

# Tráfico

AÑO III - NUMERO 18

- ENERO 87

## LOS PROFESIONALES DEL VOLANTE



Desde este número  
**68 páginas**  
**250.000 ejemplares**  
Suplemento mensual de Educación Vial infantil



**AÑO III  
NUMERO 18  
ENERO 1987**

**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), Carlos y José María Requejo, Pedro Pablo San Martín, Sebastián y Juan Tortosa.  
**Colaboración especial:** Joaquín Arozamena 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 Marín 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:**  
250.000 ejemplares.



## 8 PROFESIONALES DEL VOLANTE

El camionero, el conductor de autobús, el taxista, los mensajeros... todos aquellos que viven inmersos día a día en el fenómeno del tráfico se verán reflejados en una serie, cuyo primer reportaje iniciamos en este número.



## 24 EL ESTRES DIARIO

El fenómeno de los accesos a las grandes ciudades en las primeras horas de la mañana, debido fundamentalmente a las grandes zonas dormitorio, supone para muchos trabajadores un agotador comienzo de la jornada laboral, de indudables influencias en su estado anímico y físico.



## TRAFICO CHICO

Un estreno importante para comenzar el año: Unas páginas especiales destinadas a los niños, a los profesores y a los padres, incidiendo en la educación vial infantil, en el colegio y en casa. Van a ser unas páginas mensuales, en las que la parte más importante, el protagonismo, residirá en los propios chavales.



## 60 LYDIA BOSCH

Se hizo popular en el «Un, dos, tres...», sumando respuestas acertadas y bailando al son que imponía Chicho Ibáñez Serrador. Después triunfó en el cine y ahora pisa con la misma firmeza las tablas de Talía. Lydia Bosch, la chica de moda que circula a tope por el arte y busca el permiso de conducir.

## secciones

Cartas (pág. 3) • Paso de cebrá (pág. 6) • Editorial (pág. 7) • Tráfico del motor (pág. 29) • Así ven el... (pág. 32) • Mecánica fácil (pág. 34) • EL parque automovilístico, al día (pág. 36) • Kilómetro a kilómetro (pág. 37) • Humor (pág. 42) • De Norte a Sur (pág. 54) • Conducir mejor (pág. 56) • La locura del mes (pág. 58) • Desde la cuneta (pág. 59) • Pasatiempos (pág. 62).

## VOLVER AL PROFESORADO

He ejercido como profesor de escuelas particulares de conductores más de dieciséis años consecutivos. En junio de 1971 asistí al Curso de Información Pedagógica para profesores. Con fecha de 20-9-72 me fue convalidado por el de profesor de Escuelas Particulares de Conductores. Seguí ejerciendo hasta finales de 1979 y por una serie de motivos lo he dejado. Mis preguntas son las siguientes: Si decidiese volver a ejercer como profesor, ¿podría hacerlo? ¿qué debería hacer para tener actualizado el título que poseo? Carlos Guerra. Vitoria.

**Respuesta:** El hecho de haber estado inactivo durante los años que usted nos indica no supone que no pueda volver a ejercer dicha profesión, siempre que —claro está— sea usted titular de un certificado de profesor de escuela particular de conductores o de formación vial.

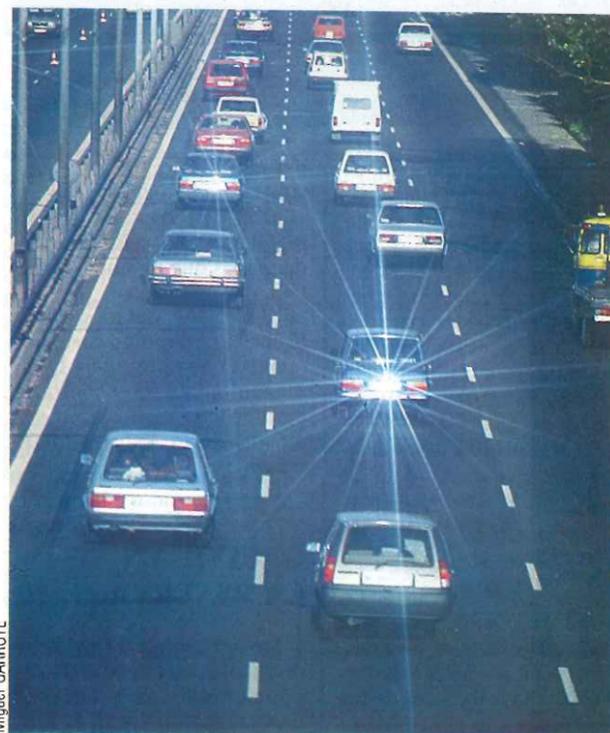
## CIRCULEN POR LA DERECHA

De todos es conocido el uso del carril izquierdo como «único» para algunos conductores, que en algunos casos, si ven otro vehículo que lleva una mayor velocidad que la suya, incluso se apartan para dejarle pasar. Pero no ocurre así en la gran mayoría de los casos, y como el Código de Circulación dice que nadie debe ser rebasado por su derecha, ¿qué se debería hacer en estos casos? Porque, obviamente, debemos esperar a que el conductor que nos precede quiera dejarse adelantar, volviendo para ello al carril derecho.

¿No podría Tráfico actuar de alguna forma para que esto ocurriera en un número mínimo de ocasiones? En la misma o quizá mayor medida ocurre en los tramos de carril lento, que es utilizado por muy pocos conductores. César Hernández. Madrid.



**Respuesta:** Tiene usted razón. Hay bastantes conductores que acostumbran a circular por el carril izquierdo, con lo que deterioran seriamente la fluidez, al tiempo que incumplen lo que podríamos denominar el «abecé» de las normas. Lo que procede, por su parte, es pedir paso de acuerdo con lo que dispone el artículo 30 del Código de la Circulación, bien por medio del claxon, bien mediante destellos luminosos. El vehículo al que usted sigue tiene la obligación, según establece el citado código, de permitirle el adelantamiento. Finalmente, recordarle que la Dirección General de Tráfico ha llevado a cabo campañas recordando



Miguel GARROTE

la necesidad de circular por la derecha, así como que la Guardia Civil formula numerosas denuncias por cometer infracciones referidas a dicha obligación.

## CURSOS PARA MINUSVALIDOS

Me ha interesado vivamente la noticia, recogida en un reportaje en su revista, de que se van a organizar unos cursos de conducción deportiva para minusválidos, población entre la que me cuento.

Tengo cincuenta y tres años y la verdad es que no sé si serviré, pero me encantaría intentarlo. Por eso les ruego me envíen información de todo tipo: lugar geográfico, cuestión económica, en qué mes se realizarán los cursos, etc. Quedo a la espera de su respuesta con ilusión y curiosidad. Montserrat Benavent. Barcelona.

**Respuesta:** Por nuestra parte, además de la información que facilitamos en el reportaje a que usted hace referencia,

le recomendamos que se dirija a ANCOM. Calle Mayor, 1, 4.º piso, oficina 20. Madrid (28013). Teléf.: 231 34 68.

## «ERRORES» DEL CODIGO

Sólo con ánimo de colaboración, someto a ustedes estos «errores» del Código de Circulación y que pueden ser subsanables.

El artículo 147-III a) no parece lógico en lo que dice sobre los indicadores de dirección. Señala el artículo: «Llevarán dos por lo menos y siempre en número par». Teniendo en cuenta que el único que no puede llevarlos es la motocicleta, debería decir que deben llevarlos los vehículos de cuatro o más ruedas, partiendo de un número de cuatro y creciendo en número par.

El artículo 147-III b) señala que la luz de marcha atrás será «una o dos luces de color blanco, amarillo auto o amarillo selectivo». No parece correcto el color amarillo auto, por coincidir con el de los indicadores de dirección. Si la señalización de marcha atrás es principalmente para advertir que un vehículo viene hacia nosotros, lo lógico es que se indique con luces iguales al alumbrado: blanco o amarillo selectivo.

Posteriormente, el mismo artículo y apartado señala: «Si el vehículo lleva una sola luz indicadora de marcha atrás, deberá estar situada en el centro o en el lado izquierdo». ¿Cómo se puede entender que existan automóviles con una sola luz de marcha atrás situada en el derecho y que se haga pagar al comprador una supuesta revisión o inspección sobre este y otros requisitos técnicos de los vehículos en origen? José A. Aldayturriaga Ais. Llodio (Alava).

**Respuesta:** En relación con la primera parte de su pregunta, relativa al artículo 147-III del Código, le participamos que, con excepción de aquellos en los que se puede señalar con el brazo los cambios de dirección de modo to-

talmente visible para los demás usuarios de la vía, están obligados a llevar indicadores de dirección todos los vehículos automóviles. Por consiguiente, no es obligatorio que las motocicletas —siempre que se den las circunstancias antes indicadas— los lleven.

Respecto al color amarillo auto, efectivamente, la señalización de marcha atrás nos indica que existe un peligro potencial, al igual que la de los indicadores de dirección, por lo que aunque el color hiciese confundir ambas señalizaciones no tendría demasiada trascendencia. Pero es que, por otra parte, no se confunden dichas señales, puesto que la luz de dirección es intermitente, y la de marcha atrás fija.

Y, acerca de la tercera cuestión que nos plantea, hemos de indicarle que el hecho de que se pueda colocar el indicador de marcha atrás a la derecha tiene su fundamento en el párrafo segundo del apartado b) del citado artículo 147-III. Según éste, la luz o luces indicadores de marcha atrás deberán estar situadas en la parte posterior del vehículo y a una altura comprendida entre 250 y 1.200 milímetros sobre el suelo, pero no señala el lugar concreto (izquierdo o derecho) en que debe ser colocado dicho indicador. El hecho de que la luz de marcha atrás venga en el lado derecho no implica tener que pasar revisión alguna.

## CONducir EN EL ExTRANJERO

Soy ciudadano francés y tengo entendido que, desde el día 1 de enero de 1986, los franceses pueden conducir en España con el permiso francés y los españoles en Francia con el español. ¿Es cierto? Alberto Vassereau. Sta. Cruz de Tenerife (Tenerife).

**Respuesta:** A partir de la entrada de España en la CEE, y según la directiva núm. 80/1263 de la misma, el titular de un permiso de conducir de un estado miembro que adquiere la residencia en otro estado sigue disponiendo de permiso de conducir vigente en el plazo de un año. Al cabo de este plazo deberá solicitar el canje por el equivalente del

país en el que haya adquirido la residencia. Dicho canje no le podrá ser negado, salvo que razones médicas o psicológicas se opongan a ello.

Si el extranjero es turista, no residente, le sirve su permiso de origen para circular por el país que visita.

## SEÑALES InFORMATIVAS

Les indico una sugerencia, por si tienen a bien publicarla en su revista: Creo que sería necesario incrementar el número de señales verticales informativas que nos indiquen las poblaciones a las que podemos acceder, si optamos por tomar un próximo desvío a la derecha o a la izquierda.



JOSE RUBIO

Muchas veces, por falta de señalización vertical informativa previa, la cual te comunique que tras ella hay una carretera que te lleva a la población X o Y, te pasas y tienes que retroceder para incorporarte a esa nueva vía que te interesa. O bien realizas una maniobra brusca, muchas veces sin darte tiempo a señalarla adecuadamente, lo que incrementa los riesgos de accidente. Hilario Villalvilla. Madrid.

**Respuesta:** Tenga usted en cuenta que muchas veces es imposible colocar en un cruce la totalidad de las señales informativas indicadoras de las poblaciones a las que conduce determinada carretera. Ante

esa imposibilidad, lo procedente y recomendable es programar previamente el viaje, con un plano de carreteras a la vista.

## MAS SOBRE LENGUAS VERNACULAS

Para información de M.D. que en su carta publicada en el mes de noviembre pide que los topónimos de España figuren en su lengua vernácula y en español, me gustaría recordarle que sólo hay una forma correcta y oficial de denominación, y esa es la vernácula (si es que se ha traducido el nombre, como pasa en la mayoría de los pueblos y ciudades de Cataluña, Baleares y Valencia).

Su problema es cierto,

Autoescuelas, un guardia civil en activo no puede trabajar como profesor en las mismas. Pero, ¿puede hacerlo un guardia civil que esté en la reserva? Jerónimo Frechilla. Barcelona.

**Respuesta:** No es el artículo 10, sino el 9 del Reglamento Regulator de las Escuelas Particulares de Conductores, el que establece que las fuerzas de la Guardia Civil, mientras se encuentren en activo, no podrán prestar servicio alguno en las escuelas particulares de conductores. Por tanto, si la situación de reserva a la que usted se refiere implica seguir ejerciendo las funciones como guardia civil, la persona en tal situación no podrá ejercer como profesor.

## EXAMEN TEORICO PARA RENOVAR EL PERMISO

He leído en su revista que los accidentes imputables al vehículo son un 2.5 por 100 y un 65 por 100 imputables al hombre. Si estos datos son exactos, me sorprende que sólo se inspeccionen los vehículos y no los conductores. Al hacer la renovación de los permisos, se debería hacer un examen teórico a aquellos conductores que hubieran sufrido un número determinado de accidentes. Aunque el conductor se hace en la carretera, en lo referente a señales y código, pocos se han vuelto a preocupar de las novedades. Vicente Martínez García, director-profesor de Auto-Escuela. León.

**Respuesta:** El reconocimiento de los conductores, por lo que se refiere a sus aptitudes psicofísicas, es, como usted sabé, obligatorio para poder renovar el permiso de conducción. El hecho de que pudiera someterse a un nuevo examen teórico a los conductores que usted cita lo admite nuestro Código de la Circulación en su artículo 291, facultando a los jefes provinciales de Tráfico, previos los informes y asesoramientos que estimen pertinentes, para ordenar la intervención de los permisos cuando haya indicios que, racional y fundamentalmente, induzcan a apreciar que su titular carece o ha perdido el

## G. CIVIL EN LA RESERVA

Soy un asiduo lector de su revista y quiero aprovechar la oportunidad para hacerles una pregunta: Según el artículo 10 del Reglamento de

# BUZON ESPECIAL

## GRACIAS DESDE AUSTRIA

El ciudadano austriaco Klaus Skibowski se ha dirigido al embajador de España en su país en los siguientes términos:

«De vuelta de una larga estancia en España, deseo que comunique a las autoridades españolas mi más vivo agradecimiento por haberme ayudado después de un grave accidente de tráfico, cerca de Barcelona. Los agentes de policía de autopista, así como los enfermeros, hicieron más de lo que era su deber. En realidad, a mí y a mi familia no nos ha pasado nada, aunque el coche quedó destruido por completo. A las otras personas implicadas en el accidente tampoco les pasó nada.

Mi agradecimiento se dirige sobre todo a la policía de la autopista, al puesto de Martorell, que se preocupó de nosotros con gran amabilidad y altruismo. El correspondiente puesto de socorro cuidó a mi hija, que había sufrido una leve conmoción ce-

rebral, de forma tan humana que puedo expresarme en términos elogiosos no sólo de los conocimientos profesionales.

También le pido que transmita, de ser posible, mi agradecimiento a los funcionarios del Juzgado de Sant Cugat del Vallés, que con su trato servicial y sus informaciones permitieron que continuáramos nuestro viaje pronto, para pasar unas muy agradables vacaciones en España.

Si otros se quejan de la "burocracia española", yo no tengo por qué hacerlo. Aunque todos hayan cumplido con su deber burocrático, lo han hecho con tanto altruismo que no he tenido ningún problema.

Sobre este asunto escribiré a varias revistas de automovilistas, indicando que, en caso de necesidad, las autoridades españolas ayudan siempre y se puede confiar en ellas. Arreglando asuntos, el ser humano es lo decisivo para un funcionario español.»

conocimiento de las normas esenciales para la seguridad de la circulación.

## VADO PERMANENTE

Les escribo sólo para solicitar de ustedes que me expliquen los requisitos que debe reunir un vado permanente. José P. Ochoa. Cerdanyola (Barcelona).

**Respuesta:** Esta es una cuestión regulada por ordenanzas municipales, por lo que le rogamos la consulte en el Ayuntamiento de su población. No obstante, hemos de indicarle que la señal que indique el vado permanente deberá ajustarse a las establecidas en el Código de la Circulación.

## DISTINTIVO «E»

Referente a la información publicada sobre el distintivo «E» (revista del mes de noviembre, pág. 45), y dado que en dicha información sólo se habla del término automóvil, me gustaría saber si

es posible también su utilización en motocicletas. Si es así, agradecería información sobre cómo y dónde se debe solicitar dicho distintivo, así como saber cuál sería la correcta utilización en la moto. Ignacio Rodríguez Soler. Madrid.

**Respuesta:** El distintivo «E» a que hicimos referencia en la revista y página que usted nos indica es un proyecto estudiado por el Consejo de Ministros de Transportes de la CEE el pasado 3 de noviembre. Todavía no está en vigor, aunque, como se desprende de la lectura de la información referida, no se trata de un distintivo relativo al tráfico o a la circulación, sino de efectos meramente aduaneros. Si puede ser empleado en su día por los vehículos, no debe haber inconveniente alguno para que lo utilicen también las motocicletas.

## CONTRA LOS EXCESOS DE VELOCIDAD

Por la presente intento dar una respuesta a muchas car-

tas y artículos publicados en los que se relaciona la causalidad de numerosos accidentes con el mal estado de las carreteras. A mi entender, en un tanto por ciento muy elevado de casos, el culpable —y único responsable— es el conductor, por conducir a velocidad inadecuada, ya que el artículo 17, capítulo segundo, del Código de la Circulación dice:

«Los conductores de vehículos deben ser dueños en todo momento del movimiento de los mismos y están obligados a moderar la marcha, y si es preciso detenerla, en donde lo ordene la autoridad

competente, cuando las circunstancias del tráfico, del camino, de la visibilidad o de los propios vehículos prudencialmente lo impongan para evitar posibles accidentes (...).» O sea, que para llegar a tiempo a cualquier parte hay que salir antes, y no con la hora justa.

Estoy de acuerdo con las nuevas multas por excesos de velocidad, y estaré aún más de acuerdo si no se escapa nadie de los que infrinjan los límites. Tengo permiso de conducir C-2 E desde 1956 y no he tenido ninguna multa por este concepto.

¿Qué haríamos los españoles si, como en Estados Unidos de América, a pesar de tener tan buenas carreteras, se limitara la velocidad a 88 km/h. (55 millas), incluso en autopista? Respuesta: Morirnos menos en el asfalto. Jesús Díaz Martínez. Aranjuez (Madrid).

## CUESTION DE REFLEJOS

Llevo cincuenta y un años de conducción ininterrumpida, veintinueve de ellos con camiones de PMM, sin saber lo que es un accidente. Pero en la última revisión me hicieron un examen tan fuerte como nunca me habían hecho en el Instituto Psicotécnico, teniendo que pagar 4.000 pesetas. Pido un poco de consideración para los veteranos, no sólo en el terreno económico, sino en el de aptitudes. Que no se tienen los mismos reflejos a los setenta y uno que a los veinticinco, aunque la experiencia no hay quien la quite. Francisco Alarcón Martínez. 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 MADRID

## SEÑALIZACION Y SEGURIDAD

Víctor SANCHEZ  
BLANCO (\*)

Las señales de tráfico pueden parecer a veces un elemento secundario. Y, sin embargo, son un medio muy eficaz para disminuir riesgos en la conducción, ya que suministran a los conductores una información muchas veces imprescindible en el preciso momento en que es necesaria. Por otra parte, las señales pueden colocarse en corto plazo, con coste reducido y sin causar molestias a la circulación. No es de extrañar que los encargados de la explotación de la carretera recurran a ellas como medidas encaminadas a mejorar la seguridad.

Pero para que la señalización cumpla su cometido es necesario que los conductores le presten atención y sigan sus indicaciones. La experiencia demuestra que desgraciadamente en ocasiones parte de los conductores ni siquiera llegan a verla o, si la ven, le hacen poco caso. Para que esto no suceda, la señalización debe cumplir ciertas condiciones. En primer lugar, es necesario que los conductores comprendan las señales. Es decir, que deben ajustarse los tipos incluidos en el Código. Aunque todos los conductores han debido aprenderse el significado de las señales para obtener su permiso de conducción, no sería malo que de vez en cuando repasarán sus conocimientos; por ejemplo, el significado de señales poco frecuentes o el sentido preciso de ciertas señales preceptivas, que han podido olvidarse con el tiempo.

Además, las señales tienen que destacarse respecto a otros estímulos visuales. El conductor no verá las señales si su atención es atraída, por ejemplo, por carteles de propaganda mucho más vistosos que cualquier señal. Este tipo de situaciones puede ser difícil de corregir en ciertos puntos como los accesos a grandes ciudades, por lo que en esos sería recomendable extremar la atención en las señales.

Finalmente es necesario que los conductores no juzguen el mensaje de la señal como algo inútil o sin inte-

rés. Las características de conductores y vehículos son muy diversas, lo que hace que una maniobra perfectamente segura para un cierto vehículo sea una locura para otro. Por ejemplo, donde un coche deportivo puede adelantar a un camión muy lento, puede ser imposible que lo haga una furgoneta. Pero las señales se colocan para todos y no pueden distinguir todos los casos posibles; y así puede estar prohibido adelantar en sitios en los que coches muy potentes no tendrían problema para hacerlo. Posiblemente por esta razón, parece haber conductores que creen que la señalización no va con ellos. Esta es una creencia muy peligrosa. Al colocar las señales se ponderan tanto las razones de seguridad (evitar situaciones peligrosas) como las de fluidez de circulación (no causar demoras innecesarias), y la decisión final (aunque como en toda obra humana son posibles los errores) suele ser un equilibrado compromiso entre ambas exigencias. Por ello, el conductor que por ganar unos segundos no obedece la indicación de una señal está aumentando el riesgo de accidente (para él y para otros) de forma desproporcionada con respecto a ese pequeño ahorro de tiempo. Cuando en ciertos puntos se encuentran señales preceptivas, como limitaciones de velocidad, que parecen excesivas, hay que tener en cuenta que muchas veces ha habido que colocarlas, desgraciadamente, después de varios accidentes en los que también algún conductor creyó que podía ignorar las señales.

Por tanto, el esfuerzo que pueda representar para los conductores atender a las señales de tráfico y seguir sus indicaciones se verá más que compensado por un aumento en la seguridad de todos, mucho más importante que los pocos segundos que alguna vez se puedan perder por alguna restricción que parezca muy estricta.

(\*) Profesor de la ETS de Ingenieros de Caminos de Madrid.

## EDUCACION VIAL

YA se ha dicho en esta misma publicación que la educación vial es todavía una asignatura pendiente en nuestro país. Y eso que allá por el año 1934 —están leyendo bien: treinta y cuatro— se consideró por parte de las autoridades que la inseguridad de la circulación por las vías públicas, entonces de proporciones ínfimas, era de calibre suficiente como para comenzar a introducir en las aulas la enseñanza del hábito de circular con el mínimo riesgo posible. Es decir, había que incluir en la formación integral del niño —del hombre— también un modo de conducta relativo a su tránsito por el viario. Pero aquello quedó en un mero proyecto que nunca se llevó a cabo. Fue en 1979 —cuarenta y cinco años después!— cuando el Ministerio de Educación en colaboración con la DGT propiciaron un plan en el que quedaban determinados los contenidos de una materia que se dio en llamar Educación Vial, incluyendo el Manual de Apoyo para el profesorado. Un plan que se plasmaría realmente en el curso 1981-1982, justo cuando la III Conferencia Mixta del Consejo de Europa, celebrada en Estrasburgo, abogaba por la puesta en marcha de medidas que profundizasen en la formación y motivación del profesorado en el ámbito europeo. Todo ello motivado, claro está, por unos datos que señalaban, y entonces, la existencia de miles de víctimas infantiles.

HAY que destacar que, pese a nuestro evidente retraso, se está realizando ya un esfuerzo importante para recuperar el tiempo perdido y conseguir que este nuevo aspecto de la formación comience a calar en los centros escolares. No obstante, es conveniente que no pequeños de ingenios y conozcamos la realidad en que nos movemos. Y esa realidad nos muestra que, frente a muchos centros en los que la educación vial es un modo de comportamiento ciudadano que se estudia porque preocupa, hay otros en los que no sólo es una cuestión olvidada, sino incluso ignorada. Como paliativo de tal situación se buscan disculpas

que hacen referencia a lo apretado de los programas escolares y, en definitiva, a la falta material de tiempo que dedicar a la enseñanza de una materia respecto a la que, por otra parte, acaso no haya una amplia preparación del profesor. Aunque esto puede ser cierto de algún modo, no lo es menos el hecho de que, como dice un profesor en este número, es fundamental la ilusión y el interés del propio enseñante.

CREEMOS, pues, que estamos en un momento adecuado para comenzar a lanzar de verdad este aspecto de la educación. Se trata, y somos conscientes de ello, de una materia educativa un tanto especial, que acaso no haya que entender como una asignatura lectiva de las que hay que aprobar a fin de curso, sino más bien como una parte más de la formación del alumno, a caballo entre lo didáctico y lo lúdico. De ahí que en vez de plantear la educación vial como una asignatura en toda la extensión de la palabra —lo cual implicaría también el riesgo de ser rebautizada con el término de «maría»—, quizá lo adecuado sea introducirla dentro de otras materias, aparte de que se le dediquen algunas clases específicas. Así, por ejemplo, lo mismo que al párvulo se le enseña la «e» asociándola a la imagen de un elefante, podría enseñarse la «s» —pongamos por caso— ilustrándola con la imagen de un semáforo. O, en el campo de la geometría, podría mostrarse un paso de peatones como ejemplo de líneas paralelas.

EN definitiva, la formación vial del niño debe ser considerada más como algo integrado en su educación general, en su cotidianidad, que como una materia lectiva encorsetada por sus propios límites. Y en esa formación integrada también juegan un papel básico, esencial, los propios padres, como primeros educadores del peatón y del conductor de un mañana que hemos de intentar entregárselo mucho más seguro.

**Tráfico**

## CRECER



Jesús SORIA

HUIMOS habitualmente de tremendismos, aunque a veces la realidad tenga este cariz. Pero hay ocasiones en las que conviene romper moldes. Quizá porque empezamos un nuevo año y a todos nos gustaría que no volvieran a repetirse imágenes como las que reproducimos en las páginas 44 y 45 de este número, todas ellas con un final que invita a la meditación. Unas fotografías que justifican por lo menos la necesidad de prodigar al máximo la educación en materia de tráfico. Aprender todo aquello que desconocemos, saber hasta dónde llega nuestra capacidad y la de nuestros vehículos; saber qué nos traemos entre manos.

Pretendemos aportar nuestro modesto granito de arena a esa preocupación que son nuestros hijos. También dedicaremos especial atención a la mecánica, algo esencial pero que se nos escapa a la mayoría de los conductores y que queremos comience a serles familiar. Eso sí, teniendo muy en cuenta hasta dónde podemos llegar y cuándo hay que visitar sin dilación el taller. También iniciamos en este número una serie dedicada a los profesionales del volante, esos sacrificados de la carretera que, en general, contribuyen de forma importante a la seguridad en el asfalto. Unos

profesionales no exentos de problemas pero que arrastran una experiencia que nos puede ser muy útil; unas virtudes y unos defectos que iremos «radiografiando» mes tras mes lo más fielmente que podamos.

EN resumen, más materia, que no es otra que la solicitada por nuestros lectores. Unos lectores que continúan aumentando, como crecen las empresas y entidades relacionadas de una u otra forma con la seguridad vial que se interesan por nuestra publicación, lo que nos viene a ratificar la idea de que son muchos, cada día más, los que desean estar al menos informados y eludir en lo posible la foto de «la locura del mes». Porque, aunque «locos» los hay y los seguirá habiendo, es nuestra sana intención, con mayor o menor acierto, hacer lo posible para que cada día sean menos. Y si puede ser desde ya, mejor.

# La PIEL en el ASFALTO

**L**OS profesionales de la carretera han llegado a configurarse como un sector capacitado que se preocupa por la seguridad vial. Como dato, en 1985 tan sólo el 11,5 por 100 de los accidentes con conductores como víctimas resultó ser de profesionales. Sin embargo, en el mismo periodo casi la mitad de los vehículos implicados en accidentes pertenecía al citado sector, con la circunstancia de que las furgonetas fueron las más castigadas por la siniestralidad. No es nada fácil vivir del volante, como demuestran los testimonios de una amplia y variada muestra consultada por TRAFICO en esta serie que arranca en el presente número.

Una serie de Juan GIRON ROGER y  
Juan Manuel MENENDEZ  
Fotos: Miguel GARROTE



Un millón de profesionales del volante

EL importante volumen —alrededor de un millón de personas— de españoles que se dedican profesionalmente al transporte de viajeros y mercancías por carretera y ciudad ha influido en la serie que TRAFICO inicia ahora sobre este sector laboral. Los profesionales del volante son un colectivo crucial en la seguridad en carretera, y sus problemas, circunstancias y aspiraciones se reflejan en la circulación diaria. Es un sector que a menudo se siente desatendido en sus reivindicaciones profesionales y en el que la competencia va pareja con la lucha por sobrevivir. Desde los taxistas hasta los camioneros, pasando por los conductores de ambulancia o los mensajeros, TRAFICO dedicará varios capítulos a exponer la situación de cada grupo de trabajadores del volante.

Según datos oficiales, existen en España al menos 470.000 autopatronos en el sector del transporte por carretera y alrededor de medio millón de asalariados en todos los módulos. Todos ellos tienen en común una serie de problemas y aspiraciones derivados de una situación endémica que vienen arrastrando desde hace años.

«Este sector es de los menos mirados por los empresarios y por la propia Administración. No se nos reconoce como profesionales más que para aplicarnos sanciones, pero no para prestaciones o jubilaciones.» Este análisis simplificado hace coincidir a la mayoría de los trabajadores por cuenta ajena e incluso autónomos que ejercen de transportistas como medio de vida.

En el plano sindical y asociativo, este colectivo busca llegar a unas metas que considera perfectamente alcanzables con la ayuda estatal y la colaboración de todos los trabajadores afectados.

Las treinta y cinco horas semanales se han convertido en un auténtico «caballo de batalla» para la inmensa mayoría de los profesionales del volante. «Hay en este sector un marcado exceso de horarios —comenta a TRAFICO Goyo Rodríguez, responsable federal del área interna del sector de carreteras y urbanos de la Federación Estatal de Transportes y Comunicaciones de UGT—. A esto hay que sumarle la gente que los incumple, porque en el transporte urbano el horario se puede controlar, pero en áreas periféricas abunda el descontrol. Los empresarios



La antigüedad del parque de camiones es evidente.

exigen a los asalariados muchas horas de trabajo y los autopatronos se las exigen igualmente a sí mismos para poder pagar las letras que han firmado en una época de crisis innegable.»

Otra aspiración compartida por este sector de trabajadores es la potenciación de la estabilidad de las empresas, algo que debería revertir en una contratación estable. Frente a los dos tipos de contratos existentes en el pasado (de prueba y fijo), hoy se ha abierto una amplia variedad que no siempre beneficia al trabajador (fijo, de prueba, por horas, parcial, a tiempo

determinado...). «Nuestro sector busca que desaparezcan esas clases de contrataciones que lesionan los intereses de los profesionales del volante. Si acaso, sólo serían admisibles los contratos parciales, de seis meses como mínimo, con jornada completa. Y es que el problema es la poca eficacia de gestión de los empresarios.

Las empresas son frágiles, fluctuantes. Muchos se aprovechan de las prestaciones y facilidades que está dando este Gobierno, por lo que las empresas aparecen y desaparecen.

Así, la estabilidad de la plantilla

Manuel López Gallinal, subdirector general de Inspección de Transportes

## «Queremos hacer un transporte del año 2000»

«La situación del transporte ahora mismo es de cambio», explica Manuel López Gallinal, subdirector general de Inspección de Transportes del Ministerio de Transportes. «Se trata, en resumen, de dar un salto que coloque al sector español en sintonía con Europa. Se trata de convertir un transporte de principios de siglo en uno del año 2000.»

Para el Ministerio de Transportes, los problemas de este colectivo se centran en tres puntos principalmente. Primero, en un exceso de la oferta. «La tendencia a la baja de las tarifas de transporte es el problema número uno y su mantenimiento es uno de los afanes de este Ministerio —nos comenta Manuel López Gallinal—, ya que sus alteraciones están llevando a graves atentados contra la Seguridad Vial, a través de la sobrecarga y los excesos de velocidad. Y no sólo distorsiona la Seguridad Vial, sino la ordenación total del sector y la leal competencia entre las empresas.»

Este es uno de los problemas que en mayor medida afecta a los profesionales del volante, ya que parte de sus salarios está en función de primas por sobrecarga y exceso de velocidad (o puntualidad). «Por eso, los enfoques de la DGT y el

so a la profesión se centrarán en tres aspectos: conocimientos de gerencia de empresas, conocimientos de mecánica y comportamiento vial y, por último, conocimientos sobre contratación de servicios.

Igualmente, dentro de estas exigencias se está estudiando la posibilidad de exigir una mayor capacitación profesional para los conductores.

El último de los problemas, según el Ministerio de Transportes, es la poca cohesión asociativa que también es achacable a la atomización y al tipo de trabajo que realizan.

■ **LA LOTT, PARA LA PRIMAVERA.** El Ministerio de Transportes espera que todos estos problemas queden solucionados con la próxima publicación de la LOTT (Ley de Ordenación del Transporte Terrestre), que estará lista en la primavera de 1987. La misma representa, según el subdirector general de Inspección de Transportes, «un salto al año 2000. Se trata —añadió— de colocar a un sector regulado por una normativa que data del año 1947 (en el que lo que primaba era el ferrocarril y había que defenderlo) en sintonía con Europa».

La legislación sufrirá un giro y pasará de enfatizar los aspectos del vehículo a centrarse en la empresa. En este sentido, algunas de las novedades que mayor influencia tendrán sobre los profesionales del volante es la posibilidad de que se pague un canon por la utilización de las carreteras. La LOTT deja abierta la posibilidad para el Gobierno de establecer este canon obligatorio. «Para la competencia con el ferrocarril sería justo —dice Manuel López Gallinal—, pero aún no se ha podido establecer por la complejidad técnica del mismo. Se basa en la incidencia de los vehículos sobre la infraestructura; y ésta no es igual en todos los vehículos. Si sólo circularan vehículos ligeros, las carreteras serían casi eternas, pero los camiones de 16 toneladas, por ejemplo, están primados».

Si se aprobase este canon por la utilización de las carreteras, para los autocares apenas supondrá algún cambio; sin embargo, para los camiones de transporte supondría un incremento de los costes, lo que redundaría en una menor competitividad.



En el transporte urbano, el horario se puede controlar, mientras que en áreas periféricas es más difícil.

nuestro son distintos —puntualiza el subdirector general de Inspección de Transportes—. Tráfico trata de disciplinar al conductor, sea propietario o asalariado, que es quien comete la falta objetiva contra las normas. Nosotros, el Ministerio de Transportes, en cambio, tratamos de disciplinar a las empresas e invertimos la carga de la prueba, yendo contra las empresas en primer lugar. Por eso, las sanciones son más importantes.»

El segundo escollo es la escasa capacitación profesional, fundamentalmente debida a «la atomización profesional, puesto que aproximadamente el 95 por 100 de las empresas cuentan con sólo dos o tres camiones. Es decir, son prácticamente autónomos». El Ministerio confía en que, con la entrada en vigor de la normativa para acceso a la profesión en enero de 1988, se resuelva este problema. Aunque todavía se encuentran en fase de estudio junto al Ministerio de Trabajo y las asociaciones profesionales, las exigencias para el acce-

■ **ACTUALIZAR LAS FIANZAS Y LOS TACOGRAFOS.** A la espera de la próxima publicación de la LOTT, el Ministerio de Transportes «va adaptando la normativa española a la legislación comunitaria, que en materia de transportes ha sido bastante amplia. De momento vamos rodeando y legislando, de acuerdo con el espíritu de la LOTT, aquellos aspectos que no aguantan».

Además de esto, se ha publicado un decreto que actualiza las fianzas exigidas a las empresas, «que eran ridículas, la más grave de 7.500 pesetas». Y dos temas en los que Transportes tiene especial interés y que incidirán en los profesionales del volante: la inspección técnica de vehículos y la modificación de la normativa sobre tacógrafos y tiempos de conducción: «que corre mucha prisa y que hay que modificar, sobre todo en las islas y en las zonas metropolitanas».

Es muy urgente adaptar a la realidad de estos tipos de transporte».

baja en un 30 por 100», matiza Goyo Rodríguez.

**TRAS LA JUBILACION ANTICIPADA**

Hasta que los profesionales del volante no cumplen los sesenta y cinco años no pueden jubilarse, de acuerdo con la normativa laboral en vigor. «La mayoría de los trabajadores de este sector —puntualiza el responsable ugetista— han sobrevivido a base de contratos temporales y con convenios bajísimos, trabajando por distancias, por primas o dietas..., y cuando les llega la jubilación forzosa vienen a cobrar el 65 por 100 de su sueldo bruto, lo que equivale a unas 50.000 pesetas como media.»

De ahí que aspiren a la posibilidad de jubilación anticipada con la remuneración que alcanzan otros sectores, como tampoco se niegan a elevar el nivel de su capacitación laboral. Es una reivindicación largamente mantenida la reglamentación del acceso a la actividad profesional. «Pedimos, como colectivo, que haya cursillos de capacitación de acceso, que se controle por examen y que se reconozca a ese profesional mediante un certificado del INEM u otro organismo del curso de capacitación del profesional del volante para la categoría que corresponda: mercancías peligrosas, camiones... Se trata de una profesionalidad que debe exigirsele a este colectivo, pero también tienen que reconocérselo a la hora de las jubilaciones», apostilla Rodríguez.

No consideran estos profesionales que las sanciones de que a veces son objeto sean ajustadas a su particular situación laboral. El portavoz del sindicato socialista argumenta que «si tú conduces un coche o un camión, se te



Los profesionales, en contra de las primas por kilometraje y sobrecarga.

**VEHICULOS IMPLICADOS EN ACCIDENTES CON VICTIMAS (1981-1985)**

	1981	1982	1983	1984	1985
Camiones	13.553	12.700	13.036	13.646	14.324
Autobuses	1.845	1.763	1.867	1.938	1.773
Otros	636	1.016	1.613	753	804

**1985 VEHICULOS IMPLICADOS EN ACCIDENTES SEGUN TIPO**

	TOTAL		CARRETERA		CIUDAD	
	Con vict.	Mortal	Con vict.	Mortal	Con vict.	Mortal
Turismos de Serv. Púb. (9 plazas)	2.299	47	420	28	1.879	19
Ambulancias	184	11	102	9	82	2
Furgonetas	6.325	361	3.471	290	2.854	71
Camiones						
-3.500 kg.	2.884	268	1.716	204	1.168	64
+ 3.500 kg.	4.189	551	3.133	463	1.056	86
TOTAL CAMION	7.073	819	4.846	667	2.224	152
Vehículos artic.	926	181	813	167	113	14
Autobuses						
Escolares	126	12	64	8	62	4
Otros buses	1.647	127	584	89	1.063	38
TOTAL BUS	1.773	139	648	97	1.125	42

(Fuente: Anuario DGT.)

**ANTIGÜEDAD DEL PARQUE**

**Los autocares, más viejos que los camiones**

Si la justificación para la imposición de la Inspección Técnica de Vehículos obligatoria fue la gran antigüedad del parque nacional, esta característica está más acentuada en camiones y autobuses. La antigüedad de los camiones y autobuses es dispar. Así, mientras el porcentaje de camiones con más de diez años es del 37 por 100, en los autobuses los vehículos con más de diez años es del 56,6 por 100. Es decir, que los camiones son, mayoritariamente, un colectivo menos antiguo que el de autobuses.

Así, mientras entre los camiones el mayor número de vehículos, agrupados por año, es del último año (con un 8 por 100), en los autobuses el máximo porcentaje está en 11 años de antigüedad (7,2 por 100).

Antigüedad (en años)	Camiones	%	Autobuses	%
1	123.736	8	2.049	5
2	99.661	6,5	1.721	4,1
3	104.729	6,8	2.005	4,8
4	92.165	6	1.816	4,3
5	83.075	5,4	1.706	4,1
6	88.075	5,7	1.413	3,4
7	92.371	6	1.548	3,7
8	98.932	6,4	1.651	4
9	96.372	6,3	1.864	4,5
10	84.875	5,5	2.259	5,4
11	82.114	5,3	2.999	7,2
12	84.181	5,5	2.603	6,2
13	78.454	5,1	2.695	6,4
14	64.286	4,2	2.465	6
15	48.145	3,1	2.339	5,6
16	45.616	3	2.075	5
17	39.981	2,6	1.764	4,2
18	31.745	2	1.464	3,5
19	28.643	1,8	1.433	3,4
20	21.006	1,4	1.169	2,8
+ 20	40.920	2,6	2.563	6,1
TOTAL	1.529.311		41.592	

**FRECUENCIA MEDIA DE SINIESTRALIDAD CONDUCTORES PROFESIONALES (1)**

	%
Turismo uso particular	12,73
Turismo Servicio Público sin taxímetro	21,0
Turismo Servicio Público con taxímetro (2)	40,5
Turismo Servicio Público con taxímetro (3)	64,3
Microbús de menos de 9 plazas	19,7
Vehículos de alquiler	22,5
Vehículos de autoescuelas	19,0
Vehículos de transporte de menos de 3.500 kg.	26,4
Camiones de más de 3.500 kg.	47,0
Camiones transporte de frutas	48,0
Camiones transporte de pescado	80,0
Camiones transporte de bebidas	85,0
Camiones para transporte público	45,0
Autocares:	69,0
— Urbanos	117,0
— Interurbanos	74,0

(1) La frecuencia media se calcula dividiendo el número de accidentes — incluye daños materiales y personales— por el número de vehículos controlados.  
 (2) Conducidos por el propietario.  
 (3) Conducidos por un empleado.  
 (Fuente: UNESPA.)



Existe mayor siniestralidad en el profesional que en el conductor particular.

quita el carné de conducir y te quedas en la calle. Pero el coche particular es una cosa y el profesional, otra. Debería contemplarse jurídicamente la posibilidad de no quitar el pan al profesional del volante y arbitrar otra clase de sanciones que no afecten al modo de ganarse la vida».

Fundamental es el aspecto de la Seguridad Vial para quienes viven de conducir un vehículo. «Hace mucha falta que las empresas capaciten a los conductores de mercancías con equipamientos y útiles para evitar los riesgos a quienes trabajan con niebla, frío, nieve o hielos. Porque cuando te metes en carretera —recuerda Goyo Rodríguez— no sabes si es el sol que te deslumbra o es el hielo que hay sobre el pavimento... Y está claro que tendríamos un 70 por 100 más de seguridad si se respetasen las jornadas y los descansos. A los autopatronos no hay quien los controle, porque deben pagar una media de 400.000 pesetas por una cabeza, además de vivir y para cubrir todos esos gastos no se paran en descansos.»

«QUE NO SE PRIME EL EXCESO DE VELOCIDAD»

**«QUE NO SE PRIME EL EXCESO DE VELOCIDAD»**

Una de las principales reivindicaciones de los profesionales del volante se centra en la forma de percibir los salarios. «Es necesario prohibir las primas por exceso de kilometraje y por la sobrecarga —nos explica Ricardo Feijóo, secretario de Acción Sindical de

la Agrupación de Transportes de Comisiones Obreras—, ya que, de esta forma, lo que se está consiguiendo era inducir y primar los excesos de velocidad.»

Al margen de su incidencia sobre la Seguridad, o «inseguridad» Vial, los profesionales del volante aspiran a un sistema retributivo basado en el propio trabajo y no en «la vulneración de las normas de tráfico», con la consiguiente incidencia negativa tanto en la Seguridad Vial como en la de los propios conductores, que en muchas ocasiones se están jugando, materialmente, la vida pegados al volante de vehículos sobrecargados, en mal estado o que marchan a una velocidad superior a la establecida.

La propuesta de CC.OO. sobre la



«El coche particular es una cosa y el profesional, otra.»

regulación de las condiciones de trabajo pasa por las directivas 153 y 3.820 de la OIT (Organización Internacional del Transporte). «Nosotros proponemos que se negocie con los empresarios —añade Ricardo Feijóo— partiendo de estas indicaciones, sobre la instalación de los tacógrafos y todo el tema de los tiempos de conducción y descanso». En este punto, Comisiones Obreras defiende un máximo de nueve horas diarias de conducción, con períodos máximos ininterrumpidos de cuatro horas ante el volante y descansos de media hora, al menos, entre cada período de conducción.

Estas peticiones irían aparejadas con el establecimiento de unas nuevas áreas de descanso en las carreteras. Estas tendrían que ser amplias y estar bien vigiladas «donde el transportista —continúa Ricardo Feijóo, de CC.OO.— pueda no sólo descansar con su vehículo vigilado, sino que exista una serie de servicios de asistencia para lo que pueda necesitar su vehículo», aspecto este que contribuiría en el incremento de la Seguridad Vial.

Otro punto, que coincide con las pe-

ticiones de otras centrales sindicales como UGT, es la anticipación de la edad de jubilación obligatoria, con el total del sueldo, para profesionales del volante con muchos años de profesión. La aspiración no es otra que «reducir la edad de jubilación, mediante la aplicación de unos coeficientes correctores similares a los que existen en otras actividades como la Marina Mercante, aunque su extensión —explica Ricardo Feijóo— a un sector como el de los profesionales del volante no ofrece demasiadas garantías». Se trata de que una serie de conductores, ya «trabajados» por los muchos años de carretera y por las enfermedades típicas de su profesión, puedan jubilarse anticipadamente y no se vean forzados a seguir trabajando mientras se van convirtiendo en un peligro potencial para la seguridad vial.

**SEGUROS: MAYOR PRIMA POR MAYOR KILOMETRAJE**

La siniestralidad de los conductores profesionales es uno de los problemas que mayor preocupación causa en este



Reducir la edad de jubilación, una reivindicación del sector en la que hay bastante acuerdo entre las centrales sindicales.

**ALFREDO MOLINAS BELLIDO \***



**Una etapa crucial para el**

**transporte**

El sector del Transporte es una actividad de primera magnitud para la economía española, tanto por su contribución al Producto Interior Bruto —cerca del 6 por 100— y al empleo —más de 700.000 personas—, como por el propio servicio que presta a la sociedad, en tanto que permite acercar al consumidor los productos que se han fabricado a miles de kilómetros de distancia. Siempre me ha gustado comparar la actividad del transporte a las arterias de un país por donde fluye su propia actividad económica. Sin un buen sistema de transporte, resulta prácticamente imposible el desarrollo económico de una nación y por eso es muy importante que esas arterias estén en las mejores condiciones posibles para permitir y favorecer la producción y el comercio.

En el momento presente, el sector del Transporte se encuentra en una de las etapas más cruciales de los próximos años. La incorporación de España a la CEE ha abierto para las empresas españolas del transporte la carrera de la competitividad. Las empresas españolas que no sean capaces de ejercer su actividad al menos en las mismas condiciones de calidad y precio que las empresas comunitarias, a medio y largo plazo serán eliminadas del propio mercado, y esta batalla los empresarios españoles estamos perfectamente capacitados para afrontarla con las mejores

garantías, siempre y cuando las reglas de juego sean también idénticas para todos. Al hablar de las reglas de juego me estoy refiriendo, fundamentalmente, a aquellos aspectos de la política económica, social y sectorial que influyen directamente sobre las empresas. Y en los momentos actuales, debemos reconocer tristemente que las empresas españolas tienen un pesado lastre respecto a sus competidores europeos. Así, el marco laboral español se caracteriza por ser el más rígido de todo el ámbito comunitario. Los impuestos suben desafortadamente y para el próximo año se prevé un incremento en la recaudación del Impuesto de Sociedades del 21 por 100 y un 22 por 100 en impuestos indirectos al tiempo que se recortan drásticamente los incentivos fiscales. La aportación empresarial a la financiación de la Seguridad Social, resulta en España un 20 por 100 superior a la media comunitaria. Y así podría continuar enumerando condiciones que pesan como una auténtica losa sobre la propia competitividad de nuestras empresas. Por otra parte, y en cuanto a la política sec-

torial se refiere, cabe destacar que, al día de hoy, el sector del Transporte, aunque parezca increíble, se viene rigiendo por la Ley de Ordenación de 1947. No obstante, a este respecto, debemos indicar también que se encuentra en el trámite de discusión parlamentaria una nueva Ley de Ordenación que sustituya al ya obsoleto marco legal vigente.

El Proyecto de Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres tiene, como todo, aspectos positivos y negativos. Entre los positivos debemos señalar, en primer lugar, la amplia y sincera participación que el Ministerio de Transportes ha otorgado a las Organizaciones Empresariales en el proceso de elaboración del proyecto. En segundo lugar, en el proyecto de ley se apuntan las líneas directivas de una política sectorial moderna y eficaz aunque, lógicamente, donde deberá concretarse es en el reglamento posterior.

En cuanto a los aspectos negativos se refiere, señalaríamos, precisamente, la ambigüedad que en muchísimos aspectos preside la redacción del proyecto. Asimismo, debería haberse profundizado más en el concepto de la empresa responsable de la organización del servicio, dando la más amplia libertad al empresario para dirigir y gestionar su empresa.

Aunque posiblemente no es achacable a la propia Ley, si bien no por ello

deja de causar enorme preocupación, el sector empresarial solicita de las Administraciones Públicas el establecimiento de todos los cauces necesarios que hagan posible el funcionamiento de un sistema unitario de transporte. Por último, y como gran error del proyecto, se encuentra la creación de una empresa nacional de transporte por carretera. Si en algún sector ha quedado patente la ineficacia de la empresa pública, éste ha sido precisamente el del Transporte, en el que la iniciativa privada ha cubierto con creces, en las mejores condiciones de calidad en el servicio, todas las necesidades de la demanda. Aunque el ámbito de esta empresa nacional ha quedado reducido a los servicios de explotación directa de Renfe, mucho nos tememos que se convierta en un instrumento más al que tienen que dedicarse los recursos de los contribuyentes para sufragar aventuras innecesarias y condenadas al fracaso, prácticamente desde su origen.

A pesar de todo este panorama, como ya indicaba anteriormente, los empresarios españoles afrontamos el futuro con las mayores ilusiones en la confianza que, con la mejor voluntad y espíritu de colaboración por parte de todos, podamos ir soslayando los nubarrones que se presentan en la actualidad.

\* Presidente Consejo Empresarial de Transporte de la CEOE.

**GASTOS DE LAS ADMINISTRACIONES PUBLICAS EN EL SECTOR TRANSPORTE AÑOS 1972 A 1982 Y 1984 (en millones de pesetas de cada año)**

AÑOS	Gastos totales	GASTOS EN EL SECTOR TRANSPORTES			Participación del sector en los gastos (%)
		Administrac. e investigac.	Carreteras	Total sector	
1972	530.791	2.075	19.407	46.427	8,74
1973	639.429	2.316	24.138	54.564	8,53
1974	791.642	1.571	27.171	60.653	7,66
1975	982.892	1.953	35.285	74.092	7,53
1976	1.179.468	2.233	33.892	81.651	6,92
1977	1.613.655	3.506	55.421	136.022	8,42
1978	2.253.697	4.718	35.760	138.809	6,15
1979	2.440.915	7.202	42.148	163.968	6,71
1980	3.278.093	8.733	47.371	200.431	6,11
1981	3.730.974	8.214	58.306	240.037	6,43
1982	4.712.997	9.117	108.879	364.003	7,72
1984	5.897.681	12.418	131.295	455.623	7,73

FUENTE: Cuentas de las Administraciones Públicas. Ministerio de Economía y Hacienda.



Está demostrado que el kilometraje es un factor de riesgo evidente.

**PRODUCTO INTERIOR BRUTO AL COSTE DE LOS FACTORES EN EL SECTOR TRANSPORTES. PRECIOS CORRIENTES. AÑOS 1965, 1970 Y 1975 A 1982 (En millones de pesetas cada año)**

AÑOS	MODOS DE TRANSPORTE		Total del sector transportes	Producto Interior Bruto	Participación del sector en el PIB (%)
	Por carretera y otros (1)				
	Viajeros	Mercancías			
1965	9.293	34.347	72.105	1.304.519	5,53
1970	17.974	56.670	129.632	2.394.543	5,41
1975	41.217	139.918	310.501	5.683.007	5,46
1976	51.100	158.947	375.232	6.848.514	5,48
1977	63.057	205.200	476.257	8.695.330	5,48
1978	71.570	249.934	579.069	10.750.831	5,39
1979	84.380	294.422	674.498	12.528.968	5,38
1980	105.391	358.606	820.070	14.484.139	5,66
1981	127.206	431.045	986.821	16.393.388	6,01
1982 (2)	151.121	475.448	1.103.190	18.875.945	5,87

(1) Además de transportes por carretera incluye los transportes por cable, oleoducto y urbano.  
(2) Cifras provisionales.  
FUENTE: Instituto Nacional de Estadística.

sector. Aunque su pericia ante el volante es mayor que la del conductor normal, el enorme número de kilómetros recorridos incrementa el riesgo de accidente y de inseguridad vial. «Está demostrado —señala Jesús Sainz de los Terreros, secretario general de la patronal de aseguradoras (UNESPA)— que el kilometraje es un factor de riesgo evidente y que los profesionales están sujetos a mayor número de accidentes, aunque a veces sean mejores conductores.»

Las primas que los conductores profesionales reciben, a veces incluso como parte de su salario, por sobrecarga y puntualidad (o lo que es lo mismo, exceso de velocidad) aumentan considerablemente este riesgo de accidente, uno de los problemas más graves para la seguridad vial en nuestras carreteras.

No existen estadísticas fiables sobre la accidentalidad de los conductores profesionales en relación con los conductores normales, pero Eugenio Prieto, director del gabinete de estudios de UNESPA, facilitó a TRAFICO un estudio estadístico de la siniestralidad en función del número de vehículos. No obstante, señaló que este riesgo «depende muy directamente del kilometraje recorrido anualmente». Este estudio puede ser considerado como muy aproximado a la realidad, ya que la base tomada para el estudio (el número de vehículos controlados) es mayor incluso que la que se utiliza en las encuestas electorales.

De este estudio (ver cuadro aparte) se deduce que la siniestralidad tiene mayor incidencia en los profesionales del volante que la del conductor particular, pero que ésta se debe, principalmente, al superior número de kilómetros recorridos y a otros factores de riesgo añadidos —como las primas por sobrecarga y velocidad o la antigüedad del parque de vehículos—, ya que su pericia al volante está reconocida por todos cuantos conocen el mundo del transporte.

Por último, cabe señalar que dos países europeos (Dinamarca y Austria) están realizando estudios e intentando aplicar un nuevo sistema de tarifas de seguros en función del kilometraje. De momento, están tratando de perfeccionar un contador de kilómetros recorridos no manipulable. De hecho, según UNESPA, «está en estudio incorporar en España un incremento en la prima para aquellos vehículos que sobrepasen los 10.000 kilómetros anuales». Es decir, otro nuevo aumento para los sufridos profesionales del volante.

**PARQUE DE AUTOBUSES AUTORIZADO PARA REALIZAR TRANSPORTES INTERURBANOS POR CARRETERA, SEGUN CLASE DE SERVICIO Y NUMERO DE PLAZAS. AÑOS 1980 A 1984 (1)**

TIPO DE SERVICIO	NUMERO PLAZAS	AÑOS				
		1980	1981	1982	1983	1984
TRANSPORTE PUBLICO Regular	Hasta 30	1.777	1.705	1.633	1.587	1.460
	De 31 a 50	4.697	4.567	4.510	4.385	4.220
	De 51 y más	4.094	4.122	4.298	4.437	4.570
	<b>Total</b>	<b>10.568</b>	<b>10.394</b>	<b>10.441</b>	<b>10.409</b>	<b>10.260</b>
Discrecional	Hasta 30	2.145	2.088	2.107	2.118	2.010
	De 31 a 50	5.232	5.275	5.255	5.085	4.720
	De 51 y más	6.732	7.285	7.995	8.568	8.910
	<b>Total</b>	<b>14.109</b>	<b>14.648</b>	<b>15.357</b>	<b>15.771</b>	<b>15.650</b>
Total transporte público	Hasta 30	3.922	3.793	3.740	3.705	3.480
	De 31 a 50	9.929	9.842	9.765	9.470	8.950
	De 51 y más	10.826	11.407	12.293	13.005	13.480
	<b>Total</b>	<b>24.677</b>	<b>25.042</b>	<b>25.798</b>	<b>26.180</b>	<b>25.920</b>
TRANSPORTE PRIVADO	Hasta 30	1.087	1.022	1.004	895	840
	De 31 a 50	553	548	522	483	460
	De 51 y más	235	245	238	239	220
	<b>Total</b>	<b>1.875</b>	<b>1.815</b>	<b>1.764</b>	<b>1.617</b>	<b>1.540</b>

(1) Cifras al 31 de diciembre.  
FUENTE: Dirección General de Transportes Terrestres.

**ESTIMACION DE LA POBLACION OCUPADA EN EL SECTOR DE TRANSPORTE PUBLICO. AÑOS 1982, 1983 Y 1984**

SUBSECTORES	1982	1983	1984
Transportes urbanos, excepto taxis y metros (1) (8)	23.301	22.346	22.830
Taxis con y sin taxímetro (1)	74.767	75.078	74.654
Transporte regular de viajeros por carretera (1)	22.344	21.381	21.470 (10)
Transporte discrecional de viajeros por carretera (2)	21.571	22.110	21.950
Transporte público de mercancías por carretera (2)	384.500	389.000	399.000 (9)
<b>Total</b>	<b>526.483</b>	<b>529.915</b>	<b>539.904</b>

(8) Se registran sólo municipios mayores de 5.000 habitantes.  
(9) Cifra provisional.  
(10) Cifra provisional estimada por la S.G.T.  
FUENTES: (1) Instituto Nacional de Estadística. (2) Estimaciones realizadas por la Secretaría General Técnica.

**DISTRIBUCION DEL TRAFICO INTERIOR DE MERCANCIAS SEGUN MODOS DE TRANSPORTE (1) AÑOS 1975 / 1980 A 1984 (En millones de T-km)**

MODOS DE TRANSPORTES	1975	%	1980	%	1981	%	1982	%	1983	%	1984	%
Carretera (2)	84.533	67,81	98.898	68,50	115.141	72,88	116.798	73,49	118.235	72,83	123.820	74,18
Ferrocarril	11.079	8,89	11.300	7,82	11.022	6,98	10.928	6,88	11.019	6,79	12.076	7,23
Tubería (3)	2.118	1,70	3.005	2,08	3.129	1,98	3.164	1,99	3.240	2,00	3.161	1,89
Marítimo (4)	26.870	21,56	31.125	21,55	28.627	18,12	27.969	17,60	29.784	18,34	27.795	16,65
Aéreo (5)	55	0,04	74	0,05	67	0,04	65	0,04	62	0,04	61	0,04
<b>Total</b>	<b>124.655</b>	<b>100,00</b>	<b>144.402</b>	<b>100,00</b>	<b>157.986</b>	<b>100,00</b>	<b>158.924</b>	<b>100,00</b>	<b>162.340</b>	<b>100,00</b>	<b>166.913</b>	<b>100,00</b>

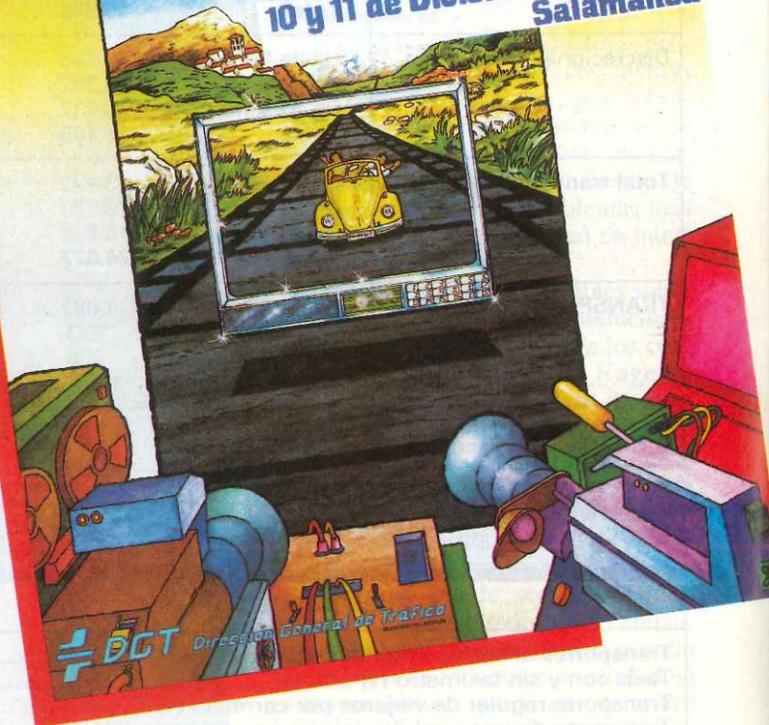
(1) Corresponde exclusivamente al transporte interurbano.  
(2) Incluye los tráficos en la red estatal y provincial. Cifras estimadas. Las toneladas-kilómetro a partir de 1981 se han obtenido con tasas de ocupación de vehículos actualizadas a partir de encuestas recientes de origen-destino, por lo cual existe una ruptura de la serie respecto a años anteriores a 1981.  
(3) Comprende solamente el tráfico efectuado por oleoducto.  
(4) Incluye los tráficos con las provincias insulares.  
(5) Incluye mercancías y correo.  
FUENTES: Dirección General de Aviación Civil, Dirección General de Puertos y Costas, Campsa, Enpetrol, Renfe y Ministerio de Transportes.

Se consideran medios básicos para la información y formación del usuario de la carretera

# Radio, cine y TV: SINTONIA DE SEGURIDAD

JORNADAS INTERNACIONALES DE COMUNICACIÓN AUDIO-VISUAL SOBRE SEGURIDAD VIAL

10 y 11 de Diciembre de 1986  
Salamanca



**E**L trinomio cine-radio-televisión y la búsqueda de una mayor seguridad en el tráfico se dieron la mano durante dos días en Salamanca, en el curso de las «Jornadas Internacionales de Comunicación Audiovisual sobre Seguridad Vial», organizadas por la Dirección General de Tráfico dentro del marco del Año Europeo de la Seguridad Vial (1986). A lo largo de ellas se analizó el tratamiento de los referidos medios de comunicación para con el tráfico, los accidentes y su prevención; se visionaron filmes realizados en diversos países de nuestro continente y se hizo entrega de los premios del «I Concurso Nacional de Guiones Cinematográficos sobre Seguridad Vial» convocado asimismo por la DGT. Pero, sobre todo, se llegó a un acuerdo unánime: los medios de comunicación audiovisual juegan un papel de primer orden en la información y formación del ciudadano como usuario —motorizado o no— de la vía pública. Por eso hay que insistir en la utilización de esos medios como método para sensibilizar al hombre sobre los peligros de un uso incorrecto del vehículo y del viario.

«Los accidentes de tráfico suponen hoy una auténtica enfermedad social, ante la que hay que abordar una adecuada política de prevención. Y en esta política corresponde un importante papel a la sensibilización del ciudadano que transita la vía pública, a través de medios de comunicación como la prensa, la radio, el cine y la televisión, que deben ser utilizados en el sentido más favorable para la educación.» En estas palabras del director general de Tráfico de España, pronunciadas en el acto

inaugural de las «Jornadas Internacionales de Comunicación Audiovisual sobre Seguridad Vial», puede condensarse la cuestión a dilucidar en el curso de las sesiones de trabajo. No existen dudas respecto a la influencia de los modernos medios de comunicación de masas en la formación y hábitos del hombre actual. Pero, ¿cuál debe ser el planteamiento más adecuado del uso de los mismos como coadyuvantes a la prevención de una enfermedad que supone anualmente en la Europa comunitaria la

pérdida de 50.000 vidas humanas, mientras otro largo millón y medio de personas resultan heridas de mayor o menor gravedad?

La interrogante quedaba planteada prácticamente en estos términos. Y a intentar aportar soluciones, criterios y realizaciones que la despejasen acudieron a Salamanca profesionales, técnicos y especialistas, tanto de la comunicación como de la seguridad vial de diversos países europeos.

## Un proyecto global

Francisco Javier Davara, vicedecano de la Facultad de Ciencias de la Información de la Universidad Complutense de Madrid, estableció una diferencia entre cada medio de comunicación y su público, para llegar a la conclusión de que quizá el más eficaz pueda ser la televisión «dado que el espectador de la pequeña pantalla es poco crítico y lo "traga" todo, aunque precisamente por esto existe el riesgo de que el mensaje pase inadvertido». Dijo que había que aprovechar la omnipresencia de los medios de información «para concienciar

a la sociedad del problema social del tráfico, sus accidentes y su coste», y que lo ideal sería estar presente en esos medios «de un modo no publicitario, sino con una dimensión especial». Por eso abogó por la consecución de un proyecto global de mensajes y comunicación, realizado por todos los países, en el que quedan muy definidos aspectos como qué quieren decir, cómo quieren decirlo («con una narración muy simple») y a quién han de llegar los mensajes sobre seguridad vial.

«El objetivo de la comunicación —explicó Daniel Ernst, director adjunto de la Prévention Routière francesa— ha de ser tanto hacer entender las leyes como buscar una educación de los comportamientos. Por eso, las películas sobre seguridad vial han de ser realizadas por profesionales, mientras las campañas han de ser comprobadas antes y después de su puesta en marcha, para ver de qué forma calan en el público.»

Ernst hizo referencia a la serie francesa «Auto macho, auto bobo», cuya proyección había llamado la atención por su vis cómica, a través de la que quedaba ridiculizado el infractor de las normas de circulación. Y en tal sentido dijo que habían comprobado que «la única posibilidad de hacer cambiar los comportamientos era hacerlo de modo agradable y humorístico, porque es preferible que asustar con temor a la muerte». Y añadió que uno de los errores básicos respecto a las campañas por televisión «es que el anunciante se cansa antes de su campaña que el propio espectador».

## El reto de la radio

El jefe de Cooperación de Intercambios Internacionales de Radio Nacional de España, Julio Rico, explicó cómo la radio es el medio más barato y afirmó que uno de los lugares en que más se oía era en el coche, para resaltar luego su inmediatez, virtud que la hace esencial a la hora de lanzar mensajes referidos a la seguridad vial. Dijo que la radio informa abundantemente sobre todas las cuestiones del tráfico, tanto diariamente (ámbito local) como también durante fechas de vacaciones, puentes festivos, etcétera; que forma, porque educa al público infantil y juvenil, así como a los adultos, y que intenta hacer todo esto deleitando, entreteniendo al oyente. «Este es el gran reto de la radio, dentro de una sociedad cada día más motorizada, porque los actuales programas son antes espectáculo que información-educación en lo que afecta al capítulo de la seguridad vial.»

Para José Miguel Trigo, director de la Prevenção Rodoviaria de Portugal, «la seguridad vial es un fin que sólo se consigue disminuyendo al máximo las posibilidades de accidente. Y para eso hay que actuar paralelamente en dos campos: el de la disminución de las exigencias del ambiente



El coloquio sobre Medios Audiovisuales y Seguridad Vial tuvo como marco la Casa de Lis salmantina.

sobre el conductor y el del aumento de las capacidades de actuación de los usuarios, mediante su formación e información». En este segundo aspecto dijo que hay que dar soluciones puntuales a problemas concretos y, por otro lado, intentar crear una actitud ante el fenómeno de la circulación. «Y para lograr esa actitud, los medios audiovisuales han de emitir mensajes y "spots" altamente repetitivos.»

Juergen Froböse, jefe de división del Ministerio de Transportes y Tráfico de la República Federal Alemana, lamentó que «para los medios de comunicación la seguridad vial no ocupe sino un lugar de no excesiva importancia dentro de la información» y recordó que el Gobierno de su país ha pedido a las televisiones germanas mejores horas de emisión para la enseñanza de la seguridad vial, que ha sido introducida a través de distintos programas.

## Humor o drama

La posibilidad de realizar filmes en cla-

ve de humor destinados al público español no fue considerada adecuada por el escritor Fernando Díaz-Plaja, quien afirmó que «la gente se ríe, pero siempre piensa que el mensaje que la ridiculiza no va con ella, sino con los demás». Según él, «podemos acabar con la inseguridad explicando que las carreteras no son el escenario de una lucha entre el conductor y el agente de la autoridad, como algunos conciben, por ejemplo, la presencia de la Guardia Civil. Se trata de ser responsables en un fenómeno que requiere auténtica solidaridad y creo que esto se ha de conseguir con un sencillo método: primero explicar, enseñar; después, medidas sancionadoras, porque al español le hace falta que le insistan mucho para que algo le entre bien en la cabeza».

Miguel Muñoz, subdirector general de Tráfico de nuestro país, señaló que se trataba de centrar dos cuestiones: cómo utilizar los medios audiovisuales para transmitir la inseguridad debida a un mal uso del vehículo o la vía, y cómo educar al ciudadano respecto a temas concretos que le aporten seguridad, y recordó que la radio



Daniel Ernst, Díaz-Plaja y Elvira Huelves. Según el escritor, el fenómeno del tráfico requiere auténtica solidaridad.

la televisión españolas realizan una importante labor difusora y educadora que son fundamentales «porque el buen comportamiento vial es una parcela de la educación cívica. Y si se trabaja en educación vial, se trabaja también en educación cívica». Y de cara al coloquio posterior, que moderó la periodista Elvira Huelves, preguntó cuál podría ser el tratamiento más eficaz para los mensajes sobre la educación respecto a la seguridad vial: el humorístico o el dramático.

En este sentido, ya dentro del citado coloquio, Ernst volvió a insistir en el aspecto humorístico «porque es más eficaz»; Díaz-Plaja abogó por el empleo de personajes populares, al ejemplo de Stevie Wonder; y Muñoz recordó que la DGT raramente utiliza métodos excesivamente dramáticos.

Finalmente, se abordaron cuestiones como la duración adecuada de los «spots» («cuanto más breves mejor, porque no se trata de aburrir a un espectador propenso a ello»); de que la publicidad referida a la seguridad no debería tener el mismo tratamiento económico que las de productos comerciales (Portugal parece ser el único país que goza de gratuidad); de la conveniencia o no de que los medios informativos repitan como una amenaza el número de muertes en la carretera, y del doble aspecto educación-represión, considerándose la primera como básica. Aunque hubo quien recordó el aspecto educativo de la represión («la letra también con multas entra», pareció decir).

Adrián GUERRA  
Fotos: Miguel GARROTE  
(Enviados especiales)

## LAS CONCLUSIONES

Las conclusiones de las Jornadas, que más bien suponen un «resumen de los contenidos más aceptados», según se explicó en el acto de su lectura, pueden enumerarse así:

- 1 Unanimidad respecto a la importancia de los medios audiovisuales en el campo de la seguridad vial. Quizá no sean una panacea, pero tienden a solucionar parcialmente problemas de conducta.
- 2 La represión (sanción) debe acompañar a la educación formativa. La sanción es también educativa.
- 3 La comunicación audiovisual tiene una doble finalidad: sensibilizar a la sociedad del tráfico como problema y del vehículo como elemento que se debe utilizar adecuadamente.
- 4 Es precisa una buena elección del destino del mensaje.
- 5 La tendencia española es un tratamiento serio de los contenidos, huyendo del tono humorístico. El «spot» de Stevie Wonder es un buen modelo a seguir, con otros personajes populares.
- 6 Es precisa una programación integral de objetivos y la búsqueda de una adecuada estrategia de comunicación del mensaje de seguridad vial.
- 7 Hay que incitar a todos los comunicadores a hacer mensajes claros y eficaces.
- 8 Los mensajes deben ser escuetos.

Medios como cine y televisión son muy eficaces, por su contenido educativo.

9 La publicidad que gratifica factores como la velocidad, por poner un ejemplo, supone un antagonismo.

10 La publicidad de seguridad vial sufre en todos los países el mismo tipo de tarifas que otros productos, excepto en Portugal.

11 Hay que destacar y aprovechar el valor artístico del cine como portador de mensajes de seguridad vial, por su efecto de diversión.

12 La radio sobresale, en cuanto a eficacia, por su capacidad, inmediatez e intimismo.

13 Las campañas no deben cortarse antes de tiempo. Es precisa la permanencia del mensaje para lograr sus efectos.

14 Hay que organizar Jornadas como las de Salamanca, quizá alternando anualmente sus sedes entre la ciudad charra y Berlín.

15 Es necesario mantener los cursos de guiones sobre seguridad vial.

16 Se lanza la idea de realizar un archivo comunitario sobre documentación de seguridad vial, con posible sede en Bruselas, capital de la CEE.

17 Sería deseable lograr la realización de mensajes («spots») comunitarios, quizá a través de los canales que brinda Eurovisión.

## I Concurso de

## «TOBY» SE

Un total de 128 trabajos se presentaron al «I Concurso Nacional de Guiones Cinematográficos sobre Seguridad Vial», convocado por la DGT con el deseo de suscitar mayor interés entre los medios audiovisuales por la reducción de riesgos en la circulación, y cuyo fallo fue igualmente hecho público en el curso de las jornadas salmantinas.

La convocatoria fue dividida en dos categorías: la denominada A, destinada a guiones para producciones con un contenido específicamente didáctico sobre Educación Vial Escolar, y la B, para realizaciones genéricas sobre la Seguridad Vial. A la primera concurrieron cuarenta participantes, siendo declarados desiertos el primero y el segundo premios, mientras el tercero recayó en Juan Andrés Serrano Eugenio, de Elche, autor de «Traficomedia». A la segunda se presentaron 88 guiones y los premios fueron

## Guiones sobre Seguridad Vial

## LLEVO EL PREMIO

otorgados de este modo: primer premio, «Las vacaciones de Toby», de Javier Elorrieta y Carlos Iriart, de Madrid; segundo, «Tertulia», de Pablo J. Moreno Muñoz, de Málaga, y tercero, «Aumentando la estadística 86», de Fernando Muñoz Araujo, de Móstoles (Madrid).

### «Fórum Film»

El jurado estuvo compuesto por Fernando Méndez-Leite, director general del Instituto de Cinematografía y de las Artes Audiovisuales, que actuó como presidente; por los vocales Miguel Pícazo, director y guionista cinematográfico; Fernando Navarrete, realizador de TVE y también director y guionista de cine, y Fernando Moreno, subdirector de producciones ajenas de TVE, y por el subdirector general de Tráfico, Miguel Muñoz, como secretario.

A caballo de las jornadas y del concurso de guiones tuvo lugar también un «Fórum Film» en el curso del cual se proyectaron realizaciones de la República Federal Alemana, Bélgica, España, Francia, Gran Bretaña, Holanda, Luxemburgo y Portugal.

La mayoría de ellas mostraron un importante contenido didáctico, destacando en este sentido la germana «Alkohol Benebelt», sobre los riesgos de la ingestión de alcohol de cara a la conducción; la belga «Accidents sur Autoroutes», referida al necesario mantenimiento de la distancia de seguridad; la española «Todos perdemos algo», reconstrucción paso a paso de las horas anteriores a un accidente, y la francesa «Auto macho, auto bobo», serie de «spots» en los que se ridiculiza al infractor de la normativa de circulación con un abierto sentido del humor.



Javier Elorrieta:

## «Prefiero entretener a asustar»

El director y guionista cinematográfico Javier Elorrieta fue, junto con Carlos Iriart, el destinatario del primer premio de guiones genéricos sobre seguridad vial, con «Las vacaciones de Toby», donde narra la experiencia de un viaje visto por un perro, el cual va sintiendo, momento a momento, el modo de conducir de su dueño, en camino hacia la playa.

—Puedo decirte que la idea me la dio mi propio perro, «Ori». Estaba dándole vueltas a una idea que no fuese dramática y vino hacia mí, para tumbarse a mis pies. Pensé que podía ser precisamente un perro el protagonista de la historia, pensada como un divertimento.

—Precisamente la disyuntiva comicio-dramatismo se ha barajado en el debate de estas jornadas. ¿Cuál es tu opinión al respecto?

—Creo que a los españoles les puede entrar más el mensaje por el lado cómico. Lo dramático impacta, pero en general no se recuerda demasiado. Hace falta entretener al receptor más que asustarlo, porque lo tremendo dista muchas veces de ser efectivo.

—¿Ha nacido el desarrollo del guión de su propia experiencia como conductor quizá?

—No, en absoluto, porque la verdad es que no me gusta conducir. En términos ge-

nerales, lo considero simplemente una necesidad, pero lo cierto es que me da miedo la carretera. Además, creo que en España no se conduce demasiado bien. Somos distraídos, buenos comedores y bebedores, y a veces incontrolados. También nos afecta mucho el «stress» y muchos piensan que la conducción es una especie de «pelea».

—¿Qué puede aportar el cine a la seguridad vial?

—Creo que el cine es el primer vehículo de comunicación, junto con la televisión. La gente se identifica con lo que ve en la grande o en la pequeña pantalla. De ahí que uno y otra puedan ser utilizadas didácticamente, porque en el caso de la seguridad vial se trata de lograr que el conductor haga lo que se le recomienda, lo que ha visto en imágenes.

—¿Para cuándo la realización de «Las vacaciones de Toby»?

—Vamos a ampliar y perfeccionar un poco el guión, y estimo que en marzo o abril podremos comenzar a rodar. Me gustaría contar como actores con Antonio Gamero, con mi hermana Beatriz y, por supuesto, con un perro adecuado, que no será «Ori».

—Pero, al margen de la seguridad vial, tienes otros proyectos inmediatos. ¿no?

—Sí, voy a preparar una película con José Frade, que se empezará a rodar en primavera. No te voy a contar la historia, por eso del temor a que luego no salga, pero te adelantaré que tiene algo que ver con una importante obra de un gran escritor levantino.

### «Traficomedia»

Juan Andrés Serrano, autor de «Traficomedia», guión premiado en el apartado de educación vial escolar, es un profesional de auto-escuela, con quince años de experiencia y algunos trabajos didácticos ya en su haber.

—Me interesa mucho la educación vial a los niños, aspecto sobre el que tengo ya realizados algunos trabajos didáctico-pedagógicos. De ahí que me decidiese por presentarme al concurso.

—¿Qué es «Traficomedia»?

—Se trata de una serie de distintos guiones sobre los factores más importantes de la conducción, como el hombre, el vehículo, el tráfico en sí, el medio ambiente, etcétera. Una serie no pensada para ser realizada con actores sino de un modo estrictamente explicativo, docente.

—¿Cómo ves la situación de la educación vial escolar?

—Estoy convencido de que se precisa más información y divulgación, así como un buen asesoramiento técnico. Es necesario que el niño tenga medios y argumentos para estudiar, porque si no, se aburre. Hay que saberle enseñar y hacerle entender. Si todos hubiésemos tenido esta educación desde la base, ahora se notaría mucho en la conducción. Pero de sabios es rectificar y podemos mejorar de cara al futuro...

—¿Satisfecho con el premio?

—Ha supuesto para mí una gran satisfacción, porque se ha valorado un trabajo que busca algo muy positivo y estoy muy preocupado. Dispongo de otros borradores y proyectos y de alguna forma soy un escritor frustrado. Ojalá mi guión se realice y se aplique; sobre todo, que se aplique.

**Ediggio Leonardi, consejero de Transportes de las Comunidades Europeas, analiza el Año de la Seguridad Vial**

## «Se trataba de concienciar a los poderes públicos»

El objetivo del Año Europeo de la Seguridad Vial, como se denominó a 1986, no era obtener resultados inmediatos, sino más bien atraer la atención de los poderes públicos y de los usuarios de la carretera sobre los problemas que rodean a aquélla, así como comenzar a tratar todos juntos estas cuestiones con un nuevo impulso y un nuevo espíritu comunitario. Con estas palabras definió Ediggio Leonardi, consejero de la DG VII (Transportes) de las Comunidades Europeas, los resultados del Año Europeo de la Seguridad Vial. Sus declaraciones fueron realizadas conjuntamente con las del director general de Tráfico de España, David León Blanco, en el curso de las Jornadas Internacionales de Comunicación Audiovisual sobre Seguridad Vial, celebradas recientemente en Salamanca.

Según el señor Leonardi, «la seguridad vial precisa un gran apoyo de los poderes públicos, así como un gran compromiso para adaptar soluciones a unos problemas que plantean un gran drama: el de los 50.000 muertos que se producen cada año en Europa por accidentes de tráfico, a los que hay que sumar un millón y medio de heridos». «Por eso —añadió—, dentro de los programas fijados para 1986 se marcaron unas prioridades. La primera de ellas era comenzar a sentar las bases para un espacio europeo de la seguridad vial. Y este espacio comporta que las realizaciones de todos los países europeos sean armonizadas, de forma que se creen unos criterios y unas mismas normas de circulación.»

En cuanto a la importancia que dan los medios de comunicación social a la seguridad vial, Ediggio Leonardi afirmó que «tenemos una gran necesidad de apoyo de su parte, puesto que estos medios son plenamente conscientes —o han de serlo— de que existe una sensibilidad similar en cuanto a estos problemas en toda Europa».

### La educación como base

Añadió también que, en su criterio, la base fundamental de la seguridad vial está en la educación del conductor y del usuario de la carretera en general.

—¿Podría hacer —se le preguntó— un balance del Año Europeo?

—Es todavía prematuro referir todo lo que se ha hecho durante mil novecientos ochenta y seis en toda Europa, tanto a nivel de cada país como de la Comunidad. Por otra parte, el objetivo que se pretendía alcanzar no era obtener resultados inmediatos, sino simplemente atraer la atención de los poderes públicos y de los usuarios de la carretera sobre los problemas de la seguridad vial, así como comenzar a examinarlos juntos con un nuevo espíritu, con un nuevo impulso. Evidentemente, hay unas realizaciones que serán inventariadas por cada país, mientras que la Comunidad Europea adoptará iniciativas normativas. Pero, personalmente, no creo que se produzca una reducción inmediata de los accidentes, ni tampoco resultados extraordinarios.

El director general de Tráfico de España, David León Blanco, corroboró las palabras de Leonardi: «Creo que un Año Europeo de Seguridad Vial sólo puede plan-

tearse desde la perspectiva de un aldabonazo a la conciencia de los ciudadanos sobre los problemas que sufrimos a diario».

—¿Puede afirmarse que existen causas similares en la accidentalidad de todos los países europeos?

—Sin duda alguna —afirmó el director general español—. En la medida en que el vehículo tiene características similares y objetivos parejos en la producción, las diferencias que puede haber en cuanto a las causas están basadas en las infraestructuras y en las conductas de los usuarios del-



Los medios informativos mostraron su interés por obtener una valoración del Año Europeo de Seguridad Vial.

viario. Es evidente que en cuanto a infraestructuras hay diferencias sustanciales entre unos países y otros, así como por lo que afecta a los usuarios. Y ahí es donde las causas pueden diferir, aunque no sustancialmente, porque no hay grandes distancias respecto a la media europea, a cuya altura se halla España.

### Importancia de la información

En opinión de Ediggio Leonardi, los resultados de las investigaciones relativas a los límites de velocidad, por ejemplo, «han



demonstrado que un límite fijo no es la panacea de los problemas, puesto que éstos varían siempre en función del tráfico, de las condiciones climáticas, de la infraestructura, de las condiciones de los conductores, etcétera. Por eso es importante investigar en el campo de la información relativa al automóvil y al conductor, siendo precisa una red de infraestructura adecuada para poder dar información inmediata al usuario del coche. Y esto necesita un código de carácter universal, que sea entendido por los europeos. En el proyecto «Driving» se contemplan estos aspectos».

David León recordó que la DGT tiene proyectado un sistema que aproveche la red de postes S.O.S. en creación para intentar ensayos de señalización dinámica, de modo que a lo largo de una vía el conductor pueda ir recibiendo información de lo que va a encontrarse en los próximos kilómetros, tanto desde el punto de vista de la fluidez como de los agentes meteorológicos.

—¿Qué medidas adoptará España dentro de esa deseada armonización europea?

—Hemos ido realizando una adaptación de la normativa española a la comunitaria, de modo que nuestro Código de la Circulación ha sido ya reformado, adaptándolo a las nuevas necesidades. Pero, además, una vez establecida la legislación necesaria para que haya una comunicación directa con la gran norma constitucional, a través de la Ley Orgánica de Regulación Pública de la Circulación y de la Seguridad Vial, la consecuencia inmediata será un nuevo Código que actualice lo que sea preciso y normalice lo que se ha ido haciendo en etapas sucesivas. Y, por otro lado, todo lo que se está introduciendo desde el punto de vista de la infraestructura viaria, tanto por parte del MOPU como de la DGT, se hace con las técnicas más modernas, y con la posibilidad de utilizarlo para un campo más amplio que el que puntualmente se trata de regular. Y en algunos aspectos estamos realmente en punta.

### La sanción también educa

—Todo esto parece que va a ir de la mano de un endurecimiento de las sanciones...

—No se trata de un endurecimiento —puntualizó David León—, sino de una actualización. El valor decreciente de la moneda obliga a una actualización de las sanciones, para que tengan el mismo impacto que hace algunos años. Además, hay una política decidida por nuestra parte de orientar en un sentido determinado la gestión del tráfico, para mostrar cuál es el interés público por las normas. Tenemos claro que la educación es básica, pero también la sanción educa. Y en este aspecto estoy de acuerdo con el señor Leonardi. No hay ningún país que no tenga previstas sanciones por infracción. En materia de tráfico, donde están en juego aspectos tan importantes como la propia vida humana, la sanción forma parte ineludible del sistema de educación del conductor y del peatón.

—¿Bastará con la educación? —se preguntó.

Y David León mostró un talante especial en este sentido: «De la educación —afirmó— hay que hablar siempre en un sentido muy amplio. Cuanto más elevado sea el sistema educativo, más dura tiene que ser la sanción, como ocurre en Suecia en relación con el problema del alcohol y la conducción. Estimo que un sistema tiene que ser más tolerante en la medida en que el individuo no haya tenido posibilidades de acceso a la educación.»

## ESPAÑA, EN EL AÑO EUROPEO

Las actuaciones de la Dirección General de Tráfico en el marco del Año Europeo de la Seguridad Vial se concretan en los siguientes puntos:

- **Campañas de publicidad.** Campaña de difusión del Año Europeo de Seguridad Vial a través de anuncios en televisión; campaña, mediante señales informativas, para el uso del cinturón de seguridad; instalación de 250 vallas publicitarias en las principales vías sobre la velocidad; idéntico número de vallas publicitarias y anuncios televisivos con Stevie Wonder como protagonista con el lema «Si bebes, no conduzcas»; campañas de prevención de accidentes en vacaciones y fin de semana a través de prensa, radio y televisión; cooperación con Francia, Marruecos y Portugal para favorecer el tránsito de marroquíes y portugueses durante el verano a través de España, e instalación de ocho áreas de descanso para ellos, con toda clase de ayuda e información; campaña de renovación del parque de vehículos privados, mediante publicidad y con acuerdos con los principales bancos para ofrecer créditos especiales; edición de un Libro Verde del Mantenimiento Técnico de Vehículos; información sobre los controles técnicos obligatorios con la nueva legislación y campañas en radio, televisión y prensa; edición y distribución de 25.000 pósters publicitarios del Año Europeo de Seguridad Vial.

- **Congresos, seminarios, mesas redondas, etcétera.** Seminarios sobre seguridad vial celebrados en Madrid durante el mes de febrero; participación de la DGT en el Congreso Nacional de Empresas de Transportes; seminario en la Universidad de Granada sobre los aspectos legislativos del tráfico; Congreso Internacional sobre el Tráfico en las Grandes Ciudades, organizado en Madrid; Congreso Nacional de Enseñanza de la Conducción, con participación de más de 2.000 profesionales; Congreso sobre Alcohol, Drogas y Conducción; Mesa Redonda Internacional sobre medios de comunicación y seguridad vial.

- **Programas de televisión sobre seguridad vial.** Serie de programas (en grabación) para educación vial para niños; 13 capítulos de «Así fue, así lo cuenta», programa sobre seguridad en carretera con personajes famosos contando algún accidente propio (en proceso de grabación).

- **Publicaciones.** Folletos sobre peatones, ciclistas y conductores de motocicletas; ediciones de los temas tratados en los distintos seminarios y congresos celebrados durante 1985; Informe de

niveles de peligrosidad y accidentes de las carreteras españolas (hasta diciembre de 1984). Revista TRAFICO (once números: 2.200.000 ejemplares).

- **Legislación.** Homologación de las condiciones técnicas de ciclomotores y de las condiciones del motor sobre gases contaminantes; regulación de las aptitudes psicofísicas de los conductores y centros médicos; Ley de Seguridad Vial, nueva redacción del Código de la Circulación y nueva regulación de ciclomotores (aún en fase de tramitación).

- **Entrenamiento y educación de seguridad vial.** Establecimiento y puesta en funcionamiento en Salamanca del «Centro Superior de Educación Vial»; cursillos para animadores para motivar actividades de seguridad vial y cursos a los maestros de escuela; investigaciones sobre accidentes infantiles; experiencias mediante computador de educación vial escolar; XII Campeonato Nacional Escolar de educación para la seguridad vial (ciclistas) y VIII Concurso Juvenil (motocicletas); II Competición Nacional de actividades didácticas en escuelas primarias; cursos para adultos sobre entrenamientos de conducción y para los responsables de los tests del permiso de conducir; investigación sobre nuevos métodos de enseñanza de la conducción; estudios sobre comportamiento de los conductores y de niños, ancianos, minusválidos, etcétera; programas especiales para Fuerzas Armadas sobre seguridad vial.

- **Actividades técnicas.** Programa Victoria (para la regulación del tráfico a través de un sistema automático emisor-receptor conectado a una central de proceso de datos); señalización dinámica y estaciones receptoras (que envían información sobre el tráfico a una central de datos); proyecto para el control del tráfico en la A-7 de Tarragona, de acuerdo a la velocidad y dirección del viento; proyecto del control del tráfico en zonas de niebla.

- **Varios.** Entrega de premios a diferentes medios de comunicación por parte de la DGT; establecimiento de un Instituto de Investigación sobre aplicaciones técnicas al tráfico y seguridad vial; museo, centro de documentación y colección de automóviles históricos en Salamanca; puesta en marcha del concurso europeo «La ciudad más segura», en el marco del Año Europeo de la Seguridad Vial, en su fase nacional; acuerdos con varias instituciones oficiales y organizadores (nacionales y locales) para la cooperación en temas de seguridad vial.

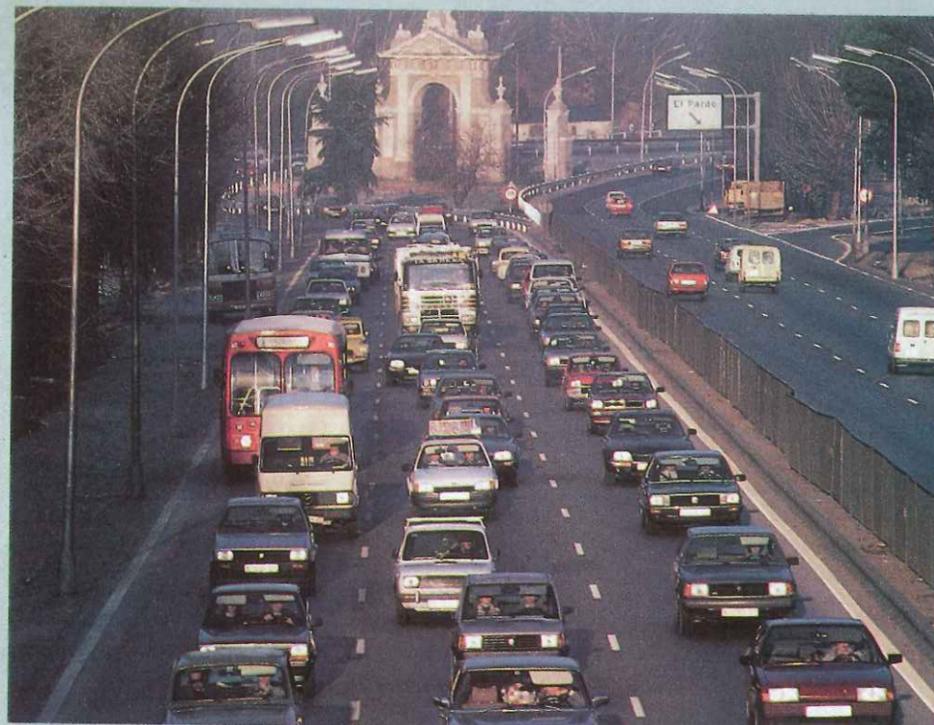
A. G.

Fotos: Miguel GARROTE

**Desesperación  
diaria en los  
accesos a las  
grandes ciudades**

# VIVIR EN EL MÁS ALLÁ

*La rutina del paisaje, la frustración y el embotellamiento diario con el que se encuentra el conductor que accede al puesto de trabajo, en ciudades como Madrid y Barcelona, hacen que un incómodo e invisible pasajero sea compañero de viaje: el estrés, sumando final de situaciones de repetición, de impotencia y de rabia mal contenida. Los factores personales y sociales son aditivos del problema cotidiano, cuando todos intentan llegar a la gran urbe por el mismo camino y a la misma hora. En este conflicto diario se cuecen además añejas deficiencias urbanísticas, crecimiento desmesurado del transporte privado, millones de horas-hombre perdidas en vano y confianza en mejoras que puedan ayudar a paliar un problema de difícil solución.*



**E**S en los años sesenta cuando en los pueblos cercanos a las grandes ciudades, con especial relevancia en las de Madrid y Barcelona, se produce el inicio de la gran explosión demográfica que plantean hoy los cinturones de estas capitales. Una fuerte inmigración en busca de puestos de trabajo en huida del campo, junto a jóvenes parejas que pretendían fuera de la gran ciudad fundar su hogar, constituyen la esencia de la población de estos municipios limítrofes que han centuplicado su primitivo censo.

Sin embargo, crecimiento tan espectacular no se vio reflejado en las grandes carreteras que comunicaban el alfoz con la urbe. Vías cuya infraestructura data de más de veinte o treinta años no pueden obviamente soportar en un momento dado la demanda del número de usuarios. Cuando el hoy vecino de estas localidades adquirió su vivienda era muy ajeno al problema que un día se le plantearía al dirigirse a su puesto de trabajo. Porque más tarde o más temprano se acabó de pagar el piso, y se pensó en el utilitario para el transporte cotidiano y en el ocio del descanso semanal. Si pensamos que hace veinte años había un vehículo por cada 40 habitantes en España, y en 1985 hay un vehículo para cada cuatro habitantes, el hecho habla por sí solo. Esta relación ha incidido de igual manera en los residentes de estas zonas, que encuentran serios problemas no sólo con motivo de sus accesos a la gran ciudad, sino incluso en el aparcamiento cercano a su vivienda, porque la calidad de vida de que gozan los residentes de la ciudad dormitorio deja mucho que desear. Se realizó una construcción de viviendas desahogada de la mano de la gran especulación del suelo, sin pensar jamás que tal proliferación de colmenas necesitaba en paralelo una infraestructura viaria y de servicios, cuyas carencias pagamos hoy todos.

## **El colapso diario**

Los antecedentes enunciados conducen a que diariamente, entre las ocho y las diez horas, se colapsen, por ejemplo, las entradas a Madrid, debido a la coincidencia del horario laboral, al uso del vehículo particular y a la escasa utilización del público, porque muchas veces no queda cerca de la vivienda y resulta lento porque suele quedar atrapado en el

propio atasco. Las congestiones en las entradas a la ciudad hacen que distancias entre 15 y 20 kilómetros, salvables en pocos minutos en condiciones favorables, se dilaten en el tiempo llegando a alcanzarse «ré-cords» de hasta dos horas, porque al tratarse de vías tan saturadas cualquier detención en el arcén, cualquier parada de autobús periférico, constituyen retenciones y maniobras altamente comprometidas. El sufrido usuario de la vía no tiene más remedio que resistir armado de estoicismo, viendo pasar el tiempo rápidamente, pensando que mañana no se traerá el vehículo, cosa que sabe no hará porque se encuentra encerrado en el círculo de la angustia-trabajo-prisa.

#### Accesos a Madrid

No hay ninguna radial que presente fluidez en el acceso a Madrid; todas se ven comprometidas en las horas punta, tanto de entrada como de salida, aunque esta última se produce de manera más escalonada. Espe-

cialmente difícil es la entrada a la ciudad por la zona suroeste, ya que el triángulo formado entre la N-IV y la N-V alberga poblaciones tan populosas como Móstoles, Alcorcón, Fuenlabrada, Leganés, etc., sin olvidar la N-401, carretera de Toledo, con Pinto, Getafe, etc. Estos núcleos urbanísticos alcanzan más de 800.000 habitantes, con lo que las cifras que arrojan los aforos medidos en la N-V, a la altura de Cuatro Vientos (km. 8), son de 4.550 vehículos/hora, entre 8 y 9 de la mañana. La cantidad de vehículos/hora medida en la N-IV en el kilómetro 19, a la altura de Pinto, señala 2.500.

Las distintas vías de acceso por las diferentes radiales arrojan de igual modo grandes intensidades: la N-I, a su paso por Manoteras (km. 5), refleja 4.300 vehículos/hora entre 8 y 9 horas, con usuarios procedentes, entre otras poblaciones, de Alcobendas y San Sebastián de los Reyes. Asimismo, los trabajadores de ciudades como Alcalá de Henares y Torrejón de Ardoz, entre otros, arrojan intensidades en la N-II a la altura del

nudo de la M-30 (km. 4) de 4.860 vehículos/hora.

La N-III, con tráfico procedente de Arganda o Vicálvaro, mide, a la altura del km. 4, hasta 4.500 vehículos/hora; la N-VI es quizá un poco más tardía en congestionarse en su paso por Puerta de Hierro, pero, como las demás, registra grandes afluencias desde Majadahonda, Pozuelo, etc., y a la altura del km. 17, Las Rozas, muestra un aforo de 3.700 vehículos/hora, entre 8 y 9 horas.

Fijando unos parámetros de medida para la capacidad de un carril entre 1.300 a 1.500 vehículos/hora, y aunque las estructuras de los ejes de entrada a Madrid y su penetración en la ciudad son distintos, sin embargo, las cifras que arrojan los aforos muestran claramente los atascos producidos. Son embudos obligados que no permiten la elemental fluidez, problema especialmente agravado en comienzo y final de semana laboral, viéndose incrementado por las condiciones climatológicas adversas.

## Estrés, pasito a pasito

EN las ya clásicas situaciones de atascos y embotellamientos, sobre todo a primeras horas de la mañana —incorporación al trabajo— y por la tarde-noche —en el retorno laboral—, inciden diferencialmente factores asociados bien al entorno o relativos al propio conductor.

#### Factores/Condiciones sociopersonales

Estrés: Conduce al organismo a un estado de ansiedad o excitabilidad, e incluso agitación, afectando al desarrollo de sus funciones. Viene dado por situaciones y factores como:

- El vehículo como medio de traslado al trabajo es poco estimulante.
- Horario rígido de trabajo, que exige una pronta incorporación, habitualmente impedida por embotellamientos, detenciones obligadas, etcétera.
- La utilización del vehículo para acceder al trabajo, al vivir en el extrarradio, supone reconocer una categoría que socialmente es inferior a la del que reside en el centro, pero superior respecto al que utiliza transporte público.
- La presión del tráfico envolvente provoca una sensación real de mayor riesgo de colisión y una tendencia a actuar más deprisa, dadas ciertas condiciones de agobio.

#### Fatiga y consecuencias psicósomáticas del estrés

La rutina y repetitividad en los trayectos y en la propia dinámica vehículo-conductor provocan en éste somnolencia y aumento en sus tiempos de reacción, y disminuyen el nivel de atención hasta hacer la con-

ducción casi automática, provocando despistes, observaciones inadecuadas y, como consecuencia, las típicas colisiones urbanas. Habitualmente circular bajo circunstancias tan poco estimulantes hace que el sujeto, lejos de disfrutar con la conducción, la experimente como algo desagradable (frustrante), que a largo plazo desemboca en un estilo de conducción y en un comportamiento al volante agresivo y arriesgado.

El conductor que se mantiene bajo condiciones estresantes de forma continua (taxistas, conductores de autobús, etcétera) corre el riesgo de sufrir en su propio cuerpo las consecuencias del estrés: cefaleas, taquicardias, contracturas musculares e, incluso, molestias digestivas y respiratorias.

#### Factores/Condiciones del entorno

Las circunstancias reunidas bajo estos términos hacen referencia a la influencia ejercida sobre el conductor por las diversas situaciones que enmarcan su ambiente de referencia, la carretera (número de carriles, cruces, curvas, etcétera), la luminosidad, el clima, el paisaje, el propio vehículo (mayor desgaste y consumo), otros usuarios, diferentes tipos de vehículos, peatones, etcétera. Lo rutinario del paisaje, la observación diaria de la misma zona, hace que el conductor ponga mucha menos atención en la tarea de la conducción y puede perder de vista sucesos que acontecen en la periferia de la vía. Esta caída en la atención de lo que acontece fuera del campo de su inmediata visión puede ir en menoscabo de la necesaria y continua evaluación de estímulos, que correctamente procesados compondrán la completa información del entorno viario.

### VIAJEROS QUE ACCEDEN A MADRID EN TRANSPORTE PUBLICO COLECTIVO REGULAR

#### CIFRAS DE DIA LABORABLE MEDIO

N-I	Autobús .....	29.800	
	FF. CC. ....	—	
N-II	Autobús .....	39.900	(55%)
	FF. CC. ....	32.700	(45%)
N-III	Autobús .....	6.700	(45%)
N-IV	Autobús .....	4.000	(29%)
	FF. CC. ....	9.900	(71%)
N-401	Autobús .....	98.500	(74%)
	FF. CC. ....	34.500	(26%)
N-V	Autobús .....	54.000	(53%)
	FF. CC. ....	47.500	(47%)
N-VI	Autobús .....	22.700	(62%)
	FF. CC. ....	13.900	(38%)
C-607	Autobús .....	18.500	(69%)
	FF. CC. ....	8.500	(31%)
Total viajeros autobús		274.100	
Total viajeros FF CC		147.000	
Total viajeros .....		421.100	



#### Accesos a Barcelona

Dentro del tratamiento trabajador-hora punta, Barcelona no puede decirse que presente una problemática tan global en el concepto de atascos habituales, pudiendo referirse a esta capital como poseedora de buenos accesos en general. No obstante, como excepción hay que citar las retenciones que se producen en la A-19, Badalona-San Adrián, entre las 8 y 10 horas, acentuándose los lunes, con intensidades de hasta 4.000 vehículos/hora, y con dos a tres kilómetros de longitud de embotellamiento. Otra arteria conflictiva en la hora punta la ostenta la A-2, Molins de Reis, que refleja también intensidades diarias de 4.000 vehículos/hora. Las causas que se apuntan son similares a las que acontecen en las entradas a Madrid, y del mismo modo

se ha de contemplar una reactivación económica amparada por la paulatina bajada del precio de las gasolinas.

#### Vías de solución

Las soluciones encaminadas a hacer más fluida la incorporación a Madrid por sus distintas carreteras vienen marcadas por fuertes condicionamientos económicos, proyectos de obras de nueva estructura, desdoblamiento de calzadas y reformas en los hábitos ciudadanos que permitan el paso de la utilización del vehículo privado hacia el transporte público.

Una de estas alternativas de salida al conflicto pasa por la construcción de un cinturón de 250 kilómetros para vehículos pesados y mer-

cancías peligrosas, que circunvalará el municipio madrileño a una distancia media de 30 kilómetros respecto al centro de la capital. Es un proyecto del Plan de Carreteras de la Comunidad de Madrid.

Un proyecto de variantes de la Dirección General de Carreteras (DGC), en fase avanzada, consiste en dotar a la zona suroeste de una red de autovías que, con un coste de cuatro mil millones de pesetas, enlazará la N-IV con la N-V, a través de las localidades insertas en la zona: Alcorcón, Leganés, Getafe, Móstoles, Fuenlabrada, Parla y Pinto, con vías de dos carriles por sentido. Otro ambicioso proyecto en el que participan el MOPU, la Comunidad y el Ayuntamiento capitalino consiste en la construcción de 23 carreteras de

enlace entre nacionales. Hoy se encuentra en período de redacción de proyecto, y cinco de esas carreteras están en construcción, uniendo N-I y N-II, de Manoteras a Arturo Soria.

Una obra ciclópea que se proyecta es la construcción del cuarto cinturón de la red arterial, posible M-40, con un coste aproximado de más de 25.000 millones de pesetas, aportados entre el MOPU y la Comunidad de Madrid, cediendo el Ayuntamiento los terrenos necesarios. Con ello se pretende conseguir para 1990 un corredor que sirva de enlace entre los pueblos más importantes del Área Metropolitana.

Por otra parte, la DGT, en su plan de acceso a grandes ciudades, ha adjudicado, por valor de 6.000 millones de pesetas, la ejecución de obras consistentes en colocación de postes S.O.S., pórticos de señalización dinámica con balizamiento de carril reversible en los tramos de:

*Barcelona:* C-246: Barcelona-Castelldefels. A-2: Barcelona-Martorell.

*Madrid:* N-VI: Arco del Triunfo (Madrid)-Torrelodones, con prolongación del alumbrado y postes S.O.S. hasta Villalba. N-V: Puente del Rey (M-30)-Alcorcón, prolongando postes S.O.S. hasta Navalcarnero.

Por otro lado, y como mejora del servicio público, el Consorcio de Transportes pondrá en marcha a primeros de 1987 el plan denominado TAM (Tren, Autobús y Metro), que consiste en dividir el Área Metropolitana mediante círculos concéntricos, con lo cual el usuario residente en una zona determinada, con la adquisición de un bono mensual, podrá utilizar el transporte colectivo de otras zonas sin ningún tipo de limitaciones.

Con la adopción de este sistema, unido a la construcción de aparcamientos disuasorios en las entradas de la ciudad, junto a estaciones de transbordo donde coincidan los distintos medios de transporte, se pretende variar el sistema de conducta del ciudadano, haciéndole ver de manera práctica la utilidad y rapidez del servicio colectivo frente al privado.

Las medidas citadas, aunque algunas lejanas en el tiempo, habrán de servir para que el diario sufridor del camino al trabajo pueda encontrar un marchar más cómodo y fluido para iniciar su jornada laboral. Entonces, quizá, el más allá estará más cerca.

Alejandro G. VADILLO  
Fotos: Miguel GARROTE



### Contra atasco, información

Con el fin de procurar que el automovilista encuentre un modo de alcanzar la ciudad de manera más cómoda, e incluso pueda conocer el estado de la carretera por la que habrá de circular antes de salir de su propio domicilio, existen varias modalidades de ámbito informativo.

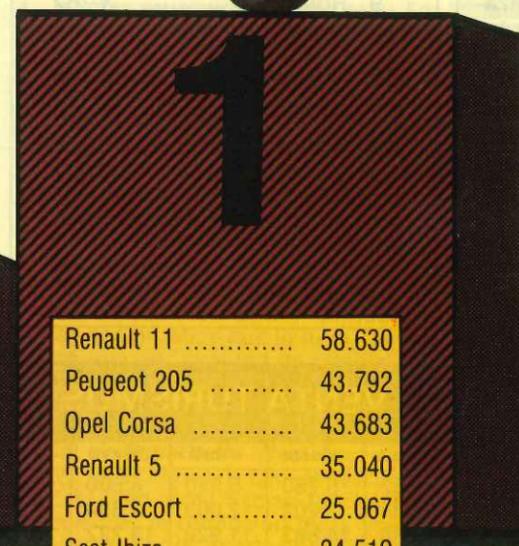
Antena 3 de Radio S.A., en Madrid y en su emisora de Barcelona, dispone de sendos helicópteros que, de lunes a viernes, entre 8,30 y 9 horas de la mañana y de 11 a 13 horas del domingo, sobrevuelan ambas ciudades, realizando diversas conexiones con su emisora para intentar, a vista de pájaro, orientar al radioescucha sobre la posibilidad de escoger otras rutas alternativas. De igual modo, pero ahora desde el suelo, los servicios de radio-taxis colaboran en el empeño, efectuando llamadas a sus centrales que a su vez conectan con distintas emisoras de radio, a través de las que informan a los usuarios del estado actual del tráfico rodado.

No obstante, las fuentes consultadas vienen a coincidir en que «muchas veces no es posible aconsejar sobre vías de escape, dada la congestión de vehículos, y desgraciadamente sólo podemos informar de la realidad del atasco».

**Aunque se esperaba un largo período de absorción durante 1986**

# Tráfico DEL MOTOR

## LAS VENTAS, EXCELENTES



Renault 11	58.630
Peugeot 205	43.792
Opel Corsa	43.683
Renault 5	35.040
Ford Escort	25.067
Seat Ibiza	24.519
Ford Orion	21.475
Volkswagen Polo	20.944
Ford Fiesta	20.745
Málaga	19.268

Fuente: Boletín Estadístico de AN-FAC. Datos de 1 de enero a 31 de octubre 1986.

**LOS 10 MAS**

**VENDIDOS**

## LAS VENTAS, EXCELENTES

El año 1986 ha sido un excelente año para las ventas de automóviles, sobre todo en lo que se refiere al mercado interior, especialmente durante los últimos meses del año. Así, pese a que los fabricantes y comercializadores de automóviles esperaban un largo período de absorción de las ventas realizadas durante el último trimestre de 1985, la venta de turismos en el mercado interior se ha incrementado en un 10 por 100 más o menos. De hecho, el período de absorción quedó prácticamente reducido a los meses de enero y febrero, iniciándose a continuación una recuperación que tiene sus puntos más elevados en los meses de julio, octubre y noviembre. Aunque la subida calculada de las ventas para 1986 será alrededor de un 10 por 100, los fabricantes muestran un moderado optimismo y califican el año únicamente como «bastante bueno».

Es muy posible que este calificativo tenga que cambiarse por el de «muy bueno» cuando se conozcan las cifras definitivas del último trimestre. Aunque el último dato definitivo es el de las ventas de octubre (que supuso un incremento del 15 por 100), las previsiones para el mes de noviembre son más que esperanzadoras: un 26 por 100; este es un incremento muy bueno «sobre todo comparándolo —nos explica Miguel Aguilar, de ANFAC— con un mes fabuloso como fue noviembre de 1985, que ya creció un 24 por 100, y cuando nosotros esperábamos que, como mucho, se mantuvieran las ventas».

El año no comenzó, sin embargo, con muy buen pie. El adelanto de las

compras producido durante el último trimestre de 1985 hacía temer un largo período de absorción de éstas. Enero presentó unas cifras muy bajas de ventas (21.143 turismos), produciéndose una rápida recuperación en los meses siguientes. Junio y julio fueron dos meses especialmente bonancibles, aunque la explicación está en la estacionalidad de la venta de automóviles. «Es lógico que esos meses hayan subido las ventas —señala Miguel Aguilar—, porque la llegada de las vacaciones siempre da un «tirón». El automóvil se aguanta durante todo el invierno, pero la inminencia de las vacaciones de verano hace renovar el parque.»

A falta de estadísticas definitivas, parece que 1986 va a terminar casi

tan bien como 1985. Al incremento del 26 por 100 del mes de noviembre, se unen unas previsiones «bastante buenas» en los primeros datos recibidos de ventas en diciembre.

Los factores que han incidido en este incremento de las ventas son muy variados: depende de datos como la renta familiar, el precio de la gasolina, etc., pero especialmente porque la renta disponible ha crecido tres puntos durante el primer semestre, según datos del Banco de España, lo que se traduce en un incremento de los salarios y de empleo. La bajada de los precios de la gasolina también ha influido favorablemente, al igual que la reducción de los tipos de interés —que afecta directamente a las compras, ya que

un importante número de ellas se realizan mediante créditos.

La renovación del parque, propiciada por la Dirección General de Tráfico, también ha sido «un factor positivo, y sobre todo, el hecho de que la gente se conciente de la necesidad de renovar estos vehículos viejos; pero es necesario que se concrete en medidas más palpables. Además tiene que pasar un tiempo hasta que se note y se popularice. Es una campaña cuyos resultados se verán a medio plazo».

En cuanto a las previsiones sobre 1987, Miguel Aguilar (ANFAC) señala que depende de muchos factores: «Hay que sacar un poco la bola de cristal. Depende de las medidas económicas que se tomen, como la

### LOS MAS IMPORTADOS (POR MARCAS)

1. Opel	13.105
2. Fiat	10.052
3. Ford	9.264
4. Alfa Romeo	9.000
5. Mercedes	4.594
6. Volkswagen	4.141
7. Renault	4.109
8. B.M.W.	4.073
9. Rover	3.262
10. Austin	3.110
11. Citroën	2.143
12. Auto Bianchi	1.979
13. Volvo	1.856
14. Audi	1.598

Período enero-septiembre 86.  
Fuente: DGT.



El Ford Fiesta sigue figurando entre los líderes de la exportación. Sólo es superado por el Opel Corsa



La Opel ostenta también el primer lugar entre las marcas de importación. El Omega tiene mucha «culpa».

### LOS MAS EXPORTADOS

1. Opel Corsa	188.878
2. Ford Fiesta	79.836
3. Seat Ibiza	66.548
4. Volkswagen Polo	56.233
5. Ford Escort	44.321
6. Renault S. Cinco	42.799
7. Peugeot 205	28.530
8. Seat Málaga	18.989
9. Orion	17.942
10. Citroën Visa	17.254
11. Renault 4	9.629
12. Seat Ronda	8.966
13. Seat Panda	8.023
14. Renault 11	6.152
15. Citroën BX	4.333
16. Peugeot 505	2.206

Período enero-octubre 86.  
Fuente: ANFAC.

banda salarial que se negocie, la destrucción de empleo, los tipos de interés, etcétera. Supongo que será un buen año y apostaré porque no va a empezar mal». En estas previsiones tiene bastante que ver el incremento previsto del 5 por 100 del consumo privado en 1987 y una creación de empleo del 1,5 por 100 (que supondrá aproximadamente unos 150.000 empleos).

Juan M. MENENDEZ

Firmó un contrato por dos años con Zakspeed

## Adrián Campos, primer español en la Fórmula 1



Miguel GARROTE

Este podría ser el dúo español en la Fórmula-1. Adrián Campos ya ha firmado con Zakspeed; Pérez-Sala está esperando un nuevo patrocinador.

Adrián Campos, piloto valenciano que durante la temporada pasada demostró sus aptitudes en Fórmula 3.000, será el primer piloto que llegue a la fórmula reina del deporte automovilístico, la Fórmula-1. Campos acaba de firmar un contrato con la escudería Zakspeed para correr el Mundial de la temporada 87-88. Mientras tanto, Luis Pérez-Sala, que al término de la pasada temporada parecía tener más claro y sencillo su paso a la Fórmula-1, está en un período de «impase» tras el no de Campsa a seguir patrocinándolo, a la espera de encontrar un nuevo sponsor que le permita aceptar la oferta de Bradham o Tyrrell.

Zakspeed ya mostró su interés, durante la pasada temporada, en fichar a Luis Pérez-Sala para las dos últimas pruebas del Mundial de Fórmula-1 (Méjico y Australia). La falta de copatrocinador frustró entonces la operación. Sin embargo, Adrián Campos ha conseguido un copatrocinador: Lois, con lo que Zakspeed cerró rápidamente la operación.

Adrián Campos comenzó la pasada temporada en un equipo no demasiado competitivo en la Fórmula 3.000. Para las dos últimas carreras, Gómez Blanco —mánager de Luis Pérez-Sala— le consiguió un monoplaza bastante mejor y Campos, en las dos pruebas que lo tuvo, demostró que en igualdad de condiciones ganaba muchos puestos. Tras la prueba del Jarama, Adrián Campos comenzó a tener una oferta de la filial en España de West para entrar en la Fórmula-1 con la escudería Zakspeed. Sólo hacían falta dos requisitos: la obtención de la «superlicencia» y la aportación de un copatrocinador.

Una vez hallado el copatrocinador, sólo quedaba —en el momento de escribir esta información se estaba gestionando— la concesión por parte de la Federación Internacional de Automovilismo de la «superlicencia». Mero trámite, puesto que

Adrián Campos tiene derecho a ella tras haber finalizado doce carreras en el campeonato alemán de Fórmula 3 entre los cinco primeros.

### Pérez-Sala, ofertas de Tyrrell y Bradham

Tras el no de Campsa a seguir patrocinando a Luis Pérez-Sala, este piloto español tiene que encontrar rápidamente un sponsor que le permita aceptar las ofertas que tiene de dos escuderías «de postín»: Tyrrell y Bradham. Aunque un poco venidas a menos en los últimos años, por falta de coches competitivos, Tyrrell y Bradham no dejan de ser dos escuderías clásicas, donde han comenzado su andadura grandes campeones. Al parecer, caso de disponer del dinero necesario y de un patrocinador, Luis Pérez-Sala tiene preferencia por Bradham, aunque además de estas dos ofertas tiene alguna otra dentro de la Fórmula-1.

No obstante, el tiempo perdido a la espera de la decisión de Campsa podría perjudicar a Pérez-Sala no sólo en su acceso a un equipo de la Fórmula-1, sino también, en el caso de ser necesario, a la hora de encontrar un equipo de primera fila en la 3.000.

Juan M. MENENDEZ

### VENTA TURISMOS

	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Sept.	Octubre
Peugeot-Talbot	3.432	4.602	5.780	5.920	6.500	7.960	9.115	4.496	5.406	6.775
Citroën	1.023	1.584	3.202	2.093	3.694	2.283	3.021	1.486	2.447	4.049
Renault (1)	6.780	10.236	14.883	11.929	13.222	16.348	20.249	13.092	11.534	14.463
Ford	2.126	5.291	6.662	6.493	6.868	9.240	9.778	5.001	4.951	10.873
General Motors	2.535	3.785	6.123	5.515	6.858	7.863	8.849	3.110	6.203	8.406
Seat-Wolkswagen	5.247	8.190	9.519	10.783	12.229	13.093	14.350	7.820	8.530	10.658
Total	21.143	33.688	46.169	42.733	49.371	56.787	65.362	35.005	39.071	22.224

(1) Faltan los datos de Ceuta, Melilla y Canarias.  
Fuente: Boletín Estadístico de ANFAC.

# Así ven el...

## Opel Omega 2.0i



**NOTA MEDIA: 7,7**

### DATOS TECNICOS

#### MOTOR

**Posición:** delantera, longitudinal.  
**Cilindros:** cuatro, en línea.  
**Cilindrada:** 1.998 c.c.  
**Alimentación:** inyección electrónica.  
**Carburante:** gasolina super.  
**Depósito:** 75 litros.  
**Potencia máxima:** 122 CV a 5.400 r.p.m.

#### TRANSMISION

**Tracción:** a las ruedas traseras.  
**Caja de cambios:** manual, cinco velocidades.  
**Embrague:** monodisco en seco, con mando por cable.

#### FRENOS

Discos en las cuatro ruedas.

#### SUSPENSION

Delantera y trasera independientes.

#### DIRECCION

**Tipo:** asistida, por recirculación de bolas.  
**Diámetro giro:** 10,8 metros.

#### RUEDAS

**Llantas:** en medida 5 1/2 J x 14.  
**Neumáticos:** 185/70 R 14.  
**Peso:** 1.144 kg. **Longitud:** 4,68 m. **Anchura:** 1,77 m. **Altura:** 1,44 m. **Maletero:** 520 decímetros cúbicos.  
**Precio final:** 2.391.000 ptas.

### EL PERIÓDICO

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

**Comentario:** Recientemente elegido coche del año en Europa, el Opel Omega viene a reemplazar a una gama tan antigua y aceptada como es la del Rekord. Dotado de una línea aerodinámica muy estudiada, el Omega ofrece una carrocería nada espectacular, pero con una habitabilidad sorprendente. Como buen alemán, y pese a los esfuerzos realizados, sigue siendo bastante parco en equipamiento y detalles de acabado, al menos en su versión base; pero en contrapartida ofrece más prestaciones-consumos-comportamiento, que lo convierten en un vehículo excepcionalmente racional.

#### LO BUENO

- Consumos muy contenidos.
- Buenas prestaciones.
- Elasticidad del motor.

#### LO MALO

- Instrumentación y acabados escasos.
- Motor algo ruidoso.
- Balanceo de carrocería.

### La Voz

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

**Comentario:** Sustituye al Opel Rekord que alcanzó este año y con todos el título de mejor coche y que es el resultado de investigaciones en los departamentos de la firma alemana un momento especialmente importante en el segmento donde la competencia tan prestigiados como el Romeo 90, MG Montego y Santana GX 5. Mucho un precio más competitivo.

#### LO BUENO

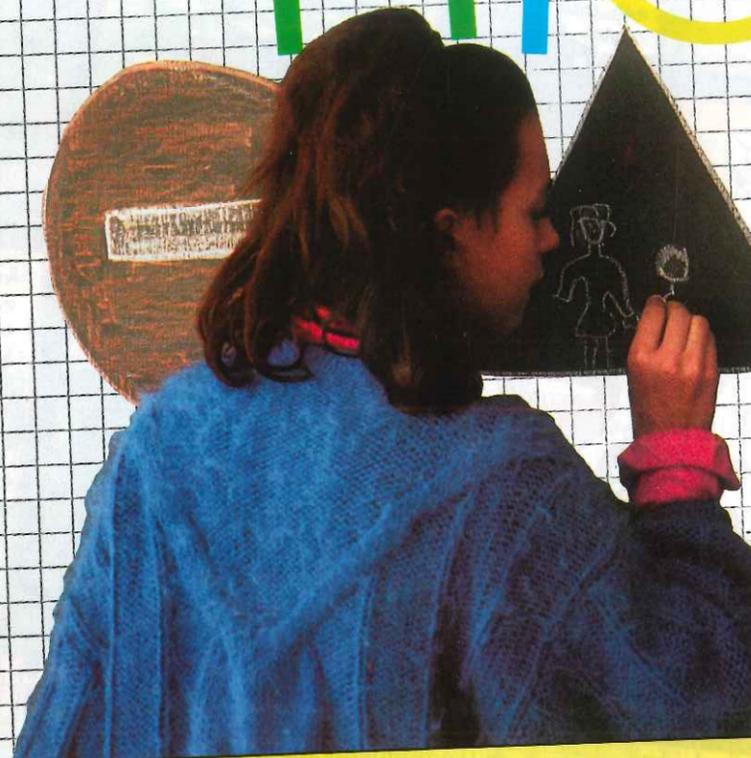
- Motor potente y brío.
- Dirección suave.
- Aerodinamismo.

#### LO MALO

- Excesivamente ruidoso.
- Desarrollos muy lentos.
- Balanceo en curvas.

# Tráfico CHICO

SUPLEMENTO PARA ALUMNOS Y PROFESORES NUMERO 1



## El coche que atropelló a un árbol

Por GLORIA FUERTES

El coche atropelló a un árbol. El coche se abolló, estiró las ruedas y arrugó el hocico. Pero el árbol quedó destrozado, partido, y toda la acera llena de pichones y nidos. El conductor dijo mirando al árbol caído: ¿Tendrá arreglo? —No señor, éste ya no retoña —dijo un viejecito que entendía. Y yo dije: ¡Qué ciudad!

¡Qué barbaridad! Cada día hay más coches y menos árboles, más ruido y menos oxígeno; cada día hay más prisa y menos risa. Yo me voy al pueblo, a recoger la aceituna (si queda alguna). Yo me voy al pueblo ahora, a trabajar de pastora (si quedan ovejas), a recoger miel (si quedan abejas). Yo me voy al pueblo, a plantar un árbol, a escribir un cuento. Adiós, Madrid (lo siento).

## UNA AVENTURA DE TODOS

No, no nos habíamos olvidado de vosotros, los chavales, ni tampoco de los profesores y los padres, vuestros educadores. Por eso están aquí, como novedad, estas páginas especialmente dedicadas a la educación vial de los niños, esa asignatura a la que un día no dudamos de calificar de «pendiente» y que, poco a poco, se está convirtiendo en una realidad bien tangible.

Aquí, en estas páginas especiales llenas de colorido y especial atractivo y que tendrán su continuidad todos los meses, recogeremos las actividades de vosotros, los chavales, los conductores del mañana. Un mañana que todos nos tenéis que ayudar a hacer más feliz, sin tantos accidentes, con más seguridad —en una palabra— en nuestras calles y carreteras.

Y por eso, desde estas cortas líneas de presentación de lo que ya es VUESTRO «TRAFICO CHICO», os pedimos colaboración. Mandadnos vuestros trabajos, vuestras fotografías, vuestros dibujos, vuestras denuncias... Veréis qué aventura conseguiremos todos juntos, con los profesores y los padres: que nuestro nuevo viaje sea realmente feliz.

# CIRCULACION EN BICICLETA

En bicicleta solo debe ir el conductor



Es aconsejable no llevar mucha carga.



Debemos conocer y respetar tanto normas como señales



## Accidentes de niños

La Jefatura Provincial de Tráfico de Madrid va a desarrollar durante 1987 una campaña de seguimiento de la accidentalidad de niños, en edades comprendidas entre los ocho y los doce años, como usuarios de las vías públicas en calidad de peatones o conductores de bicicletas.

Con los datos recogidos durante el pasado año, se pretende que técnicos de la mencionada Jefatura se trasladen a las distintas poblaciones para estudiar en el lugar del accidente todo tipo de circunstancias que concurrieron en el mismo. Al mismo tiempo, se desarrollará una labor informativa en los dos niveles en los que el niño recibe su formación: en su domicilio y en el colegio. En este sentido se pretende implicar a los padres, inspectores de zona y a los colegios del lugar y conocer si en los mismos se imparte la educación vial o, en su caso, mostrar la conveniencia de hacerlo.

Por último, además de ofrecer el «Manual de apoyo» de la DGT para el profesorado, la Jefatura Provincial trasladará allí un Parque Infantil de Tráfico para que los compañeros del niño accidentado tomen, de una forma didáctica, conciencia del fenómeno del tráfico.



Siempre que vayamos en grupo deberemos ir en fila india.



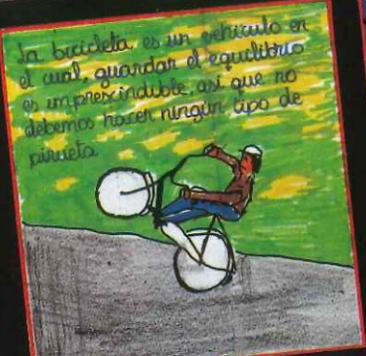
Nunca debemos de cambiar de carril en una curva.



Cuando vamos en bicicleta debemos circular por la calzada.



Nunca debemos adelantar a un vehículo en una curva.



La bicicleta es un vehículo en el cual, guardar el equilibrio es imprescindible, así que no debemos hacer ningún tipo de pirueta.



Cuando circula en la ciudad, es necesario llevar luz o uno al menos, para reflejar ante el resto.



Antes de efectuar una maniobra es preciso hacer las señas pertinentes.



Nunca debemos sobrepasar la velocidad estimada por la ley.

## EDITORIAL

Un buen comportamiento, tanto del peatón como del conductor, es la regla básica para evitar gran cantidad de accidentes, que desgraciadamente en España en ocasiones (Semana Santa, vacaciones de verano, etc.) son muy elevados.

Pero no solo con respetar las normas, sería suficiente. España necesita una mejora en cuestión del pavimento de las carreteras, una ampliación de la señalización y una ampliación del plan de autopistas.

También los guardias de tráfico deberían ser más numerosos y contar con más medios técnicos (coches radar, motos, etc.).

Las campañas de información al conductor se han necesarias, pues las normas con el paso del tiempo tienen cambios.

Lo más importante y necesario es la Educación Vial en la escuela y se debería hacer obligatoria.



Guillermo Ojembarrena, profesor de EGB

## «LA ILUSION DEL MAESTRO ES ESENCIAL»

«Ante todo, hay que tener en cuenta que la enseñanza de la educación vial en los colegios depende mucho del espíritu del profesorado. El es quien precisa tener ilusión para transmitirla a los alumnos.» Así opina Guillermo Ojembarrena, profesor de EGB en el Colegio Nacional «Darío de Areitio», del barrio de Ocharcoaga, de Bilbao.

Ojembarrena tiene a su cargo, además de la formación habitual de la EGB, el «Taller de Autoprotección Escolar» del centro, en el que se imparten clases de educación vial, socorrismo, comportamiento ante situaciones de emergencia, prevención de accidentes infantiles y consumo. Un amplio número de materias «diferentes», de las que opina que «lo fundamental es que los chavales tengan una motivación».

—Pero acaso esa motivación precise de un total apoyo del profesorado...

—Sí, sí, claro. La ilusión del profesor es esencial, como te decía. Y es que, al tratarse de unas materias no obligatorias, es precisa una predisposición especial por parte del profesor.

—¿Y cuál es la disposición de las direcciones de los centros respecto a educación vial?

—Conozco un número limitado, pero puedo decir que los directores comienzan a ver la educación vial como algo necesario. Al principio, lógicamente, fue más difícil, pero creo que ya hemos conseguido superar esa fase.

Parte esencial de la formación vial del niño es importantísima. Los chavales pasan muy pocas horas en el colegio y muchas en casa, que es donde se forja la educación me-

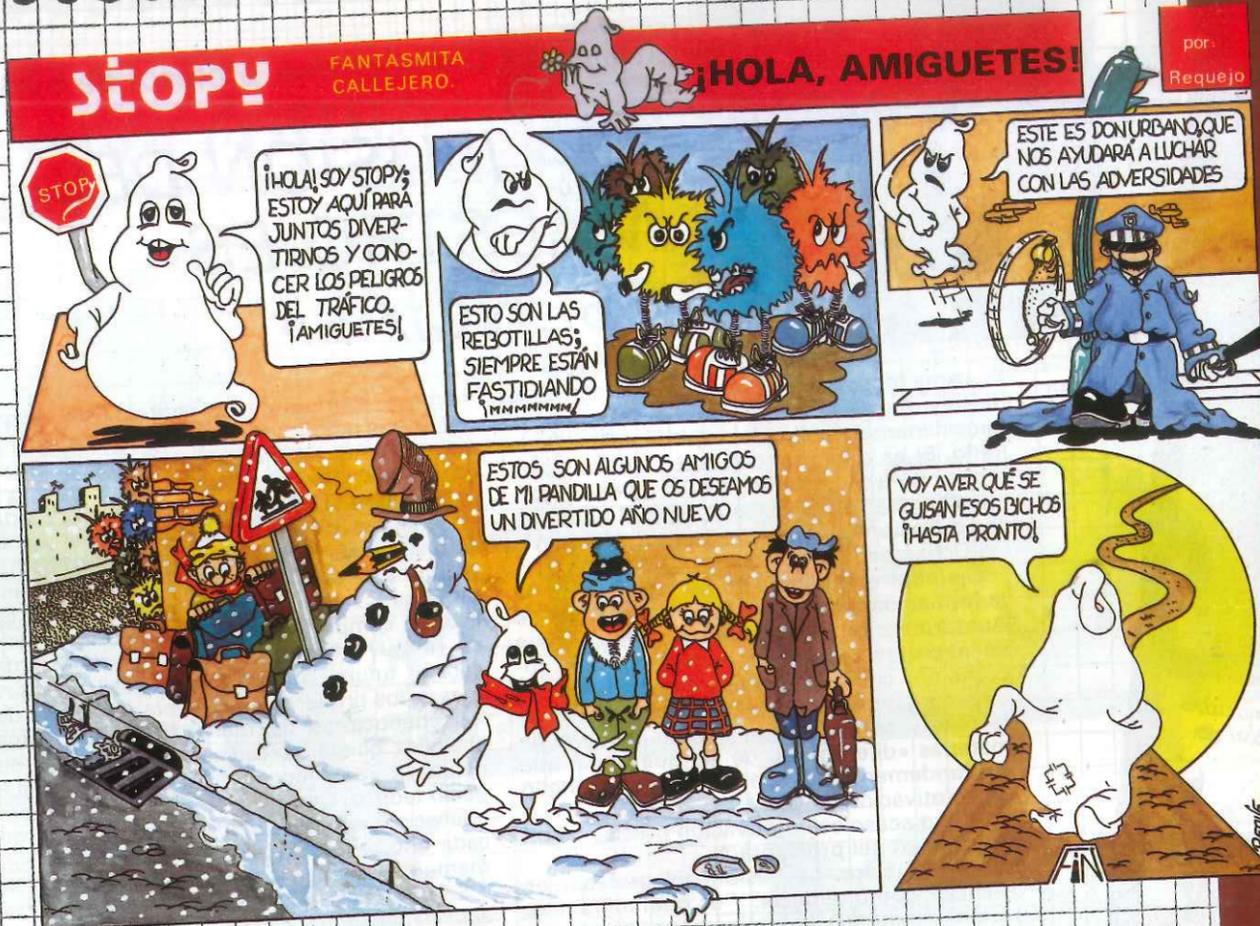
dianante el ejemplo de los padres. Estos caminan con el niño y conducen el coche en el que viaja el niño. Su ejemplo es esencial. El padre es el primer maestro.

Guillermo Ojembarrena comenzó a impartir enseñanzas de educación vial en el curso 1982/83, y desde entonces estima que «ha habido una clara evolución favorable, tanto por parte de los alumnos como de los padres. Es este un campo formativo que se está tomando ya muy en serio. Yo soy muy optimista de cara al futuro, porque tenemos en nuestras manos los primeros pasos en la educación de los conductores de mañana. Cuando estos chavales quieran acceder a los permisos de conducir, ya conocerán a la perfección el aspecto teórico. Otro problema es conjugar esta educación vial con la formación integral de cada uno, y de esto tenemos que ser plenamente conscientes todos los educadores».

En el Colegio «Darío de Areitio» se realizan actividades de educación vial durante todo el año y a lo largo de tres meses se imparten de una a dos horas de clase semanales para los alumnos del segundo ciclo de EGB. «Al principio —añade Ojembarrena— se tocaban temas muy elementales, como el niño peatón, el niño ciclista, las señales más comunes y el transporte escolar.»



GERASTIAN



de Galicia

.....	7
.....	8
.....	8
.....	7
.....	7
.....	7
.....	7
.....	8
.....	6
.....	6
.....	7
.....	8
.....	8
.....	6
.....	6
.....	8
.....	8
.....	8
.....	7
.....	7,2

autopista

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

**Comentario:** El Omega es el último modelo de Opel, vencedor con todo merecimiento del prestigioso galardón «coche del año 1987». Lo más característico de este vehículo es la afortunada simbiosis entre la tradicional terminación y acabados germanos y la modernidad, que hace unos años no se identificaba con la firma Opel. Concretando aún más, merece destacarse la excepcional aerodinámica —sin merma para la habitabilidad— y el elástico motor. La versión básica ofrece equipo suficiente sin renunciar a las virtudes del modelo, salvo por el antibloqueo ABS, que sí es de serie en CD.

LO BUENO

- Acabado.
- Aerodinámica y habitabilidad.
- Mecánica potente y elástica.

LO MALO

- Volante demasiado grande.
- Amortiguación escasa.
- Frenos mejorables.

Motor 16

Estética .....	—
Acabado .....	8
Habitabilidad .....	9
Comodidad .....	9
Instrumentación .....	8
Maletero .....	9
Accesorios .....	5
Luces .....	8
Estabilidad .....	9
Suspensión .....	8
Ruedas .....	8
Frenos .....	9
Potencia .....	8
Elasticidad .....	6
Cambio .....	9
Aceleración .....	8
Velocidad punta .....	9
Consumo .....	9
Seguridad .....	9
NOTA .....	8,2

**Comentario:** El Opel Omega 2.0i es un familiar grande y caro en el que se han cambiado todos los elementos que convierten los viajes en un verdadero placer. Tiene una amplitud interior enorme, es muy cómodo y está bien acabado; el comportamiento es de una nobleza absoluta, los frenos son superpotentes y eficaces, mientras que la mecánica permite prestaciones de primera clase sin gastar demasiado. Las pegas son de poca monta: el volante es grande, el motor es algo más ruidoso de lo deseable cuando funciona a poco régimen y la mecánica no tiene mucha agilidad al rodar en cuarta o quinta. Es el coche del año en Europa y tiene el suficiente atractivo para convertirse en uno de los modelos de más éxito del mercado español.

LO BUENO

- Comodidad de marcha.
- Amplitud interior y de maletero.
- Prestaciones y consumo.

LO MALO

- Volante grande.
- Motor algo ruidoso.
- Poca agilidad en cuarta y quinta.

VOSOTROS DENUNCIAS

DIRECCION PROHIBIDA

Pertenece al anexo del Código de la Circulación relativo a las señales, y, más concretamente, a las señales preceptivas de prohibición o restricción. Significa «DIRECCION PROHIBIDA» y no puede ser rebasada por vehículos que quieran circular en el sentido en que está colocada.

Una de las fotos realizadas en su ciudad por los niños del Colegio Nacional «Sindicatos Católicos» (Palencia), que fue mencionada en el concurso de Educación Vial último en su ciclo medio.



Se admiten arroyos... La Seguridad Vial... ¡Qué importa!

## REFRIGERACION POR AGUA

La mayoría de los automóviles actuales emplean el agua como líquido refrigerante y la elección de la misma no se debe sólo a su abundancia y baratura, sino a su gran capacidad calorífica. La cantidad de calor necesaria para elevar un grado un gramo de cualquier sustancia es distinta para cada una de ellas y máxima en el agua. Esto supone que el agua es capaz de tomar del motor una gran cantidad de calor, elevando poco su propia temperatura y que, en consecuencia, con poco volumen de agua podremos enfriar mucho el motor. El empleo del agua tiene, sin embargo, dos inconvenientes: por debajo de 0 °C se solidifica, aumentando su volumen en un 10%. El agua helada no solamente no circula por el circuito, sino que al expandirse fácilmente puede romper el mismo. Por encima de los 100°C el agua hierve, pasando a estado de vapor y creando igualmente numerosos problemas. Realmente es esta capacidad del agua de congelarse o evaporarse lo que puede producir trastornos en el circuito y, por consiguiente, merece la pena que le dediquemos en estas páginas una atención especial.

### EL FRIO

Para evitar que el agua contenida en el circuito de refrigeración se congele cuando la temperatura ambiente es inferior a 0°C, se añade a la misma una cierta cantidad de anticongelante, normalmente constituido por glicol etilénico. Por otra parte, y como en la actualidad se tiende a que los radiadores estén fabricados en aluminio, es necesario añadir al líquido refrigerante inhibidores de corrosión que neutralicen la acidez del agua y del propio anticongelante.

En los radiadores utilizados hace algunos años se podía prescindir perfectamente del anticongelante durante gran parte del año, pero en la actualidad no se debe actuar de la misma forma. Por ello ahora se habla más a menudo de refrigerante, dando por descontado que éste incorpora ya un anticongelante para la época invernal. Si en verano tenemos necesidad de rellenar el circuito, conviene que lo hagamos no con agua sola, sino con el mismo líquido refrigerante que tan útil nos era en invierno.

Otro aspecto interesante de la presencia de inhibidores de corrosión en el líquido refrigerante es que, naturalmente, éstos tienen una vida limitada. Es normal que con el uso del automóvil, y aunque éste funcione perfectamente, se pierda una pequeña parte del líquido refrigerante, con lo que la reposición supone una regeneración

de la capacidad antiácida. Empero, esta norma tiene ciertos límites. En cualquier caso, unos topes prudentiales de tiempo y kilometraje para realizar la sustitución del líquido refrigerante serían los dos años y 30.000 kilómetros. Estas cifras no se pueden considerar en absoluto como necesarias, pero sí como suficientes. Es preciso no olvidar que, aparte de la acción sobre el aluminio del radiador, el refrigerante se va contaminando con polvo, óxido del motor, etcétera, y no cambiar el líquido hace que éste pierda poco a poco su capacidad refrigerante. Un circuito sucio es además potencialmente una fuente de averías, pues puede entorpecer la acción del termostato o de la válvula del tapón del radiador.

### EL CALOR

El líquido refrigerante tiene una temperatura ideal de funcionamiento, con un mínimo en los 85°C. Para el motor es francamente perjudicial el funcionar con el agua a baja temperatura, aunque psicológicamente todos los usuarios tendemos a preocuparnos por una excesiva elevación de la misma. Todos hemos hablado en alguna ocasión de un «calentón», pero jamás hemos oído hablar de un «enfrión». Es lógico que así sea, pues los 100° a los que hierve el agua están muy cerca de los 85 ó 90° a los que



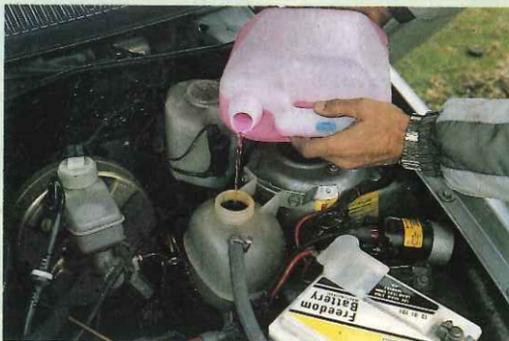
El óxido en el tapón del radiador puede impedir la comunicación con el depósito de expansión.



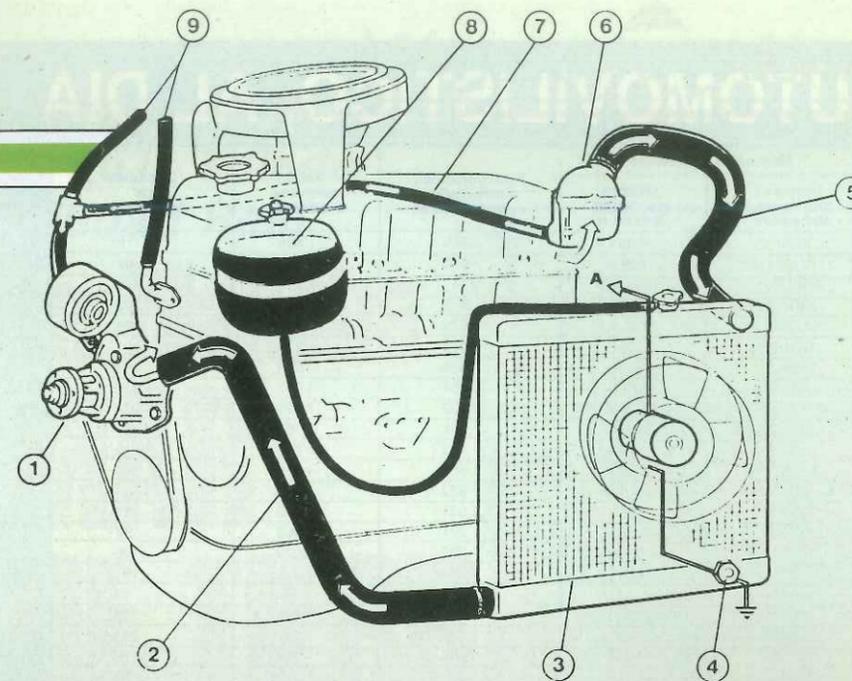
La temperatura del agua nunca debe ser muy baja, aunque desde luego si llega a la zona roja el fabricante nos está indicando que estamos en situación de emergencia.



En los automóviles modernos el depósito de expansión es al mismo tiempo la vía para rellenar el circuito. En principio nunca se debe quitar el tapón del radiador.



El líquido refrigerante es una mezcla de agua y aditivos, entre ellos un anticongelante. En verano también es conveniente que lo utilicemos.

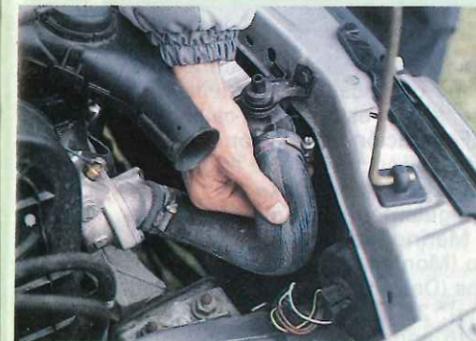


Esquema del circuito de refrigeración del motor:  
1. Bomba impulsora.—2. Conducto de alimentación bomba.—3. Radiador.—4. Termostato.—5. Conducción de retorno del líquido al radiador.—6. Termostato.—7. Conducto alimentación calefactor.—8. Depósito de expansión.—9. Conducto de alimentación y retorno líquido refrigerante.

ésta debe de encontrarse normalmente. Sin embargo, la impresión es falsa. El termostato por una parte, la válvula del tapón del radiador y el depósito de expansión por otra, y finalmente el ventilador, son mecanismos eficaces para controlar la temperatura del agua sin que ésta hierva. Realmente, el usuario de lo único que tiene que preocuparse es del adecuado mantenimiento de estos elementos. Veamos los aspectos principales de éste:

Ya hemos comentado la importancia de la limpieza del circuito de refrigeración, que realmente es la clave de un adecuado mantenimiento. Respecto al radiador, también es importante su limpieza exterior para mantener su capacidad refrigeradora. Igual nos ocurre con el termocontacto y el ventilador. Aún no hemos llegado al automóvil que no se averíe, pero la mayor parte de los problemas eléctricos los producen simplemente la sucie-

dad y las malas conexiones que ella implica. Respecto del depósito de expansión, es necesario recordar que en los modernos circuitos es al mismo tiempo nuestra puerta de acceso al circuito. Los motores antiguos se llenaban a través del radiador, pero en los actuales circuitos sellados este tapón no se debe de quitar nunca. Si es necesario rellenar el circuito, esto se hace a través del depósito de expansión y siempre respetando los niveles máximo y mínimo. Es normal, igualmente, que al retirar el tapón de este depósito notemos una sobrepresión en el mismo. Finalmente, es necesario dedicar unas palabras, que no por pocas son menos importantes, a las conducciones del circuito, a los famosos manguitos. Estos deben permanecer elásticos, sin grietas, limpios (una vez más la limpieza) y bien ajustados, pero no demasiado apretados para que sus sujeciones no los estropeen.



Los manguitos deben encontrarse con la suficiente elasticidad como para que cedan sin hacer demasiada presión con los dedos.



Las juntas de todas las conducciones deben estar bien apretadas, pero no tanto como para que lleguen a dañar las gomas por exceso de presión.

## Así funciona el circuito

Los motores de combustión interna de los automóviles convierten en energía mecánica, útil para mover el vehículo, el potencial de energía calorífica contenido en el combustible. El principio de funcionamiento es teóricamente sencillo: el combustible, mezclado con aire, se quema en el interior de los cilindros, produciendo una gran cantidad de gases a elevada temperatura y con notable fuerza de expansión. Esta última es utilizada para mover los pistones que, a su vez, mueven el resto del motor.

Estamos, pues, ante una máquina termodinámica que produce una gran cantidad de calor, pero que, sin embargo, sólo convierte una pequeña fracción del mismo (alrededor de un 15% en un motor de gasolina) en energía mecánica. ¿Qué ocurre con el resto?

Una gran parte se pierde por el tubo de escape, pero no la suficiente como para mantener el equilibrio térmico. El motor produce, pues, calor en exceso y éste tenemos que disiparlo de alguna forma: esta es la misión principal del circuito de refrigeración. Además, gracias a él se conseguirá que el motor funcione siempre a la misma temperatura, que se caliente rápidamente cuando empieza a funcionar y que pueda dar calor al habitáculo cuando sus ocupantes lo necesiten.

El circuito de refrigeración por agua está constituido por el propio motor, en cuyo interior circula el refrigerante alrededor de los cilindros y culata, una bomba, un termostato y un termointerruptor, un radiador con un tapón provisto de una válvula de sobrepresión, un depósito de expansión y un ventilador. El agua calentada en el interior del motor es enviada al radiador por la bomba a través de un termostato que sólo permite su paso cuando su temperatura alcanza los 85-90°C. Enfriada por el radiador con ayuda del ventilador, que es puesto en marcha por el termointerruptor en caso necesario, regresa nuevamente al interior del motor. Dado que cuando la temperatura del líquido aumenta éste tiende a expandirse, la presión en el interior del circuito, que es cerrado herméticamente, aumenta de forma notable y provoca la apertura de la válvula del tapón del radiador, conectando éste con el depósito de expansión.

# EL PARQUE AUTOMOVILISTICO, AL DIA

Provincias	Matrículas concedidas		Total vehículos matriculados en diciembre 86	Total permisos expedidos	Licencias de conducción
	Últimas matrículas noviembre	Últimas matrículas diciembre			
Alava	3959-I	4514-I	555	505	8
Albacete	1418-H	1928-H	510	501	82
Alicante	4286-AU	7533-AU	3.247	2.245	582
Almería	3404-J	4176-J	772	597	163
Asturias	6478-AJ	8150-AJ	1.672	1.458	98
Avila	4731-D	4949-D	218	223	21
Badajoz	6958-J	7644-J	686	853	181
Baleares	6261-AK	8512-AK	2.251	1.041	310
Barcelona	0035-HT	2568-HU	12.533	7.729	1.274
Burgos	2735-J	3339-J	604	764	11
Cáceres	6104-G	6577-G	473	512	59
Cádiz	9916-U	1478-V	1.562	1.720	598
Cantabria	0388-O	1310-O	922	746	83
Castellón	1776-O	2807-O	1.031	839	211
Ciudad Real	7028-I	7252-I	224	452	94
Córdoba	9938-O	1033-P	1.095	1.029	199
Coruña, La	1756-AF	3600-AF	1.844	1.839	191
Cuenca	9050-D	9320-D	270	286	13
Gerona	0381-Y	2230-Y	1.849	824	196
Granada	6084-M	7262-M	1.178	1.077	285
Guadalajara	1213-D	1458-D	245	252	18
Guipúzcoa	7786-X	9147-X	1.361	1.219	76
Huelva	2385-I	3024-I	639	510	158
Huesca	4228-G	4633-G	405	300	23
Jaén	0443-J	1198-J	755	731	181
León	4857-M	5609-M	752	686	41
Lérida	0840-M	1616-M	776	690	51
Lugo	5296-I	5869-I	573	391	54
Madrid	7520-HJ	8835-HK	11.315	7.036	543
Málaga	5869-AD	8496-AD	2.627	1.502	483
Murcia	9220-Y	1346-Z	2.126	2.035	527
Navarra	8863-S	0064-T	1.201	751	41
Orense	0190-I	0735-I	545	414	34
Palencia	4668-E	4893-E	225	250	12
Palmas, Las	1380-AB	4039-AB	2.659	1.396	202
Pontevedra	0535-Y	1927-Y	1.392	888	105
Rioja, La	2207-H	2738-H	531	511	41
Salamanca	2045-I	2485-I	440	696	30
Sta. Cruz de Tenerife	8118-X	0321-Y	2.203	1.299	112
Segovia	6422-D	6702-D	280	250	11
Sevilla	3514-AL	6139-AL	2.625	2.656	647
Soria	6168-C	6333-C	165	121	5
Tarragona	8127-S	9493-S	1.366	669	166
Teruel	5852-D	6051-D	199	174	17
Toledo	5888-J	6653-J	765	639	76
Valencia	0905-BZ	5806-BZ	4.901	3.722	972
Valladolid	1672-N	2536-N	864	731	26
Vizcaya	8004-AN	9974-AN	1.970	1.691	78
Zamora	5611-E	5874-E	263	293	13
Zaragoza	4707-X	6238-X	1.531	1.331	117
Ceuta	7083-C	7210-C	127	147	13
Melilla	9626-B	9748-B	122	247	23
Totales			79.444	69.468	9.555

NOTA: Por necesidades de edición, estos datos han sido cerrados a 26 de diciembre.

## Fórmula-1: Diecisiete carreras en el Mundial-87

### EL G.P. DE ESPAÑA, EL 27 DE SEPTIEMBRE

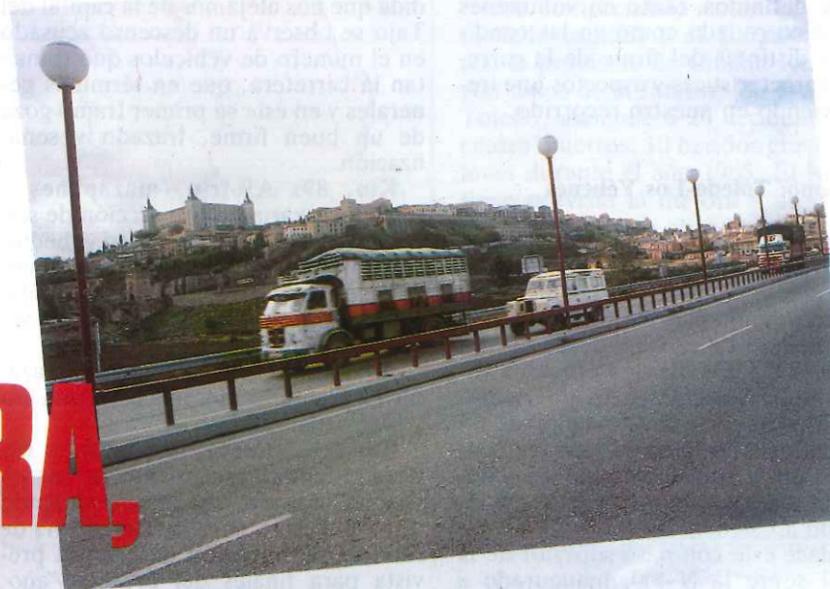
El circuito de Jerez volverá a ser escenario de un Gran Premio de Fórmula-1 del Campeonato del Mundo en el año que acaba de comenzar. La carrera tendrá lugar el día 27 de septiembre, según establece el calendario recientemente dado a conocer por la FISA (Federación Internacional del Deporte Automovilista). Un calendario en el que, después de diez años, vuelve a figurar el Gran Premio de Japón, en el circuito de Suzuka.

Las fechas previstas por la FISA son las siguientes: 12 abril, G.P. de Brasil (circuito de Jacarepagua); 3 mayo, San Marino (Imola); 17 mayo, Bélgica (Spa-Francorchamps); 31 mayo, Mónaco (Montecarlo); 14 junio, Canadá (Gilles Villeneuve); 21 junio, Estados Unidos (Detroit); 5 julio, Francia (Paul Ricard); 12 julio, Gran Bretaña (Silverstone); 26 julio, Alemania (Hockenheim); 9 agosto, Hungría (Hungaroring); 16 agosto, Austria (Zeltweg); 6 septiembre, Italia (Monza); 20 septiembre, Portugal (Estoril); 27 septiembre, España (Jerez); 18 octubre, México (Hermanos Rodríguez); 1 noviembre, Japón (Suzuka), y 15 noviembre, Australia (Adelaida).

Miguel GARROTE

## N-401: Toledo Ciudad Real

# La Mancha MAR DE TIERRA, TIERRA DE CAZA



Sonseca, agrícola y artesanal, famosa por sus mazapanes y turrone.

El tramo de carretera que hoy nos ocupa, de Toledo a Ciudad Real (N-401), es la continuación itinerante de la referida nacional que, partiendo de Madrid, tiene su final en Ciudad Real capital. El recorrido inicial hasta Toledo fue ya objeto de estudio en el número 5 de esta revista. La N-401, al dejar atrás la monumental capital toledana y adentrarse en campos manchegos, sufre un descenso en el volumen de tráfico, atraviesa en su kilometraje áreas completamente despobladas y, uniéndose por su conducto dos históricas ciudades, contempla el paso de la maquinaria agrícola o el del madrugador cazador, pero será sólo ella la que en su perenne residencia junto al campo manchego observe el vuelo bucólico de la perdiz. Proyectos y obras ejecutadas y previstas por el MOPU, con una fuerte inversión económica, salpican casi constantemente el camino. Mañana alborotarán la caza de la zona, pero servirán para hacer más cercano el hermanamiento entre Toledo y Ciudad Real.

La N-401, que ahora centra nuestra atención, tiene en su desarrollo de Toledo a Ciudad Real tres tramos claramente definidos, tanto en volúmenes de tráfico rodado como en las condiciones distintas del firme de la carretera, características y aspectos que iremos viendo en nuestro recorrido.

### 1º tramo: Toledo-Los Yébenes

Dejando atrás la capital toledana y sus invitadores cigarales, iniciamos el viaje por la N-401 en el kilómetro 70 y encontramos para empezar un desdoblamiento de calzada desde el p.k. 70.300 al 72.600. Es una obra del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, con un presupuesto estimado en 160 millones de pesetas, que ha consistido en la transformación en autovía del tramo común con la N-400 de Toledo a Cuenca.

Enlace este con paso superior de la N-401 sobre la N-400, inaugurado a

mitación a 60. Indicación de Cobisa a la derecha. Variante del MOPU, pendiente de estudio informativo. A medida que nos alejamos de la capital del Tajo se observa un descenso acusado en el número de vehículos que transitan la carretera, que en términos generales y en este su primer tramo goza de un buen firme, trazado y señalización.

**Km. 89:** Ajofrín (mazapanes y turrónes), variante con sección de siete metros y arcenes de metro y medio, inaugurada en mayo de 1986, que elimina el paso estrecho por la población. Obra de dos kilómetros de longitud, ejecutada por el MOPU.

Avanzamos entre campos de caza, olivos y llanuras, por una carretera lisa y bien señalizada.

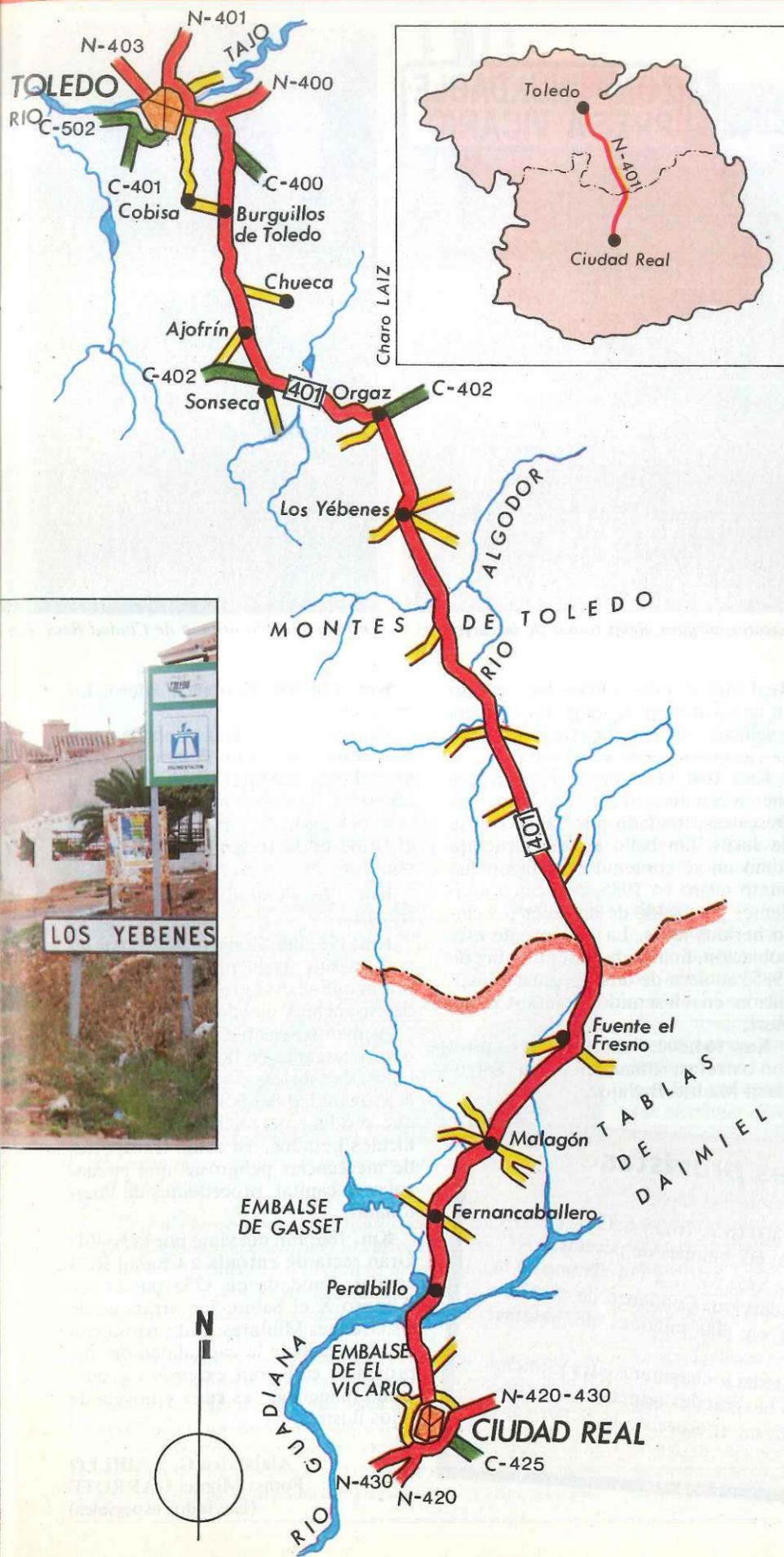
**Km. 93:** Sonseca. Limitación a 60. Ciudad famosa igualmente por su artesanía dulcera. Acondicionamiento de su travesía y construcción de vía de servicio, terminación de la obra prevista para finales del presente año.

alto de la provincia de Toledo. Limitaciones de velocidad por curvas y contracurvas peligrosas. Con un presupuesto de 600 millones de pesetas, tiene el MOPU el proyecto de realizar la variante del puerto y de la población del mismo nombre. Este puerto, que por su escasa altura no figura en el mapa como tal, es el único hito destacable en cota de altura que presenta la N-401, siendo ésta por lo demás absolutamente llana. Por algo estamos en La Mancha.

**Km. 111,800:** Los Yébenes. Limitación a 30. Travesía. A la derecha, indicador a Marjaliza.

### 2º tramo: Los Yébenes, límite con Ciudad Real

Esta sección intermedia de la carretera es quizá, en todos los sentidos, un poco como el tramo «cenicienta» con respecto a sus kilómetros hermanos. Atraviesa una zona despoblada de

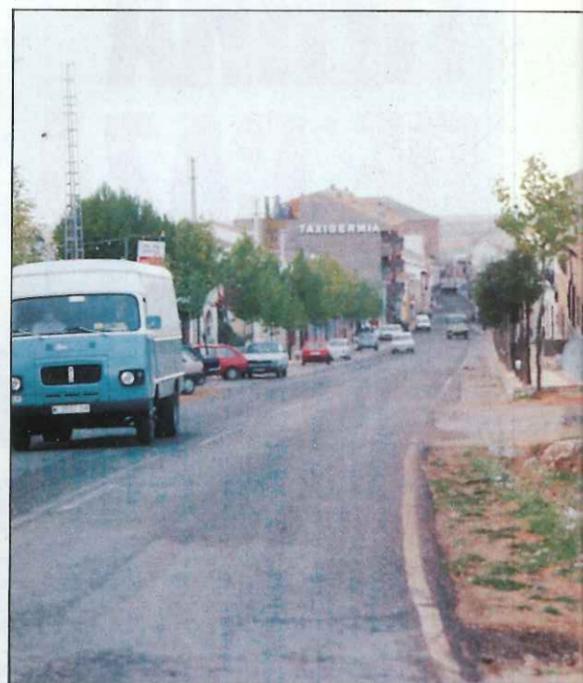


peligrosas (gasolinas) y muy escasos turismos.

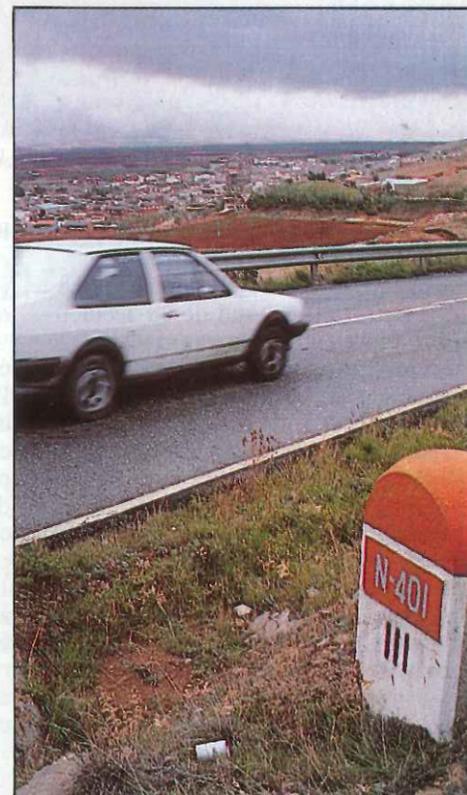
La accidentalidad registrada en el tramo comprendido entre el p.k. 71 (Toledo capital) y el 146,600 (límite con la provincia de Ciudad Real), según datos de la Jefatura de Tráfico de Toledo, asciende a 26 accidentes con cuatro muertos, 10 heridos graves y 26 leves durante el año 1985. El MOPU tiene prevista la mejora y acondicionamiento de este abandonado tramo, en fase de subasta (BOE), con un presupuesto inicial de 604 millones de pesetas, cuyo comienzo se prevé para 1987 y su final para el siguiente año. La obra, además de mejora en el firme, consistirá en el ensanche de la vía hasta alcanzar siete metros de calzada y dos arcenes de metro y medio cada uno.



Puerto de Los Yébenes, único alto de la provincia de Toledo. Paso obligado del reparto de gasolinas. La variante prevista evitará el obstáculo natural.



Los Yébenes. El proyecto del MOPU evitará el paso estrecho por la población.



Bajada del puerto de Los Yébenes. Al fondo, la población del mismo nombre.

primeros de noviembre del presente año, eliminándose así un punto negro en el que durante el año 1985 se produjeron cinco accidentes con seis heridos leves.

**Km. 72,600:** Entramos a continuación en una fase de obras que nos acompañarán hasta el kilómetro 76, consistentes en mejora y acondicionamiento de curvas y vía lenta y transformación en dos carriles de 3,50 metros. Obra del MOPU, con presupuesto de 115 millones de pesetas.

**Km. 80:** Burguillos de Toledo. Li-

Presupuesto estimado en 15 millones de pesetas.

**Km. 103:** Orgaz. Hidalga ciudad, con castillo, puente romano y gran plaza mayor, rodeada de grandes e ilustres casonas. A la izquierda, indicador de Mora de Toledo y Villaminaya; a la derecha, Arisgotas. Proyecto de travesía de la población con mejora y ensanche de la plataforma, pendiente de contratación, con 7,5 millones de pesetas de presupuesto.

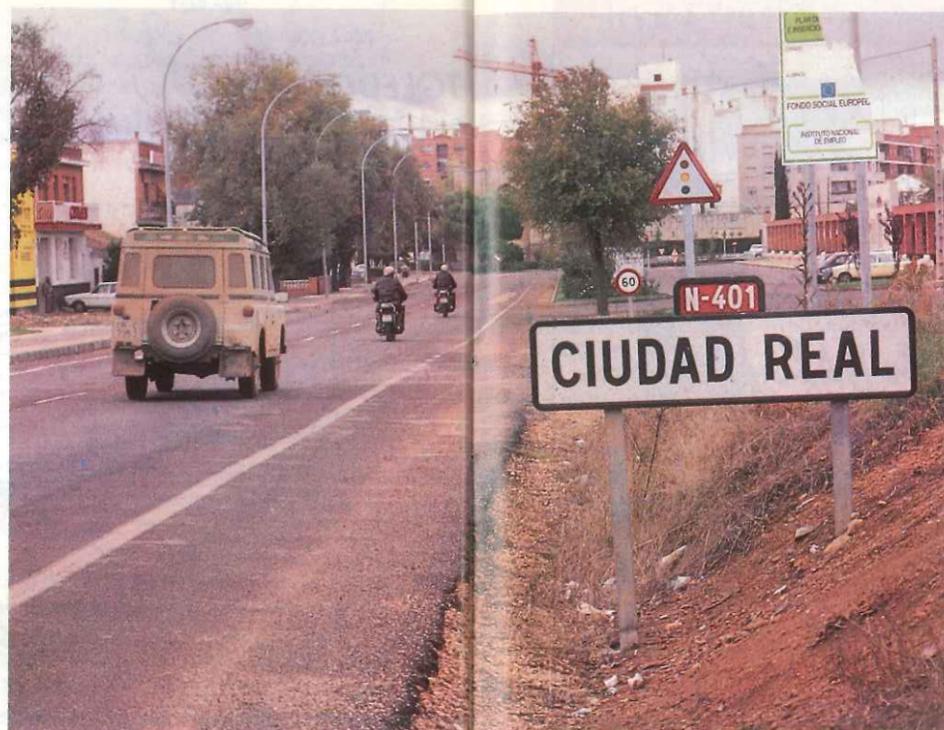
**Km. 108:** Comienza la subida al puerto de Los Yébenes, punto más

unos 35 kilómetros, terreno cacero de crudo aspecto desértico, y presenta un aspecto muy irregular en su firme, con abundante parcheo y un excesivo bombeo de la calzada, que apenas si llega a seis metros de ancho, por supuesto que sin arcén.

La estepa manchega se extiende inmensa a cada lado de la carretera y, como única compañía, la presencia paralela del ferrocarril Madrid-Badajoz. Escaso volumen de vehículos, algún tractor, algún camión de reparto y algún que otro transporte de mercancías



La subida del nivel de agua de la Presa del Vicario anegará algún tramo de la carretera.



Entrada al casco urbano de Ciudad Real. Fin de la N-401.



La Puerta de Toledo, con su estilo gótico-mudéjar, saluda al viajero en la entrada a Ciudad Real.

zación perfecta aparecen ante nosotros.

En este tercer tramo que relatamos se registraron un total de 28 accidentes durante 1985, con tres muertos, 26 heridos graves y 36 leves, según nos comunica la Jefatura Provincial de Tráfico.

**Km. 155:** Fuente del Fresno. Limitación. Propuesta de variante por el riesgo que implica el paso por su estrecha travesía. Con un presupuesto estimado en 500 millones de pesetas, el MOPU proyecta el acondicionamiento de la vía entre los p.k. 147,600 y 162, y entre el 165 y el 172, cuyas obras comenzarán en 1987.

A medida que nos acercamos a Ciudad

Real capital, observamos un aumento en la circulación, maquinaria agrícola y vehículos de tercera categoría. Buena carretera y bien señalizada.

**Km. 164:** Malagón. Población que cuenta con un convento de Carmelitas Descalzas, fundado por Santa Teresa de Jesús, tan bello en su estructura como en su contenido. Malagón fue punto negro en 1985, con cinco accidentes y un saldo de un muerto y cinco heridos leves. La variante de esta población, finalizada en septiembre de 1985, adolece de una irregular señalización en el sentido Toledo-Ciudad Real.

**Km. 164,500:** Peligroso paso a nivel con barreras, situado en curva. Ferrocarril Madrid-Badajoz.

**Km. 170,300:** Fernancaballero. Limitación.

Paso por centro de la población, con mal firme parchado. Peligro por paso estrecho en 400 metros. Mejoras en el acceso a Fernancaballero, en ejecución por parte del MOPU, y obras en el firme de la travesía pendientes de contratación.

**Km. 175:** Peralbillo. Limitación en travesía.

**Km. 175,500:** Zona anegable por crecimiento de la presa del Vicario, por lo que se está procediendo a obras de ensanche y alzado de la vía.

Aumento sensible de la circulación por la cercanía de la capital y la existencia de fábricas de azúcar, gravera y la proximidad del Polígono Industrial, que produce mayor incidencia en vehículos pesados, así como transportes de mercancías peligrosas que circulan por la capital, procedentes de Puertollano.

**Km. 186:** Fin del viaje por la N-401. Gran recta de entrada a Ciudad Real capital. Fundada en 1255 por el rey Alfonso X el Sabio, fue arranque de las Ordenes Militares. Industriosa ciudad que cumple la capitalidad de una provincia con gran extensión y que, como manchega, es cuna y novela de hijos ilustres.

Alejandro G. VADILLO  
Fotos: Miguel GARROTE  
(Enviados especiales)

## Otras actuaciones previstas

### Toledo

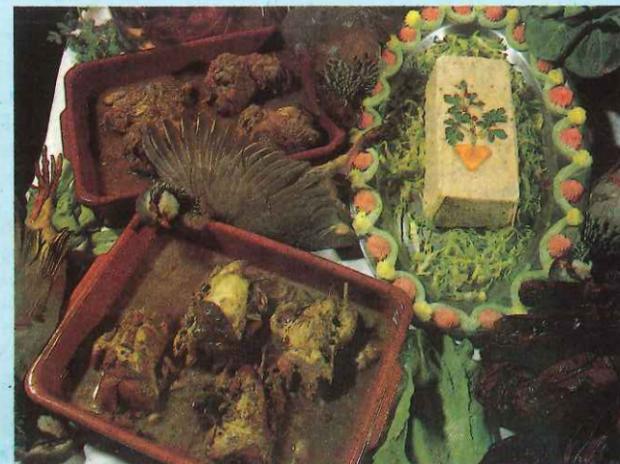
Mejora local. Enlace de N-401 y C-400 (p.k. 76,0 y 6,950). Proyecto en redacción. Presupuesto estimado: 60 millones de pesetas.

Acondicionamiento de los p.k. 76 a 89,0 y 91,2 a 114. Tramo de la C-400 a Los Yébenes. Proyecto en redacción. Comienzo de obras en el año 1987. Presupuesto estimado en 400 millones de pesetas.

### Ciudad Real

Variante de Puerto Lápice, que quedará inaugurada para primeros del año 1987, con lo que se evitarán las grandes retenciones en operaciones salida y también de retorno, en el cruce de la N-IV con la N-420.

## CAZA, QUESOS Y CALDOS



Bodegón representativo de la gastronomía regional, con la cazuela de perdiz.

Es La Mancha eminente zona cacera, donde el amante de lo cinegético encuentra gran variedad de especies que servirán a su cazuela o al decorado de su vitrina. En lo concerniente a la caza menor, son abundantes la perdiz, codorniz, conejo y liebre. La caza mayor tiene como exponentes el ciervo y el jabalí.

**Gastronomía.** Muy abundante y variada. Cervantes comienza su universal novela hablando de la comida de la región: «Una olla de algo más vaca que carnero, salpicón las más noches, duelos y quebrantos los sábados...». Según Rodríguez Marín, el «salpicón» era comida de gente pobre, consistente en tocino en trocitos, carne de vaca, sal, pimienta, vinagre y cebolla picada, y en cuanto a los «duelos y que-

brantos» son simplemente huevos con torreznos. El verso popular glosa también el yantar: «Un plato de migas, / y unas gachas luego / y entre los dos platos / el pisto manchego». Sin olvidar los guisos de perdiz, conejo con tojuntó, el ajo blanco y el atascaburras, teniendo como entrantes las famosas berenjenas. Y, por supuesto, los afamados quesos manchegos.

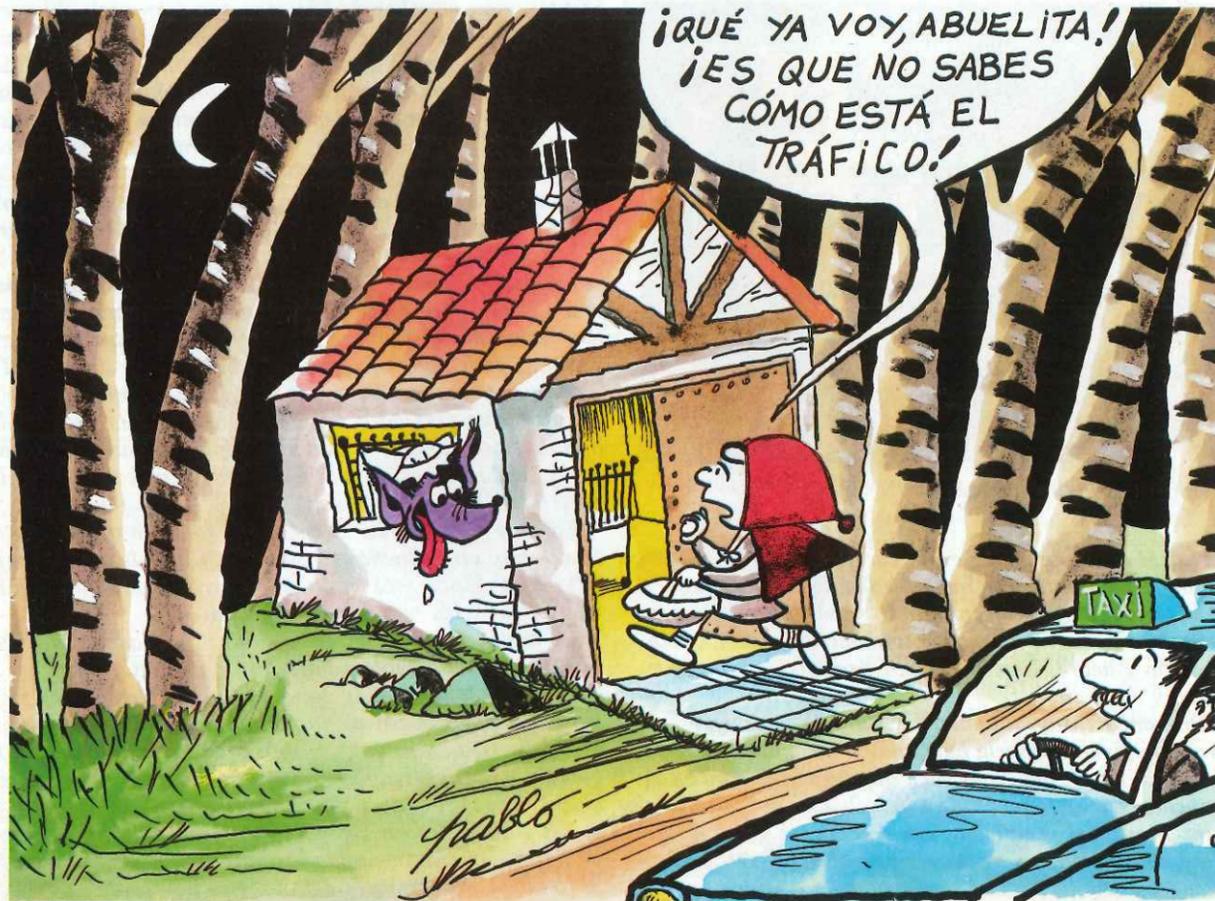
La zona es rica en dulcería artesana, destacando los turrones y mazapanes, rosquillas, tortas, pestiños de origen árabe, la bizcochá y las caridades.

**Vinos.** Los caldos manchegos alcanzan renombre mundial y sirven para regar tan variada gastronomía. El popular Valdepeñas da nombre por extensión a todo el vino de la región, siendo toda ella una gran bodega. Se dice que Tomelloso está construido sobre una gran cisterna de vino, y sus alcoholes destilados servirán para la elaboración de los más diversos coñacs. Una bebida típica en las fiestas manchegas es la «zurra», especie de sangría antecedente de los posteriores «cups» de frutas.

**Folklore y artesanía.** Existe en el folklore manchego un cruce entre las influencias castellana y andaluza. La seguidilla es la danza más popular, y también lo son las jotas manchegas y los mayos con sus folias.

La artesanía se centra en encajes y bordados, tallistas y carpinteros del mueble, alfarería y cuchillería.

El viajero que visita la zona de Ciudad Real puede realizar varias rutas turísticas: la monumental, la del vino, la de los molinos, o la ecológica, siguiendo las mil lagunas y lagunillas de aguas freáticas, o varias de una vez dada la coincidencia en la ruta de algunas localidades. Y al paso, la vista del viajero descansará sobre el oleaje dormido del mar de tierra manchego, donde los barcos son los molinos. Y, al fondo, la limpia línea del inmenso horizonte.



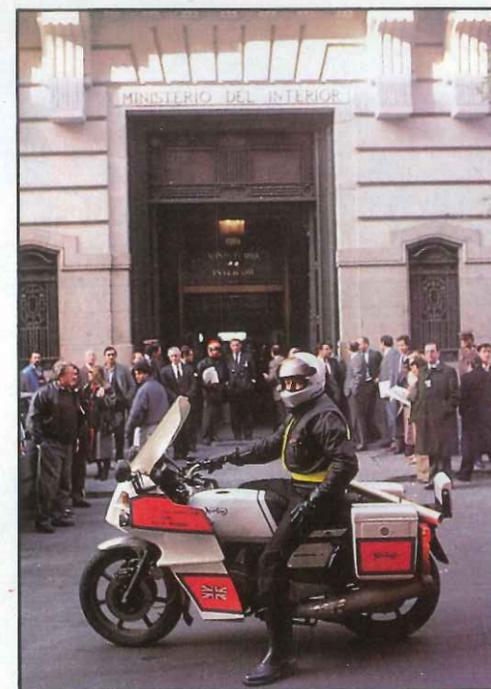
## MENSAJE DE MARGARET THATCHER

CON motivo de la clausura del Año Europeo de la Seguridad Vial, la primer ministro británica, Margaret Thatcher, ha enviado mensajes a los altos responsables de la Seguridad Vial de cada uno de los países integrantes, junto con el Reino Unido, de la CEE. A España acudió un motorista, el cual hizo entrega al subsecretario de Interior del referido mensaje, que decía así:

«Mil novecientos ochenta y seis, Año Europeo de la Seguridad Vial, nos ha dado la oportunidad de trabajar juntos para la seguridad vial dentro del seno de la Comunidad Europea. Pero no ha sido más que un primer paso.

Un solo año no podrá curar esta epidemia creada por el hombre que mata y hiere a más de un millón y medio de nuestros ciudadanos al año.

Hemos de insistir en nuestros esfuerzos para encontrar soluciones, en la enseñanza y la formación, en la legislación y su



aplicación, y sobre todo, en la ingeniería de los vehículos y de las carreteras. Hemos de buscar siempre las mejores soluciones. Nunca debemos dejarnos desviar hacia arreglos de segunda categoría.

Como gobiernos, hemos de actuar. Las víctimas de los accidentes de tráfico constituyen una enorme pérdida económica y social. Pero para las ciento cincuenta familias que cada día del año se ven privadas repentinamente de uno de sus miembros, la acción gubernamental no será nunca suficiente. Lo que quieren y necesitan es que cada usuario de la carretera conozca y se preocupe por el trágico número de víctimas de los accidentes de tráfico. Cuando se preocupen todas nuestras gentes —y pongan en práctica en sus viajes diarios esta preocupación por sí mismos y por los demás— entonces podremos celebrar un auténtico año de seguridad vial en Europa.»

### LO RECLAMA LA CONFERENCIA EUROPEA, PARA LOGRAR MAYOR SEGURIDAD

## Mayor atención al factor humano

LA búsqueda de medios de influencia sobre el comportamiento humano, de cara a la consecución de una mayor seguridad vial, es la principal preocupación mostrada por la Conferencia Europea de Ministros de Transportes (CEMT) en una reciente resolución, dada a conocer a todos los países miembros de la Europa Comunitaria.

Es criterio de la CEMT que, a pesar de los progresos de los últimos años, los gobiernos deben realizar esfuerzos mantenidos para obtener nuevos avances en la lucha contra la inseguridad vial, teniendo para ello muy en cuenta «que el factor humano se halla en la base de la gran mayoría de los accidentes viales y que, por consiguiente, en los próximos años conviene actuar de modo prioritario sobre las causas humanas de la inseguridad vial».

Apoyándose, pues, en tales consideraciones, la CEMT ha invitado a sus países a actuar en un campo de 15 actuaciones concretas que resumimos:

1. Perfeccionar los sistemas de toma de datos sobre accidentes y profundizar en la investigación de los mismos, «de modo que pueda disponerse de elementos fiables de medida de la implicación de factores humanos en la génesis de los accidentes y, con tal base, poder elaborar medios adecuados de prevención, disuasión y represión susceptibles de influir en el comportamiento de los usuarios de las vías públicas».
2. Establecer mejor la importancia de factores humanos, como el exceso de

velocidad, el alcohol, las maniobras peligrosas y la falta de respeto a la señalización.

3. Aplicar íntegramente recomendaciones anteriores sobre limitación de velocidad, represión del alcohol y uso de cinturón y casco, «para desembocar en un sistema de obligaciones claro, coherente y armonizado a escala internacional».

4. Mantener un nivel suficiente de control vial, asegurando una presencia adecuada en la vía de los servicios de vigilancia, incluida la red secundaria.

5. Procurar que los servicios de vigilancia estén dotados de aparatos automáticos de comprobación de infracciones, sobre todo en cuanto a excesos de velocidad, no detención ante luz roja y tasa de alcoholemia.

6. Velar por una imposición rápida de las sanciones y por el establecimiento de procedimientos flexibles para la represión de las infracciones, «de forma que, en su caso, se desembarace a los tribunales de las de menor entidad».

7. Recurrir ampliamente a las sanciones más disuasivas —tales como suspensión o anulación del permiso de conduc-

ción, o inmovilización del vehículo— en caso de infracciones que atenten directamente a la seguridad de otras personas.

8. Dar amplia publicidad a las acciones de represión y control de comportamientos peligrosos.

9. Mejorar el sistema de educación vial, iniciada desde la edad más temprana.

10. Favorecer una enseñanza escolar de las reglas y comportamientos esenciales de la seguridad vial.

11. Reforzar la calidad del aprendizaje de la conducción en las autoescuelas, así como el nivel de competencia del personal docente y examinador.

12. Examinar la posibilidad de introducir sistemas de aprendizaje progresivo de la conducción, en particular para el acceso a la conducción de las motocicletas más potentes, y de elaborar mecanismos administrativos y pedagógicos de seguimiento del aprendiz de conductor o del conductor joven.

13. Favorecer iniciativas que tiendan al reciclaje y perfeccionamiento de los conductores, en particular de los culpables de infracciones repetidas.

14. Desarrollar campañas de información a los usuarios sobre los riesgos más importantes y las principales causas de accidente, y favorecer la difusión de las mismas.

15. Animar la colaboración de los organismos privados de prevención y, al mismo tiempo, ayudarles en sus iniciativas.

## Los accidentes de Zaragoza y Tenerife

LOS sucesos ocurridos en diciembre en Zaragoza y Tenerife, con el saldo de nueve muertos, indican la posibilidad de que un exceso de peso o una inadecuada ubicación de los pasajeros dentro del habitáculo del automóvil puedan ser causas indirectas de accidentes. Y esto parece demostrar cierto desconocimiento por parte de los usuarios de las normas elementales que del uso del automóvil facilitan los fabricantes, que a su vez son reflejadas por Industria en las respectivas Tarjetas Técnicas.

La experiencia en la construcción de automóviles a lo largo de varias décadas, y los avances en tecnología y materiales procedentes de otras industrias, hacen del vehículo moderno una máquina de alta fiabilidad. Prueba de ello es el mínimo porcentaje de fallos mecánicos en las estadísticas de accidentes, siendo éstos generalmente motivados por fallos humanos y demás incidencias viarias, que son las que enmarcan el grueso de la accidentalidad.

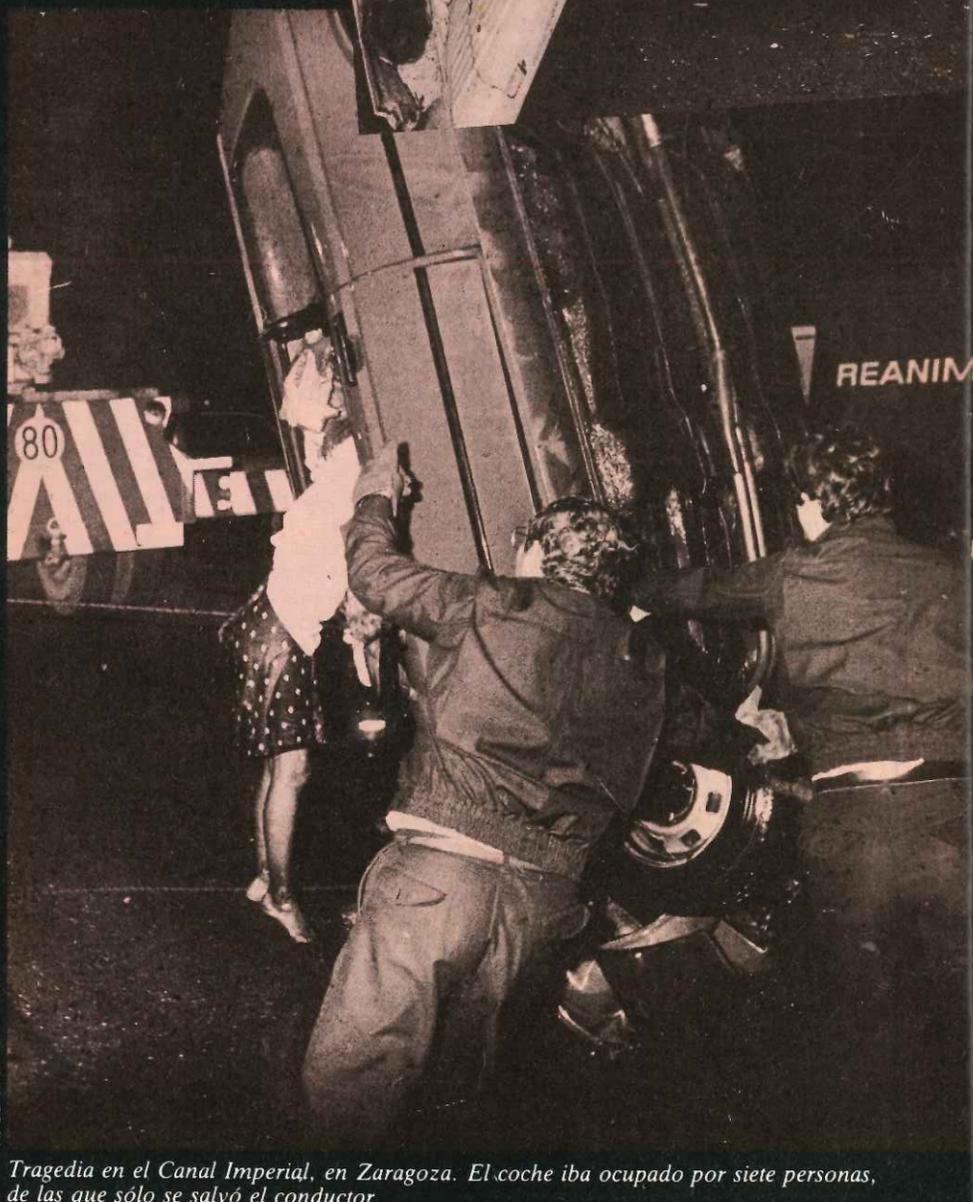
Desde el diseño primario hasta su salida de fábrica, el vehículo pasa por una serie de estudios y pruebas de todo tipo de manera exhaustiva, que hacen que el producto final inspeccionado por el Ministerio de Industria sea dotado de su correspondiente Tarjeta de Inspección Técnica, en la que figuran sus características y, por añadidura, sus limitaciones.

### Uso excesivo o inadecuado

Mientras se mantengan las instrucciones de uso y mantenimiento indicadas por el fabricante, se supone que la máquina de automoción tendrá un comportamiento adecuado. No obstante, el uso que se hace, quizá demasiadas veces y aun de manera inconsciente, no es del todo adecuado. El análisis en este sentido trae como referencias dramáticas los accidentes ocurridos en Zaragoza y en Tenerife, en los primeros días del pasado mes de diciembre.

El accidente de Zaragoza muestra la excesiva ocupación del vehículo, un Talbot Samba —dato reconocido por la casa fabricante—, en el que viajaban siete personas que se precipitaron a las aguas del Canal Imperial. El resultado fue el fallecimiento de seis de los ocupantes del turismo. A todas luces queda

## Posible uso inadecuado del vehículo



A. DE CASTRO

Tragedia en el Canal Imperial, en Zaragoza. El coche iba ocupado por siete personas, de las que sólo se salvó el conductor.

Estado en que quedó el coche en que viajaban los jugadores de baloncesto tinerfeños.

patente que las condiciones técnicas del automóvil fueron rebasadas, lo cual no implica necesariamente que ésta fuera la causa directa del accidente.

En cuanto al siniestro de Tenerife, en el que fallecieron tres de los cinco jugadores de baloncesto que ocupaban el vehículo, resultando a su vez herido grave el conductor, parece mostrar, si no una sobrecarga en las plazas reglamentadas para un Seat Panda, sí una inadecuada ubicación dada la complexión física habitual de un jugador de baloncesto. Una cuestión que si bien no puede considerarse directamente como causa del accidente, sí puede repercutir, no obstante, en la adecuada y reglamentada postura del conductor del vehículo ante los órganos de dirección del mismo.

### El peso, factor decisivo

La Subdirección de Automoción del Ministerio de Industria, consultada por esta revista, es tajante ante el hecho: «Sin duda el exceso de peso incide directamente en la frenada del vehículo. Los frenos de un automóvil están calculados y acoplados para los pesos que en origen marcan los fabricantes». Sin obviar otros mecanismos, como suspensión, dirección, etc., Industria insiste en que «las revisiones que efectúan las estaciones de Inspección Técnica de Vehículos hacen hincapié en el sistema de frenado, considerado como la inspección más importante, porque una frenada desigual puede provocar un desequilibrio y falta de adherencia».



Un moderno sistema de control captó las imágenes

## Duro testimonio de un atropello

¿Cuántas veces habremos oído que una imagen vale por mil palabras? Pues bien: hemos de recurrir de nuevo al tópico ante la contemplación de estas dos fotografías consecutivas, procedentes de Valencia, que dan testimonio del atropello de un peatón por parte de un vehículo que cometió una presunta infracción, al saltarse el disco en rojo.

El hecho ocurrió el pasado 26 de noviembre, en el cruce de las avenidas de Pío XII y de Campanar (entrada a Valencia por el Norte), a las 16.43 horas. Las imágenes han sido captadas por la cámara fotográfica que incorpora un moderno sistema de control, instalado en diferentes puntos de la capital levantina gracias a un acuerdo firmado no hace mucho entre el Ayuntamiento valenciano y la Dirección General de Tráfico. La cámara sufre un disparo automático cuando un vehículo rebasa el semáforo en rojo y, en ocasiones, puede llegar a ofrecer un testimonio tan duro como el presente.

Tres mil profesionales respondieron a la encuesta pos-Congreso

## ASI OPINA EL SECTOR



Miguel Garrote

**L**A Comisión Gestora del I Congreso de la Enseñanza de la Conducción, a la que se van a incorporar representantes elegidos en las comisiones autonómicas, va a actuar como comisión central de seguimiento de las sugerencias que hizo el sector de autoescuelas en el citado congreso.

La próxima reunión está prevista para el 23 de enero, con el fin de dar tiempo a que, tras la fase provincial en la que se está procediendo a nombrar representantes entre los profesionales y empresarios que más interés participativo han demostrado, se nombren las comisiones autonómicas.

A las sugerencias expuestas en el Congreso de la Enseñanza de la Conducción se van a añadir las manifestadas en una encuesta realizada por la DGT mediante carta dirigida a la totalidad de profesionales del sector y que ha sido cumplimentada por unas 3.000 personas.

La primera parte de la encuesta se refiere a la escuela como centro docente y consta de 27 preguntas con varias respuestas alternativas. En primer lugar, con un porcentaje del 34,43 por 100, los profesionales prefieren que la forma o estructura de la escuela se haga de acuerdo o por convenio del sector.

En cuanto a la necesidad de un certificado de aptitud para ser director de autoescuela, el 49,23 por 100 consideran que no es necesario en ningún caso.

Por su parte, el 53,62 por 100 considera que el nivel de EGB es suficiente para el acceso a la profesión, y el 77,32 por 100 desea que los cursos para ello se convoquen de acuerdo con la demanda de empleo. Asimismo, el 70,76 por 100 considera que el profesor de formación vial no debe especializarse en la enseñanza concreta del teórico o el práctico.

Respecto a las enseñanzas mínimas, programación y planificación de la enseñanza, el 66,91 por 100 cree que es necesario ampliar la enseñanza teórica, amoldando los exámenes según el permiso, e igualmente el 67,13 por 100 cree necesario ampliar la enseñanza práctica (circulación nocturna, autopistas, etcétera). Por otro lado, el 49,82 por 100 considera que la enseñanza debe programarla el profesor.

En cuanto al aspecto de los módulos de tiempo por clase, el 44,93 por 100 prefiere que sea de 45 minutos.

El 87,14 por 100 estima conveniente para la seguridad el que para obtener el permiso C-1 sea necesario haber obtenido previamente el B-1, y el 54,86 por 100 considera conveniente que el permiso de la clase D debe implicar el de la clase C-2.

Respecto a la forma de realizar los exámenes teóricos, el 70,29 por 100 coincide en que debe ser mediante cuestionarios con varias respuestas alternativas y, admitida esta posibilidad, la valoración debe hacerse por un sistema global, con tres o cuatro fallos, según responde el 65,90 por 100. En cuanto al examen teórico oral, el 64,6 por 100 considera que el actual es el más adecuado para personas con dificultades de comprensión de lectura.

En cuanto a que la DGT publique los cuestionarios que emplea en el examen, el 55,9 por 100 considera que no es necesario.

Por lo que se refiere a los exámenes prácticos, el 84,58 por 100 considera que el examen integral ha mejorado la calidad de la enseñanza, mientras que el 81,65 por 100 opina que el conocimiento por parte del alumno del itinerario que va a seguir en las pruebas no mejoraría la calidad de la enseñanza. Asimismo, el 83,95 por 100 considera indispensable que el resultado de los exámenes se comunique inmediatamente después de haber terminado.

En cuanto a la documentación obligatoria, el 62,51 por 100 considera necesario el contrato de enseñanza, el 77,1 por 100 el libro de reclamaciones y el 64,8 por 100 no cree necesaria la cartilla del alumno.

Respecto a la relación Administración-Escuelas, el 97,44 por 100 considera necesarias reuniones periódicas con los res-

ponsables de exámenes y examinadores, el 95,99 por 100 cree conveniente la creación de un órgano de consulta permanente en el que estén representados la Administración y las escuelas.

En el 90,40 por 100 de los casos se considera conveniente la celebración de un Congreso anual de Enseñanza de la Conducción.

En cuanto al control de las escuelas, el 58,96 cree conveniente que se divulguen



Miguel Garrote

La mayoría de los profesionales cree que es preciso ampliar la enseñanza teórica.

los resultados de los exámenes obtenidos por cada academia, mientras que el 59,48 por 100 no cree conveniente que se aplique estrictamente el Reglamento, sancionando, incluso con la suspensión de funcionamiento, a quienes no obtengan en la enseñanza resultados suficientes. Por otra parte, el 77,98 por 100 cree que debe intensificarse la labor inspectora abarcando mayor número de aspectos con la finalidad de ayudar y orientar.

### La autoescuela como empresa

La segunda parte de la encuesta mencionada estudia la autoescuela como empresa, con sus problemas financieros y socio-laborales, resumidos en 12 preguntas. Para los profesionales de la enseñanza de la conducción, las autoescuelas se encuentran en crisis (76,15 por 100), fundamentalmente debido al aumento de autoescuelas (48,87 por 100) y a la crisis económica general (36,65 por 100). Otros motivos minoritarios son la disminución de la demanda (6,93 por 100), la carestía de la enseñanza (2,60 por 100) y otras no especificadas (4,92 por 100).

Entre aquellos que consideran que las autoescuelas no se encuentran en crisis, el 54,30 por 100 de los encuestados opinan que sólo se trata de una disminución de los beneficios respecto a épocas anteriores; el 25,44 por 100 opina que se debe a falta de adaptación a la situación actual y un 9,13 por 100 por el desconocimiento de sistemas de gestión económica y financiera.

Mayoritariamente, las autoescuelas están por un precio fijado por la Administración (79,5 por 100), mientras que sólo un 20,94 por 100 se opone. El sistema

## Hacia una Federación Autonómica Nacional

El pasado sábado día 20 de diciembre, con asistencia de varios presidentes de federaciones regionales y provinciales de organizaciones de autoescuelas, se constituyó una Comisión Gestora para crear una nueva asociación que agrupe a estos profesionales. De momento, esta Federación Autonómica Nacional de Autoescuelas, que así se llamará, ya ha constituido su Comisión Gestora para negociar con la DGT y coordinar las inquietudes de estos profesionales, «pues consideramos que FENAE no es representativa».

Las federaciones autonómicas de Extremadura, Galicia, Madrid, Asturias, Andalucía (por quien firmó el vicepresidente de la federación y presidente de Jaén) y Valencia (que como aún no tiene federación autonómica firmó el presidente provincial) se adhirieron a la Gestora. Cataluña participó como observador y está estudiando actualmente su adhesión a esta nueva asociación, ya que como la reunión fue, al menos para esta autonomía, por sorpresa, su representante no quiso tomar una decisión, sino consultarlo con sus representantes.

La Comisión Gestora elaboró un documento con tres puntos fundamentales, entre los que figura su constitución democrática, la coordinación de inquietudes generales y la resolución de los problemas de las autoescuelas. Al mismo tiempo, esta nueva Federación Autonómica Nacional de Autoescuelas pretende, como una de sus primeras acciones, la recuperación del patrimonio, o la parte correspondiente de FENAE y de anteriores organizaciones empresariales de aquellas organizaciones regionales y provinciales que participaron en las mismas.



Miguel Garrote

Cada año debería celebrarse un Congreso Nacional. Es el criterio del 90 por 100 de los que respondieron a la encuesta.

para fijar este precio podría ser una banda de precios máximos y mínimos (49,84 por 100), un sistema de precios fijos (39,61 por 100) o unos precios mínimos (19,54 por 100).

El número de horas reales que los profesores dedican a las clases es, según esta encuesta, entre 8 y 10 horas diarias (44,86 por 100) o entre 6 y 8 horas (33,97 por 100).

Aunque por una diferencia muy ajustada (55,88 por 100 de «síes», frente a un 44,11 por 100 de «noes»), las autoescuelas estiman que no debe mantenerse el sistema de reducción de cupo total para cubrir mínimos. Sin embargo, la mayoría (51,18 por 100) opina que el cupo es necesario.

Cuatro es el número máximo de alumnos a los que, cumpliendo la jornada estrictamente, se puede impartir clase y presentar a examen semanalmente, según el 41,46 por 100 de los encuestados; el 29,8 por 100 opina que el número es de cinco, y el 15,44, que más de cinco.

El 80,38 por 100 opina que no es posible la utilización conjunta de los locales por varias autoescuelas. Sin embargo, el 64,30 por 100 cree interesante la formación de cooperativas y sociedades laborales anónimas.

Por último, el 56,20 por 100 piensa que no es conveniente que se reduzca el número de vehículos exigibles a las autoescuelas.

### Seminarios para profesores

En la segunda quincena de octubre se pusieron en marcha varios seminarios didácticos sobre formación vial, organizados por la DGT a instancias del sector. Actualmente funcionan los de Programación de la enseñanza de ciclomotores, evaluación del alumno durante el aprendizaje y elaboración de «listas de observación», y taller de relaciones humanas. El 17 de enero comienza otro seminario para estudiar la conveniencia de elaborar un programa de formación para conductores noveles, una vez han obtenido ya el permiso de conducir.

# Nuevas vías para el Sur

*España ha asumido el compromiso de organizar en 1992 una Exposición Universal que, bajo el lema «La Era del Descubrimiento», se convertirá en el acto culminante del V Centenario del Descubrimiento del Nuevo Mundo. La muestra abrirá sus puertas el 20 de abril de 1992 y será clausurada el 12 de octubre de ese mismo año, justo medio siglo después de la expedición colombina. Para entonces, todas esas ilusiones, todos esos proyectos que ahora se ven lejanos, tendrán que estar a punto para*

*que Sevilla, la ciudad elegida para tan magno acontecimiento, acumule, como otras tantas veces, un éxito sin precedentes. Será el éxito del pueblo español, de ese pueblo que ya trabaja para obtener matrícula de honor en tan difícil prueba, que tuvo su último escenario en Osaka, allá por 1970. Se invertirán miles de millones, entre ellos los destinados a regulación del tráfico en la ciudad, que pretenden ser una muestra de las mejores tecnologías españolas.*



José RUBIO



José RUBIO

Marbella: un tramo peligroso y conflictivo que conocerá el desdoblamiento.

COMO asentamiento de la Expo-92 se han elegido 215 hectáreas de la isla de La Cartuja, situada entre dos brazos del río Guadalquivir, a sólo unos cientos de metros del centro de la capital hispalense. Cuando estén construidos los nuevos accesos urbanos se podrá llegar al recinto a pie. Sin embargo, hasta Sevilla habrá que llegar por ferrocarril, en avión y, sobre todo, por carretera. Por ello trabajan ya los responsables. La red de carreteras andaluzas cambiará casi totalmente para el 92. No sería posible el triunfo de otra manera, ya que se calcula que unos diecisiete millones de personas visiten la Expo.

## LOS DETALLES

Para conmemorar el V Centenario del Descubrimiento de América, acontecimiento de gran trascendencia en la historia humana, Sevilla organizará en 1992 una Exposición Universal que fue aprobada por la Oficina Internacional de Exposiciones (BIE), organismo intergubernamental con sede en París, el 15 de junio de 1983. Sin embargo, el deseo y la ilusión partían de mucho antes. En 1976, el Rey Don Juan Carlos I pronunciaba en Santo Domingo un discurso —el primero de un monarca español en el Nuevo Continente— en el que decía: «Será tarea de la Corona Española alentar esta voz de la cultura que hoy constituye el único mensaje pacificador y el único lenguaje universal. Trataré de cumplirla y, para darle asiento y logro, quisiera comunicaros un propósito que significa un comienzo en la tarea. Reanudando una noble tradición familiar y monárquica, desearía que se celebrase en España,

si todos me ayudáis, una Exposición Internacional Iberoamericana».

La Exposición Universal de Sevilla en 1992 será el principal acontecimiento y el de mayor proyección mundial de cuantos se celebren en España para conmemorar el V Centenario del Descubrimiento de América. La Expo albergará varias categorías de pabellones: nacionales, de organismos internacionales, comerciales y temáticos.

La última exposición universal se celebró en Osaka (Japón) en 1970 y tuvo por lema «El progreso humano en armonía». El del 92 es «La Era del Descubrimiento» y examinará tres etapas de la historia de la humanidad: El mundo antes de 1492; de 1492 a nuestros días, y el futuro.

La Expo-92 abrirá sus puertas en la sede de Sevilla el 20 de abril de 1992 y será clausurada el 12 de octubre del mismo año, medio milenio después de la llegada de Colón a América. Ocupará 215 hectáreas en la isla de La Cartuja, entre dos brazos del río Guadalquivir y frente al casco antiguo de Sevilla. Los análisis efectuados señalan que visitarán la Expo más de dieciséis millones de personas, de los que nueve serán extranjeros. Cientos de millones de dólares se invertirán en el recinto español de la Exposición Universal, vaticinándose un equilibrio económico-financiero a su terminación. Se prevé una superficie construida de 300.000 metros cuadrados. De ellos, 172.500 correrán a cargo de los participantes y el resto para la sociedad organizadora. Las hectáreas del recinto de la Exposición Universal se organizarán en distintas áreas definidas y delimitadas por sus contenidos. Estas serán: área de España, área de los Descubrimientos, área de

Futuro, área de Pabellones Nacionales, área de Espectáculos, área de Atracciones y área de Administración y Servicios.

La presencia de España en la Exposición Universal obliga a distinguir aspectos distintos, aunque complementarios: España en el Mundo; su contribución a la cultura universal; España en América; la obra de España en el Nuevo Mundo, y España en su diversidad: pluralidad de la cultura española.

Trece equipos han participado en el concurso de ideas para la ordenación del recinto. El Rey Don Juan Carlos entregó los premios a los ganadores, que resultaron ser el ingeniero español José Antonio Fernández Ordóñez y el arquitecto argentino Emilio Ambasz, ex-aequo.

## RED VIARIA Y NUEVAS TECNOLOGÍAS DEL TRAFICO

Dicen, y uno cree que la afirmación tiene algo o mucho de cierto, que el mal estado de la red de carreteras andaluzas ha tenido que ver en su corto avance. De ahí que para llegar a unas metas dignas de bienestar en esta comunidad haya sido necesario un plan viario, al mismo tiempo que ambicioso, factible. Y esto es lo que la Consejería de Política Territorial de la Junta de Andalucía se ha propuesto con el Plan de Carreteras de la región que, iniciándose ahora, va a durar casi la veintena de años, en cinco etapas cuatrienales, de la que van a ser esenciales las comprendidas hasta el 92, año de la Expo. De esta manera, con una planificación basada en las necesidades auténticas y con una inversión de 267.000 millones de pesetas, se espera que para final del siglo XX Andalu-

cía tenga una red viaria que colabore en la potenciación de los sectores económicos y sociales de la zona. Además, se pondrá en funcionamiento un complejo sistema de ordenación del tráfico, en el que participará lógicamente la DGT, en el que entrará en servicio la más moderna tecnología española en todo lo relacionado con el tráfico y que irá desde el control de accesos al tratamiento del transporte público. En este proyecto se invertirán en torno a los cinco mil millones y se encuadrará en el proyecto «Europolis», aunque caso de que éste llevara un ritmo más lento del necesario para llegar a tiempo a la Expo 92. España seguiría adelante con su plan. Será en definitiva, un auténtico «stand» para mostrar nuestros grandes avances en la materia.

La Junta de Andalucía gestiona casi diez mil kilómetros de carreteras, a los que hay que sumar los 2.659 de la Administración Central y otros diez mil a cargo de las Diputaciones. De los que pertenecen a la Comunidad andaluza, el 13 por 100 corresponden a carreteras nacionales. La red que se pretende conseguir va de acuerdo con el sistema de poblaciones, que clasifica las zonas urbanas en estos niveles jerárquicos: centros y ámbitos básicos; centros y ámbitos intermedios, y centros y ámbitos subregionales.

Sin lugar a dudas que la Expo-92 ha tenido mucho que ver en el tema de las carreteras andaluzas y lo prueba el hecho de que el propio ministro Javier Sáez de Cosculluela ha declarado en repetidas ocasiones que «Andalucía tendrá una red de carreteras magnífica para 1992». Por ello se van a invertir casi ciento treinta mil millones de pesetas, de los que 19.000 ya han sido gastados en 1984; 6.500 en 1985; 60.000 entre 1986 y 87, y 44.000 hasta el 92.

El programa de inversiones previsto para los dos próximos cuatrienios, que son los que nos atañen con motivo de la Expo-92, es el siguiente:

—En el primer cuatrienio, 28.820 millones de pesetas en el desdoblamiento de la ruta Sevilla-Granada-Baza, 27.700 millones para el resto de la red básica y 18.400 millones para la red intercomarcal. Total, 75.000 millones de pesetas.

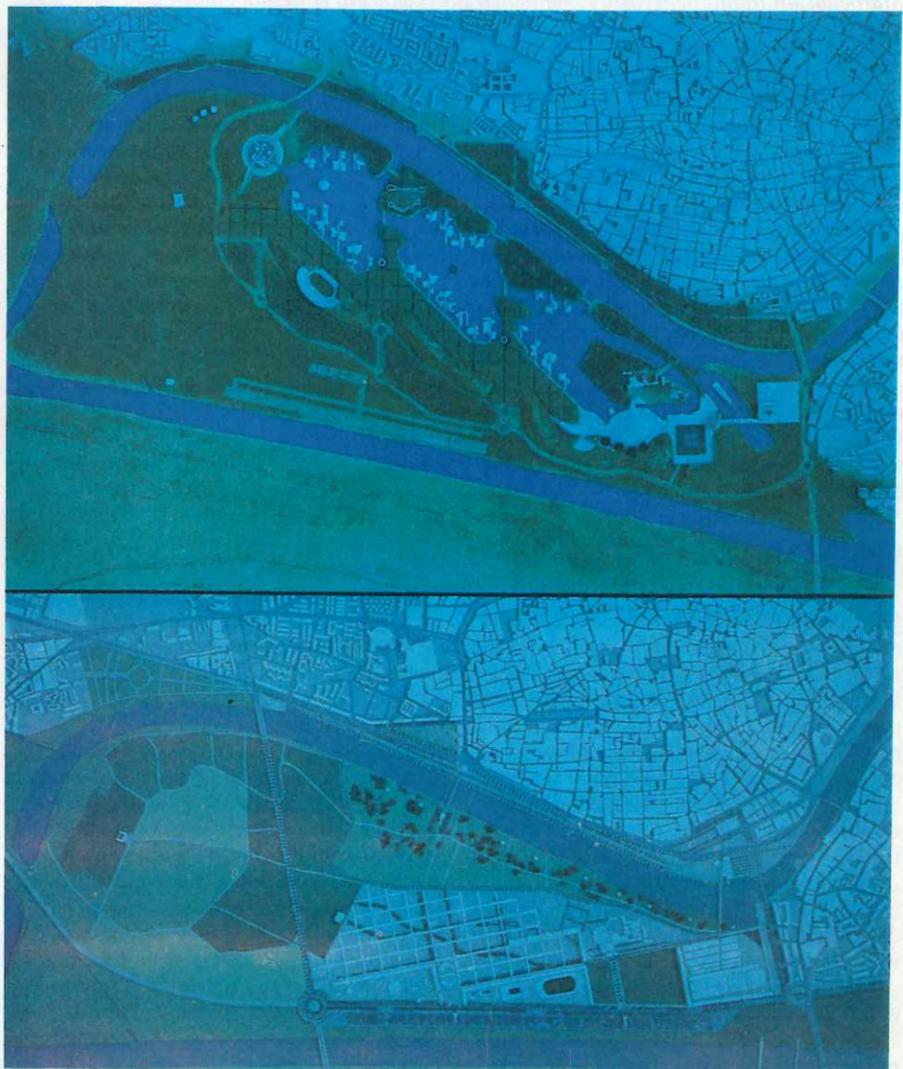
En el segundo cuatrienio, 7.200 millones de pesetas para la autovía Sevilla-Granada-Baza, 18.480 millones para la red básica y 27.720 millones para la red intercomarcal. Suman 53.400 millones de pesetas. Y en total de los dos cuatrienios, 128.400 millones de pesetas.

En cuanto a la aplicación de las inversiones hay que distinguir los siguientes planes de actuación:

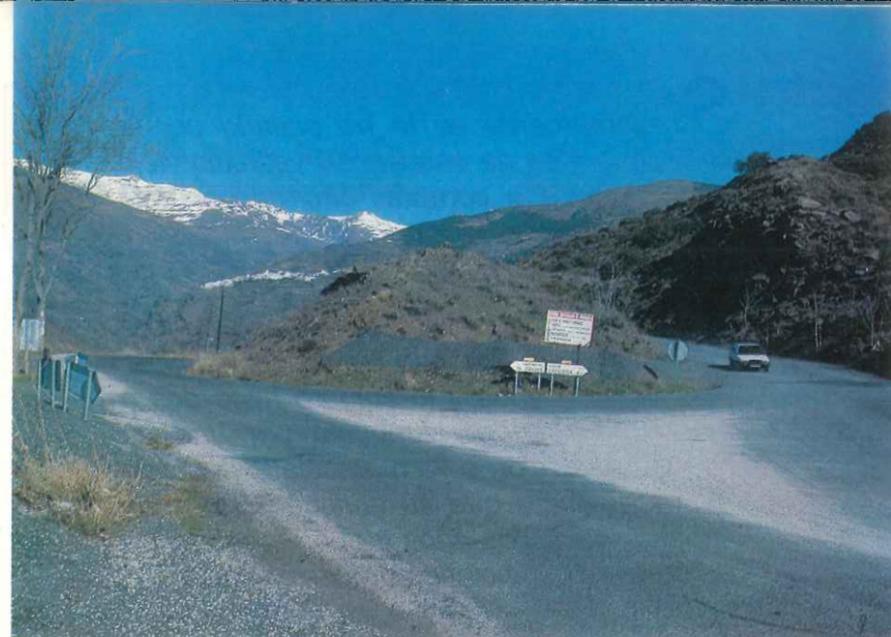
—**Desdoblamientos:** Supondrá el de la



La comunicación de Andalucía hacia el Este, uno de los aspectos de actuación dentro de la Red Intercomarcal.



Trece equipos participaron en los proyectos de la Expo-92 para la ordenación del recinto. El premio recayó ex-aequo en el ingeniero español Miguel Angel Fernández Ordóñez (1) y el arquitecto argentino Emilio Ambasz (2).



El cinturón de La Alpujarra, entre las previsiones de la Red Intercomarcal andaluza.



Manuel Olivencia, comisario general

## «La Expo mostrará progreso y paz»

**D**IRIGE la organización de la Expo-92 en su sede de Sevilla, Manuel Olivencia Ruiz, nombrado comisario general de España por el Gobierno. La Administración española ha concedido al comisario general dos órganos de apoyo para organizar, programar y gestionar la Expo: la Oficina del Comisario, órgano dependiente del Ministerio de la Presidencia, y la Sociedad Estatal para la Exposición Universal de Sevilla 1992, sociedad anónima de capital enteramente público.

Manuel Olivencia, malagueño de nacimiento, quiere que Andalucía quede «por todo lo alto»:

—La Exposición Universal Sevilla 1992 invitará al hombre —dice— a meditar sobre su futuro y le ayudará a descubrir un mundo nuevo, más justo, más libre y más solidario. Pienso que tiene sentido la conmemoración del V Centenario del Descubrimiento de América, porque el recuerdo es la carrerilla —recordando a Ortega y Gasset— que el hombre toma en el pasado para dar un brinco energético en el futuro. Las tradiciones más avanzadas hacen del recuerdo no una rémora, sino una energía en la marcha hacia adelante. El hombre, a partir de 1492, alcanza una imagen real del mundo en que habita y, sobre todo, la conciencia de que una sola humanidad, una comunidad humana, puebla esa tierra. La modernidad comienza precisamente en 1492. Es claro que los rasgos que hoy reconocemos como esenciales de la modernidad surgen a partir de aquí: el incremento y la difusión de los conocimientos científicos, de las relaciones económicas, de las comunicaciones. Esa

es la acepción que nosotros damos a la palabra descubrimiento y eso es lo que queremos conmemorar en 1992, porque entre otras razones toda exposición describe un fenómeno de progreso y de paz. La Expo servirá para mostrar al mundo una nueva imagen de España, atraer la atención de la comunidad internacional, potenciar su protagonismo y sus vínculos con todos los países y especialmente su capacidad de enlace geo-política entre Europa, África y América. Tenemos poco tiempo y mucho que hacer: intentémoslo con espíritu de servicio a España, el recuerdo de su pasado y a su proyecto de futuro.

Dos frases en las palabras del comisario para la Expo que atañen fundamentalmente al tráfico. Una, el incremento de las comunicaciones. Las carreteras andaluzas van a ser mejoradas poderosamente: «Y bien que me alegro. Ese progreso se refiere naturalmente al tema de las comunicaciones. Habrá una importante inversión, que nos dejará a la altura que se necesita. Es el proyecto de futuro».

Otra de las opiniones de Manuel Olivencia es referente al progreso, a la paz: «El progreso está ahí, nadie lo duda. Pero ahora tenemos una oportunidad de dejar ese pabellón alto. Quizá nos falte tiempo, pero con ansias de trabajar por España daremos ejemplo».

No hay que dudar. Obras, mejoras... La Expo mejorará muchas cosas. Las carreteras, seguro. Quizá la circulación en ellas también. Y eso rebajará el número de accidentes que a todos ocupa y preocupa.

N. H.

unión Baza-Granada-Sevilla y su enlace con la autovía del Mediterráneo, así como otros a realizar por el Estado, como Marbella-Algeciras-Pedrizas y el de la calzada de la N-IV entre Madrid y Sevilla.

—**Obra nueva:** Incluye carreteras y obras en carreteras.

—**Acondicionamiento tipo I:** Supone actuaciones en carretera, acondicionamientos y obras de mejoras.

Por lo que se refiere a redes distintas tenemos:

—**Red básica funcional,** con los ejes siguientes: A) *Eje norte:* con la autovía Madrid-Sevilla-Huelva que relaciona a España con Andalucía y en especial con el valle del Guadalquivir. Perteneció a la red básica del Estado. B) *Corredor central:* Lo constituye la autovía transversal Sevilla-Granada-Baza, que enlaza con la autovía del Mediterráneo; ruta Jerez con el oeste y este de la región, y ruta Estepa-Alcalá la Real-Darro. C) *Corredor costero,* desde Algeciras al límite de Murcia por la costa andaluza de Cádiz, Málaga, Granada y Almería.

—**Sistema de ejes verticales:** A) Ejes occidentales para relacionar el Oeste de Andalucía con Castilla-La Mancha-Extremadura y Oeste. Lo forman la N-435 de Huelva a Extremadura y la N-IV entre Sevilla y Cádiz.

B) Sistema Central, soporte de la accesibilidad Norte-Sur, N-432 y la C-411 desde Granada y Córdoba hacia Extremadura y la N-420, desde Castilla-La Mancha. Como complementarias, Algeciras-Ronda-Osuna-Ecija a la N-IV y de la N-IV desde Montoro hacia Bujalance-Castro del Río-Montilla-Puente Genil y enlace a la N-321.

C) Sistema Oriental para comunicar a Andalucía Este con Murcia, Levante y Cataluña. Supone las rutas Bailén-Motril, Jaén-Almería y la intermedia hasta Albacete pasando por Iznalloz, Ubeda y Baeza.

**Red Intercomarcal:** Destacan las siguientes: Alcalá la Real-Montefrío-Alhama de Granada-Vélez Málaga-Torre del Mar, cinturón de La Alpujarra, que la revista TRAFICO recorrió no hace mucho, y su descenso doble hacia Albuñol y Berja-Adra, Sierra del Segura-Vélez Rubio-Lorca, Baza-Huescar a la provincia de Murcia, Málaga-Coín-Ronda-Arcos de la Frontera, Archidona-Colmenar-Vélez Málaga, Sevilla-Lora-Palma-Córdoba, Ayamonte-Cortegana-Extremadura, Alcalá de Guadaíra-Morón de la Frontera-Campillos y Andújar-Villanueva de Córdoba-Pozoblanco-Hinojosa del Duque-Extremadura.

En total de la superficie andaluza, las obras suponen actuaciones en casi diez mil kilómetros que se desglosan así por provincias: Almería, 781; Cádiz, 935; Córdoba, 1.361; Granada, 1.174; Huelva, 1.112; Jaén, 1.358; Málaga, 1.018, y Sevilla, 1.727.

Nono HIDALGO  
(Enviado especial)

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

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

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

**Renovarse y vivir.**



**DGT**

**Dirección General de Tráfico**  
Ministerio del Interior

Infórmese en:

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

Recuerde:

**INTERES: 12 %**  
**PAGO: 5 AÑOS**

## CETRAA pide ayuda para confeccionarlo

### CENSO NACIONAL DE TALLERES

La Confederación Española de Talleres de Reparación de Automóviles y Afines (CETRAA) ha decidido realizar un censo nacional de este tipo de establecimientos, tratando así de aportar un elemento de ayuda para que la Administración —que según CETRAA posee escasa capacidad para hacerlo— pueda lograr el cumplimiento de la normativa legislativa. CETRAA acusa a los diferentes organismos de la Administración de falta de colaboración, debido a colisiones de competencias, para llegar a la creación de un censo real de talleres.

Es por eso por lo que CETRAA ha decidido pedir los datos en poder de cada uno de esos organismos, aunarlos y, completándolos con los que puedan ofrecer otras entidades dedicadas a la automoción o incluso particulares, publicar un censo real de los talleres que funcionan en España, para a continuación pasar a



su inspección y erradicar la ilegalidad. Para ello la referida Confederación pondrá en funcionamiento los medios informáticos necesarios y pide colaboración a cuantos tengan datos a este respecto.

Una vez terminada esta recopilación de datos, CETRAA pasará a realizar un estudio serio y pormenorizado de las tendencias, aspiraciones y realidades de este sector que, de momento, se supone agrupa a cerca de 250.000 profesionales.

## FALSOS AGENTES DE PUBLICIDAD

Ha llegado a nuestro conocimiento que, en algún punto de España, se han presentado ante firmas comerciales personas que dicen ser agentes de publicidad de nuestra revista, con el ánimo de obtener anuncios que insertar en ella.

Ante tal situación, hemos de señalar que la revista TRAFICO no tiene cartera de publicidad alguna, ni por lo tanto contratos con agencias ni particulares que se dediquen a tal misión. Y advertimos que, en consecuencia, quienes reciban una oferta en este sentido se abstengan de contratar publicidad alguna.

## BOLETIN DE SUSCRIPCION GRATUITA

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

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

Deseo recibir la Revista TRAFICO, editada por la Dirección General de Tráfico, a partir del mes de ..... de 1986.  
 ..... a ..... de ..... de 1987.  
 Firma,

### CODIGO POSTAL

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

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

### NUMEROS ATRASADOS

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

### 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.

### Motocicletas con sordina



Miguel GARROTE

Según una directiva de la CEE, acordada en Consejo de Ministros de Medio Ambiente, las motocicletas que se construyan en los países de su influencia deberán hacer menos ruido, lo que supondrá un cambio sustancial en los actuales métodos de fabricación.

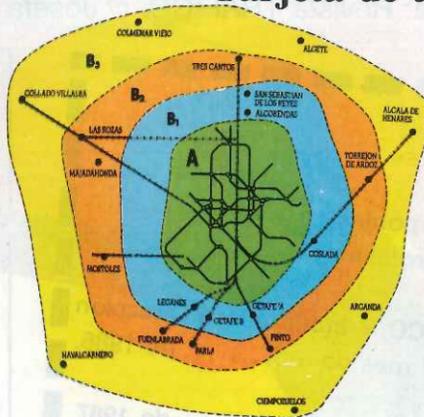
Para los nuevos modelos de motos de menos de 80 centímetros cúbicos, la obligación de reducir empieza en octubre de 1988 y termina en 1993, con un máximo de 75 decibelios. Para la categoría de 80 a 175 c.c., que es la que más problemas plantea en ciudades como Madrid y Roma, se retrasan las reducciones hasta octubre de 1989 (79 decibelios) y 77 en enero de 1995. Para los modelos de más de 175 c.c., el ruido se uniformará a la baja en 1988 y 1995, con 82 y 80 decibelios, respectivamente.

### Luces sin faros

Un investigador español, Jaime Santana Pavones, ha recibido la Medalla de Oro del Certamen Mundial de Inventores, celebrado en Bruselas, por sus trabajos sobre aplicaciones de la luz que permite suprimir los cristales y las parábolas reflectoras en los faros de los automóviles.

Su método, con el que se evitarán las consabidas roturas de los faros, se basa en una bombilla única radiadora de luz, que se aloja en una caja de reducidas dimensiones situada en cualquier lugar del coche. Desde allí, la energía lumínica se distribuye en ramificaciones y se transporta mediante unos cables conductores.

### Tarjeta de abono mensual



Desde este mes, los usuarios del transporte de Madrid capital y pueblos de su cinturón pueden, con la adquisición de la Tarjeta de Abono Mensual (TAM) que será personal e intransferible, utilizar los diferentes medios de transporte (tren, autobús, metro) y cuantas veces lo deseen. Dicha tarjeta, para ser válida, deberá ser acompañada del billete mensual propiamente dicho. Para tal efecto se ha llevado a

### «Juvenalia '86»

Los jóvenes madrileños, coincidiendo con las vacaciones navideñas, han encontrado en la octava edición de Juvenalia un lugar de divertimento y participación.

En el «stand» que presentó el Ministerio del Interior estaban representadas las Direcciones Generales de la Policía y de la DGT. Esta última puso a disposición de los visitantes un taller de manualidades y la oportunidad de realizar las pruebas teóricas para la obtención de la licencia de conducción de ciclomotores, así como un circuito de conducción de bicicletas.

### Pagar multas en el acto

Los ciudadanos europeos que cometen infracciones de circulación a su paso por Bélgica deberán pagar las sanciones en el acto o depositar una fianza mientras se resuelve el procedimiento sancionador, caso de no estar de acuerdo con la multa.

Pese a la protesta de varios eurodiputados sobre esta medida, la Comisión Europea ha dado la razón al gobierno belga, considerando que no viola las reglas de libre circulación en la CEE.

Els senyals i normes són per la teva seguretat

Respecta-les i et sentiràs protegit



Campanya de Seguretat Vial al Baix Ebre i Montsià  
Direcció Gral. de Tràfic  
MINISTERIO DEL INTERIOR

Durante el pasado mes de diciembre, la Jefatura Provincial de Tráfico de Tarragona ha realizado una campaña preventiva de seguridad vial en las comarcas del Baix Ebre y Montsià, encaminada a reducir el alto grado de siniestralidad de peatones y conductores de bicicletas, entre los que en 1985 se produjeron 58 víctimas, incluyendo los heridos, y

Una imprudència pot costar-te la vida



Campanya de Seguretat Vial al Baix Ebre i Montsià  
Direcció Gral. de Tràfic  
MINISTERIO DEL INTERIOR

### Campanya de seguridad en el Baix Ebre y Montsià

48 en los diez primeros meses de 1986.

Las citadas zonas disponen de una red de vías llanas de carácter agrícola muy propicias al uso de bicicletas y ciclomotores (de dos a tres vehículos de dos ruedas por familia), cuyos conductores, en general, no habían tenido oportunidad de conocer correctamente las reglas de circulación.

### Mil kilómetros con el cliente

Rosario Guinea Navarro es la primera mujer que ha participado en la campaña «1.000 kilómetros con el cliente», lanzada por ENASA para conseguir un mayor acercamiento de la alta dirección de la empresa al usuario de sus vehículos.

Rosario, en su calidad de jefa de Planificación Comercial de ENASA, salió de Hospitalet (Barcelona) con dirección a Carrara (Italia), en un camión Pegaso 1234 T, conducido por Carlos Escancela.

### Premio FIAP al hombre de cristal

«El hombre de cristal», spot realizado por el Grupo Barro, ha recibido el segundo premio en el Festival Iberoamericano de la Publicidad (FIAP), celebrado en 1986 en Costa Rica, y al que concurren con España todos los países iberoamericanos.

Coincidiendo con la Semana Santa del pasado año, y en el marco del Año Europeo de la Seguridad Vial, la Dirección General de Tráfico emitió por televisión este spot en el que dos humanoides de cristal, a bordo de un automóvil, van transgrediendo las normas del tráfico hasta que se produce el fatal desenlace con unos efectos especiales muy logrados, dada la fragilidad de los protagonistas.



### AL RALENTI

● La Facultad de Informática de la Ciudad Condal está construyendo el primer simulador de tráfico de España, que permitirá ver las repercusiones de las distintas medidas que se puedan introducir como cambios de periodicidad en los semáforos, número de carriles, etc.

● Campsa y el Ayuntamiento de Madrid han firmado la constitución de una empresa mixta para la instalación de puntos de venta de carburantes y combustibles líquidos en el municipio madrileño.

● El automóvil tendrá un lugar prioritario en la XXV edición de la Feria Internacional de Muestras del Noroeste, que se celebrará del 17 al 27 de julio en Ferrol (La Coruña).

● Los vendedores profesionales de prensa de Madrid comparten ya con los estancos la venta en sus quioscos de los tickets o tarjetas de la ORA, según un acuerdo firmado con el Ayuntamiento.

● El próximo Salón del Automóvil de Barcelona, que se celebrará los días 2 al 7 de mayo, va a ocupar una superficie de 250.000 metros cuadrados; es decir, la totalidad del recinto ferial de Barcelona.

● El Grupo Socialista del Senado ha presentado una enmienda al proyecto de Ley de Presupuestos Generales del Estado por la que se reduce al 12 por 100 el IVA en el alquiler de automóviles, que hasta ahora era del 33 por ciento.

● El MOPU está realizando un control del estado de las carreteras mediante un vehículo dotado con rayos láser que permite detectar las irregularidades del pavimento.

● En un acto celebrado en el Grupo Logístico de Automóviles del Ejército del Aire, en Getafe (Madrid), ha tenido lugar la inauguración de un monumento al Seat 1.500, gemelo de otro inaugurado hace un año en recuerdo del Seat 600.

● El Ente Público Radiotelevisión Española ha recibido un premio de reconocimiento por su labor en la sensibilización de la opinión pública en la clausura del Año Europeo de la Seguridad Vial, celebrada el pasado día 17 de diciembre en Londres.



## OTRAS INMOVILIZACIONES

**E**XAMINADAS en los tres números anteriores la detención, la parada y el estacionamiento, para completar el tema vamos a referirnos en el presente artículo a las inmobilizaciones motivadas por accidente, avería, malestar físico del conductor u ocupantes y otras emergencias, como puede ser la caída, total o parcial, de la carga sobre la vía. Bien entendido que estas inmobilizaciones no pueden confundirse con los conceptos anteriormente citados, y, todo ello, con independencia de aquellas otras inmobilizaciones que puedan ser ordenadas por los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico.

Nuestro Código de la Circulación dedica a esta materia los artículos 51 y 301. El primero de ellos enmarcado en el capítulo II, que trata de las normas generales de circulación, y el segundo en el capítulo XIX, que trata de la circulación por autopista.

De la lectura de dichos artículos se observa que, en esencia, las normas contenidas en uno y otro son similares. No podía ser de otra manera, pues, en definitiva, lo que en ambos se persigue es que la vía quede expedita y no se dificulte la circulación ni se resienta su seguridad. No obstante, mientras el artículo 51 contempla los supuestos de inmobilización por accidente, avería o caída de la carga sobre la vía, el artículo 301 se refiere también a los de malestar físico de los ocupantes del vehículo y otras emergencias.

¿Qué debe, pues, hacerse cuando, por motivo de accidente, avería, caída de la carga sobre la vía, malestar físico de sus ocupantes u otra emergencia, tuviera que inmobilizarse un vehículo en la vía pública?

En estos casos el conductor, y en la medida de lo posible también los ocupantes del vehículo, procederá de la siguiente forma:

1. Señalizar el peligro que constituye el vehículo, su carga u obstáculo creado para advertir de ello a los demás usuarios de la vía. A tal efecto se deberá:

a) Encender, tanto de día como de noche, si ello fuera posible y el vehículo está dotado de ella, la señalización de avería, también llamada de emergencia. Téngase en cuenta que, actualmente, están obligados a llevar este sistema de señalización los autobuses que realicen transporte escolar o de menores, y que pueden llevarlo los demás automóviles y sus remolques, excepto las motocicletas, en las que está prohibido.

Es de notar que, mientras el artículo 51 se refiere a la señalización de avería, el artículo 301 no la menciona. Realmente, esta omisión no tiene trascendencia alguna, pues, si tenemos en cuenta lo dispuesto en el artículo 149, V., el sistema de señalización de avería que se describe en el artículo 147, IV deberá utilizarse para señalar el peligro que constituye momentáneamente el vehículo, cualquiera que sea la vía, autopista u otras vías, donde la emergencia se produzca.

b) Encender el alumbrado ordinario, que en este caso actuaría como señalización de posi-

ción, si por la hora, circunstancias o condiciones de visibilidad en que la emergencia se produjera, fuera obligatorio el uso de alumbrado. Por consiguiente, deberá utilizarse no sólo cuando la inmobilización se produzca durante la noche en calzada o arcén de vía insuficientemente iluminada, sino cuando tenga lugar bajo condiciones meteorológicas o ambientales desfavorables que disminuyan sensiblemente la visibilidad, tanto si es de día como de noche.

Si bien es cierto que el artículo 51, al referirse en su apartado b) a los sistemas de señalización antes indicados, emplea la conjunción disyuntiva «o» (sin perjuicio de encender la señalización de posición o la de avería) como si dichos sistemas no pudieran utilizarse conjuntamente, no es menos cierto que, examinando los artículos 147, I y IV, 149, V y 151 y concordantes, se llega a la conclusión de que dichos sistemas son compatibles y de utilización simultánea.

hículos de tercera categoría. Sin embargo, como quiera que sólo estos últimos están obligados a llevar los dispositivos de preseñalización de peligro, para los demás vehículos el artículo 301, 2.º, párrafo 2.º, establece que «Si no se dispusiera de dicho dispositivo, se podrá utilizar cualquier otro sistema de análoga eficacia».

Los dispositivos de preseñalización de peligro se colocarán:

— Tanto de día como de noche, apoyados sobre uno de sus lados y con un vértice hacia arriba.

— En calzadas de dos sentidos de circulación, uno por delante del vehículo o su carga y otro por detrás; en las de un solo sentido, como es el caso de las vías que tienen calzadas separadas para cada sentido, bastará con el de la parte posterior.

— En el borde de la calzada, a 50 metros, como mínimo, del vehículo o su carga, excep-



José RUBIO

Además de encender el alumbrado ordinario, es aconsejable revisar los catadióptricos para, caso necesario, limpiarlos a fin de que sean bien visibles.

c) Colocar los dispositivos de preseñalización de peligro. De estos dispositivos, que consisten en triángulos equiláteros con bordes de color rojo, fondo vaciado y captafaros en sus tres vértices, y deben corresponder a tipos homologados, deberán estar dotados y llevarlos los vehículos de tercera categoría; es decir, los destinados al transporte de mercancías cuyo peso máximo autorizado exceda de 3.500 kg. y los de transporte de personas cuyo número de plazas, incluida la del conductor, sea superior a nueve, y los vehículos especiales de dos o más ejes. En los demás vehículos automóviles, excluidas las motocicletas, no son obligatorios, pero sí recomendables.

En esta materia existe una diferencia sustancial entre autopistas y resto de las vías, pues, mientras en las primeras es obligatorio colocar el dispositivo en todo caso —es decir, cualquiera que sea la categoría del vehículo—, en el resto de las vías sólo lo es cuando se trate de ve-

to en autopistas, que se situarán a 100 metros, también como mínimo, y de forma que sean visibles desde 100 metros de distancia por los conductores de los demás vehículos.

El artículo 301, tratándose de autopistas, no indica la distancia desde la que el dispositivo debe ser visto, limitándose a decir que se colocará «en forma visible para los vehículos que se aproximen»; sí lo hace el artículo 51 al establecer que se colocarán «de forma que sean visibles a 100 metros de distancia por los conductores de los vehículos que se aproximen». Sin embargo, teniendo en cuenta que el artículo 51 está comprendido en el capítulo II que trata de las normas generales de circulación, se llega a la conclusión de que, también en autopista, el dispositivo de preseñalización debe ser visible desde 100 metros.

Las distancias mínimas del dispositivo al vehículo o su carga deberán ser incrementadas según lo exijan las circunstancias o la configuración de la vía. Tal es el caso de emergencias producidas en curvas de reducida visibilidad, proximidades de cambios de rasante u otros lugares de visibilidad reducida que impidan ver el

dispositivo desde 100 metros antes del lugar donde se encuentre situado.

Así, por ejemplo, si la emergencia se produjera 70 metros más allá de un cambio de rasante, el dispositivo deberá ser colocado, al menos, 70 metros más atrás en el sentido de la marcha que se llevaba; es decir, en aquel lugar en el que pueda ser visto por los demás conductores desde 100 metros antes, lugar que será bien el mismo cambio de rasante o bien la zona de la rasante o vertiente anterior más próxima a dicho cambio. De colocarse a los 50 metros, el dispositivo sólo sería visible después de pasado el cambio de rasante; es decir, desde sólo 20 metros, razón por la que los demás conductores no tendrían tiempo y distancia suficientes para reaccionar adecuadamente y amoldar su comportamiento.

2. Adoptar las medidas oportunas para que el vehículo, su carga u obstáculo sean retirados de la vía en el menor tiempo posible.

3. Si fuera necesario pedir auxilio, utilizar para ello el poste de socorro (poste S.O.S.) más próximo, si la vía estuviera dotada de ellos. De no existir postes S.O.S., se puede requerir el auxilio de otras personas.

4. Si fuera necesario remolcar los vehículos averiados, en autopistas el remolque sólo se podrá realizar por vehículos especialmente destinados a este fin; es decir, por vehículos-grúa. En las demás vías, si bien no está prohibido el remolque de vehículos averiados por otros que no tengan la condición de vehículos-grúa, es aconsejable no hacerlo o hacerlo sólo lo estrictamente indispensable, como, por ejemplo, para situar el vehículo en lugar que no dificulte u obstaculice la circulación.

5. En autopista está rigurosamente prohibido que ninguno de los ocupantes del vehículo transite por la calzada. En el resto de las vías, si bien no está específicamente prohibido, es aconsejable no hacerlo para evitar accidentes.

6. Las medidas anteriores son de aplicación cuando no sea posible situar el vehículo o su carga fuera de la calzada o del arcén. En aquellos supuestos en que fuera posible, el conductor deberá:

— Esforzarse por colocar su vehículo y carga fuera de la calzada, apartándolos lo más posible del borde de la misma.

— Cuando no sea posible situarlos fuera de la calzada o en el lado derecho, podrá utilizarse, si existe, el arcén izquierdo o la mediana, a fin de no ocupar ningún espacio de los carriles de circulación.

Estas medidas que el artículo 301 establece expresamente para cuando la emergencia tiene lugar en autopista, debe entenderse que, igualmente, son exigibles cuando tengan lugar en otro tipo de vías, y no precisamente por aplicación análoga de las mismas, sino porque el artículo 51, a) dispone, con carácter general, que el «conductor deberá adoptar las disposiciones necesarias para que no se dificulte la circulación».

Evidentemente, colocar o situar el vehículo y su carga fuera de la calzada, dejar libre la calzada, es lo primero que debe hacerse para evitar dificultades a la circulación, cualquiera que sea la vía donde la emergencia se produzca.

José Antonio PEÑAS

# Mini-TEST

1 Si usted inmobiliza su vehículo en calzada o arcén de vía insuficientemente iluminada por causa de una emergencia, ¿deberá señalizar obligatoriamente su posición con alguna luz?

a) No, no es necesario porque el vehículo no está en movimiento.

b) Sí, con el alumbrado de cruce.

c) Sí, con el alumbrado ordinario.



2 Un vehículo queda inmobilizado en el arcén de una autopista por causa de accidente o avería. ¿Pueden sus ocupantes invadir la calzada para pedir ayuda?

a) Sí, porque se trata de una emergencia.

b) No, porque está rigurosamente prohibido que los ocupantes del vehículo transiten por la calzada de una autopista.

c) Sólo se podrá invadir la calzada para cruzarlo con el fin de utilizar un poste de socorro.

3 ¿Qué son los dispositivos de preseñalización de peligro?

a) Triángulos equiláteros con bordes de color rojo, fondo vaciado y captafaros en sus tres vértices.

b) Círculos bordeados de color rojo reflectante.

c) Unas balizas rectangulares con bandas rojas inclinadas.

4 En una vía de doble sentido de circulación, ¿a qué distancia del vehículo o de su carga se deben colocar los dispositivos de preseñalización de peligro?

a) A 50 metros, como mínimo, uno por delante del vehículo o de su carga y otro por detrás.

b) A 100 metros, como mínimo, por detrás del vehículo.

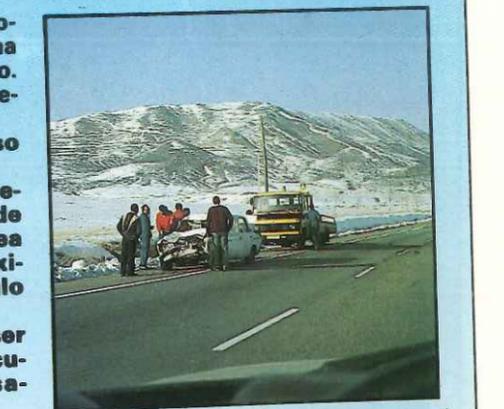
c) Lo más cerca posible del vehículo o su carga.

5 Circulando por una autopista su vehículo sufre una avería y debe ser remolcado. ¿Puede serlo por cualquier vehículo?

a) Sí, porque es un caso de emergencia.

b) Sólo por aquellos vehículos en que la suma de los pesos de los dos sea igual o menos al peso máximo autorizado del vehículo tractor.

c) No, sólo podrán ser remolcados por los vehículos destinados expresamente a este fin.



6 Si tiene que colocar los triángulos de preseñalización de peligro para señalar la inmobilización de su vehículo, debe hacerlo de forma tal que puedan ser vistos por los demás conductores a una distancia de...

a) 50 metros.

b) 75 metros.

c) 100 metros.

SOLUCION:

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



# LA LOCURA DEL MES

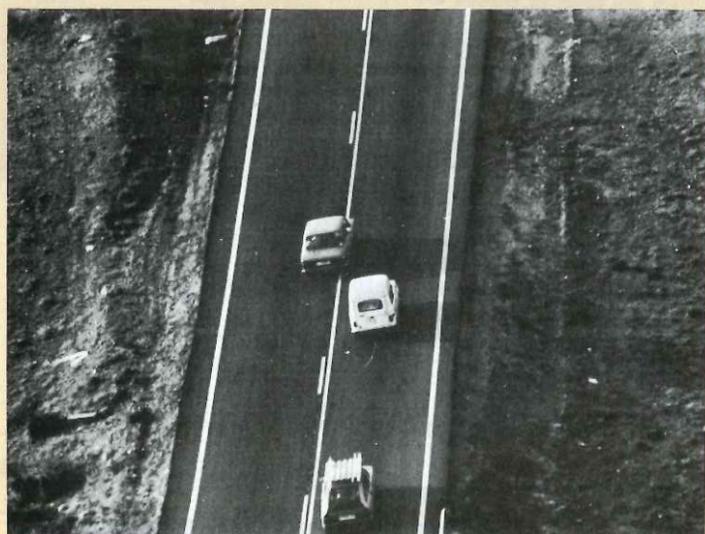
Fotografías captadas desde los helicópteros de la Dirección General de Tráfico.



El coche que aparece a la izquierda de la fotografía inicia un adelantamiento en un momento en el que, aunque su velocidad fuera muy alta y la del coche adelantado poca, prácticamente le sería imposible volver al carril de la derecha sin pisar algunos metros la zona donde ya está marcada la prohibición de adelantamiento.



Pues bien, el conductor del vehículo —ya infractor— que iniciaba esa maniobra no se conforma con «pisar» la prohibición, sino que, en vez de meterse a la derecha entre uno y otro vehículo —que probablemente no guarden la distancia reglamentaria—, decide completar su «faena» y adelantar también al siguiente, ya en plena prohibición.



Después de muchos metros de adelantamiento en un trazado en el que está perfectamente señalizada la prohibición, el vehículo infractor decide volver a la derecha.



## IVA y vehículos para ensayos

El BOE del pasado 27 de noviembre publicaba una resolución de la Dirección General de Tributos, de 7-XI-86, relativa al escrito presentado por la Asociación Nacional de Vendedores de Vehículos a Motor (GANVAM), por el que formulaba consulta vinculante en relación al Impuesto sobre el Valor Añadido.

La citada Asociación presentó consulta sobre si los concesionarios de marca o profesionales libres podían efectuar la deducción de las cuotas del Impuesto sobre el Valor Añadido, soportadas en la adquisición de vehículos destinados exclusivamente a la realización de pruebas, ensayos, demostraciones o promoción de ventas.

La Dirección General de Tributos resolvió que «los concesionarios o profesionales libres que adquieran vehículos para destinarlos a la realización de pruebas, ensayos, demostraciones o promoción de ventas, no podrán efectuar la deducción de las cuotas del Impuesto sobre el Valor Añadido soportadas por la adquisición, importación, arrendamiento, transformación, reparación, mantenimiento o utilización de dichos vehículos, ni las correspondientes a los accesorios, piezas de recambio, combustibles, carburantes y lubricantes adquiridos con destino a los mismos».

La referida resolución fue publicada en el BOE 284, de 27 de noviembre, página 39.369.

DESDE

# LA CUNETETA



Joaquín AROZAMENA SAIZ

## Encuesta torpe y mal hecha

LES voy a transcribir las respuestas a una encuesta que realicé cuando me pidieron este artículo. Ya saben ustedes que encuestas y libros de frases célebres son recurso habitual de periodistas y escritores con fuga de ideas. Lo peor es que carezco de ciencia sociológica y he preguntado muy a la pata la llana al primero que me encontraba. La encuesta me ha salido un tanto peregrina, a más de torpe y mal hecha. Tan sólo respondo de la exactitud en la transcripción de las respuestas. De quienes me han respondido doy las iniciales y algún mínimo dato.

«El automóvil me parece algo maravilloso desde el punto de vista ecológico. Apunte bien que he dicho ecológico. ¿Usted sabe lo que gastaríamos en insecticidas, con lo contaminantes que son, si tuviéramos que acabar con todos los insectos que los parabrisas de los automóviles se llevan por delante? Hoy por hoy, el automóvil es el insectívoro número uno en el reino animal.» (I. B. Ejecutivo)

«Mire usted, el automóvil es el único lugar donde puedo insultar a mi cónyuge, que se lo merece, sin problemas ni represalias. Ella se encarga de manejar el mapa y avisarme de los cruces. Se equivoca mucho y yo no le aviso hasta que me cargo de razón, aunque a veces me cuesta un poco caro. Una vez íbamos para Alicante desde Palencia y no protesté hasta la entrada de Cáceres. La llamé unas cosas..., si llega a estar Camilo José Cela delante, me aplaude...» (P. P. Marido)

«¿Qué va a decir uno del automóvil? Yo no puedo renegar de mi patria. A mí me engendraron en un seiscientos. No sé muy bien cómo se las apañaron papá y mamá, pero debo fidelidad a mis orígenes.» (L. S. Jovencito)

«Lo mejor del tráfico son los atascos. Demuestran la inma-

nencia de la justicia. Da igual que uno sea pobre, chiquitín y cascadete (al decir uno, quiero decir automóvil) o largo, brillante y lleno de turbos. Ahí lo tiene usted, codo con codo (quiero decir aleta con aleta), quietecitos, mansos e iguales.»

(I. I. Bajito)

«¿Dónde cree usted que la gente oye música ahora? ¿En los conciertos? Ahí sólo van los fanáticos de siempre. Sin automóvil, Mozart y Los Beatles serían pura memoria de eruditos.»

(F. A. Violinista)

«¿Y si no hubiese automóvil, de qué iba a vivir yo? Cada día me hago media docenita de loros y voy tirando.» (Este no sólo no me dio el nombre, sino que me alivió de la cartera. Después me he enterado de que las radios de automóvil reciben en algunos ambientes el nombre de «loros». Será porque vuelan...)

«El automóvil ha sido nuestra salvación. Nos rescató de la esclavitud. Nadie sabe lo que era vivir a palos, trabajar aplastado por el sol en verano y rompiendo el hielo en invierno. Le bendigo.»

(Un caballo)

«El automóvil me hundió. ¿Cómo voy a gritarle "Hello Silver" a un seis cilindros! Además, ¿sabe usted que los jinetes del Oeste no tenemos jubilación?»

(Llanero Solitario)

«¿El automóvil? ¿El tráfico? Eso lo solucionaba yo en cuanto me dejaran, que da asco salir por

las mañanas, con todos esos imbéciles que podían dejar el coche en casa y permitirle a uno circular tranquilo. ¿Y el aparcamiento? Ocupan toda la calle y se ponen como tigres porque lo deja uno un ratito en doble fila. Nada, el tiempo de tomarse una caña. Aunque yo me las gasto finas..., el otro día me taparon la salida y casi le parto la cara. Pero yo tenía prisa. ¿Y en la carretera? Unos vienen apabullando, dale que te pego al claxon para que te apartes, pero van de ala. No me muevo. Y luego estos otros, pisando huevos, una plasta. Claro que a esos les hundo en la miseria con la bocina que le he puesto al «buga». Es de esas que mugen. ¿Y los de Tráfico? Lo que tenían que hacer era quitarles el carnet a todos esos gilis y freírles a multas, y tener un poco de consideración con uno, que es una exageración. El otro día, por pasar una raya continua me frieron..., ni que la hubiese roto, y...» (Le dejé cuando empezaban los juramentos.)

«El automóvil demuestra que las civilizaciones de hoy mantienen los hábitos migratorios y el culto al sol del pasado. ¿Qué otra cosa son esas caravanas de julio y agosto que inmensas procesiones motorizadas para rendir culto al sol?»

(A. E. Antropólogo)

«Acabo de llegar y no puedo opinar sobre el tráfico aquí. Le contaré algo que nosotros hacemos. Nunca fabricamos automóviles que puedan alcanzar velocidades superiores a la capacidad de cada conductor. En los viajes valoramos más al que mejor ha conocido las tierras visitadas que al más rápido. Consideramos un despilfarro inútil y triste viajar en soledad. Al adelantarnos, nos saludamos con alegría por compartir el camino. Nadie mata en las carreteras. Nadie muere en las carreteras. ¿Por qué habría de ocurrir?»

(E. T. De color verde)

**En la recta del éxito, sin permiso de conducir**

**LYDIA BOSCH:**

# «El coche me dará independencia»



**L**A imagen de Lydia Bosch se nos hizo familiar con el concurso «Un, dos, tres», y aquello de las respuestas acertadas. La chica valía mucho y le dieron la oportunidad de lucir su palmito e ingenio en el cine, con Giménez Rico, y en el teatro, con Arturo Fernández. Estrenó simultáneamente en Madrid y ha iniciado la recta del éxito, aunque, de momento, no dispone de permiso de conducir. Lydia, la de la permanente sonrisa.

Tiene un largo camino por recorrer. Lydia, veinteañera, ha dado sus primeros pasos en el mundo del espectáculo con la decisión de las más veteranas. A decir de la crítica, sabe conjugar una simpatía natural con el difícil arte de la interpretación. Así lo ha hecho en el film «El disputado voto del señor Cayo» y en la obra teatral «Pato a la naranja», que se representa actualmente en Madrid.

—Es posible que mi popularidad ascienda como la espuma, porque he coincidido en dos estrenos en la capital de España. Supongo que cuando desaparezcan de cartelera no se olvidarán de mí con la misma rapidez que me están ensalzando.

Y es que, en realidad, a Lydia Bosch tan sólo se la identificaba, hasta hace como quien dice dos días, como la chica de «Diez respuestas acertadas a veinticinco pesetas cada una...».

—¿Supiste aprovechar la promoción del concurso de Chicho Ibáñez Serrador?

—Tuve más suerte que otras compañeras y hubo alguien que confió en mí, acabado el «Un, dos, tres», para algo más que sonreír. No podré olvidar el concurso de televisión, pues fue, sin duda, mi trampolín hacia la fama. Junto a Chicho cogí la soltura necesaria para moverme en el escenario. Digamos

que yo conocía la teoría de cómo se debe trabajar de cara al público, pero en el concurso depuré mi estilo lo suficiente como para andar por el mundo del espectáculo.

Asegura que su facilidad para bailar, cantar y actuar no tiene tradición familiar inmediata. Ella, por libre, «quería ser artista».

—¿Tu propósito era ser actriz?

—Digamos que desde muy pequeña prefería la música y la expresión cor-

poral a los libros. No tenía obsesión por ser artista, pero me ilusionaba el escenario. Aún ahora, además de necesitarlo por mi trabajo, acudo a clases de baile por evasión. El ejercicio físico me mantiene el equilibrio mental.

Las mañanas para bailar y, por las tardes, con la compañía de Arturo Fernández, pone la guinda sexy en «Pato a la naranja».

—¿Estás satisfecha con tu presentación como actriz teatral?

—Arturo me ha brindado una gran oportunidad y, de principio, confieso que me divierto trabajando. Disfruto con la representación hasta el punto de que, unas veces por exigencias del guión y otras por el diálogo ocurrente de la obra, no puedo reprimir mi risa. Estoy contenta y considero que éste será el primer paso para futuros trabajos de mayor protagonismo.

**Una chica con gancho**

Tuvimos la oportunidad de comprobar que Lydia tiene gancho. Atrae su interpretación, conecta con el público por su contagiosa simpatía y, además, para deleite general, luce con sana lozanía sus veinte años.

—No quiero plantearme si me será más fácil triunfar por tener mejor o peor físico. Acepto las cosas como llegan y considero que debo aprovechar ahora los papeles que con cuarenta años ya no serán para mí. Exijo, por supuesto, que se trate de trabajos dignos.

—¿Esperabas que la vida de los que trabajan en el escenario fuera como la que tu estás experimentando?

—Bueno, en realidad es que ahora se me amontonan las ofertas de trabajo, los galardones y las entrevistas. Quizá vivo más revolucionada de lo que debe ser habitual. Sospecho que será la euforia de la novedad.

—¿Conoces ya el precio de la fama?

—En referencia a lo de estar más acosada, sí lo estoy viviendo. Sin embargo, mi intención es que los éxitos no me cambien nunca, espero que la fama no me transforme. Además, la popularidad es como los fuegos artificiales: Suben, explotan y caen apagados.

No pierde la sonrisa cuando nos habla. Imprime en sus opiniones un tono de convicción que da a entender una lección bien aprendida.

—Sé que abrirse camino en esta profesión es muy difícil y, en ocasiones, frustrante. Aparte de la dureza del trabajo diario ante el público, resulta que hemos coincidido un buen grupo de artistas de la misma o similar edad, lo que provoca una competencia tremenda y no tengo más armas que mi esfuerzo para triunfar, lejos de falsas vanidades.

Lydia ahora acaricia el éxito, quedan atrás, aunque cerca, los difíciles días en que salió de Barcelona, su ciudad, para buscarse el futuro en la capital.

—Mi vida transcurre, en los últimos años, entre Madrid y Barcelona. El avión es uno de mis aliados para no perder las amistades que dejé en Barcelona. Para mi desgracia, las obligaciones del teatro me impiden viajar todo lo que me gustaría.

De momento, Lydia Bosch no puede desplazarse por sus propios medios, simplemente porque no dispone de permiso de conducir.

—¿Por qué no has conseguido ya el carné?

—Por algo muy sencillo: Me falta tiempo. Es mi eterno problema. He buscado una autoescuela que me facilite el sistema de recibir las clases, de tal manera que no falte a mis obligaciones.



—¿Cómo te las arreglas para llegar puntual a los numerosos compromisos que te obligan a cruzar la ciudad?

—Pues no me queda otro remedio que «tirar» de taxis, lo que me supone dos problemas: por una parte, el continuo gasto y, de otra, la molesta dependencia de conseguir un coche, en caso de encontrarlo en hora punta, con un chófer lo suficientemente habilidoso como para evitar el tráfico intenso de las calles madrileñas.

**«Madrid y Barcelona son un atasco»**

—¿Crees entonces que el vehículo propio te proporcionaría autonomía y desahogo de tu agenda?

—Por supuesto. Por este motivo insisto en que pronto voy a comenzar las clases de autoescuela, para lograr esa parte de independencia que te proporciona el automóvil, a sabiendas de que lo tienes aparcado en la puerta para cuando te sea preciso.

—¿Tienes algunos conocimientos sobre la circulación?

—En la teoría, puesto que dispongo de permiso de motocicletas. No considero complicado el Código de la Circulación aunque me pareció horrible cuando tuve que aplicarlo en el examen, pues algunas preguntas me resultaron ambiguas.

—Desde tu posición de pasajera, ¿qué opinas de la circulación urbana y de la conducción en las carreteras españolas?

—Te puedo hablar de Madrid y Barcelona, y me parecen un permanente atasco. Lo paso fatal cuando voy con la hora justa. En Barcelona, si acaso, me parece que hay menos puntos conflictivos. Sobre las carreteras, no sé, te puedo decir que yo no me atreveré a apretar el acelerador hasta el fondo.

Nos atrevemos a aventurar que el primer coche de Lydia Bosch será joven y rápido, aunque no por ello menos seguro y resistente, va con su carácter.

—No tengo una idea preconcebida. Supongo que buscaré uno veloz, pequeño y firme en la carretera. Sobre todo manejable, porque el intenso tráfico de la ciudad lo impone.

—¿Lo utilizarás para tus numerosos «puentes» entre Madrid y Barcelona?

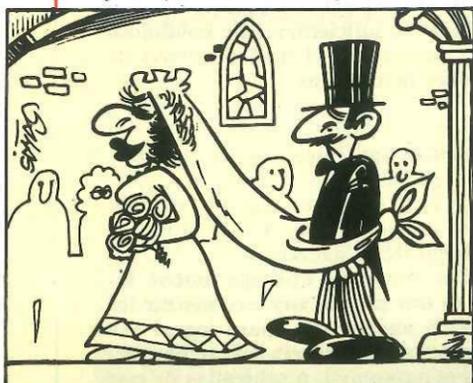
—Creo que muy poco. Es más rápido el avión. Para conducir se necesita estar descansada y con la mente despejada. En estos momentos pienso que no estoy lo suficientemente concentrada como para ponerme al volante. Quizá para el verano, con más tiempo, sea otra cosa.

Atentos, pues, al verano. Arturo Fernández dice en «Pato a la naranja» que Lydia «pondrá el tráfico en una sola dirección: la suya».

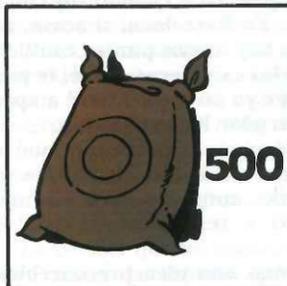
Pedro Pablo SAN MARTIN  
Fotos: Miguel GARROTE

**JUEGO DE LOS NUEVE ERRORES**

Trate de descubrir los nueve errores que diferencian a estos dos dibujos, aparentemente iguales.



**JEROGLIFICO**

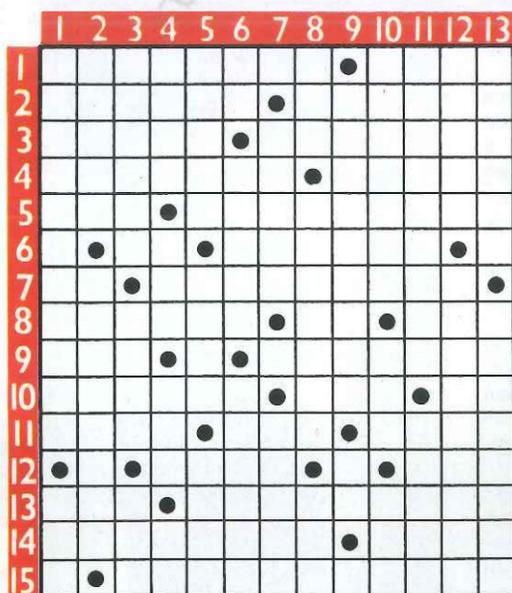


¿Cómo pudo salvarlo del incendio?

**SOLUCIONES**

AL CRUCIGRAMA. Sólo horizontales.—1: Piré- tica. Acab.—2: Orador. Ganara.—3: Lemán. Ca- pital.—4: Indoro. Emana.—5: Sen. Sereni- dad.—6: I. Am. Sobaco. A.—7: No. Atesora.—8: Oteros. Na. Eco.—9: Dom. C. Visa- sen.—10: Initar. Ten. Le.—11: Aare. Aca. Ayer.—12: N. Saba. A. Fro.—13: Tas. Fabulo- sas.—14: Asesinas. Roda.—15: L. Manolinas. A LA SOPA DE LETRAS ILUSTRADA: Bisonte. Cabra, camello, conejo, jirafa, llama, oveja, vaca y yak. FRASE: «Los rumiantes son mamíferos que tienen el estómago dividido en cuatro cavidades». AL JUEGO DE LOS NUEVE ERRORES: Chiste- ra, invitado detrás del novio, nudo velo de la novia, vidriera, labios de la novia, base de la columna, rayas del techo, palmita del novio y ramo de flores. SOLUCION AL JEROGLIFICO: Lo sacó antes (1, 0, sacó antes).

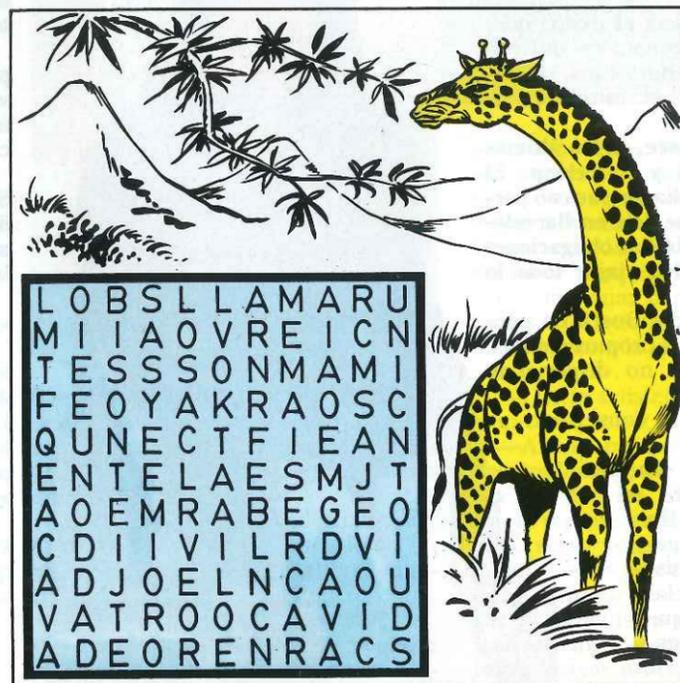
**CRUCIGRAMA**



HORIZONTALES.—1: Relati- va a la fiebre. Rey impío de Is- rael esposo de Jezabel.—2: El que habla en público. Lograra un beneficio.—3: Lago europeo atravesado por el río Ródano. Esencial, fundamental.—4: Que carece de todo olor. Se deriva una cosa de otra.—5: Moneda fraccionaria del Japón. Tranqui- lidad, sosiego.—6: Vocal. Símbolo químico del americio. Axila. Preposición.—7: Negación. Reuniera y guardara dinero.—8: Corros aislados en los llanos. Matrícula española. Repetición del sonido.—9: Título que se da a ciertos religiosos. Consonan- te. Pusiesen el visto bueno en un documento.—10: Remedar. Toma. Matrícula española.—11: Río de Suiza que desagua en el Rin. En este lugar. El día que precedió inmediatamente al de hoy.—12: Consonante. Ciudad de la Arabia antigua cuya sobe- rana visitó a Salomón atraída por su sabiduría. Vocal. En Ara- rias.—13: Yunque de platero. Falsas, imagina- rias.—14: Quitas la vida alevosamente. Proa de la nave.—15: Consonante. Ciertos pases de muleta, de frente y con el engaño situado a la espalda del torero.

VERTICALES.—1: Gobierno en el que cada ministro está reemplazado por un consejero. Semejante.—2: Nombre propio de mujer. Muebles semejantes a los canapés pero guarnecidos de almohadones.—3: Otro nombre de mujer. Príncipe o caudillo árabe. Hijo mayor de Noé.—4: Tiempo transcurrido desde el nacimiento. Extensión de agua salada. En plural, nombre de letra. Siglas comerciales.—5: Grados de la elevación de la voz o del sonido de un instrumento. Prenda que usan las monjas en la cabeza. Próximo, contiguo.—6: Terminación verbal. Cabeza de ganado. Planta crucifera de raíz comestible.—7: Letra numeral romana. Grupos de gente que canta. Consonante. Ajustado, exacto.—8: Oficial del ejército turco. Caucho endurecido por la vulcanización. Emplee, utilice.—9: Entristeciérase. Matrícula espa- ñola. Consonante.—10: Relativa al alma. Antigua medida de longitud. En germa- nía, hola.—11: Dícese de los que prueban bebidas por oficio. Pedazo de yeso pro- cedente de derribos.—12: Trampa, embuste. Aumento brusco de la velocidad de un motor.—13: Composición poética sentimental. Molestas, graves.

**SOPA DE LETRAS ILUSTRADA**



En este cua- dro de letras fi- guran los nom- bres de diez animales ru- miantes. Se leen de arriba abajo, de abajo arriba, de iz- quierda a dere- cha, de dere- cha a izquierda y en diagonal, teniendo en cuenta que una misma letra puede formar parte de dos o más nombres. Con las letras sobrantes se podrá leer una frase relacio- nada con este mismo tema.

L O B S L L A M A R U  
M I I A O V R E I C N  
T E S S S O N M A M I  
F E O Y A K R A O S C  
Q U N E C T F I E A N  
E N T E L A E S M J T  
A O E M R A B E G E O  
C D I I V I L R D V I  
A D J O E L N C A O U  
V A T R O O C A V I D  
A D E O R E N R A C S

**¡Atención CONDUCTOR!**  
**(91) 742 12 13**



*y en Cataluña también*  
**(93) 421 33 33**

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 General de Tráfico**  
Ministerio del Interior

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.

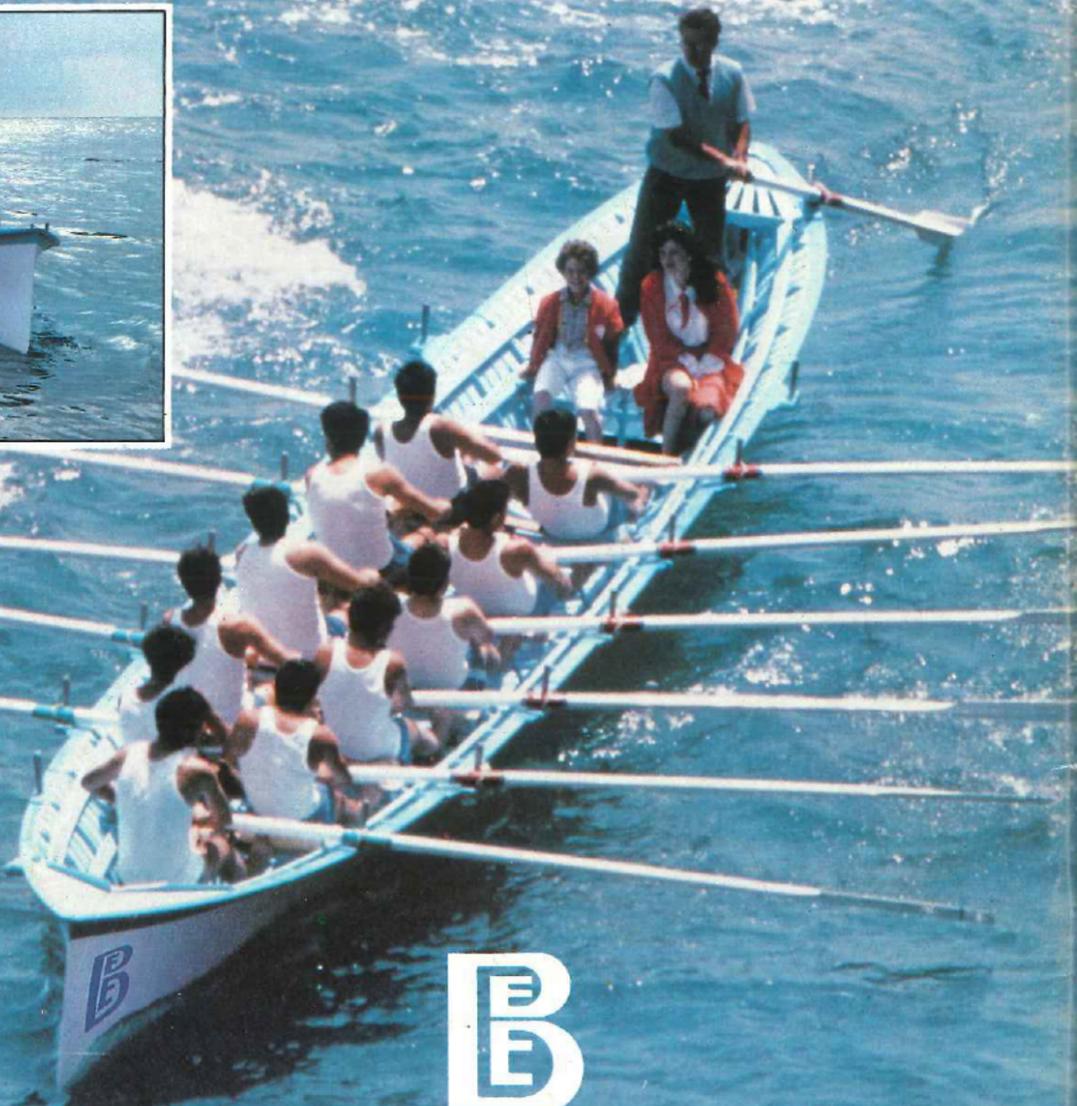
Si lo que necesita es comprar o mejorar su vivienda, lo tiene resuelto con el Crédito Inmobiliario\*\* del Banco Exterior de España. Y si el problema es el local de su negocio, de su taller, de su comercio, es igual. Podrá obtener hasta 20 millones de pesetas con 20 años para amortizarlos. En el Banco 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.



**BANCO EXTERIOR DE ESPAÑA**  
**Su Confort Financiero.**

A.B.E. 15.952