNESPA— *por miedo a que se les dispare la inflación. Pero si tenemos que adaptarnos a esta normativa, ¿no será mejor hacerlo ahora y justificar la subida con la mejora en las prestaciones?»*

Y es que detrás de esta subida de precios, lo que verdaderamente se esconde es una drástica reforma del seguro de automóviles español. Hasta ahora, existía un seguro obligatorio (SOA) y otro voluntario (SVA) que cubrían distintas incidencias. Con la entrada en la CEE y nuestra adaptación legislativa, el seguro del automóvil quedará estructurado en una sola póliza que cubrirá las indemnizaciones a que tenga que hacer frente el asegurado por los daños que pueda ocasionar con su vehículo a personas o cosas dentro de los límites que se impongan (o mayores, si quiere ampliar mediante la suscripción de una póliza voluntaria). Pero también se cubrirán los gastos que se produzcan en su propio vehículo, el robo, la rotura de cristales, utilización de un vehículo en caso de siniestro del asegurado, defensa criminal, imposición de fianzas judiciales y reclamación de daños que le haya producido otro vehículo. Y todo ello amparado dentro de todo el territorio comunitario y no sólo en España, como hasta ahora, y sin la necesidad de obtener la «carta verde» y pagar una sobre-prima para viajar por el extranjero.

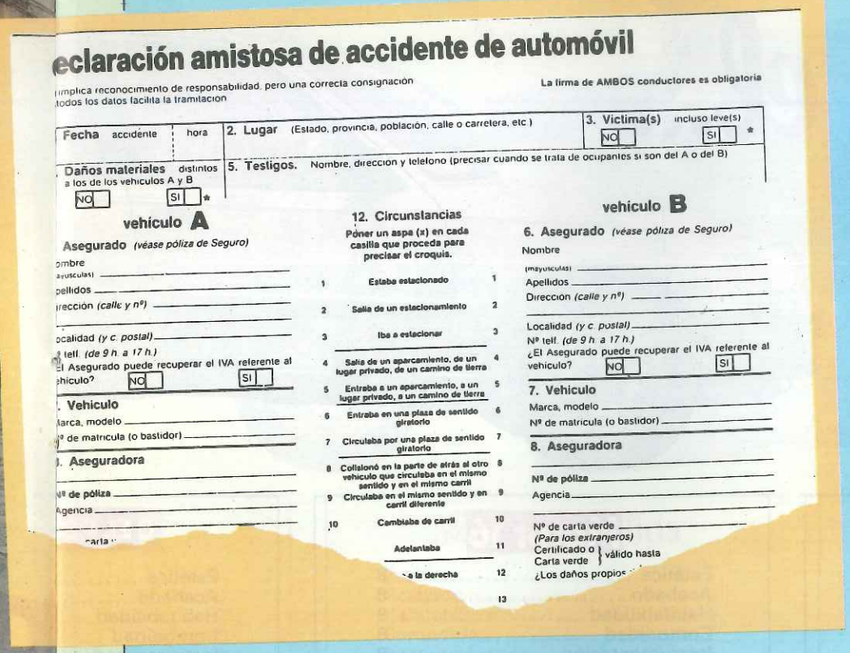
Este Seguro de Responsabilidad Civil obligatorio deberá cubrir no sólo los daños corporales causados, sino también los daños materiales producidos a terceros. En los daños corporales sólo no será responsable si se prueba que el hecho fue debido a causa exclusiva de la víctima o a fuerza mayor, no considerándose como tal las averías mecánicas ni los fallos o defectos del vehículo.



Los pequeños golpes encarecen mucho las pólizas. Con las subidas, no obstante, la mayoría de los asegurados sólo podrán tener seguro obligatorio.



A mayor número de accidentes, más caros serán los seguros. Pero al menos las indemnizaciones serán más adecuadas.


declaración amistosa de accidente de automóvil

implica reconocimiento de responsabilidad, pero una correcta consignación todos los datos facilita la tramitación

La firma de AMBOS conductores es obligatoria

Fecha accidente hora | 2. Lugar (Estado, provincia, población, calle o carretera, etc.) | 3. Víctima(s) incluso leve(s) NO SI

Daños materiales distintos a los de los vehículos A y B NO SI | 5. Testigos. Nombre, dirección y teléfono (precisar cuando se trata de ocupantes si son del A o del B)

vehículo A

Asegurado (véase póliza de Seguro)

Nombre (mayúsculas)
Apellidos
Dirección (calle y nº)
Localidad (y c. postal)
Nº telf. (de 9 h. a 17 h.)
¿El Asegurado puede recuperar el IVA referente al vehículo? NO SI

Vehículo
Marca, modelo
Nº de matrícula (o bastidor)

Aseguradora
Nº de póliza
Agencia
Carta ...

12. Circunstancias

Poner un aspa (x) en cada casilla que proceda para precisar el croquis.

1 Estaba estacionado
2 Salía de un estacionamiento
3 Iba a estacionar
4 Salía de un aparcamiento, de un lugar privado, de un camino de tierra
5 Entraba a un aparcamiento, a un lugar privado, a un camino de tierra
6 Entraba en una plaza de sentido giratorio
7 Circulaba por una plaza de sentido giratorio
8 Colisionó en la parte de atrás al otro vehículo que circulaba en el mismo sentido y en el mismo carril
9 Circulaba en el mismo sentido y en carril diferente
10 Cambiaba de carril
11 Adelantaba
12 ...a la derecha
13

vehículo B

6. Asegurado (véase póliza de Seguro)

Nombre (mayúsculas)
Apellidos
Dirección (calle y nº)
Localidad (y c. postal)
Nº telf. (de 9 h. a 17 h.)
¿El Asegurado puede recuperar el IVA referente al vehículo? NO SI

7. Vehículo
Marca, modelo
Nº de matrícula (o bastidor)

8. Aseguradora
Nº de póliza
Agencia
Nº de carta verde (Para los extranjeros)
Certificado o Carta verde } válido hasta
¿Los daños propios ...

Europa no sólo trae subidas

Así será la Declaración Amistosa

ADEMAS de la subida de los precios de los seguros, de Europa también nos llega una innovación interesante: la Declaración Amistosa de Accidente («Constat Amiable»). Este nuevo sistema de parte se basa en la idea de que, una vez sufrido el accidente, lo mejor es conseguir la indemnización correspondiente lo más rápidamente posible.

Esta Declaración Amistosa de Accidente es un declaración unificada —similar en todos los países comunitarios— para que en caso de siniestro, y tras la firma del parte por los conductores implicados, se puedan aplicar los convenios de Indemnización Directa firmados por algunas compañías aseguradoras. Es, en definitiva, esta Declaración Amistosa de Accidente, un procedimiento rápido en el pago de los siniestros a las víctimas inocentes, de manera que sean indemnizadas por uno de los aseguradores implicados indistintamente, incluso aunque no le correspondiera a esta compañía soportar el peso del siniestro.

Físicamente, esta Declaración Amistosa de Accidente consta de dos columnas laterales que habrá que rellenar con los datos de los dos vehículos implicados en el accidente y los de sus aseguradores. Entre ambas, una columna central en la que se deberán indicar las circunstancias del accidente. En la parte inferior existe un espacio reservado para la realización de un croquis de la situación de los vehículos en el momento del accidente.

Una vez rellenada la Declaración Amistosa de Accidente, deberá ser firmada por el vehículo contrario, al que se entregará una copia, y remitida a la compañía aseguradora en un plazo fijado de cinco días. Las compañías de seguros consideran que mediante la utilización correcta de estos «partes» se acelerará notablemente la tramitación de los siniestros y el pago de las indemnizaciones.

Cuando las compañías reciben la Declaración Amistosa de Accidente proceden a una evaluación de la responsabilidad de su asegurado en el mismo. Esta puede ir desde 0 (ninguna responsabilidad), hasta 1 (toda la culpa) pasando por términos medios (1/2, 1/4 ó 3/4). Y en función de su responsabilidad en el accidente, el asegurado recibe la indemnización que le corresponde: total, si no tiene responsabilidad (es decir, responsabilidad 0), o ninguna, si tiene responsabilidad total en el accidente.

J. M. M.

—*"Se reducirá el seguro de daños* —añadió Jesús Sainz de los Terreros—, *porque será bastante caro y la mayoría sólo tendrán el voluntario. Con un incremento de precio habrá una menor cobertura en servicios que ahora están demandando los usuarios, como, por ejemplo, el de daños, y el seguro quedará un poco cojo."*

No obstante, de momento el incremento no será traumático para los asegurados. Aunque para aquellas pólizas sólo de seguro obligatorio la subida va a ser muy fuerte —incluso podría superar el 100 por 100— para la mayor parte de los asegurados (alrededor de un 90 por 100) que tienen garantía suplementaria (en el 80 por 100 de los casos la garantía es ilimitada), la incidencia va a ser menor al 30 por 100, ya que este incremento se produciría si, de golpe y porrazo, como proponía UNESPA, se pasase directamente a la situación de diciembre de 1988. De hecho, según la Dirección General de Seguros, la subida al vehículo medio serán entre un 7 y un 9 por 100.

—*"Las compañías aseguradoras* —explica Jesús Sainz de los Terreros, secretario general de UNESPA— *no tenemos ningún interés en subir los precios de los seguros del automóvil. Al contrario, a menor precio, más asegurados. Lo que ocurre es que, como se trata de algo obligatorio, a la gente le molesta pagar más dinero. Pero tendrían que ver las prestaciones que se van a dar a cambio."*

En cualquier caso, el precio de los seguros seguirá subiendo hasta diciembre de 1995, fecha en la que España tendrá que haber alcanzado los niveles mínimos de indemnizaciones fijados en Europa. Sólo una disminución en el número de accidentes en el parque de automóviles español podría conseguir una reducción en los precios de los seguros. Y no se trata sólo de conseguir que se reduzcan los accidentes espectaculares, sino también todos esos pequeños golpes y colisiones que encarecen notablemente la prima de las pólizas. Porque el otro sistema, detener la inflación, parece bastante difícil por el momento.

La nueva estructura del seguro del automóvil beneficiará enormemente a las compañías de seguros. Supondrá una importante simplificación administrativa, que redundará en una reducción de los gastos y en una mejora de la imagen de la compañía. El asegurado perderá en materia de daños propios —ya que estas pólizas serán tan caras que pocos podrán suscribirlas—, pero su seguro obligatorio, aunque más caro, le ofrecerá mayores prestaciones y en temas más importantes como las indemnizaciones.

Juan Manuel MENENDEZ
Fotos: José RUBIO

Así ven el...

PEUGEOT 309 SR



NOTA MEDIA: 7,4

DATOS TECNICOS

MOTOR

Posición: transversal por delante del eje delantero.
Cilindros: cuatro.
Cilindrada: 1.592 c.c.
Alimentación: carburador simple.
Carburante: gasolina super.
Depósito: 55 litros.
Potencia máxima: 58 CV a 5.600 r.p.m.

TRANSMISION

Tracción: delantera.
Caja de cambios: manual con mando en piso de cinco velocidades.
Embrague: monodisco en seco.

FRENOS

Hidráulicos asistidos por servofreno de depresión de 7".

SUSPENSION

Independiente con muelles helicoidales y amortiguadores hidráulicos integrados.

DIRECCION

Tipo: cremallera y piñón, columna de seguridad en tres tramos articulados.
Diámetro giro: 11 metros entre paredes y 10,50 entre bordillos.

RUEDAS

Llantas: acero.
Neumáticos: 165/70 SR 13.
Peso: 890 kg. **Longitud:** 4,051 m. **Anchura:** 1,628 m. **Altura:** 1,380 m. **Maletero:** 296 dm. cúbicos.

Motor 16

Estética	8
Acabado	8
Habitabilidad	9
Comodidad	8
Instrumentación	8
Maletero	9
Accesorios	8
Luces	7
Estabilidad	8
Suspensión	8
Ruedas	8
Frenos	9
Potencia	8
Elasticidad	8
Cambio	9
Aceleración	8
Velocidad punta	8
Consumo	7
Seguridad	8
NOTA:	**8,1**

Comentario: Recién lanzado al mercado nacional, el 309 va a suponer un nuevo revulsivo en el segmento de los coches de cuatro metros, uno de los más disputados y competidos. De las tres versiones lanzadas, el SR es el más racional considerando la relación precio-equipamiento-prestaciones, lo que le hará ser la más vendida de la gama. Tiene todas las cualidades para ser un gran familiar y muy pocos defectos, todos subsanables.

LO BUENO

— Excelente frenada.
— Buena habitabilidad.
— Cambio muy suave.

LO MALO

— Motor algo ruidoso.
— Asientos cortos.
— Consumos algo elevados.

EL PERIÓDICO

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

Comentario: El último producto de Peugeot pertenece a la nueva generación de vehículos diseñados con ayuda del ordenador y se muestra sumamente equilibrado en todos sus aspectos. El 309 SR es el modelo intermedio de la gama, con un motor de 1.600 c.c. que, a pesar de su veteranía, sigue resultando muy eficaz tanto en prestaciones como en consumos. Tampoco el comportamiento, sea en el terreno que sea, merece el más mínimo reproche; el nuevo Peugeot responde con eficacia tanto en zonas rápidas y de buen piso como en las endiabladas carreteras de montaña.

LO BUENO

— Prestaciones.
— Comportamiento.
— Confort.

LO MALO

— Ventilación mediocre.
— Motor ruidoso.
— Tacto de freno duro.

La Voz de Galicia

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

Comentario: Peugeot, con este modelo largamente esperado y con el que el fabricante francés espera alcanzar una buena penetración en un segmento del que hasta ahora estaba ausente, inicia una política comercial que tarde o temprano van a tener que seguir el resto de los fabricantes. Es la de dedicarse a muy pocos modelos, pero que cubran las necesidades de la gran mayoría de los usuarios, olvidándose de seguir sacando automóviles que lleguen, incluso —como ya ocurre en muchas marcas— a invadir el terreno en el que ellos mismos ya están con otras versiones.

LO BUENO

— Gran comportamiento rutero.
— Aerodinámica.
— Visibilidad.

LO MALO

— Aceleración deficiente.
— Insonorización interior.
— Maletero escaso.

autopista

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

Comentario: El 309 debe suponer para Peugeot su segundo gran éxito comercial en nuestro mercado, siguiendo los pasos del 205. Cualidades no le faltan y de las tres versiones inicialmente comercializadas, el 309 SR está previsto que sea el de mayor aceptación, tanto por situarse en la parte media de la gama como por poseer una interesante relación precio-producto. La mecánica montada en esta versión es similar a la ya conocida en el 205 GTX proporcionándole unos buenos rendimientos con unos consumos bastante ajustados.

LO BUENO

— Buena habitabilidad.
— Comportamiento noble.
— Cambio suave y preciso.

LO MALO

— Entrada dinámica de aire.
— Maletero algo justo.
— Iluminación de cruce pobre.

Felices Fiestas

La Navidad está ya aquí. Culminamos un año de trabajo, de ilusiones y de servicio a nuestros lectores, en el que no podemos decir que los hados no nos hayan sido propicios. Pero lo serán más, indudablemente, si gracias a las páginas que modestamente les ofrecemos podemos conseguir mayor seguridad en las vías públicas españolas durante un 1987 que deseamos venturoso para todos.

De momento, vaya también nuestro regalo de fiestas: el agradecimiento para con nuestros lectores, para los que mes a mes nos ofrecen su atención. Felicidades para todos.

GANVAM INSISTE EN LA REDUCCION DEL IVA

En la última de las reuniones en que ha abordado el tema del Impuesto sobre el Valor Añadido (IVA), la Junta Directiva de la Asociación Nacional de Vendedores de Vehículos a Motor (GANVAM) acordó dejar pública constancia de su deseo de que sea reconsiderado el régimen fiscal que en la actualidad pesa sobre el sector.

GANVAM ha reiterado la necesidad de que el tipo impositivo sea reducido del actual 33 por 100 a un 12 por 100, así como de que se aplique el Régimen General de Bienes Usados a todas las operaciones que sobre un mismo vehículo realicen sucesivamente los profesionales que intervienen en su comercialización.

Según la referida entidad, las ventas interiores del sector del automóvil en España son muy reducidas en relación con la producción, y nos encontramos entre los últimos puestos de Europa si establecemos la proporción ventas de automóviles/número de habitantes. Así «las previsiones estimadas cuando hace años se planificó la industria de la automoción en España se han quedado reducidas al 50 por 100 en lo que se refiere al mercado interior». Y, «en nuestra opinión —sigue diciendo GANVAM—, la presión fiscal es directamente responsable de esta pérdida de ventas y de producción».

Añade asimismo la Junta Directiva de la Asociación que «la aplicación del 33 por 100 discrimina gravemente a la automoción con respecto a otros sectores industriales» y, en cuanto a la seguridad, apunta que «la modernización de un parque con una media de edad tercermundista —diez años— se ve gravada por una presión fiscal que dificulta notablemente a una gran parte de la población el acceso a un coche nuevo y, consecuentemente, a una mejora de su calidad de vida».

BOLETIN DE SUSCRIPCION GRATUITA

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

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

Deseo recibir la Revista TRAFICO, editada por la Dirección General de Tráfico, a partir del mes de ..... de 1987.

....., a ..... de ..... de 1987.

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.

EL PARQUE AUTOMOVILISTICO, AL DIA

Provincias	Matrículas concedidas		Total vehículos matriculados en noviembre 86	Total permisos expedidos	Licencias de conducción
	Ultimas matrículas octubre	Ultimas matrículas noviembre			
Alava	3346-I	3815-I	469	410	26
Albacete	0834-H	1286-H	452	530	116
Alicante	0802-AU	3584-AU	2.782	2.260	609
Almería	2442-J	3203-J	761	658	201
Asturias	4533-AJ	6044-AJ	1.511	1.322	118
Avila	4484-D	4684-D	200	228	14
Badajoz	6186-J	6786-J	600	913	191
Baleares	3699-AK	5768-AK	2.069	1.024	415
Barcelona	6042-HP	6922-HS	10.880	7.359	1.423
Burgos	2065-J	2560-J	495	476	17
Cáceres	5496-G	5968-G	472	517	75
Cádiz	8180-U	9477-U	1.297	1.455	479
Cantabria	9306-N	0160-O	854	750	80
Castellón	0502-O	1467-O	965	789	189
Ciudad Real	6435-I	6903-I	468	663	125
Córdoba	8750-O	9730-O	980	1.010	243
Coruña, La	9947-AD	1351-AF	1.404	2.027	174
Cuenca	8745-D	8987-D	242	305	25
Gerona	8273-X	9891-X	1.618	978	283
Granada	4914-M	5833-M	919	1.233	292
Guadalajara	0933-D	1157-D	224	257	23
Guipúzcoa	6224-X	7445-X	1.221	1.153	87
Huelva	1634-I	2234-I	600	457	112
Huesca	3758-G	4127-G	369	331	31
Jaén	9646-I	0234-J	588	639	154
León	3988-M	4701-M	713	633	53
Lérida	9883-L	0610-M	727	627	66
Lugo	4660-I	5122-I	462	770	111
Madrid	4784-HH	4699-HJ	9.915	8.231	593
Málaga	3482-AD	5281-AD	1.799	1.556	464
Murcia	7062-Y	8710-Y	1.648	1.875	527
Navarra	7477-S	8572-S	1.095	914	82
Orense	9633-H	0046-I	413	434	46
Palencia	4353-E	4614-E	261	268	13
Palmas, Las	8650-Z	0697-AB	2.047	1.420	174
Pontevedra	9030-X	0182-Y	1.152	1423	224
Rioja, La	1649-H	2092-H	443	435	52
Salamanca	1527-I	1934-I	407	612	28
Santa Cruz de Tenerife	5711-X	7694-X	1.983	1.042	124
Segovia	6150-D	6365-D	215	198	11
Sevilla	0375-AL	2762-AL	2.387	2.234	621
Soria	5978-C	6140-C	162	154	13
Tarragona	6579-S	7731-S	1.152	842	174
Teruel	5581-D	5798-D	217	227	27
Toledo	5040-J	5698-J	658	565	66
Valencia	5552-BY	9742-BY	4.190	3.731	977
Valladolid	0757-N	1476-N	719	760	35
Vizcaya	5769-AN	7484-AN	1.713	1.632	83
Zamora	5303-E	5552-E	249	249	28
Zaragoza	2837-X	4369-X	1.532	1.171	152
Ceuta	6923-C	7058-C	135	103	19
Melilla	9515-B	9612-B	97	155	20
TOTALES			68.931	60.005	10.285

NOTA: Por necesidades de edición, estos datos han sido cerrados a 25 de noviembre.

Salvador Serviá, campeón de España de rallies



Auto Sport Hebdo

La renuncia de Renault a que su piloto Carlos Sainz participara en el Olympus Rally (Estados Unidos), última prueba del mundial puntuable para el Campeonato de España, ha proclamado a Salvador Serviá (Lancia 037 Rally) campeón de España de Rallies 1986.

Carlos Sainz, pese a su aplastante superioridad en el Rally Valeo —último puntuable en España—, al no poder acudir a los Estados Unidos (Renault no podía garantizar la llegada de sus coches ni Michelín la asistencia de sus neumáticos), quedó sin la remota posibilidad matemática de alcanzar el título nacional.

Pese a todo, se rumorea que la negativa de Renault tiene mucho que ver con los contactos —no confirmados— de Carlos Sainz para «fichar» el año próximo con Ford, donde cubriría la baja presumible de Zanini.

VIEJAS GLORIAS

Hispano Suiza 45 H.P. «Alfonso XIII»



En el año 1909, el diseñador Mark Birkigt presentó un modelo destinado a competir en carreras de «voiturettes» y, sobre todo, con la intención de vencer a los entonces imbatibles Peugeot Lyon en el circuito de Sitges. Con un motor de cuatro cilindros (dimensiones interiores: 65 ×180), doble árbol de levas en T y una cilindrada de 2.655 c.c., se destapó como un auténtico «purasangre», que alcanzó un palmarés glorioso.

Un ligero aumento de cilindrada, pasando a 3.620 c.c. (dimensiones: 80 ×180), hace de él el auténtico 45 H.P. «Alfonso XIII». Construido con dos dimensiones de chasis (815 ×105 y 820 ×105), ruedas Rugde-Withworth, tres o cuatro marchas adelante, embrague en principio de discos múltiples y después cónico de cuero, la suspensión era de ballestas semielípticas y los amortiguadores de fricción.

De prestaciones brillantes para su época, pero suave y dócil en la conducción, fue favorito de nuestro monarca don Alfonso XIII, del cual tomó su denominación. Está considerado como el primer auto genuinamente de sport fabricado en serie en la historia del automovilismo. (De la colección de Enrique Gómez Erustes, de Madrid).

EXITO DE AUTO-RETRO III

La tercera edición de Auto-Retro Barcelona y el Salón del Vehículo de Ocasión convocaron a un importante número de expositores en el recinto ferial de Montjuich, entre los días 22 y 30 del pasado mes de noviembre. Ha sido, como habitualmente, una excelente ocasión para contemplar prototipos automovilísticos que en su día asombraron e hicieron las delicias de los aficionados. Bajo el patrocinio de las firmas Campsa y Butano, la II Auto-Retro contó con la presencia de Derbi, que expuso las motocicletas de los campeones del mundo, resultando especialmente grata la asistencia de Jorge Martínez «Aspar» y de «Champi» Herreros, campeón y subcampeón mundiales, respectivamente, de 80 c.c.

Pegaso se vistió de gala con sus dos joyas automovilísticas, modelos históricos que todavía hoy provocan la admiración general: el Z-102, del año 1952, que en su tiempo batió el récord de velocidad, y el Z-103, de 1957, del que sólo se fabricó una unidad. Llamó la atención la cantidad de modelos exhibidos por el Museo Rochetaillé de Lyon (Francia), entre los que se encontraban el modelo Renault que perteneció al inventor del cinematógrafo Louis Lumière y el Hispano Suiza Vivastelle con el que el general De Gaulle entró en París el día de la Liberación en 1944.

Hubo, asimismo, un espectáculo de trial-sin a cargo de habilísimos muchachos en bicicleta, así como un concurrido mercadillo, que dio ocasión a sus visitantes de intercambiar piezas, comprar y vender motos, coches y bicicletas. Se celebró también un coloquio sobre inspección técnica de vehículos antiguos, y se dieron cita presidentes de clubs de toda España.

RALLY DE CLASICOS DEPORTIVOS

El Rally de Clásicos Deportivos de Barcelona, celebrado también entre los días 21 y 23 de noviembre, cubrió el trayecto Barcelona-Tarragona-Salou-Barcelona. Montjuich fue también escenario de un desfile de coches de época, con la participación del ya mencionado Z-102, en el que la antigüedad de los vehículos iba desde 1920 a 1971.

LUZ VERDE PARA EL MUSEO NACIONAL DE AUTOMOCION

El Museo Nacional de Automoción está cada día más cerca de ser una realidad. La Comisión Municipal de Gobierno del Ayuntamiento de Salamanca dio recientemente el visto bueno a su proyecto técnico que, con un presupuesto de 485 millones de pesetas, materializará la Dirección General de Tráfico en un nuevo edificio junto al Palacio de Castellanos, en Tejares, no lejos de donde están ya a punto de concluirse las obras para la construcción del Centro Superior de Educación Vial de la propia DGT.

El Museo Nacional estará dotado de un salón para la restauración de vehículos antiguos, así como de otras instalaciones para la exposición de modelos. La superficie total del mismo se aproxima a los doce mil metros cuadrados.

RALLY DEL FRIO

El día 13 de diciembre, el Veteran Car Club celebrará su tradicional «Rally del Frío» en El Escorial (Madrid)», así como una comida de hermandad, la cual supondrá sobre todo un encuentro con los antiguos socios del club.

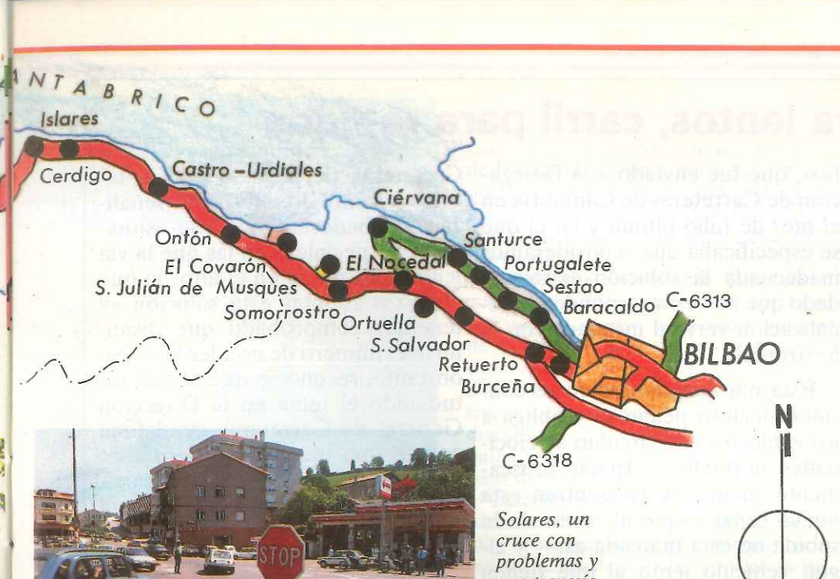
Esta es una sección abierta a todos los interesados y aficionados del mundo de los coches antiguos. Cualquier información sobre estos temas pueden dirigirla a: Revista TRAFICO («Viejas glorias»). Calle de Josefa Valcárcel, 28. 28027-Madrid. Teléfono: 742 83 53.

N-634: Torrelavega (Cantabria)-Bilbao

Sinuosa ruta cantábrica

RECORRER las carreteras del Norte ya se sabe que suele ser un placer para la vista y para el estómago, si es que se lleva tiempo suficiente para hacer alguna que otra parada. Si no es así, y bien que lo sentimos, deberá añadir a su enfado una dosis importante de paciencia, pues los ciento dieciséis kilómetros que separan Torrelavega de Bilbao por la N-634 son dignos de atención. Travesías con problemas, firmes en muchos casos deficientes y trazados sinuosos, configuran una carretera que tarda en recorrerse bastante más de lo que se debería, en parte por el abundante tráfico que soporta, en ocasiones de transportes pesados y hasta mercancías peligrosas que ponen la guinda al recorrido. Un tramo, en definitiva, que merece toda su atención, pues en él se encontrará lo mejor y lo peor en décimas de segundo.







El Alto de la Montaña es un foco de continuas quejas de los vecinos.

En Adal-Treto, antes de la fábrica Femsa, existe un cruce peligroso. La salida de este centro de trabajo también crea dificultades.



Solares, un cruce con problemas y una travesía donde también hay que andarse con cuidado.



Castro Urdiales, toda la belleza y los problemas en la época veraniega.



Ya se sabe que recorrer carreteras del Norte es, en gran medida, adentrarse en maravillosos paisajes, en bellísimos rincones de la naturaleza, en lugares en los que no apetece otra cosa que pararse y contemplar. Sin embargo, a veces no queda otro remedio que «andar el camino» que, en no pocas ocasiones, es digno de tener en cuenta por los peligros que circular por él acarrea. La carretera que analizamos en esta ocasión es el tramo de la N-634 entre Torrelavega y Bilbao, aunque la gran mayoría del recorrido transcurre por tierras de Cantabria y muy poco, 22 kilómetros, por Vizcaya.

Km. 234,500. El arranque del recorrido. Torrelavega, y más concretamente, el cruce de Cuatro Caminos, punto singular en el que nacen y mueren distintas carreteras, cambian de numeración otras, etcétera. Punto ya analizado en esta revista y que, por tanto, pasamos un poco por alto. (Ver TRAFICO, núm. 6.)

En cuanto a la travesía de Torrelavega, es un punto conflictivo por los accidentes que en él se han producido últimamente. La avenida de Bilbao llegó a ser punto negro los años 76, 79 y 84.

Km. 232,200. Existe una curva en el llamado Alto de la Montaña, con mal estado del firme y un lugar polémico, pues hay un proyecto realizado hace varios años para desviar la carretera, sin que hasta ahora haya tenido salida. Curvas y contracurvas hacen difícil recorrer este tramo, agravado además por la carencia de señalización horizontal y «quitamiedos». Algún árbol está adornado con carteles que rezan protestas contra el Ministerio de Obras Públicas. Un alto de la Montaña, pues, que conviene pasar con sumo cuidado. Los muchos camiones cargados de eucaliptus que transitan por la zona dan un olor especial.

Km. 224. Cruce de Vargas. Aunque aquí se nota ya una ligera mejoría de la carretera —en comparación con el tramo anterior—, este punto es sumamente comprometido. El no respeto del «stop» existente en la zona ha provocado y provoca numerosos accidentes que lo convirtieron en punto negro nada menos que en los años 73, 74, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82 y 84. En el momento de realizarse este recorrido ya se habían producido en él, en lo que iba de año, cuatro accidentes, con siete heridos y un muerto. Existe un proyecto de nuevo trazado en el que se incluye un cruce a distinto nivel. Allí al lado, la comarca de los pasiegos.

Km. 214,700. Cruce de Sarón. Este año se han producido en él algunos accidentes.

Km. 208,800. Curva peligrosa, dada la existencia de firme deslizante. Está recomendado disminuir la velocidad y conducir con precaución.

Kms. 201,650 al 201,800. Travesía de Solares, con la N-635 a Santander. Hay un problema serio por la instalación de salas de fiesta, discotecas y pubs, en algunos casos al mismo borde de la carretera, lo que supone en determinados días y horas un grave conflicto y un peligro para la integridad física de muchos jóvenes.

Km. 196,100. Intersección en Anero, punto que ya fue punto negro en años anteriores y que hasta el verano pasado había registrado ya cuatro accidentes y dos heridos.

Km. 187,800. Beranga. Cruce y desvíos hacia Noja, Ajo, Isla, etcétera. Fue punto negro en otros años, pero el problema parece resuelto.

Km. 185. Ambrosero. Está realizado un estudio en el que se propone peraltar la curva, nueva señalización y vallas de protección.

Km. 182,900. Gama. Confluencia con la C-629 a Santoña. En 1983 fue punto negro, aunque desde entonces ha descendido la accidentalidad de forma considerable.

Km. 177,100. Adal-Treto. Existe una curva antes de la fábrica Femsa que ha planteado algunos problemas. Hay igualmente un cruce que es peligroso, por estar justamente al final de una pendiente. Este cruce conduce a Carasa y San Miguel de Aras (SP-5201).

Kms. 176,200 al 174,450. Travesía de Colindres, en cuyo tramo está la confluencia con la C2-69. Este punto se consideró peligroso desde el año 65 al 68, volvió a serlo en el 71 y en los 80, 82, 83 y 84. En el 85 se produjeron en él 14 accidentes con cuatro heridos y un muerto y este año también llevaba un negativo camino, pues después del verano ya se habían producido ocho accidentes y cinco heridos. No obstante, el número de atropellos ocurrido en los últimos años ha descendido notablemente, habiéndose pasado a la mitad en este año con respecto a 1982.

Km. 165,200. Liendo. Desvío a Laredo, muy bien señalizado, y variante hacia esta bella ciudad con carril para vehículos lentos. Firme en un buen estado. En la entrada a la ciudad existe una curva peligrosa, en la que se ha producido buen número de accidentes. Hace tiempo que se propuso al MOPU el cambio de la señalización tanto horizontal como vertical, así como la colocación de vallas protectoras.

Km. 158. Diez accidentes con 16 heridos ocurridos en el año 1981 obligaron a estudiar este punto hace tiempo, determinándose que el suelo deslizante era la causa de los siniestros. El arreglo de esta deficiencia acabó con el problema.

Km. 145,500. Curva y travesía de Castro Urdiales. Un punto que también fue negro en varios años, el último el 83. Existe mucho tráfico en la época veraniega —entrada y salida de las playas— y es un punto especialmente transitado —como sus alrededores— por camiones de madera y materias peligrosas, así como un lugar muy transitado por ciclistas.

Km. 138,200. Curva en puente de Ontón, que conviene tener en cuenta. Este año se han producido varios accidentes.

Por tierras de Vizcaya

Km. 136,200. Dejamos Cantabria y nos adentramos en el País Vasco, en

Carril para lentos, carril para rápidos

En este tramo de carretera analizada hay dos puntos concretos que, seguramente, les llamarán la atención. Son dos subidas en las que, en contra de lo habitual, los vehículos lentos tienen preferencia en la culminación de las mismas y son los rápidos los que, por tanto, deben ceder el paso. Esta situación se produce concretamente en el kilómetro 185 de la carretera analizada (altura de Ambrosero) y en el kilómetro 191, Jesús del Monte. Una situación similar ocurre en la denominada Cuesta de Quijas. Todas ellas parece que serán corregidas en breve.

Esta situación ha sido motivo de un informe negativo de los técnicos de la Jefatura Provincial y la propia Dirección General de Tráfico, que fue enviado a la Delegación de Carreteras de Cantabria en el mes de julio último y en el que se especificaba que «consideramos inadecuada la solución existente, dado que no se corresponden la señalización vertical instalada con la horizontal».

Esta nueva señalización se considera incluso peligrosa y obliga a los vehículos que circulan a velocidades normales a frenar bruscamente cuando se encuentran esta nueva señal —que al inicio de la subida no está marcada así— y algún vehículo lento al que tienen que ceder el paso. Es también una situación que ocasiona atascos en repetidas ocasiones.

Para el jefe de demarcación de Carreteras del Estado en Cantabria, Vicente Revilla, esta señalización obedece a que son «situaciones especiales» en las que la vía lenta no termina en el alto, lo que obligó a adoptar esta solución «y tenemos comprobado que disminuye el número de accidentes». No obstante, reconoció que se está estudiando el tema en la Dirección General de Carreteras «y al final parece que imperará la teoría de que todas estas subidas con carriles lentos sean señalizadas de igual forma para que haya una uniformidad». A juicio de Revilla, «no es que una forma sea mejor que otra», argumentando igualmente que hay algunos países en los que en situaciones parecidas han adoptado esta diferenciación.



En Jesús del Monte la señalización nueva obliga a maniobras en la que, a veces, se arriesga demasiado.



Aunque según Carreteras esta solución «evita accidentes», lo cierto es que los coches lentos tendrán que ceder el paso a los más rápidos

Vizcaya. Un panel colgante anuncia el paso de una comunidad a otra. Antes de esto, se puede llenar el depósito de la gasolina a tope. Los límites de la última gasolinera de Cantabria rozan ya terreno vasco. Tras esto, el Alto de la Haya —en dirección Santander— con velocidades limitadas por ser tramo peligroso y el comienzo de una veintena de kilómetros con sucesión de pueblo tras pueblo, barrio tras barrio. A veces uno no sabe si sale de uno o entra en otro. Ojo, pues, a los despistes. La señalización tampoco es ideal en algunos puntos y, además, el firme ofrece serias deficiencias en algunos puntos.

Km. 130,900. Zona menos congestionada que otras de los alrededores por la lejanía todavía de zonas más industriales, aunque allí se encuentre la refinería Petronor. Sólo la travesía de Musques ofrece dificultades.

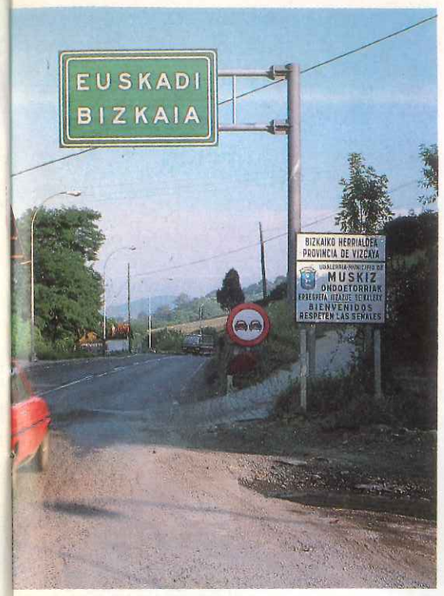
Km. 130. Barrio de las Carreteras, con travesía en recta y señalización de prohibido adelantar.

Km. 128. Cuidado con una curva muy pronunciada, fundamentalmente si va en sentido contrario.

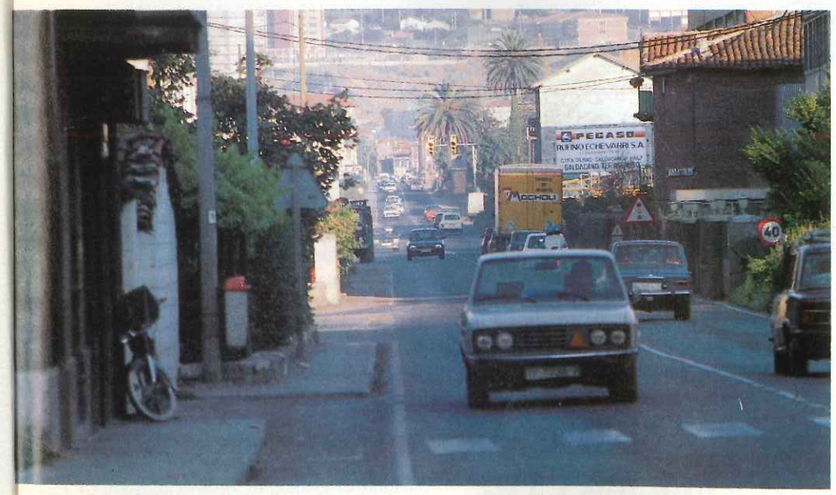
Km. 127,100. El Casal. Aquí finaliza la carretera comarcal C-639 que había iniciado su trayectoria en el Km. 117,100 de la N-634 y que da acceso al superpuerto de Bilbao. Limitada la velocidad a 40 Km/h.

Km. 126,500. El Nocedal, donde, como dice un técnico, se vuelve a la configuración enjundiosa de la carretera. Existe intersección con la vía local BI-V-1091, dirección a Portugalete.

Km. 124,500. Pavimento en condiciones, aunque ondulado. Estamos en la zona minera de Ortuella. Pueden observarse los raíles del ferrocarril, conocido como «El Trianillo», que enlaza Santurce-Puerto con el barrio de Triano y que en tiempos confluía con la carretera nacional, provocando importantes retenciones. En la actualidad este problema está resuelto mediante un paso elevado de la vía. En Ortuella existe un paso elevado que mitiga el problema de los peatones, también aliviado por una limitación de velocidad.



Entrada al País Vasco.



En el País Vasco es difícil saber cuándo se está entrando en un pueblo o saliendo de otro.

Km. 122,800. Valle de Trápaga, cuna de Luis de Castresana, pintor y escritor, premio nacional de Literatura y recientemente fallecido. Aunque la señalización es buena, hay limitación de velocidad y protecciones para los peatones. En el año 1985 se produjeron 11 accidentes, con el resultado de una persona muerta y nueve heridos. La enorme cantidad de vehículos pesados que transitan por este punto es, sin duda, un agente negativo.

Km. 119. Retuerto. Es el fin de la autopista A-8, que empalma con la carretera general de Bilbao a Santander. Una autopista que solucionó en parte el problema de entrada y salida de la capital vizcaína, pero que trasladó los atascos a otros puntos. La llamada «solución Ugaldebieta», con obras en parte realizadas, será una buena salida.

Desde aquí en adelante, kilómetros con buen firme y los problemas típicos de los accesos a distintos puntos de lá capital, a veces no demasiado claros para el viajero. No obstante, se ha dejado ya atrás carreteras más estrechas y peligrosas, vías sinuosas que discurrían por laderas de montañas bajas y hasta algunos tramos por debajo del nivel del mar.

Carreteras, en cualquier caso, con bastantes altibajos en cuanto al binomio firme-trazado y por las que, por tanto, conviene circular con las debidas precauciones, sobre todo si no las conoce. Usted se encontrará con tramos perfectamente señalizados y con una trazado que no ofrece dudas frente a otros puntos, conflictivos, a veces no en apariencia, pero que pueden ponerle en serios apuros. También és digno de destacar el importante tráfico de camiones pesados en algunos puntos del recorrido —existe incluso una negociación con los transportistas de la madera por la peligrosidad que este tráfico comporta—, que a veces genera no sólo conflictos puntuales del tráfico sino, también, deterioro inevitable para las vías.

Torrelavega-Bilbao, con final en el punto exacto donde está ubicado el Hospital Civil de Bilbao

Jesús SORIA
Fotos: Miguel GARROTE
(Enviados especiales)

Cultura natural

NO puede decirse que este recorrido sea precisamente pródigo en lugares para recordar pasajes de los viejos libros de historia. No obstante, sí podrá encontrar en su camino algunos monumentos como el Palacio de Elseda (cerca de La Helguera) y la divina iglesia de Buste (en Las Presillas), ambas del siglo XVIII, que merecen la pena. También podrá contemplar el Palacio de los Acebos, cerca de Solares. Más adelante, en Gama, tiene usted acceso al Palacio de la Colina, también del XVIII, y un poco más adelante encontrará la desviación al Santuario de la Bien Aparecida (Patrona de Cantabria) y Cristo de Limpias.

Ya en Bilbao, podemos destacar el famoso Palacio de Avellaneda, hoy convertido en museo, y el también Palacio de Muñatones.

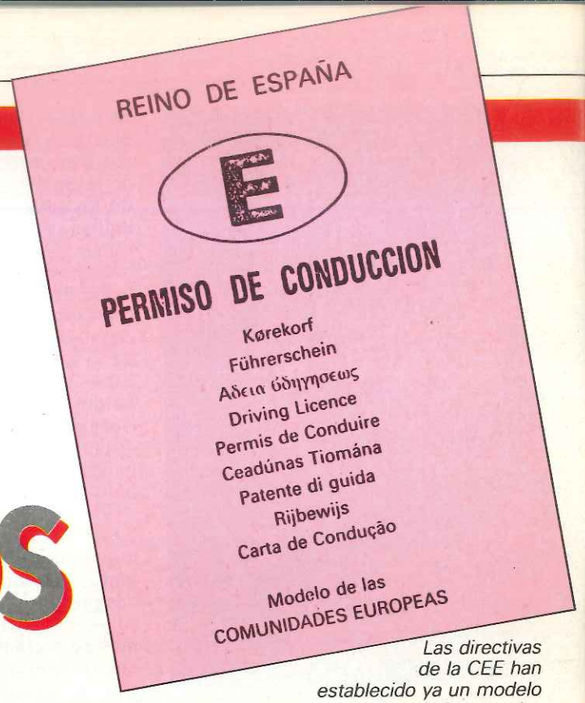
En cualquier caso, un trazado en el que gran parte de sus bellezas la componen muchos de sus pueblos, auténticas joyas entroncadas con la naturaleza y la cultura de una región.

Por lo que respecta a la gastronomía, parece prolijo insistir en las distintas variedades de pescado que puede disfrutar por estas tierras, variedad que se traduce también en distintos guisos y frituras. En cualquier caso, no se olvide de pedir ese plato típico de pescadores llamado marmitaco, auténtica delicia para los paladares más exigentes, pese a su sencillez. Claro está, también podrá dar buena cuenta de un cocido montañés —quizá no aconsejado si tiene que conducir, pero sin duda exquisito—, la sopa montañesa o los caracoles. Y pescados, muchos pescados, incluido alguno tan delicioso como barato: las sardinas. Y en los alrededores de Vargas, la tierra de los pasiegos, si le gustan los dulces...

Ya en Bilbao, qué decir de sus muchos guisos, de su variedad de pescados y, claro está, las carnes típicas del País Vasco, que podrá degustar pasadas por el horno de leña o a la sartén o, si es amante de la cocina moderna, bien acompañada de esas salsas que comienzan a dar la vuelta al mundo y que componen hoy una de las cocinas más solicitadas por los amantes de la buena mesa: la vasco-francesa. Sus maestros, los Pedro Gómez, Ricardo Idiáguez, Luis Irízar, Zapiráin o Quintana, entre otros, harán sus delicias con las kokotxas, el txanguro (centollo), las anchoas, los chipirones, las pochas o la deliciosa pourrusalda. Claro que, vayan preparando la cartera.

España deberá adaptarse a la normativa comunitaria antes de 1992

EUROPA IMPONE CAMBIOS



Las directivas de la CEE han establecido ya un modelo de permiso para las Comunidades Europeas.

ANTES de 1992, España tendrá que haber adaptado su legislación sobre circulación, seguridad vial, transportes, construcción de vehículos, permisos de conducción, tiempos de descanso, etc. Es la exigencia debida a la entrada en la CEE y aunque España se ha adelantado incluso a la legislación europea —por ejemplo, en cuanto a la inspección técnica de vehículos—, en general aún queda mucho que hacer.

Teóricamente 1992 es el año de la integración plena de todos los países en la CEE; es decir, que todos tendrían las mismas leyes y existiría un verdadero mercado común, sin trabas aduaneras y libre circulación. Eso no deja de ser una utopía, pero, sin embargo, el Parlamento Europeo pretende que las normas vayan acercándose y armonizándose cuanto antes. Las directivas de la CEE obligan, desde su publicación, a todos los países miembros y están por encima de las legislaciones específicas de cada Estado asociado.

PERMISO DE CONDUCCION

Sobre el permiso de conducción existe una confusión muy extendida: mucha gente cree que el nuevo permiso expedido por Tráfico es ya el permiso comunitario. Y no es así. La primera directiva del Consejo Europeo, de 4 de diciembre de 1980, relativa al establecimiento de un permiso de conducir comunitario (80/1263/CEE) sólo es un acuerdo para un formato comunitario y un orden determinado de las diferentes categorías de permisos, para que, en resumen, este permiso pueda ser reconocido en todos los países.

Igualmente, gracias a esta directiva este permiso es válido para la conducción no sólo nacional, sino en todos los países comunitarios. Otra de las ventajas es que en caso de adquirir la residencia en otros países, el país receptor está obligado a canjear el permiso sin nuevo examen por otro igual al de aquel país, de categoría semejante.

Queda por armonizar la legislación sobre examen médico y prueba de aptitud para la obtención del permiso (que, en España, es bastante más exigente que en otros países comunitarios).

VEHICULOS

Existe una normativa europea aprobada sobre la construcción de vehículos, de determinadas piezas, accesorios y elementos de seguridad, que no es sino una mera armonización y normalización de carácter industrial, de tal forma que el vehículo que no cumpla estos requisitos no podrá ser exportado y vendido en los países comunitarios.

Igualmente existe otra directiva sobre contaminación y ruidos, que obliga a que los vehículos se mantengan dentro de unos mínimos fijados por la CEE.

Pero quizá las dos cuestiones más importantes, y que mayor incidencia tendrán sobre el ciudadano medio, son la inspección técnica de vehículos privados, que comienza el 1 de enero próximo para los vehículos matriculados antes de 1972, y la instalación de tacógrafos en los transportes (con toda la normativa de tiempos de conducción y descansos obligatorios que éste controla).

El Control Técnico de Vehículos Privados no es obligatorio en Europa, excepto en países tan pequeños y con un parque reducido como Luxemburgo. España es la adelantada en este sentido, en parte porque contaba con un parque muy anticuado de vehículos. De momento se trata de un tema que está en proyecto, aunque la idea es que el control sea obligatorio en todos los países. El problema para que este proyecto se convierta en directiva y, por tanto, sea obligatorio es que los países que cuentan con un parque de vehículos muy grande no quieren aceptar el sistema de inspección para todos, porque supone un coste económico muy alto. Como ejemplo ilustrativo de la otra tendencia, en Francia sólo se obliga a pasar este Control Técnico de Vehículos Privados a aquellos automóviles que han sufrido un accidente de carácter grave o a quienes pretenden realizar una transferencia.

El otro tema importante es la obligatoriedad de la instalación de tacógrafos en vehículos dedicados tanto al transporte de personas como de mercancías. En este sentido, España volvió a adelantarse. El Real Decreto 2916/1981 de 30 de octubre fijó esta obligatoriedad en España. La directiva de la Comunidad, además de ser posterior en fecha (20 de diciembre de 1985), no añade cambios sustanciales a la normativa española aprobada anteriormente.

El tacógrafo fue impuesto en Europa no sólo por cuestiones de seguridad vial, sino para evitar un tema de competencia desleal. Al ingresar en la CEE, se dio la situación de que los camioneros holandeses, cuya normativa sólo les obligaba a un solo conductor, hacían una competencia «desleal» con respecto a los camioneros de otros estados comunitarios, que tenían que llevar de forma obligada dos conductores en cada viaje.

En resumen, se trata de un elemento que regula la seguridad al vigilar la fatiga y velocidad de los vehículos de transporte de viajeros y mercancías, cuya construcción, configuración y utilización es idéntica en todos los países, pero que poco o nada se va a modificar en España.

Cuestión paralela es la de los tiempos de conducción. Aquí sí tendrá que haber algunos cambios, aunque ligeros. La diferencia entre España R.D. 1270/1984 y Europa DOCE 3820/85 se basa en el número de veces que cada semana (o cada quince días) el conductor puede rebasar el límite de nueve horas que, de forma continuada, puede conducir legalmente sin descanso.

CARBURANTES

Unos 170.000 millones de pesetas va a tener que gastar España en los próximos años para adaptar a la legislación europea los carburantes que se venden en nuestro país. Europa exige una reducción en los contenidos de azufre en los



La normativa española está también a nivel europeo en materia de instalación de tacógrafos.



En el aspecto de la inspección técnica de vehículos, España se ha adelantado a la legislación comunitaria.

RECOMENDACIONES DEL PARLAMENTO EUROPEO

El Parlamento Europeo ha hecho unas recomendaciones para la actuación futura en los países comunitarios, que pueden resumirse como sigue:

Carreteras y señales de carretera:

- Alumbrado apropiado de carretera.
- Armonización de las señales e instalaciones de tráfico en carretera.
- Armonización de los límites de velocidad existentes con respecto a categorías especiales de vehículos.
- Armonización de los derechos de paso.
- Espacios centrales adecuados en los cruces de dos carriles y en otras carreteras principales:

— Uniformidad de las señales de tráfico, marcas de carretera, señales de advertencia y semáforos, en el marco de la Conferencia Europea de ministros de Transporte (CEMT).

— Instalación obligatoria de barreras centrales en las calzadas de doble circulación.

— Separación de varios carriles de tráfico y tipos de vehículo para transporte público y bicicletas.

Vehículos

- Establecimiento de patrones mínimos para:

— Volante, suspensión y adherencia al suelo de todos los vehículos y altura de los parachoques.

— Calidad, huella y dibujo de los neumáticos.

— Resistencia del compartimento de pasajeros, protección lateral, parachoques de coche protegidos con goma y equipo protector delantero y trasero en los camiones.

- Optimo alumbrado y visibilidad para todos los vehículos.
- Introducción de indicadores de dirección visibles lateralmente y retrovisores exteriores a la derecha.
- Frenos ABS antibloqueo para todos los coches particulares.
- Instalación en los camiones de espejos retrovisores flexibles, de tal manera que, al girar a la derecha, se vea mejor desde la cabina a los ciclistas, motociclistas y peatones que circulan en línea recta.
- Tipos especiales de guardabarros que eviten que otros vehículos resulten salpicados cuando llueve.
- Control de medidas en los estados miembros que ha requerido la instalación de equipos de limitación de velocidad en determinados tipos de vehículos.
- Normas obligatorias sobre:

gasóleos y de plomo (utilizado como antidetonante) en las gasolinas normales. El azufre tendrá que reducirse de un 0,5 por 100 a un 0,3 por 100 en los gasóleos.

La cuestión de la gasolina sin plomo no sólo es una cuestión de medio ambiente, como piensan muchos. Al ciudadano de a pie le va a costar dinero esta adaptación a la CEE. De momento, según fuentes de ANFAC (Asociación Nacional de Fabricantes de Vehículos), la nueva gasolina sin plomo va a suponer un incremento del 10 por 100 para los usuarios, al margen de las entre 60.000 y 100.000 pesetas en que van a incrementarse los precios de los automóviles por los catalizadores que tendrán que incorporar los nuevos vehículos.

Existen, también, otra serie de normativas (directivas y recomendaciones) sobre el tráfico internacional de viajeros y mercancías, facilitación de los controles físicos y de las formalidades administrativas para el transporte, controles de mercancías peligrosas, etc.



Los tiempos de conducción en el transporte de mercancías y viajeros precisan algunos cambios para la adaptación a Europa.

Y MUY PRONTO

El Año Europeo de Seguridad Vial ha conseguido poner en marcha muchos estudios e iniciativas, ha provocado muchas reuniones de expertos y ha relanzado algunas actividades que se encontraban paradas. Quizá las dos que pueden aprobarse antes sean dos directivas sobre la ampliación del permiso de conducción y la armonización de los límites de velocidad.

La primera de ellas se encuentra en fase de estudio y discusión y tratará de limar las diferencias existentes y la consecución de un verdadero permiso de conducir comunitario.

Más problemática será la armonización de los límites de velocidad. Existen varias propuestas sobre esta armonización, aunque de momento ninguna tiene mayoría. Algunos proponen un sistema americano de límites iguales para todos en todas las ocasiones; un segundo sistema propone reducir los límites actuales ligeramente, mientras que el tercero trata de incrementar las sanciones.

El problema es que la distinta orografía y el estado de la red viaria de los distintos países hace que cada uno prefiera un sistema.

J. M. M.

— Instalación de extintores.
— Manillar de seguridad para bicicletas.
— Protectores de seguridad en los bajos de los vehículos de mercancías.
—Protectores laterales y aletas en los camiones, frecuencia y naturaleza obligatoria de las revisiones.
• Equipo de serie obligatorio para todos los automóviles particulares que debe incluir:
— Parabrisas de vidrio laminado.
— Apoyacabezas.
— Cinturones de seguridad para los asientos delanteros y traseros.
— Faros antiniebla.
• Dos retrovisores exteriores obligatorios e indicadores de dirección laterales.
• Instalación obligatoria de frenos ABS (antibloqueo) en vehículos comerciales (camiones, autobuses y autocares).
• Prohibición de neumáticos «de ahorro de espacio» en automóviles particulares.
• Armonización de disposiciones sobre el uso de neumáticos con clavos y cadenas para nieve.
• Obligaciones de llevar en todos los vehículos un botiquín de primeros auxilios, extintor y triángulo reflectante de situación.

Usuarios de la carretera:

• Uso obligatorio de los cinturones de seguridad por todos los pasajeros incluidos los niños, excepto en los vehículos de servicio público.
• Establecimiento de un nivel máximo permisible del alcohol en la sangre, o el nivel equivalente en la respiración, de 0,8 por miligramo para todos los conductores.
• Un reglamento sobre el uso de las drogas que tienen un efecto negativo sobre la capacidad para conducir, que exija se indique claramente en éstos sus efectos secundarios.
• Uso obligatorio de casco por parte de todos los conductores y pasajeros de vehículos motorizados de dos ruedas, salvo por parte de los velomotores que no puedan sobrepasar los 20 km. por hora.
• Normas homologadas generales de seguridad para los cascos, teniendo en cuenta lo dispuesto por el Reglamento Internacional de Ginebra (ONU/CEE).
• Prohibición del uso de auriculares por los usuarios de vehículos motorizados de dos ruedas.
• Una segunda directiva sobre la creación de un permiso de conducir auténticamente europeo que incluya unos criterios normalizados para la obtención de permisos de conducir en todos los Estados miembros, que debería llevar, entre otras cosas, a la armonización de los contenidos de los exámenes de conducir.
• Niveles mínimos de cualificación para conductores de autocares, autobuses y camiones.
• Adecuados sistemas protectores para niños en los automóviles.
• Una lista de tranquilizantes y otros medicamentos prohibidos para personas que conduzcan vehículos.
• Facilidades de alojamiento para transportistas que recorran largas distancias.
• Medidas para asegurar la completa aplicación del reglamento CEE, n.º 543/69 sobre disposiciones sociales relacionadas con el transporte por carretera.
• Un sistema de penalizaciones adecuadas que ayude a evitar los accidentes causados por una conducción imprudente.

DE NORTE A SUR



El semaforazo

Un semáforo, murciano por más señas, cuya labor era regular el tráfico en el puente de la Virgen de los Peligros, abandonó su puesto de trabajo y agredió a un hombre de sesenta años y una joven de quince. Los dos heridos fueron trasladados al Hospital General, donde fueron atendidos de sus lesiones, pasando después a sus domicilios, sin querer pedir responsabilidades de lo ocurrido. Se ignora, sin embargo, si en el momento del golpe el semáforo, que cayó de improviso, avisó con su luz roja del peligro que se cernía sobre las cabezas de Francisco y Emilia.

Carril «sólo tractor»

Que el tractor es un elemento totalmente integrado en la economía gallega parece ser algo fuera de toda duda. Tan es así, que el grupo socialista de la Xunta, dentro de su alternativa al proyecto del plan de carreteras, incluye la necesidad de inclusión de un carril de dos metros y medio de ancho para la circulación de estos vehículos agrícolas en las vías de primer orden de aquella región. La alternativa, por otra parte, habla de la ejecución de un plan de ocho años, en dos fases cuatrienales, dentro del cual se contemplaría una anchura de ocho metros para dichas vías principales, que comunican las capitales de provincia con las cabeceras de comarca.



José RUBIO

No al adhesivo «bebé a bordo»



El valor jurídico y el interés práctico de los adhesivos que anuncian la presencia de bebés en el automóvil es prácticamente nulo. En estos términos se ha pronunciado la Comisión Europea, diciendo «no» a la sugerencia de un eurodiputado belga sobre la creación de un modelo europeo unificado del adhesivo «bebé a bordo».

Para la Comisión, un conductor no debe prestar más atención al coche que le precede por el hecho de llevar tal distintivo, ya que su conducta debe ser siempre prudente al margen de la edad de los ocupantes de otros vehículos y, además, el hecho de llevar el cartel no prueba que haya bebés en el coche.

AL RALENTI

● Los profesores de Formación Vial tendrán exentas las pruebas de Reglamentación de vehículos pesados y mecánica y entretenimiento simple de los automóviles cuando soliciten la expedición de un permiso de la clase C-1, según una circular de la Dirección General de Tráfico.

● **Desde el pasado 1 de noviembre ha entrado en vigor una ordenanza del Ayuntamiento de Madrid que obliga a una revisión anual de los vehículos con motor diesel, que garantice una disminución de la contaminación.**

● El ministro de Obras Públicas ha manifestado que en 1988 se comenzará a preparar un nuevo plan de autovías que actuará en las zonas más desfavorecidas y que en 1991 se unirá a la red básica de carreteras.

● **Se han mantenido reuniones con las autoridades francesas para presentar, ante la Comisión Europea, un proyecto conjunto de potenciación de las vías transpirenaicas.**

● En unas pruebas piloto realizadas por el Centro para el Ahorro y el Desarrollo Energético y Minero (CADEM) del País Vasco se ha detectado que sólo el 20 por 100 de los automóviles desarrollan una carburación adecuada, por lo que se ha puesto en marcha el llamado plan «Ecomóvil» que, mediante un diagnóstico gratuito, permitirá ahorrar en Euzkadi 4.000 millones de pesetas en carburante.

Galardón para la Guardia Civil de Tráfico

La Guardia Civil de Tráfico ha sido galardonada en la segunda edición de los Premios Seguro 1986, dentro de la modalidad «Salvamento y socorrismo». Estos premios, instituidos por el Club del Ejecutivo de Seguros (CES) y patrocinados por las principales entidades aseguradoras del país, galardonan a aquellas personas e instituciones que han destacado más en su actividad, con el denominador común de la seguridad, dentro de una trayectoria sobresaliente.

Los premios, treinta y ocho en total, abarcan distintas áreas: deportes, arte, música y literatura, comunicación, profesionales, empresarios, prevención y conservación, y la lista de los galardonados está encabezada por el padre del Rey, don Juan de Borbón.

Filmó su propia muerte



Fernando Alonso Vilán, vigués, de treinta y ocho años, resultó muerto en el curso del XVI Rally de La Coruña, cuando se encontraba grabando en video la carrera que realizaban sus amigos Manuel Diz Alonso y Germán Gómez Fortes. El coche que le segó la vida fue precisamente el que era objeto de su reportaje, un R-5 GT turbo de la escudería Motor Vigo. Fernando se encontraba en la carretera, dispuesto a realizar una toma frontal a la salida de un cambio de rasante, en el tramo cronometrado de Cambre. El automóvil de sus amigos «voló» materialmente y el piloto parece que se vio cegado por el sol de frente, produciéndose el fatal accidente. El video ha supuesto, en este caso, un terrible testimonio: el vehículo abalanzándose sobre el propio cameraman.

Tonto el último

Una despierta entidad de seguros ha ideado el método perfecto para conseguir una mejora de la puntualidad y, por tanto, de la productividad de sus miembros directivos.

Ha comenzado por eliminar todas las plazas reservadas para el aparcamiento de los empleados de la empresa, con algunas excepciones. Por un lado ha dejado dos plazas intocables para el presidente y el director general mientras que las seis restantes se destinan a los ocho cargos directivos restantes. Evidentemente, los dos últimos en llegar se quedan sin plaza y tienen que buscarla —si la encuentran— en un garaje que tendrán que pagar de su propio bolsillo.

Proyecto de regulación de los desguaces



El Ministerio de Industria y Energía ha elaborado una propuesta de Real Decreto por el que se regula la actividad industrial y la prestación de servicios en los establecimientos dedicados al desguace y achatarramiento de vehículos. En el mismo se establece un procedimiento especial de inspección para los vehículos que han sufrido daños importantes en accidentes, que afecten gravemente a sus partes vitales desde el punto de vista de la seguridad activa y pasiva.

Mayor cooperación vial con Marruecos

«Agradecemos los esfuerzos del Gobierno español para mejorar las condiciones de los marroquíes en tránsito por España», ha declarado a TRAFICO el ministro marroquí de Equipamiento y Formación Profesional, Mohamed Kabbaj, tras su visita a Madrid para ultimar el proyecto de enlace fijo —por túnel o por puente— con Africa a través del Estrecho. Sobre la efectividad de las áreas de descanso e información para marroquíes en territorio español, Kabbaj aseguró que «el Gobierno de Marruecos está dispuesto a colaborar con las autoridades españolas en ese aspecto y está siguiendo con interés el tema, de forma que la comisión mixta reunida en Rabat será el marco en que se presenten algunas proposiciones en este sentido».

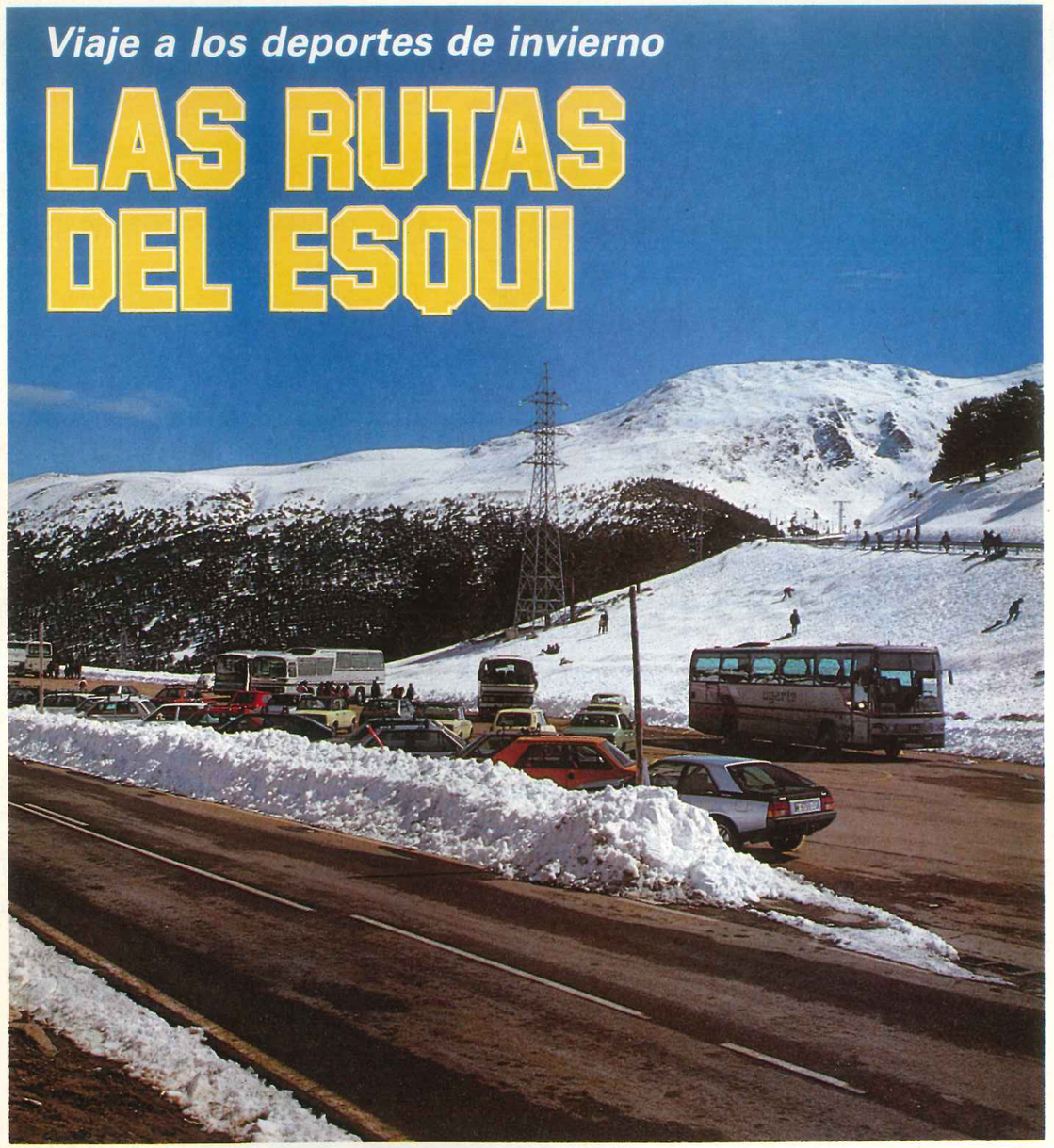
Hacienda ataca de nuevo

La venta de coches entre particulares se verá gravada en un cuatro por ciento según consta en el Proyecto de Ley de los Presupuestos Generales del Estado. La venta de coches entre particulares ya estuvo gravada en un dos por ciento aunque actualmente estaba exenta del impuesto de transmisión.

El proyecto indica que en los casos de venta de particulares a empresas especializadas en automóviles usados o entre las mismas, no se aplicará este cuatro por ciento si la reventa se efectúa en un año. Algunas empresas de venta de automóviles han denunciado el agravio comparativo que supone esta situación.

Viaje a los deportes de invierno

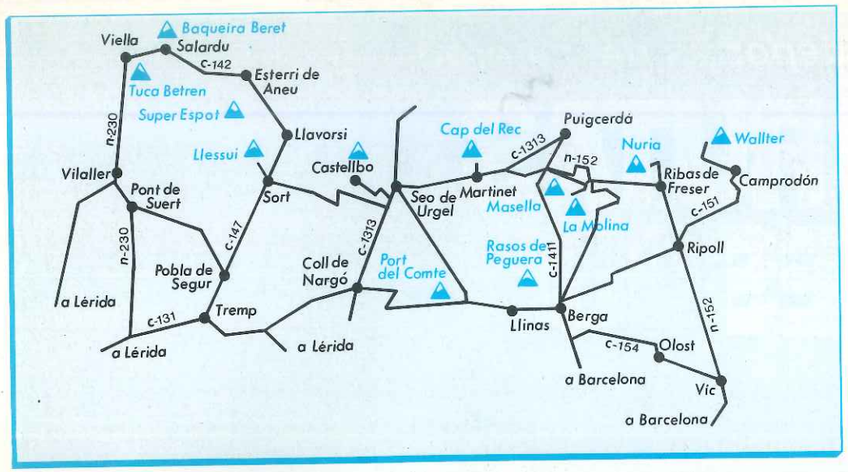
LAS RUTAS DEL ESQUI

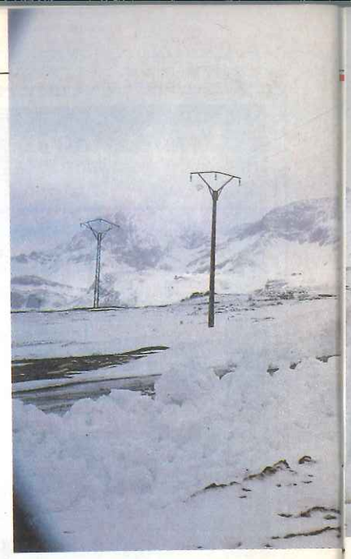


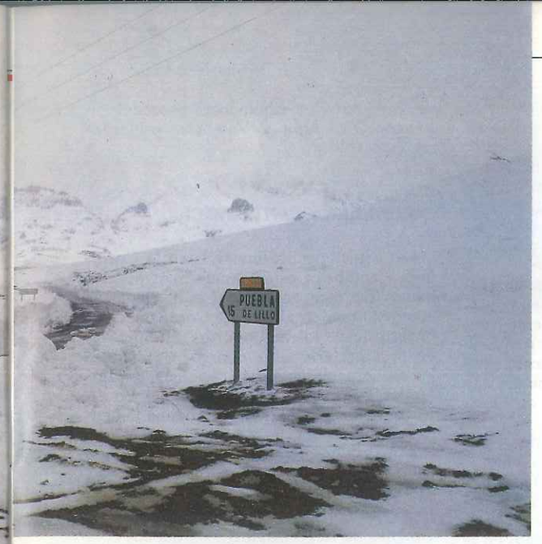
Diciembre, tras las primeras nevadas, marca el comienzo de la actividad en las estaciones de invierno, alcanzando su pleno apogeo en Navidad, Reyes y Semana Santa. La temporada, como cada año, se dará por terminada a mediados de abril, cuando ya el sol se hace fuerte en el firmamento y comienza a fundir las nieves. Durante casi cinco meses, carreteras secundarias de montaña, batidas por los temporales, van a verse abarrotadas de vehículos que tendrán que circular en condiciones extremas. A veces, habrá que luchar con la nieve y el hielo antes de calzarse los esquíes. Conocer las dificultades que puede encontrar, las rutas y el estado de los accesos puede ser de gran ayuda para el automovilista que quiere hacer del invierno un deporte.

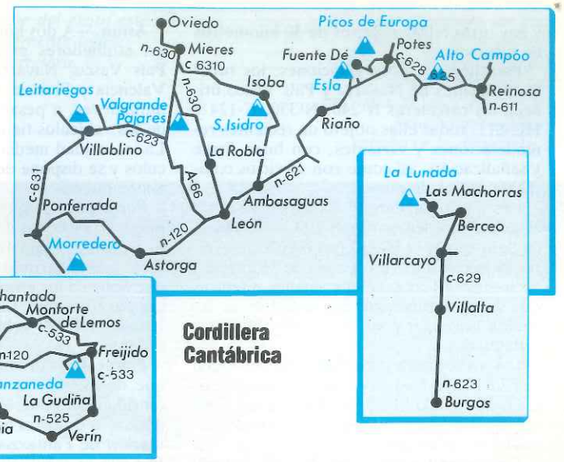
Los deportes de invierno van ganando cada año nuevos adeptos. En la pasada campaña se registraron casi tres millones y medio de visitantes/día. La geografía española, pródiga en sistemas montañosos, proporciona una variada oferta en más de treinta estaciones de esquí ubicadas —con la excepción de Sierra Nevada— en la mitad norte peninsular. Su apertura y cierre están condicionados por la disponibilidad de nieve.

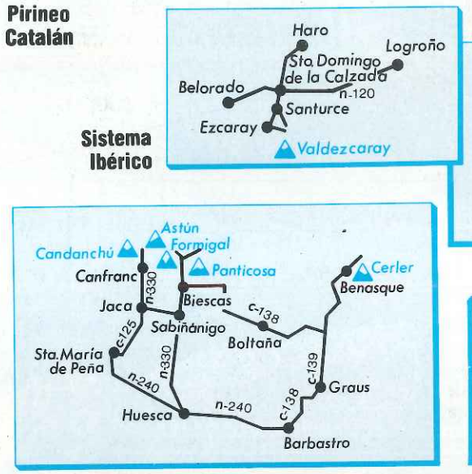
La mayoría de ellas cuentan con un gran número de servicios, como discotecas, cines, guarderías, alojamientos, escuelas de esquí, etcétera.





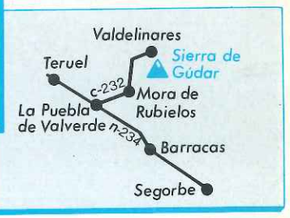


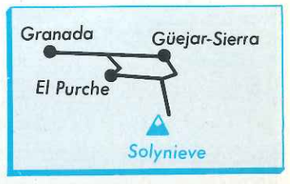




Pirineo Aragonés

Sistema Ibérico





Sistema Penibético



Sistema Central

CONDUCIR ANTES DE ESQUIAR

Uno de los grandes inconvenientes que se encuentra el esquiador para practicar el deporte es el desplazamiento. Las estaciones están normalmente muy alejadas de los grandes núcleos de población y obliga generalmente a sus usuarios a ser conductores antes que esquiadores, aunque en algunos casos las agencias de viaje proporcionan autobuses. Entre veintiocho y cuarenta y cinco años está comprendida la edad de los practicantes del esquí.

A la lejanía hay que añadir la estructura sinuosa de las carreteras de montaña por las que han de transitar. Los últimos kilómetros normalmente transcurren por carreteras de segundo orden, poco transitadas durante el resto del año, a las que, en ocasiones, les falta la señalización y los elementos de protección adecuados.

Por si esto fuera poco, la altitud a la que se encuentran las mismas las convierte en receptoras de las ventiscas y temporales de nieve propios de la alta montaña, aunque en muchos casos bien las propias estaciones o el MOPU destinan en los accesos máquinas quitanieves. Aun así, un elemento imprescindible que no se debe olvidar en casa es, al igual que los esquíes, las cadenas del coche. Cuando salimos de nuestra casa, en la ciudad, es probable que luzca un sol espléndido; pero, casi inexorablemente, en la montaña nos podemos encontrar con todos los ingredientes del invierno: lluvia, niebla, hielo y nieve.

En estaciones relativamente cercanas a las grandes poblaciones, como las ubicadas en la sierra madrileña, es habitual que familias enteras se desplacen a las mismas a pasar un día de nieve, para que los niños resbalen por las pequeñas laderas con plásticos o trineos. En muchos de estos casos se encuentran con que la Guardia Civil les obliga a poner unas cadenas que no llevan, coyuntura que aprovechan vendedores ocasionales a pie de puerto. O bien se encuentran con que al emprender el viaje de regreso el motor les ha reventado, al helarse el circuito de refrigeración.

Un inconveniente más se añade al intentar aparcar el coche. La mayoría de las estaciones cuentan con grandes explanadas para aparcamientos, pero cuando están saturadas se aparca en la propia carretera, dificultando aún más la circulación. Esta situación se trata de resolver con la regulación del tráfico y los aparcamientos por la Guardia Civil, sobre todo los fines de semana.

Debido a que, salvo en contadas ocasiones, es necesario realizar largos desplazamientos por carreteras comarcales o locales y a la disminución de las horas de luz, en el 75 por 100 de los casos se trata de usuarios que pernoctan en las estaciones o en sus cercanías y que durante períodos, habitualmente de una semana o fin de semana, se dedican a la práctica del deporte del esquí. El 25 por 100 restante son viajeros de un día, e incluso una parte de ellos no esquían, sino que, simplemente, van a pasar una jornada junto a la nieve.

Obviamos referirnos a consejos generales para conducir en invierno, ya que en el número anterior de esta revista tratamos este tema más extensamente.

Para informarse del estado de los accesos, independientemente de los teléfonos del Centro de Información de Tráfico ([91] 742 12 13 en Madrid y [93] 421 33 33 en Barcelona), la Asociación Turística de Estaciones de Esquí y Montaña (ATUDEM) facilita información en prensa, radio y televisión sobre el parte de nieve en accesos y pistas correspondiente a sus 21 estaciones asociadas, y dispone de un contestador automático con datos actualizados cada jueves, en el teléfono (91) 458 75 26.

Para practicar el turismo y los deportes de nieve en España se puede optar entre seis amplias zonas correspondientes a las grandes cordilleras, fundamentalmente del norte, como Pirineos, sistemas Cantábrico e Ibérico, así como sistemas Central y Penibético.

PIRINEO CATALAN

La zona más oriental del Pirineo cuenta con doce grandes estaciones próximas a las ciudades de Barcelona, Gerona y Lérida. Están enclavadas en una región famosa por su arquitectura románica y sus extraordinarios paisajes. En las propias estaciones exis-

Carreteras de montaña, estrechas, sinuosas y afectadas por los rigores del invierno, como ésta, en el puerto de Tarna, que conduce a la estación de San Isidro.

ten 2.800 plazas de alojamiento y 12.000 en un radio de 30 kilómetros. La altitud y el tipo de carreteras secundarias por las que hay que circular hacen imprescindibles las cadenas.

Masella.—Comenzando en la provincia de Gerona, situada en el macizo de la Tossa d'Alp, Masella dispone de 2.200 plazas de aparcamiento. La afluencia de vehículos durante un fin de semana medio es de unos 3.000 cada día, de los que el 30 por 100 van de paso a otras estaciones y procedentes del túnel del Cadí. Los accesos por carretera desde Barcelona y Levante se realizan por Manresa y túnel del Cadí, o bien por la N-152. Para mantener despejados los accesos, se dispone de dos máquinas quitanieves.

La Molina.—Es una de las pioneras del deporte invernal. Dispone de 1.300 plazas de aparcamiento. La afluencia de vehículos al día es de 2.000 o más. Por ferrocarril se puede llegar a la propia estación.

Valter 2000.—En la comarca del Ripollés, en el término de Sectases, por su proximidad a Gerona y Barcelona se puede realizar el viaje y practicar el esquí en un solo día. No obstante, en las proximidades se dispone de 422 plazas hoteleras y, en la estación, de 1.000 plazas de aparcamiento. Asimismo, se cuenta con dos máquinas quitanieves para limpiar los accesos y dejarlos expeditos a los 2.000 vehículos que llegan cada día.

Nuria.—Se encuentra muy cerca de Ribes de Fresser y desde allí hay que acceder a la estación mediante ferrocarril de cremallera. Los aparcamientos hay que realizarlos en las estaciones de ferrocarril de Ribes Vila, Ribes Enlla y Caralps. La afluencia en fines de semana es de entre 1.500 y 2.000 vehículos/día.

Baqueira-Beret.—Ya en tierras leridanas, Baqueira presenta unos accesos en buen estado. Se encuentra en el p.k. 176 de la C-142 y se puede llegar tanto por la N-230 (túnel de Viella), en la que se están realizando obras, como por la C-147 (puerto de la Bonaigua). Hay que tener en cuenta que los mencionados puertos pueden quedar cerrados por los aludes. Por su parte, la N-230 presenta un firme aceptable, pero con un trazado sinuoso. La media diaria de 3.800 vehículos sube a 5.000 los fines de semana y aun a 7.000 en Navidad y Semana Santa. Esta avalancha de personas, procedentes fundamentalmente de Barcelona y Francia, desborda los servicios de vigilancia.

Tuca Betren.—Se accede a través de la C-142. Está flanqueada por el túnel de Viella y la Bonaigua, con lo que las dificultades circulatorias son importantes. La estación ha estado cerrada en los últimos años y para la presente temporada existe el proyecto de reabrirla, aunque es un dato sin confirmar.

Super Espot.—Se encuentra en la carretera local L-5004, a la que se accede a través de la C-147, que se encuentra en obras, aunque se espera estén concluidas para la temporada invernal. Los dos primeros kilómetros de la mencionada carretera local son de trazado sinuoso, con curvas sin protección y una anchura de cuatro metros. El resto tiene doble anchura y su nuevo trazado es reciente.

Llesui.—Está situada en la carretera local L-5233 que, con 14 kilómetros de longitud, enlaza Sort y Llesui. Se proyecta una reforma en toda ella, que podría comenzar este mismo invierno. En la actualidad tiene cinco metros de anchura, con trazado sinuoso y escasa protección. A la mencionada carretera se accede a través de la C-147 en el p.k. 110.

Port del Compte.—Situada en la carretera local L-4241, se accede desde Solsona, a 25 kilómetros, por una carretera en la que se están realizando obras de ensanche y supresión de curvas. Se espera que para esta temporada esté terminada, al menos, la plataforma de la vía.

Otro acceso, desde Berga a San Lorenzo de Morunys, se encuentra en muy buen estado. Sin embargo, a partir de esta última localidad, la carretera es muy deficiente, tanto de firme como de trazado y señalización.

San Joan de L'erm-Lles.—Se trata de estaciones de esquí nórdico, o de fondo. La primera se encuentra en la local L-5143, a la que se accede por la comarcal C-1313 en el p.k. 127. Desde aquí hay 30 kilómetros, cuya primera mitad se encuentra en buen estado, aunque el trazado es sinuoso. A partir de Castellbó es un camino de tierra.

Lles está situada al final de la L-4036 y tiene unos accesos buenos, bien señalizados y con elementos de seguridad aceptables. La afluencia a estas estaciones está aumentando cada año, aunque no es tan intensa como en las de esquí alpino.

Rasos de Peguera.—En la provincia de Barcelona, se accede a esta estación por las autopistas A-2 y A-7 desde Barcelona a Martorell. Luego por la N-II hasta Abrera, y desde aquí se toma la local BV-4243 hasta Rassos de Peguera. Puede utilizarse el ferrocarril hasta Manresa.

PIRINEO ARAGONES

La provincia de Huesca tiene cinco grandes estaciones en un Pirineo más agreste, con picos más elevados. Los alojamientos en las propias estaciones se elevan a 2.000

y hay otras 6.000 a menos de 30 kilómetros de distancia.

Para llegar a estas estaciones, los turistas procentes de Navarra y País Vasco utilizan las carreteras N-240, N-330, C-124 y HU-811, todas ellas objeto de recientes remodelaciones y variantes, con buen firme y señalización, así como con servicios complementarios de nieves.

Los que proceden de Zaragoza y sur de España, acceden por la N-123 hasta Huesca para tomar la N-330 (en excelente estado, pero con obras en la zona de Monrepós) y dirigirse a Candanchú y Astún, mientras que desde Sabiñánigo, por la C-136, se accede a Formigal y por la C-136 y HU-811, a Panticosa.

Los procedentes de Cataluña lo hacen por la N-240 hasta Barbastro y luego por las C-139 y HU-904 hasta Benasque y Cerler hasta Huesca. En general, son carreteras en buen estado.

Candanchú.—Dispone de un servicio muy eficaz de quitanieves, para dar paso a unos 1.200 vehículos diarios, que suelen llevar cadenas. Los problemas acostumbran a originarse porque algunos vehículos aparcan irregularmente en la carretera, dificultando el paso hacia Francia y Astún. La Guardia Civil, no obstante, presta servicio en los accesos.

Astún.—A dos kilómetros de la anterior, los esquiadores proceden igualmente del País Vasco, Navarra, Zaragoza, Madrid, Valencia y Francia. Dispone de máquinas quitanieves, a pesar de lo cual la mayoría de los vehículos tiene que utilizar cadenas. La intensidad media diaria es de 600 vehículos y se dispone de abundantes plazas de aparcamiento.

Formigal.—Dispone de amplios aparcamientos, así como de quitanieves en la parte española. El puerto, en la vertiente francesa, queda cerrado hasta abril o mayo, lo que obliga a los esquiadores franceses a pasar por Canfranc. La intensidad media diaria es de 1.700 vehículos y han de llevar cadenas.

Panticosa.—Próxima a la anterior, aunque de menos envergadura, tiene una intensidad diaria de 400 vehículos. Para dirigirse a la estación hay que atravesar la población de Panticosa, con calles estrechas. Por ello se regula el estacionamiento en la travesía y se habilitan espacios en la estación.

Cerler.—Situada en un camino vecinal procedente de Benasque, las carreteras de acceso reúnen las condiciones necesarias, sin olvidar la peculiaridad de ser «de montaña». Cuentan con quitanieves, pero los 874 vehículos que acceden allí han de llevar cadenas. Los esquiadores proceden de Aragón, Cataluña y Valencia, preferentemente.

Paquito Fernández Ochoa



Un campeón sin cadenas

Francisco Fernández Ochoa, nuestro Paquito, que se colgó la medalla de oro en la Olimpiada de Invierno de Sapporo en 1972, es hoy un hombre que dirige el departamento de publicidad de una multinacional dedicada a la confección de ropa deportiva.

Aunque fue en 1953, aún niño, cuando por primera vez se calzó unos esquíes, no ha dejado olvidado ni por un momento este deporte. Incluso compite a veces. Considera que ha habido una gran evolución desde aquellos tiempos heroicos en los que esquiar era toda una aventura: «Ahora, las estaciones han proliferado y han mejorado los accesos y servicios, convirtiéndose en el deporte-ocio-vacacional sin fronteras de edad, sexo o peso con más posibilidades de expansión.»

Para Paquito Fernández Ochoa, el tenerse que desplazar lejos puede resultar un atractivo más, «aparte de que este deporte proporciona muchas satisfacciones, te saca de tu ambiente y te da libertad. La gente programa sus vacaciones de manera que parte de ellas transcurren en la nieve. Es algo que está al alcance de todos. Si no tienes equipo, lo puedes alquilar o comprarlo por no más de 35 ó 40.000 pesetas. Sin embargo, un equipo de alta competición se dispara ya por el orden de las 500.000 pesetas».

Una regla de oro para el esquiador es madrugar y acudir temprano, según Paquito. «Y lo mejor es llevar tu propio coche donde cargar todo el equipaje. Yo no me fío de que conduzcan otros, y más por carreteras estrechas y sinuosas.» En una ocasión estuvo a punto de quedarse tirado en una carretera nevada «por mi manía de no llevar nunca cadenas». Resolvió el apuro desinflando las ruedas. Según él, los que ruedan con frecuencia sobre la nieve han adquirido una técnica de conducción y suelen conocer los inconvenientes de la misma. «Se va más atento y preparado. Excepto algún patoso, la gente tiene sus trucos y no se suele arriesgar; llevan buenos neumáticos y sus reflejos —como deportistas que son— ayudan a evitar los accidentes, que no pueden ni compararse a los que se producen, por ejemplo, en el verano.»

CORDILLERA CANTABRICA

Las estaciones de invierno en la Cordillera Cantábrica están mucho más diseminadas. De fácil acceso por mar a puertos como Santander, Gijón, La Coruña o Vigo, incluso desde los aeropuertos, el entramado de carretera, sin embargo, sufre todas las crudezas del invierno. Además, los alojamientos en las propias estaciones son escasos, del orden de 650, y aproximadamente 2.000 a menos de 30 kilómetros.

Manzaneda.—Arrancamos en el sistema galaico, a 90 kilómeros de Orense, a donde se llega por la N-120 y por una serie de caminos vecinales caracterizados por un pavimento de riego asfáltico, en buenas condiciones de conservación y rodadura y un ancho de cinco metros. Sin embargo, el trazado es sinuoso y se carece de protecciones laterales eficaces, así como de señalización vertical. La diversidad en cuanto al origen de los turistas y a la amplitud de aparcamientos hacen que no se presenten conflictos circulatorios.

Valgrande-Pajares.—Se encuentra en el norte de la provincia de León y límite de Asturias, en el puerto de Pajares. Los accesos desde las dos vertientes se realizan por la N-630, en p. k. 384. El estado de los mismos es bueno y en el puerto se dispone de quitanieves. La circulación es intensa, registrándose movimientos de unos 50 autobuses y 1.300 automóviles en días festivos.

San Isidro.—En pleno macizo montañoso, al nordeste leonés, la localidad más próxima es Isoba. Desde León hay que tomar la N-621 y desde Oviedo, la N-630. En ambos casos hay que circular después por carreteras locales en regular estado, con una estructura sinuosa propia de la montaña. Los fines de semana se realiza una regulación especial por parte de la Guardia Civil de Tráfico.

Leitariegos.—Próxima a Caboalles de Abajo, desde León hay que tomar la C-623 hasta Villablino y desde aquí, por la C-631, hasta el p.k. 75. Los accesos, en regular estado, son estrechos y sinuosos. Otro itinerario aconsejable discurre por la autopista A-66 hasta Oblanca, para luego tomar las citadas carreteras comarcales. La actividad local es muy escasa y la vigilancia ocasional.

Morredero.—En la zona de El Bierzo, la localidad más próxima es Bouzas. Desde Ponferrada, en la N-VI, se toma la local 161 a San Esteban de Valdueza y por un camino vecinal, actualmente en construcción, se llega a Bouzas.

Esla 2002.—En Portilla de la Reina, asentada en la N-621, se toma la carretera local LE-242 y a cinco kilómetros llegamos a Llánaves de la Reina, donde comienzan los accesos a la estación. No hay mucha actividad turística ni hay servicio quitanieves, por lo que las cadenas son en todo momento necesarias.

Picos de Europa.—Próxima a Potes, por la carretera N-621 que muere en Fuente De, se llega al Parador Nacional y desde allí, mediante teleférico, se sube a la montaña, donde existe una pista de las catalogadas como «fáciles» para la práctica del esquí. Es una zona más visitada en buen tiempo. La carretera, en ascenso, es ligeramente sinuosa, aunque en buen estado.



El deporte del esquí está inevitablemente ligado con la carretera.



Aparcamientos en las estaciones de la sierra madrileña en época baja. En fechas punta, en la mayoría de los casos, son insuficientes para satisfacer la demanda.

Alto Campoo.—A 24 kilómetros de Reinosa, por la C-628, y a 100 de Santander, los accesos no plantean ningún tipo de problemas en cuanto a retenciones. Además se dispone de un amplio aparcamiento para 500 vehículos. No obstante, en días de fuertes ventiscas, las máquinas resultan insuficientes para retirar toda la nieve.

La Lunada.—Esta situada a 15 kilómetros de Espinosa de los Monteros, en la provincia de Burgos. La nieve suele acumularse en las orillas de la carretera de acceso y sólo permite el paso de un vehículo, lo que obliga a regular la subida y bajada durante seis kilómetros. La estación dispone de una carretera particular de 2,5 kilómetros con zonas de aparcamiento para unos 1.000 vehículos.

SISTEMA IBERICO

A continuación de la Cordillera Cantábrica, dirección Norte-Suroeste, cuenta con dos estaciones de invierno en Logroño y Teruel. Son relativamente poco conocidas y ese, entre otros, puede ser uno de sus grandes atractivos.

Valdezcaray.—Los accesos hasta Ezcaray, desde Santo Domingo de la Calzada en la N-120, se encuentran en buen estado. Desde la primera localidad comienzan nueve kilómetros de carretera de montaña con muchas curvas, pero con adecuadas condiciones de vialidad. En las umbrías es frecuente la presencia de placas de hielo.

Los accesos están regulados por la Guardia Civil y los fines de semana o festivos acuden unos 15 autocares y 1.200 vehículos. Se dispone de un aparcamiento amplio y máquina quitanieves propia.

Sierra de Gudar.—La localidad turolense de Valdelinares es la más próxima a la estación. Arrancando desde la Puebla de Valverde, en la N-234, se llega a través de la carretera C-232 hasta Mora de Rubielos. Hasta aquí también se puede utilizar el ferrocarril. Desde Alcalá de la Selva, por una pista asfaltada en condiciones aceptables, se llega a la estación. Se han registrado intensidades mensuales de 1.750 turismos y 125 autobuses.

SISTEMA CENTRAL

En el Sistema Central se cuenta con cuatro grandes estaciones invernales a una hora de viaje de Madrid, y se puede acceder tanto por ferrocarril como por carretera, lo que hace que las plazas hoteleras en las estaciones no pasen del centenar.

Navacerrada.—Es la principal de las estaciones, situada en la cumbre del puerto que lleva su nombre, en la N-601 (Madrid-Segovia). Muy próximas, Valdesquí y Valcotos forman un conjunto que trata de satisfacer la gran demanda de usuarios, sobre todo los fines de semana, que en muchas ocasiones desbordan la amplia capacidad de aparcamientos. En el caso de Navacerrada, es habitual que antes de la Fuente de los Geólogos, a más de tres kilómetros de la estación, haya coches aparcados en ambos márgenes de la carretera. Aunque se cuenta con máquinas quitanieves, es imprescindible en muchas ocasiones el uso de cadenas. Destacar, por otra parte, la presencia de nieblas en esa zona y la vigilancia continua de la Guardia Civil.

La Pinilla.—Desde la N-I se toma la N-110 a Cerezo de Arriba. La vía de acceso a la estación presenta un trazado y conservación buenos y permite el estacionamiento en sus márgenes. La procedencia mayoritaria de vehículos es de Burgos y Valladolid y su intensidad no es elevada. El ferrocarril Madrid-Burgos permite apearse en Riaza.

SISTEMA PENIBETICO

Solynieve.—Sierra Nevada, con su estación invernal Solynieve, junto a los picos más altos de España y a 70 kilómetros de la costa, cuenta con 1.900 alojamientos en la propia estación y unos 10.000 a menos de 30 kilómetros, incluidos los de Granada.

El acceso único se realiza a través de la carretera local 420, normalmente abierta todo el año, hasta la estación de Pradollano. El trazado es sinuoso, con firme en buen estado y arcenes en los últimos diez kilómetros. Los fines de semana y festivos se prestan servicios especiales por la Guardia Civil para regular accesos y aparcamientos.

José Ignacio RODRIGUEZ
Fotos: Miguel GARROTE

CONDUCIR MEJOR

El estacionamiento

COMO ya se indicó en el n.º 15 de la revista, el estacionamiento tiene los siguientes significados:

— Inmovilización de un vehículo que no se encuentra en situación de parada o detención.

— La parada que excede de dos minutos.

— El lugar o lugares utilizados para el estacionamiento de vehículos. Estos lugares también se denominan aparcamiento.

Aquí vamos a tratar del estacionamiento como maniobra básica de circulación que lleva aparejada una alteración de las condiciones normales en que el tráfico se desarrolla.

Realización de la maniobra

La maniobra de estacionamiento, al igual que la parada, requiere de todo conductor la aplicación de esa regla de seguridad tan elemental como frecuentemente incumplida: observar el tráfico, señalizar la maniobra y ejecutarla correctamente.

Por lo que se refiere a la observación del tráfico y señalización de la maniobra, remitimos al lector a lo ya expuesto en el número anterior de la revista al tratar de la parada.

En cuanto a la ejecución de la maniobra, el conductor deberá:

— Elegir el momento y lugar adecuados para no crear situaciones de peligro ni constituir obstáculo a los demás conductores y usuarios de la vía. Caso contrario, desistirá.

— Elegir un lugar donde no esté prohibido estacionar.

— En vías urbanas, situar el vehículo fuera de la calzada donde sea posible. Caso contrario, lo situará lo más cerca posible del borde derecho de la misma, salvo que sea de un solo sentido de circulación, en cuyo caso se podrá estacionar también en el lado izquierdo. En ningún caso se invadirán las aceras, paseos y demás zonas reservadas al tráfico o excluidas de él.

— En vías interurbanas, además, se hará todo lo posible para situar el vehículo fuera de la calzada y de la zona afirmada del arcén. La expresión «todo lo posible» que emplea el artículo 48, II del Código de la Circulación, ha de entenderse en un sentido muy estricto. Ello obliga al conductor a no estacionar el vehículo mientras no encuentre un lugar fuera de la calzada y de la zona afirmada del arcén para situarlo. No podría ser de otra manera, pues tanto la calzada como el arcén de las vías interurbanas han de estar libres; la primera para circular y el segundo para las emergencias o también para circular algunos vehículos especiales.

— Señalizar la posición del vehículo. Cuando el estacionamiento se efectúe durante la noche o durante el día bajo condiciones meteorológicas o ambientales adversas que disminuyan sensiblemente la visibilidad, en calzada o arcén de vía insuficientemente iluminada, la posición del vehículo será señalizada con el alumbrado ordinario.

Esta señalización es obligatoria tanto en vías interurbanas como en travesías insuficientemente iluminadas. Sin embargo, en las vías urbanas que no sean travesías, no será obligatoria la señalización de los vehículos estacionados cuando la iluminación permita a otros usuarios distinguirlos a una distancia suficiente.

Lugares en que está prohibido el estacionamiento

Está prohibido estacionar:

— En los mismos lugares y circunstancias en que está prohibida la parada.

— En la calzada y zona afirmada del arcén de vías interurbanas.

— En doble fila.

— Donde la distancia entre el vehículo estacionado y el borde opuesto de la calzada no permita el paso de los vehículos autorizados a circular por ella.

— A distancia menor de cinco metros de una esquina, cruce o bifurcación.

— Donde se impida incorporarse a la circulación a otro vehículo ya estacionado o en el acceso del conductor al mismo. No sólo no se debe dejar el vehículo demasiado arrimado al ya estacionado, de tal forma que se impida la entrada al mismo, sino tampoco demasiado separado de tal forma que se ocupe más espacio del estrictamente necesario y se pueda impedir que otro estacione.

— Donde se impida o dificulte la utilización normal del paso de acceso a un inmueble de vehículos, personas o animales.

— Frente a las salidas de los locales destinados a actos públicos o espectáculos en horas de concurrencia o celebración de éstos, si con ello se resta facilidad de salida masiva de personas en caso de emergencia.

— En los lugares en que se obstaculice la circulación.

— En los lugares en que exista visibilidad reducida.

— En los lugares en que se disminuya peligrosamente la visión de otros conductores o se obligue a realizar maniobras antirreglamentarias que impliquen riesgo evidente.

— En los lugares reservados para los vehículos de transporte público de viajeros, tales como en las paradas y carriles bus, taxi.

— En autopista, fuera de los lugres especialmente señalizados para ello.

— En cualquier lugar de la vía para abandonar el vehículo. Si el vehículo ya no reúne las debidas condiciones técnicas para circular, se debe dar de baja en la Jefatura de Tráfico y si además se desea desprenderse de él, desguazarlo o venderlo para chatarra, etcétera. En ningún caso dejarlo abandonado en la vía.

— En los lugares en que lo prohíba la correspondiente señal, ya sea horizontal o vertical.

Zonas de estacionamiento con horario limitado

El problema que presenta el estacionamiento en las grandes ciudades, singularmente en las zonas centrales o más comerciales en que mayor es la afluencia de vehículos, es grave. Con el fin de que los conductores encuentren menos dificultades para dejar el vehículo estacionado mientras realizan sus gestiones, las autoridades municipales se ven obligadas a regular el estacionamiento en dichas zonas, en el sentido de permitirlo sólo por un tiempo limitado, generalmente no superior a hora y media, pasado el cual debe retirarse el vehículo para que su lugar pueda ser ocupado por otro. Usualmente esas zonas de estacionamiento limitado se conocen, entre otras denominaciones, con el nombre de «ZONA AZUL».

Hay señales que indican la existencia de una zona en la que el estacionamiento está limitado. La limitación o restricción se suele aplicar solamente en las horas diurnas, pero no de noche. También suelen utilizarse marcas azules pintadas sobre el pavimento.

Para estacionar en estos lugares es obligatorio colocar en el interior del vehículo, junto al parabrisas y en lugar bien visible, el correspondiente disco o dispositivo de control en el que figuran la hora en que comienza el estacionamiento y en que debe finalizar, pasada la cual se considera prohibido.

En otras ciudades, el disco o dispositivo de control ha sido sustituido por unos boletos o tickets que, previo pago de su importe, se pueden adquirir en las oficinas municipales, en los estancos o a los propios vigilantes de la zona.

También existen otras zonas de estacionamiento provistas de parquímetros. La sola presencia de éstos indica que el estacionamiento es de pago y que su duración está limitada a la del dispositivo.

Formas de estacionar

Los lugares o zonas de estacionamiento, así como la forma en que los vehículos deben ocuparlos, suelen indicarse mediante marcas de estacionamiento de color blanco.

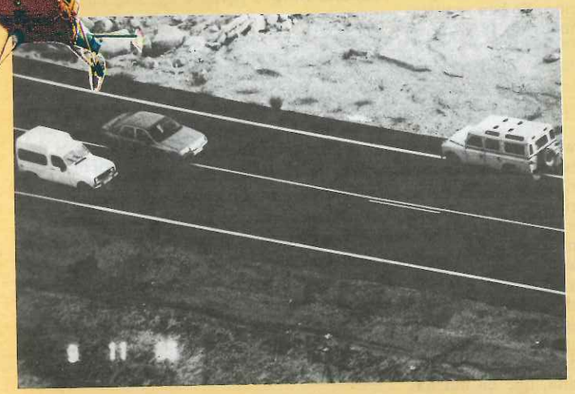
Cuando estas marcas longitudinales son paralelas al bordillo de la acera, el estacionamiento debe realizarse en línea o cordón, un vehículo defras de otro y paralelos al borde de la calzada.

Cuando son diagonales al bordillo, el estacionamiento debe realizarse en oblicuo, de tal forma que una de las ruedas del vehículo toque o esté más próxima al bordillo que la otra.

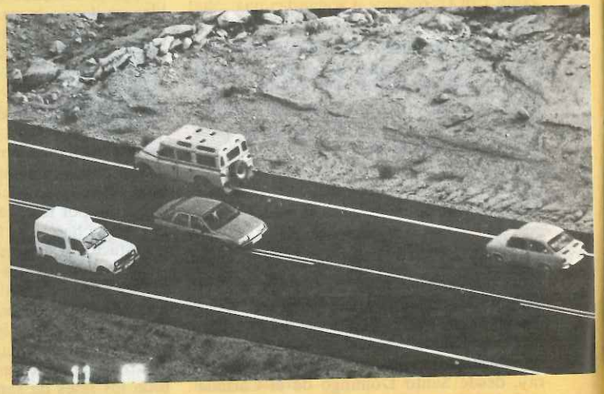
Cuando son perpendiculares al bordillo, el estacionamiento debe realizarse en batería de tal forma que ambas ruedas, las delanteras o las traseras, toquen o estén sensiblemente igual de próximas al bordillo.

José Antonio PEÑAS

LA LOCURA DEL MES



El coche de color más oscuro se encuentra realizando una maniobra de adelantamiento de forma antirreglamentaria, por la proximidad de otro vehículo que circula en sentido contrario, el cual se ha visto obligado a invadir el arcén para evitar una colisión.



Un segundo vehículo, que circula asimismo en sentido contrario al que se encuentra adelantando, se ha visto obligado a desplazarse también hacia la derecha, para evitar igualmente una colisión.

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



El coche que realiza el adelantamiento regresa hacia el carril derecho, sin guardar la distancia reglamentaria respecto a la furgoneta adelantada, a la que también obliga a desplazarse hacia el arcén correspondiente.

Mini-TEST

1 En las vías urbanas, ¿puede usted estacionar en doble fila?

a) Sólo cuando no haya espacio libre en las proximidades.

b) Sí, pero sólo cuando el objeto del estacionamiento sea la carga o descarga de mercancías, o tomar o dejar personas.

c) No, nunca está permitido realizar un estacionamiento en doble fila.

2 Si usted estaciona su vehículo en una travesía insuficientemente iluminada, ¿debe dejar alguna luz encendida?

a) No, porque en los estacionamientos no es necesario dejar encendido ningún sistema de señalización.

b) Sí, la señalización de avería, para advertir del peligro que supone el vehículo estacionado.

c) Sí, dejaré encendido el alumbrado ordinario.

3 En el arcén de una autopista, ¿se puede parar o estacionar?



a) Sí.

b) No.

4 ¿Dónde puede usted estacionar en una vía interurbana?

a) Siempre a la derecha de la calzada o en el arcén.

b) En el arcén, únicamente.

c) Siempre fuera de la calzada y de la zona afirmada del arcén.

5 Las marcas sobre la calzada que sean de color azul, ¿qué indican?

a) El lugar donde está permitido estacionar, si bien en ciertos períodos del día la duración de dicho estacionamiento está limitada.

b) Un lugar que está reservado a la carga y descarga de mercancías.

c) El lugar destinado a la parada de vehículos de transporte público de viajeros.



6 La señal circular de la fotografía le advierte:

a) La prohibición de parar y estacionar en las direcciones indicadas por las flechas de la referida señal.

b) La prohibición de estacionar en las direcciones de las flechas, en el lado de la calzada en que está situada la señal.

c) Que puede estacionar en el lado en que está situada la señal y en las direcciones de las flechas, de acuerdo con las indicaciones que se expresen en el panel.

SOLUCION

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

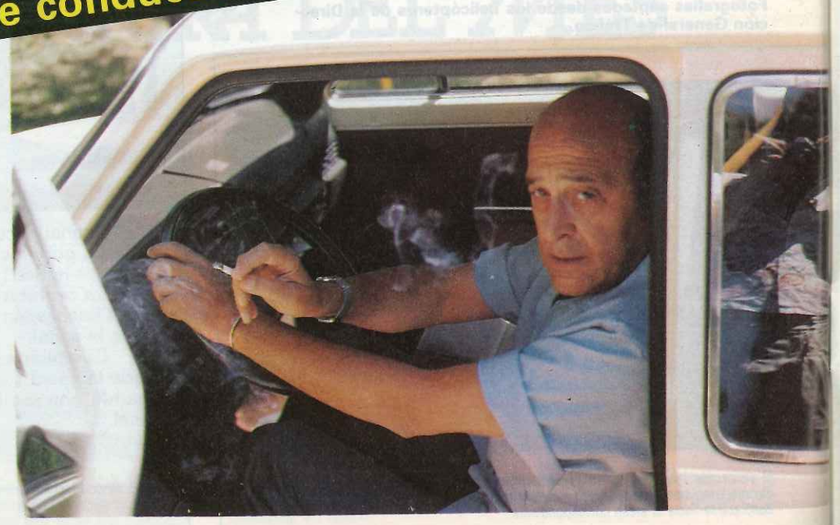
VIPS SOBRE RUEDAS

"SIEMPRE COMPRO COCHES DE SEGUNDA MANO"



JESUS Puente lleva casi cuarenta años subiéndose a los escenarios de los teatros de toda España, además de demostrar que es un actor como la copa de un pino en series de televisión y en películas. Casi cuarenta años de profesión a cuestas, prácticamente los mismos años que en la carretera. Y es que «conducir me gusta», dice Jesús Puente, «aunque muchos compañeros míos se han dejado la vida en el asfalto.

Jesús Puente, cuarenta años de actor y de conductor



Los últimos meses de la vida de Jesús Puente han estado dedicados casi por entero a una obra de teatro, que ha sido una de las más exitosas de la pasada temporada madrileña, «Un marido de ida y vuelta», de Jardiel Poncela, en la que también han participado su actual compañera sentimental, Vicky Lusson, y los actores Amparo Baró y Alfonso del Real. «Con "Un marido de ida y vuelta" me ha ocurrido, sobre todo, una cosa: que me he divertido muchísimo, y creo que el público también.»

A Jesús Puente, lo de la crisis teatral le suena a chino, porque lo cierto es que él siempre ha obtenido éxito de público en cuantas representaciones ha actuado. O al menos eso es lo que dice Jesús: «Creo que la gente selecciona cada vez más y mejor lo que va a ver. Ya no se va al fútbol; ahora se va a ver un determinado partido de fútbol. Es que hay muchos medios para divertirse. Y lo malo, el público lo desecha. En toda temporada teatral, hay siempre tres o cuatro obras que llenan a diario. Lina Morgan, por ejemplo, lleva toda la vida llenando teatros. ¿Por qué? Porque el público quiere ver sus espectáculos».

Nueva película con Garci

En los primeros días de noviembre, José Luis Garci volvió a ponerse al frente de todo un equipo de rodaje para empezar la filmación de su próxima película, «Asignatura aprobada», aun a pesar de que hace ahora un año anunciara su definitiva despedida del mundo del cine. Jesús Puente actúa en uno de los papeles protagonistas, como ya ocurriera en «Sesión continua», película nominada en su día para los «Oscar» de Hollywood, a donde Jesús prefirió no acudir, «porque no me gusta la vida social, los premios, las cenas, los homenajes, todo eso me horroriza. A mí lo que me gusta es jugar con mi hija Chusa y con mis perros. Y el arte, la música, la literatura... Me gustan los placeres sedentarios. Y mi trabajo, por supuesto. Me encanta mi trabajo».

Además de la película de Garci, Jesús tiene firmadas otras seis con Mariano Ozores, y otra de José Luis Tristán, «Caminos de teja». «¿Que siempre trabajamos los mismos? Sí, eso dicen los que no trabajan. Y es verdad. No sé por qué será. Quizá porque tenemos más suerte, o porque estamos mejor relacionados. O a lo mejor es porque somos más populares. Yo qué sé».

Teatro, cine y televisión. Porque Jesús vuelve a la pequeña pantalla con una serie en la que también participarán, como actores, Mari Carrillo y Fernando Fernán Gómez. Buen reparto. «La serie consta de seis capítulos y estoy muy ilusionado, porque hacía seis años que no hacía televisión. Sin contar lo del atún, claro. Y la televisión es horrible, porque la gente te recuerda por la última imagen. A mí ahora me conocen más por lo del atún que por cuarenta años de profesión».

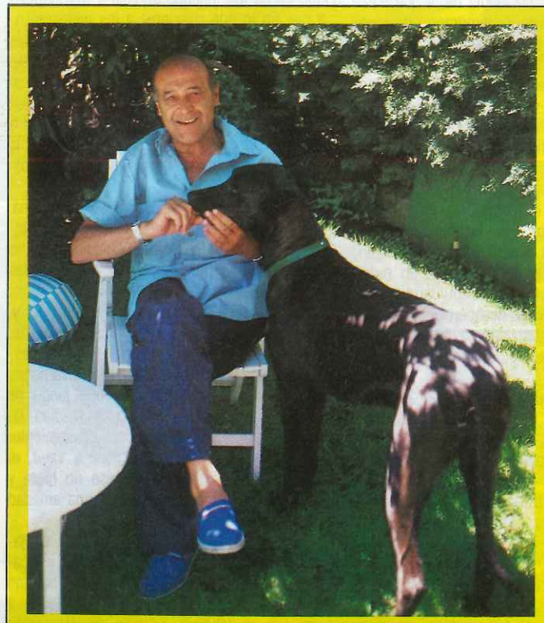
Seis coches por año

Uno de los «hobbies» preferidos de Jesús Puente es la conducción. «Me divierte muchísimo ponerme al volante». Jesús cambia de coche muy a menudo. «Suelo tener seis o siete coches cada año. Los compro siempre de segunda mano, porque mi buen amigo Julio de Santiago tiene una tienda de compra-venta. Ahora tengo un Inoccenti y un Samba, porque me gustan los coches pequeños, muy manejables. Pero en cuanto tienen la primera avería los cambio».

Hace unos días le pusieron a Jesús Puente una multa en la carretea por circular por el carril de la izquiera, estando vacíos los otros de la derecha. «Me parece una injusticia. En cuarenta años de conductor, jamás me he dado un golpe, nunca he tenido un accidente, porque creo que soy un buen conductor y muy respetuoso con las normas. Pero esa multa me parece exagerada».

Jesús Puente vive en las afueras de Madrid, en un estupendo chalé que posee en Las Rozas. «Por eso me veo obligado a ir siempre en coche. Deberían de hacer aparcamientos en las entradas de la ciudad y mejorar las líneas de autobuses, para evitar el tráfico caótico de Madrid. Porque la ORA no me parece la mejor solución. ¿Cómo voy a ir constantemente al estanco para poner la dichosa tarjetita cada hora y media? ¡Es imposible!»

Texto y fotos: Jorge PARRONDO



Cómo resolver una avería con una entrada de teatro

Hará cinco años que en un buen día de verano Jesús Puente tomó su vehículo para plantarse en Santander, donde esa misma noche comenzaban las representaciones de una obra teatral de éxito por aquel entonces.

Pero en Aguilar de Campoo el coche del actor se paró repentinamente. Jesús acudió a pie al taller más cercano de la localidad. Cuando el mecánico vio el coche, le dijo a Jesús que había para un buen rato de trabajo. La función del debut en Santander corría peligro. Pero el mecánico tuvo una brillante idea y le dijo a Jesús: «Mire, yo le dejo mi coche para que usted llegue al estreno. Mañana me voy a Santander con su coche y lo cambiamos. Eso sí, con una condición: que usted me invite al teatro». Y así fue. Jesús Puente llegó a tiempo para la función y, al día siguiente, el mecánico pudo ver la representación.

DESDE N-I LA CUNETA



Joaquín Calvo-Sotelo

Ayer y hoy del viaje en carretera

DECIR que daría media vida —incidiendo con ello en la frase hecha de tan frecuente uso coloquial— sería excesivo, porque dar media vida es mucho dar, aun cuando lo que quede de ella a ciertas edades no sea ya demasiado, pero algo importante, sí, daría por recobrar aquel inefable estado de gracia con que, apenas cumplidos los veinte años, me preparaba en el primer coche que compré —huelga advertir que de segunda mano— a cubrir la ruta Barcelona-Madrid. Era un Mathis, me había costado 3.750 ptas. —huelga decir que a plazos— y tenía un aire elegante y deportivo que no se cuadraba con su auténtico comportamiento. Este fue fatal casi desde el principio y, cuando tiempo después, supe que la fábrica constructora había quebrado, comprendí que existe una justicia inmanente de la que nadie escapa y que, tarde o temprano, descarga sus mandobles sobre nosotros. El tal Mathis me había dejado tirado más de una vez, le habían surgido, como a los cuerpos enfermos y debilitados, mil dolencias, unas pequeñas, otras de obligada hospitalización en los talleres, pero yo confiaba en él como si fuera uno de los grandes dominadores de las carreteras —los legendarios Rolls, los intimidantes Cadillacs, los rugidores HispanoSuiza—. Vencido por los desengaños, acabé deshaciéndome de él pero sentí pena. Alguna tarde lo volví a ver en manos de un nuevo propietario al que no osé preguntarle qué tal le iba y, de improviso, desapareció. No había aún cementerios de automóviles y pienso que, innoblemente, se le convirtió en chatarra.

Pero lo que importaba, y vuelvo al principio, era el estado de gracia en que, siempre en hora temprana, para que la noche no me sorprendiese, ocupaba mi asiento, ponía en marcha el motor —todavía con la traidora manivela— e iniciaba el camino Diagonal adelante, Esplugas, Igualada... Zaragoza y Madrid.

He conservado, a lo largo de los años, esa ilusión y a mi talante de conductor no ha llegado nunca la fatiga. Sí, ¿a qué negarlo?, la inquietud, el temor pero, de todas maneras, recorrer unos centenares de kilómetros al volante de una buena máquina —olvidados los histerismos del Mathis y aun los de sus sucesores— sigue turbándome. De la fiebre de la velocidad fui víctima —¿quién no? . Ahora, ya calmada, entiendo que navegar por el asfalto sin que el cuentakilómetros rebase la cifra de los ochenta, es uno de los placeres del viajero. Se necesita una cierta serenidad, que tarda en adquirirse, para no ponerse a uno mismo ni el récord ni la puntualidad como objetivos. Esto es, hacerse a la idea de que, dentro de los horarios racionales, hay unos márgenes en cuyos límites uno puede desenvolverse sin asfixia, cómodamente. Vaya, que salvo la necesidad de estar en lugar alguno a las ocho en punto, es igual la media hora antes o la media hora después. Esa serenidad de que hablo y de la que me atrevo a ponderarme sin falsa modestia, porque la he ganado a fuerza de antigüedad en el servicio y no por especial destreza, me permite considerarme doctor en el arte de conducir, esto es, algo más que simple titular de un carnet.

De dos reacciones, de dos instintos hay que hacerse dueño para conseguir ese estado de ataraxia que tanto ayuda a tomar las curvas en paz y gracia de Dios. Uno, el de no considerar deshonroso que nos rebasen otros coches más robustos o más apurados; otro, el dejar bien sentada la diferente gravedad que va de los insultos en ruta a los insultos a pie. En lo que concierne a los rebasamientos, éstos son de distinta naturaleza. El más característico es a la manera del rayo, esto es, fulgurantemente por el Ferrari de turbo si se circula en un humilde utilitario. En ese caso no hay nada que hacer: limitarnos a musitar: «¡Qué bárbaro!», y a calcular la velocidad que lleva: «!Ese animal va a doscientos!».

Otra cosa es el rebasamiento en pugna: cuando se nos empareja alguien que, visiblemente, se ha propuesto no llegar a un sitio determinado, sino, al parecer, llegar antes que nosotros. Ni en mi juventud ni en mi madurez toleré nunca afrenta semejante y, aun corriendo el riesgo de fundir las bielas, mantuve el pulso como un gallito bravo hasta que cansado del desafío y altivamente, despedí al rival con un equívoco juego de manos a medias de saludo, a medias de insultante. Hay otro sistema de rebasamiento: el de lanzadera, esto es, el de ir y venir, el pasarnos y dejarse pasar, y ése no hiere y hasta puede ser el principio de una amistad que dure toda la vida.

El otro síndrome del automovilista, cuajado ya y no principiante, es, conforme indicaba, el de valorar con muy diferente baremo los insultos en ruta que los insultos de a pie. En un delicioso artículo de Wenceslao Fernández Flórez, el catecúmeno solicitaba de su acompañante que le ayudara a devolver por la derecha los insultos de que le hacían objeto los viandantes o los otros conductores, mientras él se encargaba de atender y replicar los de la izquierda. En los primeros 30.000 kilómetros es difícil adquirir la impasibilidad que se necesita para que los insultos nos resbalen, como si fuesen proferidos por alguien que no se encuentra en plena posesión de sus facultades o de un menor de edad. Sólo rebasados se consigue ese continente digno, lejano, casi estatuario que es el que conviene adoptar frente a los desmanes ajenos. Claro que establecer las equivalencias de esos insultos volanderos con aquellos de que se nos haga objeto a pie firme es muy difícil pero, así como para estos segundos yo me confieso hombre de reacciones prontas y, acaso, excesivas, predico para los otros el hieratismo que es, dicho sea de paso, lo que más suele exasperar al adversario.

Cuando los choques verbales se complican con los que producen desperfectos de mayor o menor cuantía en la arboladura de las esquinas, el automovilista veterano suele revelarse como tal por el esquematismo de los diálogos, por la rigidez y simplicidad de los informes sobre los vehículos y sus manejadores. Un punto de britanismo conviene a las fisonomías, al tono y a los diálogos. Nombre... número de póliza... fecha. Y se acabó. En los tiempos del Mathis, con frecuencia se concluía a golpes tratando de aclarar quién es el responsable del siniestro y si hoy es diferente no es porque nuestros temperamentos sean más apacibles, sino porque las compañías de seguros proveen los tafetanes para los desperfectos sufridos. Antes, una simple raspadura vestía de luto al propietario. La repasaba varias veces con la mano midiendo su profundidad, contristado. Aún hay narcisos que dan a las raspaduras del coche la misma importancia que a las manchas de la solapa, pero en la vida moderna con el tráfico congestionado hasta límites insospechados, eso es ridículo. Las mataduras de las aletas, las de las puertas, no pueden evitarse y es un exceso de coquetería el pretender repararlas, el resistirse a convivir con ellas ya que, si a la estética del coche tal vez dañan, en nada merman sus atributos esenciales.

El avión y el coche aparecen en la vida del hombre con muchos años de diferencia y ambos medios de transporte se multiplican con parecida eficacia. No hay, sin embargo, en el aire los mismos problemas de tráfico que las autopistas, aun cuando ya se hayan producido terribles accidentes al chocar los aparatos, ya en pleno vuelo, ya en el despegue.

En las carreteras en las que mi Mathis hacía unas veces sus proezas y me afrentaba otras con sus traiciones, se encontraban pocos coches. Ahora hay embotellamientos en los lugares menos esperados. Las carreteras, entonces, eran unas láminas semidesiertas de las que uno se sentía el rey. Las averías, los pinchazos nos despertaban de ese sueño. Hoy esos riesgos, si no han desaparecido, son excepcionales. Salvo la interferencia dramática del accidente y aun de la muerte, lo normal, hoy día, es llegar allí donde uno se encamina. Eso es, a no dudarlo, maravilloso. Pero, a cambio, el viaje en coche ha perdido todo lo que tuvo antaño de aventura.

No luche solo contra las dificultades.
El Banco Exterior de España pone a su disposición todos los servicios de un gran banco con la atención personal que usted necesita.
Para que se acaben las dificultades. Para garantizarle su Confort Financiero contra viento y marea.
Abra una cuenta corriente o libreta de ahorros, domicilie en ella su nómina y disfrutará automáticamente de un seguro de accidentes.*
Y podrá obtener en el momento en que lo desee un crédito de seis mensualidades.

Y no le importe dejarse el dinero en casa. Con la Tarjeta Visa del Banco Exterior de España, usted tiene a su disposición todos los Cajeros Automáticos de ServiRed.
Si lo que necesita es comprar o mejorar su vivienda, lo tiene resuelto con el Crédito Inmobiliario** del Banco Exterior de España. Y si el problema es el local de su negocio, de su taller, de su comercio, es igual. Podrá obtener hasta 20 millones de pesetas con 20 años para amortizarlos. En el Banco Exterior de España trabajamos para hacerle fácil lo difícil.

Tampoco olvidamos las necesidades financieras de su empresa. Ni la búsqueda de rentabilidad para sus puntas de tesorería. Ni en su economía personal, el estudio más adecuado para sus inversiones, desde la Bolsa hasta los planes de ahorro y seguros.
No dude en pedirnos cualquier otro servicio financiero que le haga falta. Estamos a su lado para que no luche solo contra las dificultades. Para garantizarle su Confort Financiero contra viento y marea, aquí y en todo el mundo.
* Concertado con Hércules Hispano. ** Con la Sociedad Exterior Hipotecario, S.A.

NO LUCHE SOLO.



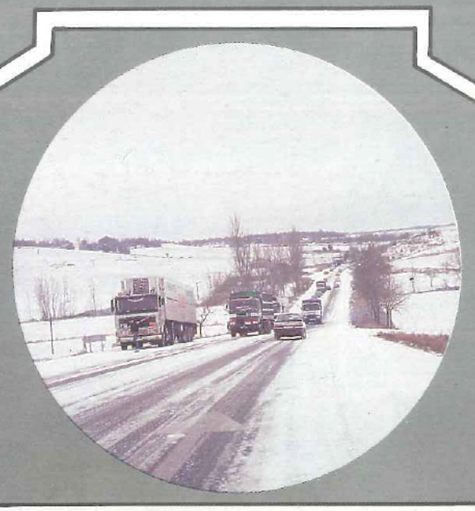
A.B.E. 15.952



BANCO EXTERIOR DE ESPAÑA
Su Confort Financiero.

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