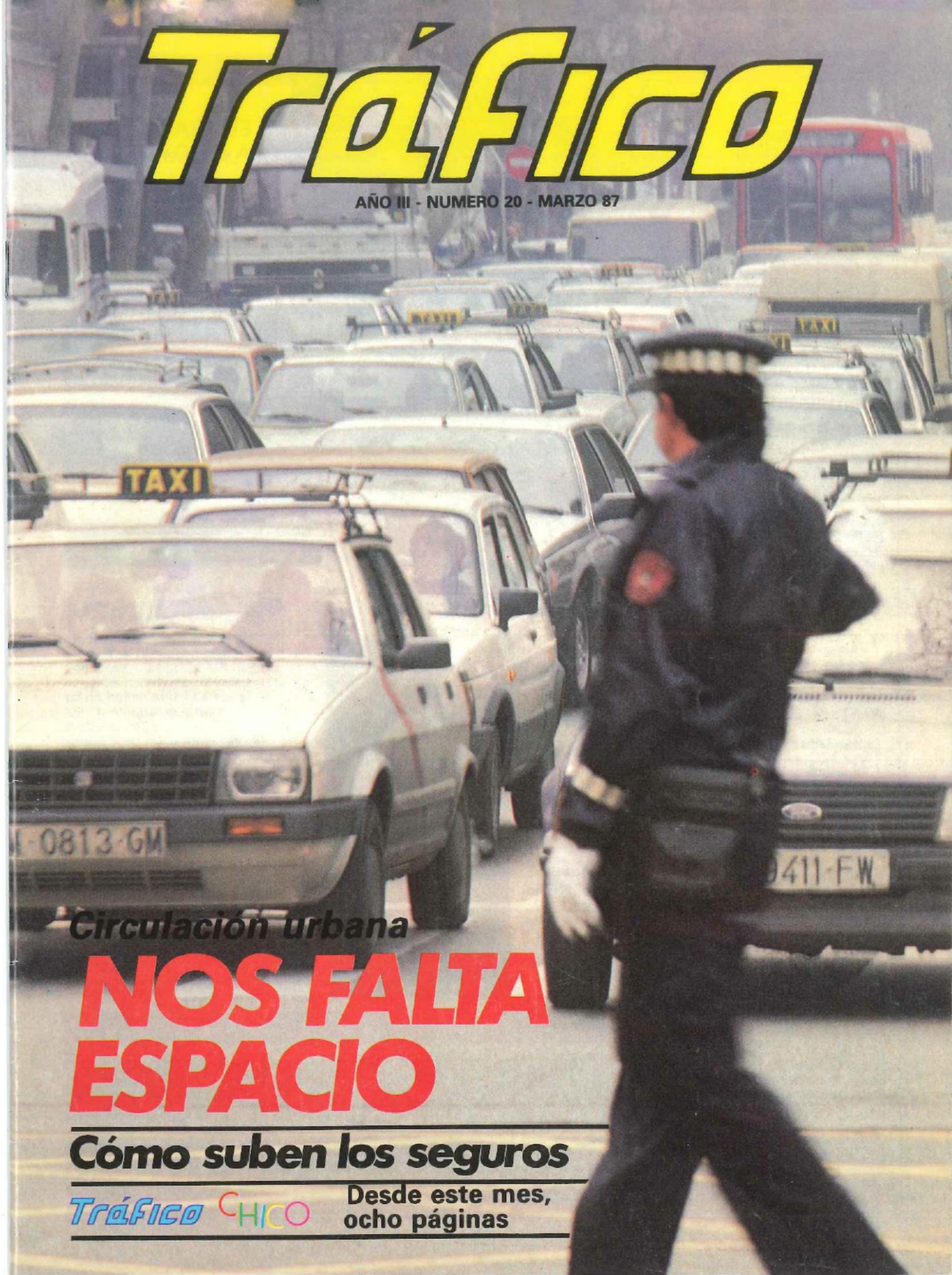


Tráfico

AÑO III - NUMERO 20 - MARZO 87



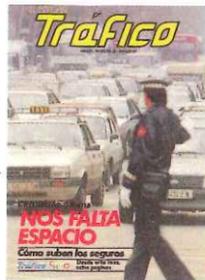
Circulación urbana

NOS FALTA ESPACIO

Cómo suben los seguros

Tráfico CHICO

Desde este mes,
ocho páginas



Miguel GARROTE

**AÑO III
NUMERO 20
MARZO 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. **Colaboran en este número:** Antonio Arias, Claudio Boet, Charo Laiz, Mena, Jorge Parrondo, José Antonio Peñas, Ramón, Carmela Rebolledo (test), Carlos y José María Requejo y Sebastián.

Colaboración especial: Elena Soriano.

Redacción: C. Josefa Valcárcel, 28 (2.ª planta). 28027 Madrid. Teléfono directo: 742 83 53. Centralita: 742 31 12 (ext. 228, 243 y 285). Télex: 44510 DIREE.

Consejo Editorial: José María Altozano, José Benavides, Eduardo Berzosa, Carlos Corbacho, Joaquín Díaz Pardo, Juan Galbis, Adrián Guerra, Isabel Herrarte, Juan José Jauralde, David León Blanco, José Luis Martín Palacín, Juan Luis Mayoral, Miguel Muñoz Medina, Carlos Muñoz Repiso, Caly Pedruelo, 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.:** 130-87-005-8. **Distribución:** P.D.M. Marketing y Publicidad Directa, S.A. c/ Xaudaro, 7 28034 Madrid.

(La revista TRAFICO no comparte necesariamente la opinión de sus colaboradores.)

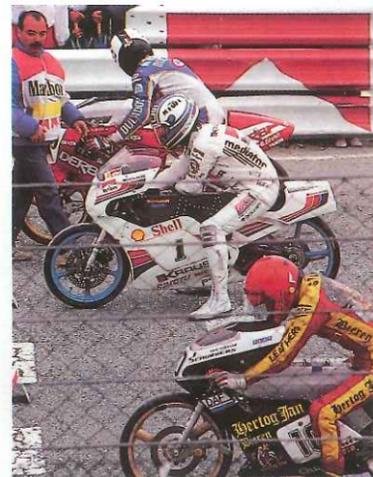
Edita: Dirección General de Tráfico (Ministerio del Interior).

Tirada de este número: 250.000 ejemplares.



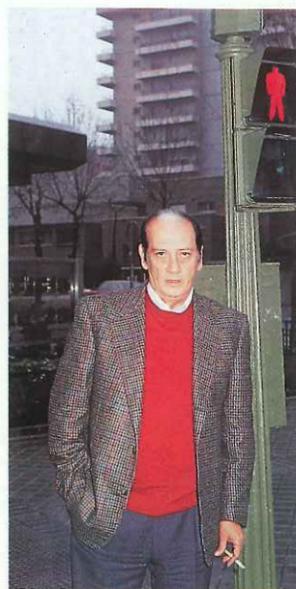
8 EL TRAFICO Y LA CIUDAD

Nuestras urbes, desde la mayor a la más pequeña, viven a diario la problemática del tráfico. Sus calles son las «otras carreteras», las de uso cotidiano, las del atasco y la falta de aparcamiento, y a ellas nos acercamos en un amplio informe.



25 MOTOCICLISMO

El 29 de marzo se dará en Japón el banderazo de salida al Campeonato del Mundo de Velocidad, en el que los pilotos españoles —Aspar, Herreros, Sito Pons, Cardús, etcétera— tienen que volver a demostrar que son «carne de podio». Claudio Boet, redactor jefe de la revista «Motociclismo», hace un análisis previo al Campeonato.



45 AMBULANCIAS

Pericia al volante y, sobre todo, prisas, porque de su trabajo dependen vidas humanas, son elementos consustanciales a los profesionales que llevan en su mano el volante de las ambulancias. Y ellos piden ayuda a la Administración para poder desempeñar su labor con más facilidad y menos peligrosamente.

56 «ANTOÑETE»

Antonio Chenel, el veterano maestro de los paseillos, espera ya con impaciencia que se encienda la «luz verde» de su nueva vuelta a los ruedos. Vuelve por necesidad... Bendita necesidad, porque el mundo de los toros lo necesita. Así podremos volver a gozar con su saber estar y extasiarnos con su media verónica.

secciones

Cartas (pág. 3) ● Paso de cebra (pág. 6) ● Editorial (pág. 7) ● Tráfico del motor (pág. 25) ● Viejas glorias (pág. 28) ● Así ven el... (pág. 30) ● TRAFICO CHICO (suplemento central) ● Mecánica fácil (pág. 32) ● El parque automovilístico al día (pág. 34) ● Kilómetro a kilómetro (pág. 35) ● Humor (pág. 44) ● De Norte a Sur (pág. 50) ● Conducir mejor (pág. 52) ● La locura del mes (pág. 54) ● Desde la cuneta (pág. 55) ● Pasatiempos (pág. 58).

MOTOCICLETA ANTIGUA

Estando en posesión de una motocicleta antigua, a la que se dio de baja provisionalmente hace quince años, quisiera conocer todos los medios posibles para legalizar dicha situación; es decir, posibilidades de nueva matriculación, inspección técnica para determinar los componentes básicos de identificación —números de motor y de bastidor, fundamentalmente—, o cualquier otro medio, método o procedimiento.—Emilio Díaz de Mera. Daimiel (Ciudad Real).

Respuesta: Un vehículo afectado por retirada temporal de la circulación puede volver a circular, según establece el artículo 248.III del Código de la Circulación. Para la pormenorización de los trámites a seguir, puede usted dirigirse a la Jefatura de Tráfico de la provincia en la que se solicitó la baja, o en la que hubiera estado matriculado el citado vehículo.

USO DE CASCO

Quería preguntarles si es obligatorio llevar casco en ciclomotores, porque tengo entendido que se aprobó una nueva legislación que comenzaba a entrar en vigor en junio de 1986. En ella se decía, al parecer, que era obligatorio usar casco en ciclomotores y motos.

Si es o no obligatorio, quisiera saber el artículo del Código de la Circulación donde se dice eso, debido a que una vez me multaron cuando iba en un ciclomotor sin usar casco. Y leí un artículo en la revista del mes de noviembre pasado, en la que se decía que no era obligatorio llevar casco.—Roberto Rabina. La Coruña.

Respuesta: De momento, sigue sin ser obligatorio el uso del casco en ciclomotores, aunque sí es aconsejable. La

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

obligatoriedad la establecía, en su día, el artículo 16, IV del Código de la Circulación, aunque posteriormente fue dejado en suspenso por lo que a los ciclomotores afecta.

Mientras no se dicte una nueva normativa, no es, pues, obligatorio el uso referido para la conducción de ciclomotores.

LA MISION DE LOS AGENTES

Si me lo permiten, quisiera decir algo sobre una carta que leí en su revista no hace mucho, titulada «Recaudadores de Hacienda», refiriéndose a los agentes de Tráfico en el ejercicio de sus funciones.

Me dio la impresión de que el firmante de la carta, F. H., de Madrid, no ha comprendido muy bien la misión de dichos agentes, que tienen la delicada función de multar a los señores conductores que solamente respetan las señales y el Código de la Circulación cuando los agentes están presentes.

Es muy cierto que, al frenar bruscamente, el grave riesgo lo tiene el conductor que sigue detrás, pero ¡por favor!, no hay necesidad de frenar cuando se ve a un agente... si el conductor circula respetando las señales de tráfico.

Personalmente, con veinticinco años de experiencia por las carreteras nacionales y extranjeras, jamás he tenido que frenar cuando veo un agente; bien al contrario, bendigo su presencia, porque cuidan de nuestra seguridad,

y admiro y respeto su trabajo y su responsabilidad.—Martín Martín-Carmen. San Pedro de Vilamajor (Barcelona).

LUCES DE NIEBLA

Agradecería me informasen si las luces de niebla deben ir conectadas a las luces cortas o de cruce, o a las largas.— Carlos Guerrero. Algeciras (Cádiz).

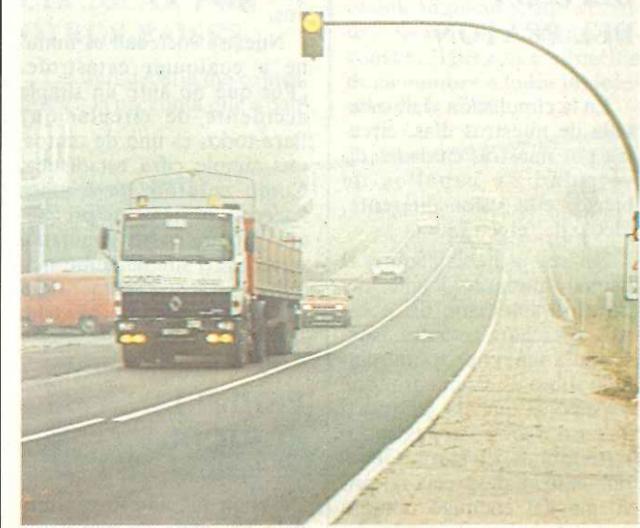
Respuesta: Repetimos con mucho gusto la contestación que dimos, en el número del mes de septiembre del pasado año, a una pregunta similar a la suya. Decíamos así: «Por lo que se refiere a si el alumbrado delantero de niebla puede alumbrar simultáneamente con las luces largas, el artículo 149 VII, A del Código de la Circulación establece que el alumbrado delantero de niebla únicamente podrá encenderse cuando esté encendido el alumbrado ordinario, y que podrá estar encendido, además, con cualquier otro sistema de alumbrado. Es decir,

que las luces antiniebla podrán estar encendidas simultáneamente con las de carretera o largas.

PERROS DESCONTROLADOS

El objeto de mi carta es pretender concienciar a los dueños de perros a los que sólo ofrecen calzado y posada y los hacen dormir al raso. Estos animales no tienen ningún control y suelen salir por las noches en busca de alimentos. Sucede que atraviesan las carreteras despistados por las luces y, por mucho que el conductor intente esquivarlos, van a parar debajo del vehículo, haciendo éste el rodillo y ocasionando accidentes.

He vivido de cerca tres casos y afortunadamente las personas resultaron sólo con heridas leves. Pero los coches resultaron con graves desperfectos, sobre los que no se puede reclamar a nadie, pues los pobres animales causantes no tienen ninguna referencia.—Mariano Gómez Zamora. Huesca.



José RUBIO

CARRETERA DE LA FORTUNA

La carretera de La Fortuna, que va desde la avenida de la Aviación a Leganés, es una vía de bastante tráfico, en la que está ubicado el aeropuerto de Cuatro Vientos, el Hospital Asilo de San José y un buen número de industrias y empresas. Por eso hay con bastante frecuencia peatones andando por la calzada, poniendo en peligro sus vidas.

Los arcones de dicha carretera están cubiertos de maleza, papeles, etcétera, y tienen altibajos; es decir, que el peatón va andando por ellos y de repente casi se cae. Además, la vía no tiene iluminación y los coches pasan a bastante velocidad.

Creo que sería necesario iluminar la carretera, señalar la calzada con signos reflectantes e instalar señales de tráfico para los automovilistas, que sepan que circulan peatones por esa vía. En definitiva, que la DGT trate de tomar las medidas adecuadas que sean de su competencia. Que los peatones puedan circular con seguridad por este punto, ya que tienen que acudir a sus fábricas, tomar las camionetas, etcétera.

Espero que estas líneas puedan redundar en una mayor seguridad para peatones y automóviles.—Rafael Barajas Pazos. Madrid.

DEFENSA DEL PEATON

En la circulación vial, o batalla de nuestros días, circulan por nuestras ciudades diversidad de caballos de hierro, con valor diferente, ideología, etcétera.

No voy a hablar sobre el animal, pariente lejano del caballo, antecesor de nuestros vehículos actuales, sino sobre la señal horizontal pintada sobre el pavimento, que se supone que da prioridad de paso a los peatones en intersecciones, etcétera. Generalmente se desprecia tal privilegio del enemigo número uno del coche: el peatón. Es



Miguel GARROTE

tratado como un mero elemento decorativo que «estorba» al conductor cuando conduce. Puede ser debida a la ignorancia la impasividad de ciertos conductores ante dicha señal, aunque también puede ser un «acolchamiento» por nuestra parte, al no preocuparnos por las innovaciones del Código en esta y en muchas otras cuestiones.

Dejemos de una vez de lado el tópico de la concienciación, porque si no, no podremos impedir que sigan ocurriendo accidentes. Unas veces ocurren por negligencia del conductor, otras por la imprudencia del peatón, aunque estas últimas son las menos.

Nuestra sociedad es inmune a cualquier catástrofe. ¿Por qué no ante un simple accidente de circulación? Para todos es uno de tantos, una simple cifra estadística. Como colofón, podríamos hacernos la siguiente pregunta: ¿Somos seres humanos sensibles o simplemente máquinas sin sentimientos?—José Manuel Muñoz. Madrid.

VEHICULO AGRICOLA

Tengo un Land Rover, modelo 88, dado de alta como

vehículo agrícola y ganadero. Hace poco tiempo, la Guardia Civil de Tráfico estuvo a punto de multarme porque mis dos hijos iban en la parte trasera del vehículo. No llevaba ningún tipo de carga, sino sólo algo de equipaje.

En esa ocasión no me multaron, pero me dijeron que en la parte trasera del coche no podían viajar personas, sino que estaba dedicada a carga.

Yo quisiera saber si esto es así. Y si sólo tengo ese coche, ya que lo necesito para mi trabajo agrícola, ¿cómo puedo solucionar este problema cuando tenga que hacer algún viaje con mi familia?—Antonio Dobo Mora. Linares (Jaén).

Respuesta: Está claro que si la parte trasera de su vehículo está destinada sólo a carga, no pueden viajar personas en ella. En cuanto a la posibilidad del viaje familiar a que se refiere, debe usted personarse en su Jefatura Provincial de Tráfico y solicitar información, así como en los servicios de Industria correspondientes, por si fuese posible efectuar una reforma en el vehículo, para llevar indistinta o simultáneamente personas y/o mercancías.

ITV: LEJOS DE MADRID

Quiero aprovechar esta oportunidad para protestar por la falta de ayuda que estamos recibiendo los propietarios de vehículos particulares de Madrid, al obligarnos a ir hasta el kilómetro 15 de la carretera de Andalucía para pasar la revisión técnica. Además, tengo noticias de que se forman largas colas ante el centro de inspección, dándose el caso de que después de esperar largas horas, tienes que marcharte por terminarse el tiempo, y volver el día siguiente.

Yo vivo en la zona de Cuatro Caminos y para acudir me es preciso cruzar todo Madrid. ¿Sería tan difícil situar varios puntos de revisión en zonas como Carabanchel, Vallecas, Fuencarral, Ventas, Prosperidad, etcétera? Así podríamos ahorrar gasolina, tiempo, pérdidas de horas de trabajo... No creo que esto sea tan difícil de hacer o de organizar, pues es comprensible que no se haya puesto solución a este desbarajuste.

Deseo que esta crítica merecida sea tomada en cuenta y se rectifique esta falta de estrategia e incomprensión por parte de los organismos competentes.—Félix Sanz. Madrid.

BUZON ESPECIAL

BICICLETAS Y NIÑOS

Un aplauso para Gloria Fuertes, que en el número 17 de la revista, correspondiente al mes de diciembre, salía de manera muy loable en defensa de los niños, con sus «Dos avisos con cariño, para el conductor y el niño», en los que decía que para salvaguardar la integridad física de los mismos no han de circular en bicicleta por la calzada.

Por tanto, si no pueden circular por la calzada, deberán hacerlo por las aceras.

Sin embargo, el Código de la Circulación no parece estar muy de acuerdo con doña Gloria, estableciendo en su artículo cuarto que la bicicleta es un vehículo, y en su artículo cinco que mientras la acera es la parte de la vía pública reservada para los pe-

tones, la calzada es la parte de la vía pública reservada para los vehículos.

Y como resulta difícil querer cambiar el Código de la Circulación, no puedo estar de acuerdo con Gloria Fuertes en su propuesta para defender la probidad de los niños, pues creo que sería más provechoso para todos irlos introduciendo paulatinamente en una correcta conducta y educación vial, indicándoles claramente que mientras no se conozcan con precisión las normas y señales de circulación, no se puede circular con vehículo alguno por las vías abiertas al uso público. Y mientras eso no se logre, los escolares seguirán teniendo una «asignatura pendiente».—Luis Antonio Miguel. Palencia.

Respuesta: Precisamente en nuestro número anterior, correspondiente al mes de febrero, incluíamos un amplio reportaje sobre las ITV, en el que informábamos, entre otras cosas, de las estaciones en construcción. Por lo que se refiere a la Comunidad de Madrid, se encuentran en distintas fases de realización once nuevos centros, localizados en Colmenar Viejo, Lozoyuela, San Sebastián de los Reyes, Las Rozas, Collado-Villalba, Parla, Leganés, Navas del Rey, San Fernando de Henares, Arganda y Villarejo de Salvanés. Parece, pues, que no van a situarse en zonas tan céntricas como las que usted nos señala, lo cual puede deberse, entre otras causas y según criterio de nuestra redacción, a la carestía del suelo en la ciudad. De cualquier forma, instalar once centros más en las cercanías de Madrid convendrá con nosotros que es fundamental.

Por otra parte, le comunicamos que en la ITV de la carretera de Andalucía se amplió el servicio desde las 8.30 de la mañana hasta las 17.30 de la tarde. Antes se cerraba a las 15.30 y en esas horas de ampliación sólo se atenderá a vehículos particulares que deban pasar revisión obligatoria antes del 31 de marzo.

PIDE UN INDICADOR

En la carretera Nacional 122 (Soria-Zaragoza) y en el límite entre Castilla y Aragón, a unos 300 metros, existe una carretera de categoría local que une la N-122 con la comarcal Soria-Pamplona, pero que no tiene indicador en ninguno de sus extremos. Tan es así que alguna vez se la pasa uno, teniendo que recorrer dos o tres kilómetros más para volver a tomarla. Creo que este inconveniente se evitaría con un pequeño indicador. Por dicha carretera se accede a Valverde de Agreda y a Cervera del río Alhama. Amancio Campos Cacho. Zaragoza.

PRECIO DE LAS AUTOPISTAS

Deseo me informen del precio en las autopistas de peaje en territorio español. A la entrada de dichas autopistas no existe indicador del precio, de forma que el consumidor no sabe, al internarse en ellas, ni el precio, ni si éste le puede compensar de su utili-

zación.—Miguel Díaz Jiménez. Madrid.

Respuesta: A nosotros también nos parece interesante que figure el precio a la entrada de cada autopista o autovía de peaje. En cuanto a publicar la lista de precios de todos los peajes españoles, nos resulta imposible. El precio viene dado no sólo por el tipo de vehículo, sino por los kilómetros recorridos, o, incluso, la autopista de que se trate. Le rogamos que se dirija a la concesionaria del peaje que le interese y allí le darán los datos que solicite.

CIRCULAR POR OTROS PAISES

Les agradecería me contestasen a la pregunta que a con-

tinuación les expongo: Poseo el permiso B-1 desde hace dos años y medio y quisiera saber si el Permiso de Conducción español me permite circular por cualquier país del mundo por un tiempo determinado, no indefinido.

En caso contrario, ¿qué requisitos debería cumplir para ello y también adónde debo dirigirme?

Por otro lado, simplemente por curiosidad, ¿por qué el nombre de nuestro Permiso de Conducción viene traducido al francés?—David Martínez. Cádiz.

Respuesta: El Permiso de Conducción español es válido para conducir por todos los países firmantes de la Convención de Ginebra, del 19 de septiembre de 1949, y cuya amplia lista nos es imposible reproducir.

Para conducir por otros países, habrá de tenerse en cuenta la legislación de los mismos. Le aconsejamos que, en este caso, consulte siempre a la embajada del país a que vaya a viajar.

Por otra parte, comunicarle que en el anexo 9 de la citada Convención se expresa que «El permiso estará redactado en el idioma previsto por la legislación del Estado que lo expida, seguido por su traducción al francés: Permis de Conduire». A este respecto hemos de añadir que en el actual Permiso Español, impreso según el modelo de las Comunidades Europeas, figura la traducción de su nombre a todos los idiomas de la CEE.

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

PARQUES INFANTILES DE TRAFICO: APRENDER JUGANDO

Luis E.
LORENZO
HEPTENER (*)

UNO de los recursos didácticos válidos para ayudar a impartir la educación vial lo constituyen los Parques Infantiles de Tráfico, ya sean de titularidad pública o privada, sirviendo al mismo tiempo de incentivo y como medio de aplicación práctica de las normas y señales de la circulación, que los niños perciben a través de las enseñanzas de padres y educadores.

No está de más recordar que la educación vial abarca una doble vertiente: por un lado, es educación para la seguridad vial; es decir, para fomentar en el niño un adecuado sentido vial, un saber estar y comportarse cuando se encuentre inmerso en una corriente de tráfico. Por otro lado, la educación vial es una parte de la educación ciudadana y, como tal, imprescindible para la completa formación del niño y para su comportamiento dentro y fuera de las vías públicas. Pero esta educación no debe limitarse a una enseñanza, más o menos exhaustiva, de las normas y señales de la circulación. Es más importante deducir de tal enseñanza tres ideas básicas que comporta el tráfico: la relación con los demás, el respeto hacia éstos y la disciplina en el comportamiento.

En esta misión educativa ocupan un lugar importante, por su innegable capacidad de convocatoria y de estímulo, los Parques Infantiles de Tráfico, considerados como un medio de apoyo a la labor que en este campo desarrollan los educadores. Ahora bien: ¿qué actividades se realizan en los Parques, en qué se basa su funcionamiento para que sean tan atractivos para los niños? Pues, sobre todo, en la posibilidad que les ofrece de ser dueños de sus propios movimientos a los mandos de un vehículo (ya sea una bici, un ciclomotor o un kart) y dentro de un circuito adecuado a su tamaño, cerrado y seguro; emulan a sus mayores y se sienten, por esa vez, protagonistas del tráfico.

Por cierto que, últimamente, resurge la polémica sobre la utilidad o no del kart como vehículo propio de los Parques Infantiles. Sus detractores esgrimen, como principal argumento, el que un kart no es un vehículo autorizado para circular por las vías públicas y, en consecuencia, aprender su manejo resulta inútil por cuanto el niño se introducirá en el tráfico real, por primera vez como conductor, sobre una bicicleta o sobre un ciclomotor (que es una bicicleta con pedales, que puede llevar un pequeño motor); en una palabra: conducirá un vehículo de dos ruedas, cuyo principal requisito de manejo es guardar el equilibrio, lo que no es necesario en uno de cuatro ruedas.

Alegan también el elevado costo de adquisición del kart y de su posterior mantenimiento, así como la pérdida de tiempo que supone para el monitor del Parque enseñar el manejo del kart a cada pequeño conductor.

Por el contrario, sus defensores se apoyan en la motivación que el uso del kart crea en los niños, motivación que puede encauzarse hacia los fines genéricos y más importantes que persigue la educa-

ción vial. Para los niños no es lo mismo manejar una bici —a lo que suelen estar ya acostumbrados— que la novedad que les supone un vehículo dotado de motor y de volante.

No entraremos en la polémica. Pero para el que esto escribe es más importante el Parque en sí, como elemento de apoyo a la educación vial escolar, que los vehículos con que esté dotado.

Además, existe un aspecto del tema que parece haber quedado en un segundo término y que, no obstante, puede ser de capital importancia. Nos referimos a la propia seguridad del niño mientras circula dentro del Parque Infantil. Es indudable que su integridad queda más salvaguardada por las características del kart y por su seguridad pasiva (mayor estabilidad, práctica imposibilidad de vuelco, mayor protección del conductor) que si se tratara de una bicicleta, en la cual a su mayor inestabilidad hay que añadir su facilidad para el vuelco y la nula protección que ofrece a su conductor en caso de caída.

No sólo hay vehículos, de uno u otro tipo, en un Parque Infantil de Tráfico. Su labor, como medio de apoyo a los educadores, se complementa con charlas de los monitores, realización de sencillos cuestionarios sobre normas y señales de circulación, consejos sobre circulación real y sobre seguridad, e incluso proyección de películas o diapositivas.

Además de los elementos materiales con que está dotado, un Parque necesita la presencia de tres tipos de personas, con funciones muy diferentes, pero todas orientadas hacia la mejor educación vial de los niños: los monitores, los educadores y los agentes de vigilancia del tráfico. Los primeros son los responsables del Parque y los que realizan en él y con los niños las actividades de que antes hemos hablado. Los educadores, por su innegable ascendente sobre los pequeños y por su mejor conocimiento de éstos, suponen una ayuda importantísima para el monitor, sobre todo por su experiencia docente y para inculcar en los niños la idea de disciplina y de respeto que comporta el tráfico. Y por lo que respecta al agente de vigilancia del tráfico, su presencia es muy aconsejable por varios motivos: los niños deben ser conscientes de la labor que los agentes de las Policías Municipales desarrollan en sus pueblos o ciudades, en aras de su propia seguridad y de la de los demás usuarios de las vías; en consecuencia, deben aprender a respetarlos y a obedecerlos, tanto por la labor que desarrollan como por la autoridad que representan.

Y es que tanto las autoridades encargadas del tráfico como los educadores y la misma sociedad, aunque por distintas vías, han llegado a una misma conclusión: si se quiere un tráfico más seguro, hace falta educar a los que en él intervienen desde su más temprana edad y haciendo coincidir la enseñanza con la época más receptiva del ser humano: cuando está en su período escolar. Los frutos se verán a medio y largo plazo, pero, en honor a la verdad, ya se están viendo algunos: los accidentes no deben ser asumidos como un inconveniente de la modernización de la sociedad o como un mal menor; hay que combatirlos a fondo, y la sociedad debe ser consciente del caudal humano que se pierde con que se produzca un solo accidente. La solución está clara: EDUCACION.

(*) De la Escala Técnica de Tráfico.

CIUDADES SEGURAS

CUANDO se habla de inseguridad vial suele ser común referir tal problema a la carretera, no a la ciudad. Es un grave error, pues, aunque por la mayor velocidad a que se circula en carretera se originan más muertos (el 80 por 100), es en zona urbana donde se producen más accidentes con víctimas (el 53 por 100) y casi la mitad de los heridos. En números absolutos, conviene saberlo, las cifras anuales de esa accidentalidad urbana son muy importantes: más de 40.000 accidentes, cerca de 60.000 heridos (un tercio graves) y casi 1.000 muertos, de los cuales cerca de la mitad peatones, algo menos conductores (la mitad de vehículos de dos ruedas) y el resto pasajeros.

pero los de más graves consecuencias son los atropellos, que originan la mitad de los muertos de zona urbana. También es dato importante la sensible mayor gravedad (casi el doble) del accidente urbano nocturno, en lo que puede sospecharse una fuerte incidencia del alcohol y de la velocidad. Por último, el hecho de que la mitad de los conductores implicados en accidente urbano no hubieran cometido infracción alguna significa que la otra mitad sí que eran infractores, circunstancia que resulta más llamativa en el caso de los peatones víctimas de accidente en ciudad, ya que el 80 por 100 habían cometido infracción (la más común y grave, irrumpir en la vía o cruzarla antirreglamentariamente).

HAY que advertir, además, que si se observa la evolución experimentada por la accidentalidad en lo que va de década, tal evolución ha sido en conjunto mejor en carretera (+ 0,6 por 100 de accidentes, -10 por 100 de muertos) que en zona urbana (+29 por 100 de accidentes, +12 por 100 de muertos). Desde otro punto de vista, la evolución desfavorable de la accidentalidad urbana resulta más marcada en los núcleos más poblados (capitales de provincia y municipios de más de 50.000 habitantes) y en lo que podríamos considerar calles de las ciudades o población propiamente dicha (+11 por 100 de accidentes, +5 por 100 de muertos), ya que, por el contrario, en las travesías los accidentes aumentaron un 5 por 100, pero los muertos decrecieron un 6 por 100.

LOS tipos de accidente más frecuentes en ciudad son las colisiones laterales entre vehículos y los atropellos de peatones (el 30 por 100 en ambos casos),

COMO puede deducirse fácilmente de ese bosquejo de datos objetivos, la seguridad vial urbana es problema grave y tarea de todos. La Administración en general y por supuesto y muy concretamente la municipal tiene que proseguir y acrecentar el gran esfuerzo que en todos los órdenes viene realizándose: planificación óptima de la circulación, medidas técnicas adecuadas y ambiciosas (entre las que deben ocupar lugar preferente las referidas al peatón y a las travesías, cuando pese a su peculiar peligrosidad concreta no sea posible su inminente eliminación) y, por descontado, la vigilancia y control de los comportamientos peligrosos de los usuarios de las vías públicas. Pero con ello no basta. Es preciso que el ciudadano se conciencie también de la gravedad de la situación y del papel insustituible de su colaboración, que fundamentalmente ha de ofrecer un doble frente: respetar él escrupulosamente las normas de circulación y contribuir a que se cree una auténtica exigencia ciudadana de seguridad vial frente a los demás usuarios y frente a la misma Administración.

Tráfico

TRAGEDIA Y ESPERANZA



Jesús SORIA

LOS deportistas no tuvieron que esperar al entierro de la sardina para poner luto en su corazón. Guruceta, el árbitro polémico y del buen hacer, dejó su vida en la carretera —junto a la de su linier de turno— y no como a él probablemente le hubiera gustado: con un silbato entre sus manos, sobrecogido en medio de una ovación de miles de espectadores, algo que no le era inhabitual. El «acquaplaning» hizo nuevamente de las suyas y convirtió la vía de acceso a una cumbre deportiva en un pasaporte a la muerte. Da igual ya cómo ocurrió. Sin duda, como casi siempre, una concatenación de circunstancias que arrastraron a la tragedia

vuelta del volante se acercan, y acercan a otros, al más allá.

PRECISAMENTE para contrarrestar en lo posible los accidentes, la Guardia Civil de Tráfico empieza a poner en marcha estos días un plan de actuaciones para continuar ganando terreno a la inseguridad vial. Se controlará más de cerca a los infractores y se les avisará puntualmente, «in situ», de la infracción cometida. Para que no se «olvide» lo que hizo mal. Una política de acercamiento que se agradecerá. Salvo, claro está, quienes con cada

TAMBIEN se juegan la vida —éstos por necesidad— esos conductores de ambulancias con los que continuamos la serie de profesionales del volante. Una profesión marcada por las urgencias, las prisas, los sustos, los frenazos y la carrera continua contra el reloj en busca del quirófano. Son, seguramente, de los profesionales que más y mejor podrían hablar sobre la falta de espacio para los coches. Una situación que analizamos en profundidad en nuestro «En portada» y que les obliga a aprender a sortear coche tras coche, atasco tras atasco y hasta a convertirse en daltónicos coyuntu-

rales cuando se encuentran ante un semáforo que no les tolera lo que quieren hacer. Tampoco se puede hacer lo que se quisiera en las calles, porque muchas no dan para más. Pésimos trazados urbanísticos, un enorme crecimiento del parque automovilístico, un uso abusivo del coche privado frente al transporte público —en muchos casos deficiente, cierto es— lleva a dar la «razón», con comillas, al catedrático vienés Hermann Knoflachner, que asegura que la ciudad está llena de células enfermas. Y eso que desde que nos vendían coches como sinónimo de éxito personal y desde que prohibían hacer aparcamientos bajo las viviendas —¡que visión de futuro!— ha llovido mucho.

EN definitiva, un espacio perdido que, como Antofñete, tratan de recuperar los ayuntamientos. Todo lo contrario que los motociclistas españoles. Se avecina otro año con color español. Una temporada con olor a «Aspar», Pons, Herreros y Cardús. Un año que también estará marcado por las subidas de los seguros de los coches, con discusión y polémica de por medio.

Congestión, falta de aparcamientos y excesivo uso del vehículo privado agobian a nuestras ciudades

**Y,
SIN EMBARGO,
SE MUEVEN...**

AYER fueron simples núcleos de mayor o menor densidad de población, asentamientos nacidos en virtud de una organización económica y comercial, de unas necesidades defensivas y de administración y gestión política. En cualquier caso, se crearon por y para el hombre. Hoy parecen estar trazadas fundamentalmente al ritmo marcado por el desarrollo del parque automovilístico. Son nuestras ciudades, en cuyas calles se hace cada día más difícil la organización del tráfico y cuyo aspecto es con demasiada frecuencia el de un gigantesco garaje, interrumpido por bloques de hormigón, cemento y —menos mal— por parques, jardines y zonas peatonales. Son, en esencia, esas «otras carreteras» de uso más cotidiano para la mayoría, quebradas por miles de cruces, guiñadas por miles de semáforos y hasta salpicadas por miles de accidentes.

Informe de Adrián GUERRA
Fotos: Miguel GARROTE

ESPACIO urbano contra crecimiento progresivo del parque automovilístico. Esta es la cuestión. Nuestras ciudades parecen quedarse cada día más pequeñas para albergar a todos los vehículos que surcan su asfalto en un loco ir y venir. Eterno retorno que para cualquier observador, hipotéticamente traído desde no más allá de dos siglos atrás, se presentaría poco menos que como una paranoia basada en el único afán de moverse, de trasladarse sin principio ni fin.

Vayan por delante unos ejemplos de ese enfrentamiento espacio-parque, que parece atentar contra las leyes de la impenetrabilidad de los cuerpos: una ciudad como Madrid, con 2.500 kilómetros lineales de red viaria, cuenta con nada menos que 1.300.000 vehículos (a cada vehículo le corresponden, en pura teoría, apenas dos metros lineales); en Valencia, según José Antonio Cabrera, delegado municipal de Circulación y Transportes, «nuestro tráfico es elevadísimo para el espacio disponible y, a pesar de todo, seguimos circulando y luchando para que la situación no nos supere», y en una capital media como Vitoria se está pensando en sextuplicar el número de plazas de aparcamiento regidas por la OTA (Ordenación Tráfico y Aparcamientos), para descongestionar el centro, «aunque no se hará a corto plazo».

Parece obvio, pues, que las ciudades —en especial las de mayor densidad poblacional— se nos están quedando pequeñas en materia de infraestructura para el tráfico. Esa pequeñez, esa incapacidad para albergar un tráfico creciente, es una cuestión diaria, que salta a las páginas de los periódicos siempre acompañada por un sustantivo: caos.

Intentemos aportar en estas páginas datos y opiniones que nos arrojen luz sobre la realidad o falsedad de tal afirmación. Para ello hemos abordado la situación desde el prisma de las grandes urbes —Madrid y Barcelona— hasta las más pequeñas —ahí está el ejemplo de Segovia y Palencia—, pasando por otras que marcan una gama intermedia: Valencia, Sevilla, Zaragoza y Vitoria. Y, desde luego, lo hemos hecho abordando sólo los grandes aspectos, algunos de los cuales merecerían —o han merecido ya— un amplio informe por sí mismos.

INTENSIDADES PARA UN CONFLICTO

Para una adecuada planificación del tráfico en la ciudad es preciso conocer, en primer lugar, cuál es su situación real, mediante el análisis y tratamiento estadístico de los datos obtenidos en las vías públicas por medio de las estaciones de aforo. Así, si volvemos al caso de Madrid, donde se recorren a diario 19 millones de kilómetros, vías como la M-30 soportan de lunes a viernes una intensidad media de 200.000 vehículos. Se trata, claro, de la gran arteria de circunvalación y conexión. Pero es que un eje como el de la Castellana alcanza una intensidad media de 160.000 vehículos/día, y puntos como la plaza de La Ci-



La densidad del tráfico es mucha. El espacio, poco. Hay que buscar el menor resquicio para poder pasar.



Regulación del aparcamiento en el centro, como factor de disuasión. En la foto, la OTA vitoriana.

beles o la calle de Francisco Silvela (entrada/salida de la N-II) ven pasar más de 100.000 vehículos.

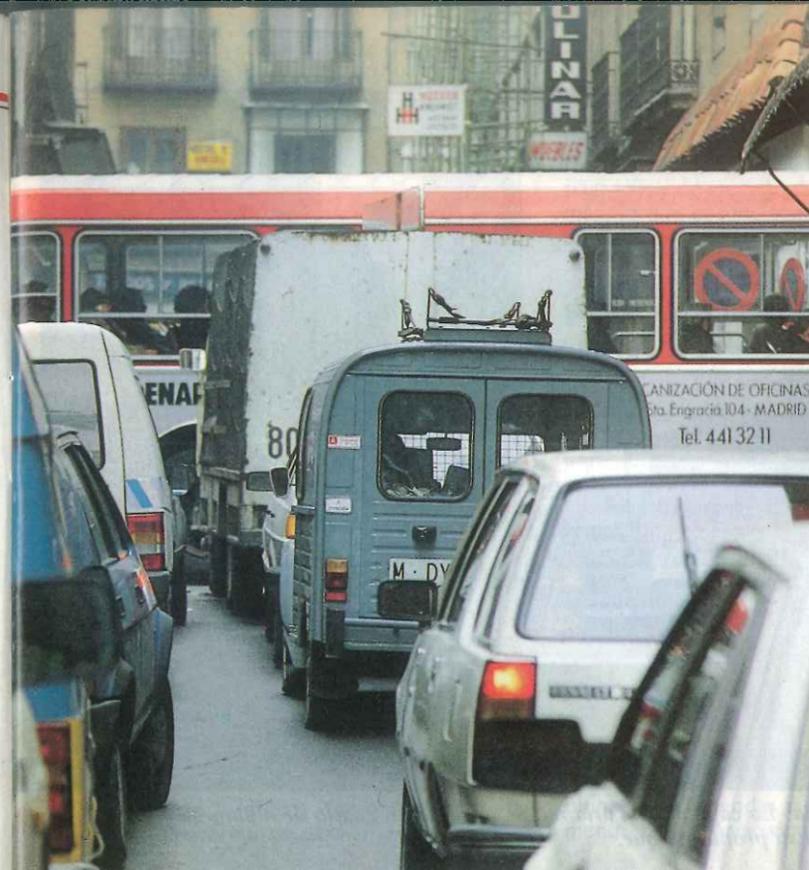
En Valencia existe un parque de unos 250.000 vehículos, «a los que hay que añadir otros tantos —afirma José Antonio Cabrera— que entran diariamente desde las zonas de influencia. Y todo el tráfico en tránsito pasa por la ciudad, porque aquí no hay un gran distribuidor; no tenemos nada parecido a la M-30 madrileña». De este modo, arterias tan céntricas como la Gran Vía de Germanías (100.000 vehículos/día),

la de Fernando el Católico (73.000) o la calle de Játiva (54.000) viven en casi permanente conflicto.

Si tomamos el ejemplo de Sevilla, con un parque de unos 200.000 vehículos, la situación no es precisamente de fluidez, según nos afirmaba Miguel Durbán, director del área de Tráfico y Transportes del Ayuntamiento hispalense. «Nuestra estrategia —señala— es la de una reordenación de la circulación y del estacionamiento, actuando sobre la red viaria, especialmente la del centro, por ser la más problemática. Tenemos una red demasiado limitada y estrecha, al mismo tiempo que una clara demanda de desplazamiento hacia ese centro, que era utilizado también como lugar de paso para ir de un lado al otro de la ciudad. Ahora hemos conseguido unos itinerarios para entrar y salir de esa zona y hemos canalizado gran parte del tráfico de paso por la Ronda Histórica, auténtico cordón de circunvalación de la misma. La Ronda tiene hoy intensidades que oscilan entre los 50.000 y los 90.000 vehículos/día, mientras que los ejes radiales soportan entre 35.000 y 60.000 vehículos».

Ciudades pequeñas como Segovia o Palencia no se escapan a estos problemas. Benigno Sastre, concejal de Tráfico y Policía Municipal segoviano, hablaba de que su ciudad «está muy falta de infraestructuras», así como de que «las calles son muy estrechas y no se puede dar más fluidez». Segovia no dispone de una vía de circunvalación y, además, está en estudio cortar el tráfico bajo el Acueducto, lo que puede originar un conflicto dada la configuración del casco histórico, especialmente en los días de avalanchas de visitantes.

Respecto a Palencia, el concejal delegado de Tráfico, Jaime Villagrà, señalaba



El transporte público, atosigado por el vehículo particular. Potenciar el uso del primero dará un desahogo a las urbes.



que sus problemas «son similares a los de otras pequeñas ciudades, con cascos urbanos antiguos, problemas urbanísticos e insuficiente capacidad del viario. Aquí hay un parque de unos 12.000 coches y la mala costumbre de ir a todos los sitios con él. Incluso a tomar unos vinos. Puede decirse que la infraestructura de Palencia no está preparada para la circulación existente, sobre todo en el centro, donde se han creado durante años «imanes» de atracción para los coches».

Estas elevadas intensidades tienen, por otro lado, un factor que las hace todavía más difíciles. Es el de las llamadas «horas-

Aparcamiento, divino tesoro... Doble fila, maldito embrollo.

punta», las cuales están en relación con los masivos desplazamientos domicilio-trabajo y viceversa: antes de las 8 y 9 de la mañana, con especial incidencia en las grandes urbes, a causa del aluvión procedente de las «ciudades-dormitorio» próximas (ver TRAFICO, núm. 18, págs. 24 a 28); entre las 13.30 y las 15.30, período delimitado por la salida de comercios y oficinas

y, en buena medida, por el movimiento ida-vuelta del transporte escolar, y entre las 18 y las 20, «horas-punta» del retorno a los domicilios de la mayor parte de la población.

Intensidades y períodos-punta semejantes a los referidos hacen precisa una adecuada y cambiante regulación del tráfico y, en mayor o menor grado, desbordan las

ACCIDENTES Y VICTIMAS POR PROVINCIAS EN ZONA URBANA (1985)

Provincia	Accidentes con víctimas	Total víctimas	Muertos	Heridos graves y leves
Alava	497	688	14	674
Albacete	227	289	8	281
Alicante	1.315	1.808	37	1.771
Almería	441	602	7	595
Asturias	534	713	25	688
Avila	88	115	2	113
Badajoz	263	363	5	358
Baleares	1.352	1.819	42	1.777
Barcelona	14.921	19.469	111	19.358
Burgos	557	795	35	760
Cáceres	54	75	3	72
Cádiz	412	524	8	516
Cantabria	667	897	15	882
Castellón	370	447	10	437
Ciudad Real	158	238	4	234
Córdoba	348	475	15	460
Coruña, La	597	909	25	884
Cuenca	67	83	5	78
Gerona	834	1.081	15	1.066
Granada	516	732	13	719
Guadalajara	83	110	2	108
Guipúzcoa	558	905	31	874
Huelva	70	102	1	101
Huesca	45	59	3	56
Jaén	264	355	6	349
León	584	776	21	755
Lérida	411	520	12	508
Lugo	166	219	4	215
Madrid	4.398	6.896	91	6.805
Málaga	1.449	1.941	21	1.920
Murcia	790	1.117	18	1.099
Navarra	140	200	18	182
Orense	251	353	10	343
Palencia	221	299	3	296
Palmas, Las	489	731	17	714
Pontevedra	174	273	14	259
Rioja, La	204	268	8	260
Salamanca	575	720	6	714
S.C. de Tenerife	111	148	3	145
Segovia	97	150	1	149
Sevilla	2.589	3.274	31	3.243
Soria	51	69	3	66
Tarragona	359	527	24	503
Teruel	33	50	0	50
Toledo	173	290	24	266
Valencia	1.381	2.012	48	1.964
Valladolid	429	643	17	626
Vizcaya	1.268	1.770	29	1.741
Zamora	105	147	9	138
Zaragoza	998	1.474	28	1.446
Ceuta	59	82	0	82
Melilla	245	331	4	327
TOTALES	42.988	58.933	906	58.027

capacidades del viario. «Pero no puede afirmarse —señala García Horcajo, primer teniente de alcalde y máximo responsable del área de Circulación y Transportes del Ayuntamiento de Madrid— que vivamos en un caos permanente. Es verdad que, a pesar de todos los medios humanos y materiales puestos a disposición del tráfico —y Madrid dispone de uno de los sistemas de control más avanzados del mundo—, los problemas existen y seguirán existiendo. Pero como lo único que es noticia es lo conflictivo, el ciudadano puede tener la sensación de que todo es caótico. Y, ¿qué es lo que ocurre?, ¿cuál es el germen de la conflictividad? Para mí, fundamentalmente, la falta parcial de infraestructura urbanística y de una perfecta coordinación de modos de transporte y aparcamientos. Y todo eso sin olvidar, por supuesto, que los ciudadanos dejamos a veces mucho que desear en cuanto al respeto a las normas...»

En la falta de infraestructuras es coincidente la opinión del delegado de Circulación de Valencia, José Antonio Cabrera, quien nos habló también de la «manía de utilizar el coche para todo» (un aspecto que parece más extendido en las ciudades



Entrada a Valencia. La capital del Turia recibe cada día un cuarto de millón de vehículos ajenos a su propio parque.

JOSE RUBIO



Cascos históricos: fueron hechos para el hombre y no para el coche.

JOSE RUBIO

medias y pequeñas y al que ya hicimos referencia en TRAFICO —ver núm. 13, pág. 15), y de «la falta de respeto a los demás, lo que es ante todo un problema de educación».

LA BATALLA DE APARCAR

Aparcamiento y transportes colectivos son factores básicos a la hora de analizar esa situación de caos que, aparente o real, afecta a las ciudades. Basta dar un paseo para contemplar, en el caso del primero, que las calles se han convertido paulatinamente en enormes garajes. Los vehículos están inmersos en la batalla de buscar «sus» escasos diez metros cuadrados junto a los bordillos, situándose unos junto a otros sin solución de continuidad. Y si para circular por las principales vías es escaso el espacio, a la hora de aparcar la situación deviene peor, no sólo en los saturadísimos cascos antiguos e históricos, sino incluso en las zonas de nueva edificación, a pesar de la cada vez mayor construcción de aparcamientos subterráneos bajo los bloques de viviendas u oficinas. Sencillamente, falta espacio donde dejar el coche,

«porque acaso las ciudades no estén hechas para tales cantidades de vehículos», dice García Horcajo. «Y la solución —añade— no está en hacer grandes aparcamientos en el centro, ya que está demostrado que eso es agravar los problemas; así, nuestro conflicto mayor se centra en los sábados, en las grandes zonas comerciales y de esparcimiento e, inevitablemente, durante las épocas de rebajas en los grandes almacenes».

Aunque buena parte de la conflictividad quedó resuelta en Madrid por medio de la ORA (Operación Regulación Aparcamiento), como factor de disuasión del uso del vehículo privado para acudir al centro, había que completar la actuación con nuevas fórmulas, como la creación de aparcamientos para residentes a lo largo y ancho de la urbe. Además de los 29 aparcamientos públicos, con un total de más de 13.000 plazas, en 1986 funcionaban en la capital una docena de aparcamientos para residentes (más de 3.000 plazas), y en la actualidad se hallan en construcción otros 80. Se trata, pues, de que al mismo ciudadano al que la sociedad le viene diciendo desde hace años que adquiera un coche, no sólo por comodidad, sino también como signo

Calidad ambiental, seguridad y educación ciudadana

La potenciación del uso del transporte público y la reducción del privado, rebajando así las congestiones, se ven complementadas, por lo que podríamos llamar una «devolución» al ciudadano de lo que es suyo: la calle. Y en este sentido está clara la tendencia de crear zonas peatonales, unas veces coincidentes con zonas comerciales y otras con cascos monumentales e históricos. En ellas es el caminante el único «rey» de la urbe, «que realmente está pensada para él y no para las máquinas». Al mismo tiempo que un aumento de la calidad ambiental, estas zonas inciden favorablemente en la seguridad, sobre todo para el peatón.

Hemos dicho seguridad. Pero, ¿son realmente seguras nuestras ciudades? Si tomamos las cifras estadísticas de 1985, comprobaremos que frente a los 38.246 accidentes con víctimas en carretera, se produjeron 42.988 en zona urbana, la mayoría de los cuales lo fueron por colisión de vehículo en marcha lateral (13.833) y por colisión con peatón (12.792). En total, esos 42.988 accidentes con víctimas, que reflejamos por provincias en el cuadro correspondiente, arrojaron un saldo de 906 muertos, 16.310 heridos graves y 41.717 heridos leves. Y de los 906 muertos, 400 eran peatones, 190 usuarios de vehículos de 2 ó 3 ruedas y 298 usuarios de vehículos ligeros.

En cuanto a días de la semana, la mayor accidentalidad urbana parece producirse los viernes (6.802 accidentes), sábados (6.477) y lunes (6.122), siendo el domingo el día menos afectado, con 5.673 accidentes. Por horas destaca el período comprendido entre las seis de la tarde y las nueve de la noche.

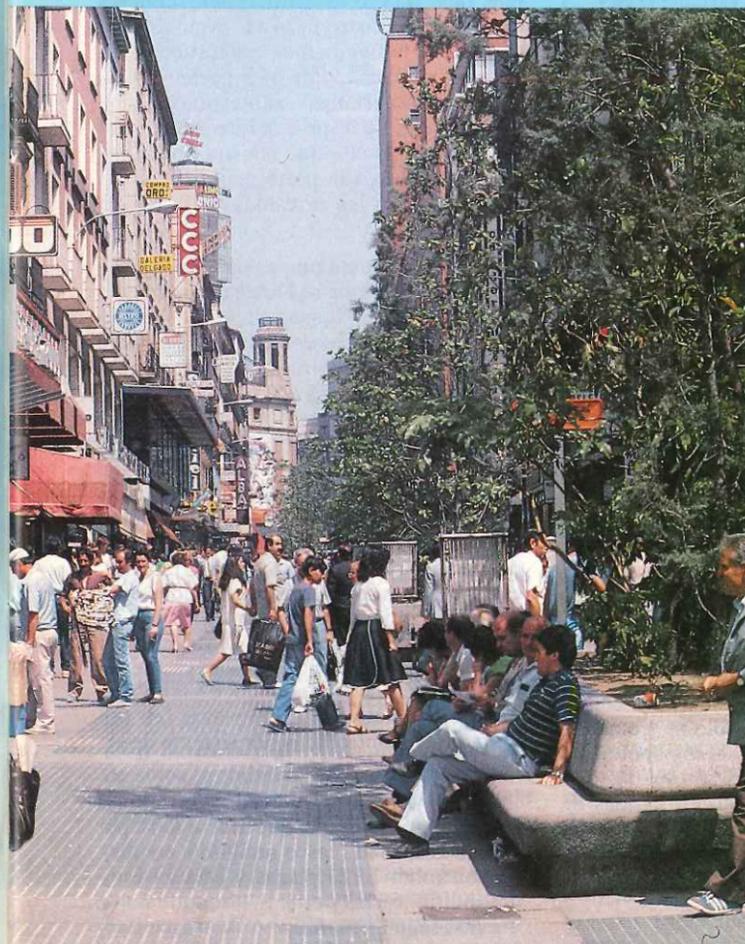
La acción más común entre los peatones víctimas de accidente fue la de cruzar la calzada fuera de intersección (8.332 accidentes y 263 muertos) o sencillamente la de atravesar una intersección (3.470 accidentes, con 71 muertos), mientras que su principal infracción fue cruzar la vía antirreglamentariamente y no utilizar el paso de peatones.

En cuanto a las infracciones cometidas por los conductores implicados en accidentes con víctimas, destacan las de velocidad inadecuada, no mantener la distancia de seguridad y no res-

petar la prioridad. Cosa muy distinta es el apartado de circunstancias psicofísicas de los conductores, entre los que llaman la atención fenómenos como la distracción (9.604 casos) y el efecto del alcohol (1.461 casos, 815 de ellos sin prueba y 646 con prueba positiva). Cabría recordar aquí (ver TRAFICO, núm. 18, pág. 27) las consecuencias del estrés en la conducción: «La rutina y repetitividad en los trayectos y en la propia dinámica vehículo-conductor —decíamos— provocan en éste somnolencia y aumento en sus tiempos de reacción, y disminuyen el nivel de atención hasta hacer la conducción casi automática, provocando despistes, observaciones inadecuadas y, como consecuencia, las típicas colisiones urbanas». Recordemos: 9.604 casos de distracción...

FALTA DE RESPETO

Prácticamente todos los responsables municipales consultados coincidieron en señalar la velocidad y el alcoholismo como causas principales de los accidentes ocurridos en sus ciudades, por lo que a los conductores implicados afecta. En el capítulo de peatones, respecto al que remitimos al lector a nuestro informe «El peatón, ¿infractor o víctima?», publicado en el número 13, hay quien opina que «cometen ciertas imprudencias porque acaso la ordenación entre tráfico, uso del entorno y caminante no sea siempre la correcta». Hay quien acusa al peatón de «cierta dejadez o desidia», quien se refiere al «vicio» de no respetar los semáforos porque «no pasa nada» y quien reconoce que «nuestro gran problema es la falta de respeto». En uno y otro caso sirvan como importantes datos de actuación «el objetivo de regular la velocidad máxima a 40 kilómetros por hora» en las calles de Vitoria o la previsión del Ayuntamiento de Zaragoza de «un proyecto básico de seguridad para el peatón en 1987, con un presupuesto municipal de 10,5 millones de pesetas, así como otro de seguridad vial en accesos a los colegios públicos, valorado en 33 millones».



La política de zonas peatonales no persigue sino devolver al ciudadano aquello que es suyo: la calle.

A propósito del «aquí no pasa nada», que tiene claros matices de falta de concienciación y, acaso, de educación para circular, el máximo responsable del área de Circulación en Madrid nos refería que «existe una minoría que tiene una falta absoluta de modos y de respeto al tráfico. Digamos que "pasan". Podría citarles casos de quienes atesoran en doce meses más multas que días tiene el año. Y en este sentido he de decir que la Administración Central no siempre ha mostrado gran sensibilidad con los problemas municipales. Es tradicional la opinión de que las multas municipales no se pagan porque no pasa nada. No ha habido legislación adecuada para corregir estas deficiencias, aunque ahora parece que tales cuestiones están "llegando más" a esa Administración Central».

Acaso los datos y opiniones expuestos puedan «asustar» un poco. Pero hay que decir que ninguno de los responsables municipales consultados consideró su ciudad como peligrosa en materia de tráfico. Las poblaciones españolas no están en este aspecto muy lejos de las del resto de Europa, «aunque hay todavía mucho por hacer en materia de seguridad vial». Entre otras cosas, lograr una concienciación real del ciudadano, «para lo que es preciso una amplia labor educativa».

II CONCURSO EUROPEO

«EL MUNICIPIO MAS SEGURO»

El Consejo de Municipios y Regiones de Europa y la *Prévention Routière Internationale* han convocado, en su segunda edición, el concurso europeo de seguridad vial «El municipio más seguro», con el tema monográfico «La seguridad en el desplazamiento de los usuarios».

La fase nacional está organizada en nuestro país por la Dirección General de Tráfico y la Federación Española de Municipios y Provincias.

La entrega de premios de la anterior convocatoria tuvo lugar en diciembre de 1985 en Madrid y, en esa ocasión, el lema fue «La promoción de zonas habitadas o residenciales con circulación motorizada limitada», resultando premiados, por lo que se refiere a España, los municipios de Villaescusa de Haro (Cuenca), Villa Santa Brígida (Gran Canaria), Puertollano (Ciudad Real), Vitoria y Madrid.

Plan de Accesos

Lo que cuesta la fluidez

A siete mil millones de pesetas, en el período 1984-87, se eleva la inversión de la Dirección General de Tráfico en el llamado Plan de Accesos a las Grandes Ciudades, nacido como necesidad de regular las entradas y salidas, las cuales constituyen focos de congestión muy importantes, especialmente en las denominadas horas-punta.

No olvidemos, en este sentido, lo dicho en otra parte de este informe respecto a la influencia de las ciudades-dormitorio.

Haciendo una pequeña síntesis, por necesidades de espacio, citaremos sin más algunos datos: las seis carreteras radiales que confluyen en Madrid arrojan una entrada media en las horas-punta de la mañana, de 24.400 vehículos por hora, siendo las más congestionadas la N-II (Barcelona) y la N-V (Extremadura). Por los accesos a Barcelona circulan diariamente unos 700.000 vehículos.

En Valencia, según datos ya apuntados, entran diariamente alrededor de un cuarto de millón, destacando los 78.000 que soporta la N-III. Los ejes radiales de Sevilla soportan a diario intensidades medias entre los 35.000 y 60.000 vehículos por hora.

Estos ejemplos hablan por sí solos de la necesidad de actuaciones puntuales como el Plan de Accesos. La DGT posee las competencias para la regulación del tráfico, que son compatibles con las de los organismos titulares de las vías en cuanto a señalización fija, reparaciones, mantenimiento, etcétera. Así, parece lógico que la DGT aporte medios para una mejor explotación de la infraestructura de las carreteras, median-



te elementos de ingeniería de tráfico, con dos objetivos: aumentar la capacidad de la vía, dándole más fluidez, y lograr una circulación cómoda, desde el punto de vista de la seguridad. Ambos objetivos se logran mediante un sistema que contempla los siguientes aspectos: control lineal de la vía, control de velocidad por carriles y tramos, control de accesos laterales al tronco principal, composición del tráfico, intensidad de circulación, señalización variable (velocidad, ocupación de carriles, etcétera) y circunstancial (ambientes, meteorología, pavimentos, etcétera), prestaciones (auxilio mecánico y sanitario —postes SOS—) y subsistemas de televisión.

La información recogida en el tramo controlado es analizada «in situ» y transmitida en tiempo real al Centro de Control, que es el que elabora las estrategias y facilita mensajes puntuales al usuario de la vía.

Este es, a grandes rasgos, el funcionamiento práctico del control de accesos, que incluye las Nacionales II, V y VI en Madrid; la C-246 y A-2 en Barcelona; la N-340 Sur en Valencia y la N-340 (hasta Benalmádena) en Málaga.

co. Asimismo, se muestra partidario de acabar con el aparcamiento de vehículos en las calles, y respecto a medidas como la ORA y similares opina que suponen un avance, pero que «la actuación en un área limitada no es suficiente, sino que debería seguirse en toda la ciudad, pues toda ella está formada por células enfermas, con lo cual no se logra nada si sólo se tratan las del centro. Así —añade—, los habitantes de los barrios periféricos se organizarían de otra forma, comprarían en tiendas de su barrio y se verían impulsados a usar el transporte público». Acaso un poco drástico el señor Knoflacher, ¿no es cierto?

SE BUSCAN PLAZAS

La construcción de aparcamientos para residentes y la regulación de los de super-

ficie (parkímetros, zonas de carga y descarga, de taxis y de transporte público, etcétera) figura también entre los ejes de la política de circulación del Ayuntamiento de Barcelona, mientras en Valencia se está realizando una importante reestructuración en superficie, «para buscar el mayor número de plazas posible», señala Cabrera. «Llevamos estudiado un tercio de la ciudad y hemos conseguido un incremento de 5.000; en teoría —sólo en teoría—, podríamos aumentar en 15.000 en toda Valencia, pero seguiría siendo insuficiente». Y respecto a la posibilidad de adoptar medidas similares a la ORA madrileña, afirmó que todavía no se ha contemplado «por motivos jurídicos, pero posiblemente lo hagamos en el futuro».

La política del Ayuntamiento sevillano de mejorar la calidad ambiental y asegurar la accesibilidad al centro, mediante restricciones al transporte privado y prioridad al público, se complementó con el llamado plan RES (Regulación del Estacionamiento en Superficie), a partir de julio de 1985. «En una primera fase constó de 1.000 plazas, que luego fueron ampliadas a 2.650, de las que 1.400 están en el centro y el resto en las zonas de Triana y Remedios. Gracias al RES hemos logrado más fácil acceso al centro, pero también de modo más distribuido a lo largo del día, consiguiendo una menor congestión y una mayor disciplina». Por otra parte, Sevilla tiene dos «parkings» subterráneos, con 1.050 plazas, y está a punto de abrirse otro, con 500, «aunque nuestra política es no hacer más en la parte neurálgica de la ciudad y sí en las cercanías de la Ronda Histórica».

En Zaragoza, según datos facilitados a nuestra revista por la Delegación Municipal de Tráfico y Transportes, «se han redactado numerosos estudios previos para nuevos estacionamientos subterráneos —hoy existen dos, con apenas 800 plazas—, pero bien por razones urbanísticas, bien por dificultades de financiación, no ha sido posible hacer más. No obstante, dentro del Plan General de Ordenación Urbana se prevé una inversión de 100 millones, como base de partida para la gestión financiera de nuevos aparcamientos». Por otra parte, están en trámite los estudios conducentes al establecimiento de un control y vigilancia de estacionamiento en la vía pública, aunque «una actuación similar ya fue intentada en 1984, quedando desierta una propuesta relativa a 3.000 plazas (en primera fase), controladas por sistema de expendedores de "tickets"».

Como ya hemos indicado, en Vitoria está en vigor la OTA, que afecta al 10 por 100 de la ciudad (casco antiguo y centro). Se controlan 1.720 plazas y está en estudio multiplicarlas por seis, «aunque no en breve», según nos informó Francisco Buesa, responsable de Circulación. La capital vasca cuenta con cuatro aparcamientos subterráneos municipales (1.045 plazas) y uno al aire libre (405).



Está claro que no es tarea fácil conjugar todos los usos, todas las necesidades. El tráfico urbano ofrece visiones tan bellas y tan abigarradas como ésta.



No hay sitio donde dejar el maldito coche. Está demostrado. Pero la culpa no la tiene el peatón, al que se le hurta acera.

En Segovia existen graves problemas de aparcamiento, «porque durante años hubo poca preocupación en este sentido. Ahora está en estudio un aparcamiento subterráneo en la zona de El Salón (unas 1.500 plazas), que debería salir adelante. La situación, sobre todo en momentos de afluencia turística, es muy difícil. Tenemos que abrir la mano y consentir que se aparque en sitios prohibidos. No hay otra solución por el momento». El parque es de 18.000 vehículos, pero los visitantes lo elevan incluso a 30.000.

Por su parte, las dificultades de Palencia son «de aparcamiento, sobre todo. Y es que las calles no las podemos hacer más grandes». Existe un proyecto de aparcamiento subterráneo —unas 200 plazas— en la plaza de Abilio Calderón, «pero será todavía insuficiente». Asimismo, está tam-

bién en perspectiva la implantación de la ORA.

MEJOR EN AUTOBUS

De la mano de una afanosa política de búsqueda de aparcamientos camina otro elemento crucial: el transporte colectivo. A nadie se le oculta que la potenciación del uso del mismo está en la mente de todos los equipos municipales de gobierno, como base para la disuasión de empleo del vehículo privado.

«En Madrid, el transporte público tenía grandes problemas de competencia y de pérdida de usuarios —confiesa García Horcajo—, así como de coordinación, tanto dentro de la ciudad como respecto a las cercanías. Pero el gran despegue no se ha

Convenios para el control

En la actualidad, la DGT mantiene convenios con diversas ciudades españolas para la realización de inversiones en materia de regulación y seguridad vial, de forma que se pone a disposición de los ayuntamientos —quienes tienen la competencia de regulación en las vías urbanas— la tecnología de la Administración Central.

Tales convenios se refieren fundamentalmente a señalización semaforizada y control del tráfico interurbano, cuando éste pasa ya a ser urbano, y en 1986 supusieron una inversión por parte de la DGT de 883 millones de pesetas (siete ciudades), mientras que en 1987 alcanzarán los 1.469 millones, viéndose afectadas diez ciudades más. Asimismo, se encuentran en proyecto actuaciones en otras tres poblaciones.

Por otra parte, hay que hacer referencia al plan de actuación en travesías de poblaciones, que afecta sobre todo a pequeños núcleos urbanos y persigue un doble aspecto fluidez-seguridad, con especial hincapié en el segundo de ellos. Tal actuación, referida en concreto al aspecto peatonal y de excesos de velocidad, conlleva la implantación de controles de velocidad en travesías (CVT), instalación de semaforos, pasos de peatones, aceras, iluminación, barandillas, etcétera. Las inversiones, tanto durante los años 1984-86 como las previstas para 1987, alcanzan una inversión en seguridad de más de 4.500 millones de pesetas.

iniciado hasta 1986. Nadie se atrevía al reto del Consorcio Regional del Transporte, que va a dar sus frutos durante 1987. Además de coordinación, imprescindible para un mejor servicio, se han aportado mejores medios (tarjetas de abono, por ejemplo) y se han renovado coches en el Metro y en la EMT. También se han ampliado líneas en el Metro y se ha firmado un convenio con RENFE para la coordinación con los trenes de cercanías. Todo esto supone un paso cualitativo importante para un ente único de competencias en materia de transporte en la región de Madrid. Además, las inversiones de Ayuntamiento y Comunidad han supuesto un abaratamiento y ahora el reto es la comodidad. Nuestro objetivo es un transporte público mejor y más cómodo, porque no se trata de ser enemigo del coche privado,

sino de competir con él en la búsqueda de mayor movilidad. Y en este sentido hay que ir también hacia plataformas reservadas para el transporte público (carriles «sólo bus») en los grandes accesos a la ciudad».

En otro orden de cosas, los objetivos buscan igualmente la consecución de estaciones de intercambio modal, dotadas con grandes aparcamientos disuasorios, como las de Aluche y Fuenlabrada, realizadas por la Administración Autonómica Madrileña.

En la Ciudad Condal «el número de pasajeros transportados sigue disminuyendo de año en año, especialmente en autobús, en tanto que el Metro ha visto aumentada ligeramente su utilización». En términos generales, «los viajes en transporte público representan algo menos de la mitad de los que se realizan en medios mecanizados». En 1986 hubo un total de 440 millones de pasajeros, de los que 246 correspondieron al Metro y 194 al autobús.

El transporte público está municipalizado desde hace año y medio en Valencia. Se ha renovado la flota, de modo que de una antigüedad media de doce-trece años en 1986, se ha pasado a una de entre cinco y seis. En una reciente encuesta, los valencianos consideraban el transporte público de su ciudad como «bueno» (51 por 100), «regular» (33 por 100) y «malo» (11 por 100).

Un convenio entre la empresa concesio-

naria y el Ayuntamiento rige el transporte público en Zaragoza, si bien es la propia Corporación la que adopta las decisiones fundamentales. «Desde 1982, en que está funcionando este sistema, se ha ampliado el kilometraje en un 20 por 100, han aumentado los viajeros en un 4 por 100, se ha reducido la edad media de los vehículos de ocho a seis años, se ha ampliado la plantilla en 80 trabajadores y, mientras el costo del servicio se ha incrementado en un 39 por 100, la tarifa media sólo lo ha hecho en un 27,4 por 100.»

En Vitoria, pese a haberse mejorado líneas y flota, no se ha elevado el número de usuarios («se aparca, a pesar de todo»), que es de 10,6 millones al año. Las frecuencias no son buenas y existe un déficit de 180 millones, «teniendo en cuenta que el 20 por 100 de los viajes son gratuitos (jubilados y parados)».

La potenciación del transporte público como alternativa real al privado, por lo que se refiere a Sevilla, ha supuesto una reestructuración de líneas paralela al establecimiento de la RES. «Está claro —dice Miguel Durbán— que actuar sobre el transporte público es más barato que hacerlo sobre la red viaria. De esta forma, disminuye la demanda de uso del vehículo privado y se da un paso importante para la descongestión». También ha habido una reconversión tarifaria, para incentivar el uso del «bus», y el popular «bono» posee la característica especial de que, una vez



Pase por donde pueda: una batalla de cada día.



Las rondas de circunvalación, como ésta de Vitoria, aportan y aportarán soluciones para descongestionar las calles, evitando el paso de vehículos en tránsito.

Caos a vista de pájaro

Vicente MATEOS *

La visión del tráfico de una gran ciudad desde un helicóptero, a 300 metros de altura, sirve para corroborar la impresión que se tiene desde el suelo. La circulación en una gran ciudad es el caos, pero lo es aún más a determinadas horas-punta, en las que la aglomeración de vehículos en una misma calle o carretera es masiva. Un caos que, para un espectador desde el aire, tiene dos causas, dos motivos bien diferenciados: por un lado, los achacables a las mentes pensantes que diseñan las distintas redes viarias y, de otro, a los propios conductores.

Respecto del primer responsable de este caos y visto siempre desde arriba, resulta evidente que las mejoras que se realizan en calles y carreteras ya construidas, al igual que las nuevas que se construyen, se diseñan con una falta de previsión palmaria. Es decir, sin pensar en el rápido desarrollo del mercado del automóvil y del cada vez mayor número de vehículos en rodaje. Así, por ejemplo, una red viaria concebida en un principio para una circulación a alta velocidad, como puede ser la M-30 que circunvala Madrid, aparece en la práctica a determinadas horas del día —que son muchas— como una de las vías más lentas de circulación. La razón está, en este caso, en una mala concepción de la propia vía con una concentración elevada de accesos de entrada y salida de la misma, en unos tramos muy cortos y con una mínima oferta de alternativas en muchos casos, lo que obliga a los conductores a innumerables cambios de carril y, como consecuencia, provoca enormes atascos y retenciones en unos puntos muy determinados que se convierten, gracias a los diseñadores, en auténticos cuellos de botella. Y todo motivado porque esas calles o carreteras siguen diseñándose para resolver problemas perentorios y no con una visión de futuro a diez o quince años. De ahí que sean habituales en nuestro país los constantes arre-

glos, ampliaciones o modificaciones de nuestra red viaria, que todos los conductores sufren alguna vez.

Pero en el caos del tráfico no hay un único responsable, sino muchos y, entre ellos, los propios conductores. Visto desde arriba, el tráfico de una gran ciudad refleja, con mucha fidelidad, la teoría del inconsciente colectivo. Y es que los conductores parece como si se contagiaron del ritmo de los que les rodean y, así, es muy frecuente observar, con la distancia que da la altura, cómo en un punto determinado de una carretera o autopista de acceso a una gran ciudad comienza un atasco de varios kilómetros de longitud sin otra justificación que la lentitud con que circulan los que van en cabeza, de la que se contagian los demás y que provoca un enorme atasco o retenciones constantes, ante la ingente incorporación de vehículos a la marcha que se produce en determinadas horas muy concretas. Atascos y retenciones que a veces —generalmente— tardan muchos minutos en resolverse. Y es que para buscar soluciones a este caos, tan malos son los conductores temerarios y despreocupados como los excesivamente lentos y cautos, como los que se podrían encuadrar bajo el extendido calificativo de «listos del volante». Ciertamente la desesperación puede despertar en el que espera en medio de un atasco, hasta el punto de realizar insolidarias maniobras que desconciertan a los menos hábiles y provocan más problemas y más pérdida de tiempo para todos.

Se trata, en resumen, de una mala educación vial de los conductores, evidente para quien todos los días observa desde el aire, para ofrecer soluciones.

* El periodista Vicente Mateos informa diariamente a los conductores de Madrid de la situación del tráfico en las horas-punta, desde el helicóptero de la emisora Antena-3.

picado, tiene validez por una hora, se tomen los autobuses distintos que se tomen. «Con esta política hemos conseguido un incremento anual del número de usuarios en torno al 8 por 100, que es muy elevado y en el que también han incidido de modo importante aspectos como el acortamiento de las líneas y la potenciación de los transbordos, de forma que se usa el autobús casi como una red de metro (más velocidad y más frecuencia)».

En esta cuestión del transporte público, «Segovia está bastante bien, excepto la barriada de la nueva Segovia. Se ha «parcheado» el servicio, para que el «bus» pase por allí de 14 a 16 veces al día, pero es una medida sólo provisional, para la que pronto habrá una solución definitiva».

Y en Palencia, «la cuestión es disuadir a la gente del uso del coche privado, para que utilice el autobús o, sencillamente, vaya andando, porque en diez minutos te pones en cualquier sitio. Hemos hecho un esfuerzo y renovado la flota, dándose un cambio de imagen y una frecuencia de 12 minutos. En cuanto a usuario, hay unos «fijos», pero el resto de los ciudadanos utiliza poco el autobús».

En términos generales, pues, una problemática similar y proporcional, cuyos parámetros son la falta de infraestructura para circular, la saturación de las plazas de aparcamiento y el planteamiento del transporte colectivo en buenas condiciones de competencia con el vehículo privado. Hallar soluciones perfectas no parece tarea de cuatro días. Y es que, pese a todo, la ciudad se mueve...

La ronda soñada

• La M-30 es hoy el gran cauce de circunvalación de Madrid. «Un pulmón, sin el que circular sí sería de verdad un caos.» Pero también se está quedando pequeña y existe un plan de la Comunidad para una vía de conexión de carreteras radiales, que hará la función de un cuarto cinturón.

• El tráfico en tránsito atraviesa el centro de Barcelona, excepto el desviado por el tercer cinturón, que une las autopistas A-2 y A-17. El Ayuntamiento estima prioritaria la construcción del Segundo Cinturón de Ronda, por la Sierra de Colleccercla y el Cinturón Litoral, paralelo al mar. Ambos formarían un anillo que evitaría el paso en tránsito por la ciudad (más del 20 por 100 del tráfico actual).

• En Valencia es un sueño el esperado Corredor Comarcal, proyectado por la Comunidad Autónoma. Se iniciará en Puzol e irá a unirse a la zona del antiguo cauce del Turia. De momento «es pronto para hablar de plazos de realización».

• En Sevilla «no hay una ronda exterior en condiciones para canalizar el gran tráfico exterior. Se está revisando el Plan General, en el que se dará gran importancia a la Ronda, con una fuerte inversión del MOPU».

• Entre 1972 y 1982, Zaragoza vivió obras fundamentales: las de la autopista-ronda Norte que une las salidas a Madrid, Logroño, Pamplona, Huesca y Cataluña. Hoy es una necesidad la Circunvalación Sur-Este. Ya hay gestiones con el MOPU para prolongar la Vía Hispanidad, como conexión de las carreteras Tuel-Valencia y Alcañiz. Sólo faltará, entonces, cerrar por el Este (Alcañiz-Cataluña).

• En Vitoria, que cuenta con un saturado enlace entre las salidas a Madrid e Irún, la Diputación Foral está realizando una Ronda Norte que desplace tráfico más allá del río Zadorra.

• En Segovia no existe vía de circunvalación y «la zona del Acueducto recoge toda la conflictividad, porque es allí donde confluyen todas las carreteras».

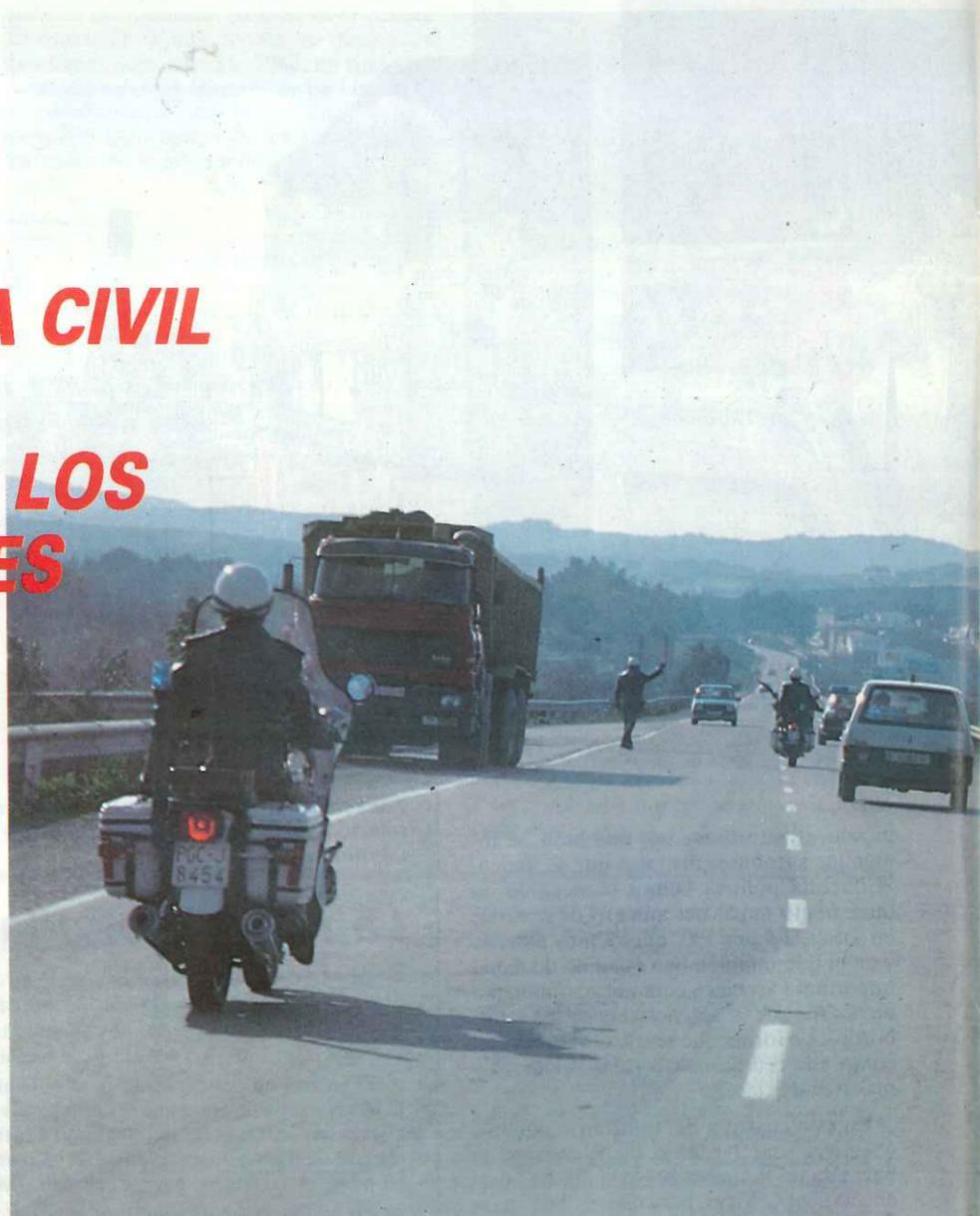
• Palencia dispone del cinturón que conecta la N-620 (Valladolid) con la N-611 (Santander), y otro unirá las salidas hacia León, Santander, Valladolid y Burgos. El problema actual es la existencia de un solo puente sobre el río Carrión, «que en cuanto se registra una intensidad superior a 2.000 vehículos/hora es un total colapso».

**Mejorará la
vigilancia y el
control de las
infracciones**

LA GUARDIA CIVIL INFORMARÁ «IN SITU» A LOS INFRACTORES

Los vehículos de la Guardia Civil con radar trabajarán siempre asistidos con una pareja móvil que se encargará de avisar en carretera a los conductores de vehículos captados por el radar, a los que se notificará personalmente la infracción, evitándose así que la misma se reciba tardíamente, cuando el presunto infractor no recuerda su error ni siquiera si estuvo allí ese día y a esa hora. Esta es una de las innovaciones que en el transcurso de este año, y de forma paulatina, va a introducir la Dirección General de Tráfico para mejorar la vigilancia y el control de determinadas infracciones que, por su peligrosidad, son causa frecuente de accidentes.

La Dirección General de Tráfico pondrá próximamente en marcha una serie de medidas encaminadas a perfeccionar la vigilancia y el control de las infracciones. Por un lado, se procederá, siempre que sea posible, a comunicar al conductor que ha co-



La Guardia Civil notificará personalmente al conductor la infracción cometida y comprobará el cumplimiento de otras normas fundamentales relacionadas con la seguridad vial.

metido una infracción, al que se le identificará y notificará personalmente la denuncia, consiguiéndose, con esa inmediatez, un efecto ejemplificador no sólo para él sino también para los demás usuarios y evitar que, en muchos casos, tenga conocimiento de haber infringido el Código de la Circulación después de algunas semanas.

Debido a la gran influencia que tiene la velocidad excesiva o inadecuada en los accidentes, cada

Jefatura Provincial de Tráfico y los respectivos Subsectores de la Guardia Civil estudiarán los puntos y horas más adecuados para obtener un resultado eficaz del radar y evitar rutinas y lugares donde la ubicación de estos aparatos resulte peligrosa. Para ello, los agentes encargados del mismo trabajarán en combinación con otras parejas móviles de la Guardia Civil para notificar inmediatamente la infracción, en la que conste que la misma ha sido cap-

tada fotográficamente desde el vehículo-radar correspondiente.

Mejorar el procedimiento sancionador

Se quiere, asimismo, conseguir una correcta formulación de las denuncias y mejorar el procedimiento sancionador para evitar que el infractor pueda eludir la sanción a la que se ha hecho acreedor sin merma de sus derechos. Para ello, además de la detención del infractor y con el fin de objetivar al máximo la denuncia, en los boletines de denuncia se harán constar tanto las circunstancias de peligro (manobras, presencia de peatones, lluvia, niebla, travesía, etcétera), como los datos que puedan obtenerse sobre posibles testigos que hayan presenciado la infracción. La determinación de estas circunstancias tienen especial interés cuando la infracción cometida lleva consigo un riesgo de accidente.

Por otro lado, la norma general de detención del vehículo infractor será aprovechada para comprobar el cumplimiento de determinadas normas fundamentales relacionadas con la seguridad vial. Los agentes se cerciorarán del estado de luces y neumáticos, de la instalación y uso del cinturón de seguridad, que el vehículo ha pasado cuando le correspondiera la inspección técnica en una estación ITV, si se posee el Seguro Obligatorio y, en el caso de los vehículos obligados, si llevan el tacógrafo y su uso correcto.

Por último, se está estudiando la confección de una hoja de alegaciones que se unirá al boletín de denuncia en la que el infractor, independientemente de los recursos a que tiene derecho, pueda hacer constar por escrito lo que estime oportuno en su defensa.



La velocidad, una de las grandes preocupaciones a nivel europeo.

Clausura del Año Europeo de la Seguridad Vial

Compromiso para desarrollar un programa común

El acto de clausura de 1986 como Año Europeo de la Seguridad Vial se celebró el pasado 16 de febrero en Bruselas, donde por primera vez coincidieron los 12 directores de Tráfico comunitarios, con el propósito de estudiar un documento que contiene las líneas directrices para el futuro de la política de seguridad vial en la CEE. Para una población de más de 320 millones con 120 millones de vehículos, cada año las carreteras europeas se cobran más de 1.600.000 víctimas, de las que 50.000 son mortales.

En la clausura del Año Europeo de la Seguridad Vial se acordó elaborar un programa consensuado, que esté listo antes de junio de este año con el fin de ser abordado en una reunión de ministros responsables del tráfico, para que el paquete de medidas y proyectos pueda ser convertido en leyes comunitarias. Velocidad, alcohol, cinturón, niños, formación de conductores y control técnico de los vehículos particulares son los temas prioritarios que más preocupan y sobre los que se legislará.

Por iniciativa española, en este acto se reunieron por primera vez los 12 directores de Tráfico de la Comunidad Europea con la idea de crear un órgano intermedio entre el Consejo de Ministros de Transportes y el Grupo de Expertos, formado por quienes tienen directamente en sus manos la responsabilidad política y de seguridad en materia de tráfico. Asimismo, se estudió una comunica-

ción de la Comisión al Consejo sobre la limitación de velocidad en relación con el medio ambiente y la posibilidad de armonización de esas limitaciones en el territorio europeo. El estudio se prevé esté listo antes de finalizar el primer semestre de 1987, para lo que se ha creado un grupo permanente encargado de su seguimiento.

La ceremonia de clausura, a la que asistieron varios ministros de Transportes, estuvo presidida por el ministro belga de Comunicaciones y Comercio Exterior, Herman de Croo, y sirvió de marco para la entrega de premios a los niños belgas ganadores de la fase nacional del Concurso Europeo de Seguridad Vial, en el que también participa España.

Asimismo, el director general de Transportes de la CEE, el español Peña Abizanda, estuvo presente en representación de Clinton Davis, comisario europeo de Transportes.

España, dividida en tres zonas

ASI SUBEN

LOS SEGUROS



Nº PÓLIZA	LOCALIDAD DE EXPEDICIÓN	MATRÍCULA	IMPORTE
593-7	MADRID		27.226
FECHA EFECTUACIÓN	VALIDEZ HASTA		
	14 6 83		14 6 84
TIPO DE SEGURO	CUOTA	CUOTA A PAGAR	RECARGO ADICIONAL
1	4.422	36.600	3.369
			TOTAL
			4.344
			22.882

DECLARACION DE DAÑOS SIN CONTRARIO

AL SEGURO DE AUTOMÓVIL PARA CALCULAR SEGÚN EL P.D. 1.853-1986 DEL 4 DE JULIO Y D. 14 DE 30 DE JULIO DE 1980

SEGURO VOLUNTARIO LA MUTUA MADRILEÑA

AL SEGURO DE AUTOMÓVIL PARA CALCULAR SEGÚN EL P.D. 1.853-1986 DEL 4 DE JULIO Y D. 14 DE 30 DE JULIO DE 1980

SEGURO VOLUNTARIO LA MUTUA MADRILEÑA

DECLARACION DE DAÑOS SIN CONTRARIO

NUMERO DE PÓLIZA

MATRÍCULA

NOMBRE Y APELLIDOS DEL ASEGURADO

FECHA EN QUE SE CAUSARON LOS DAÑOS

PROVINCIA EN QUE OCURRIÓ VER CLAVE AL DORSO

CALLE

CARRERA

DESCRIBA LOS DAÑOS DEL VEHICULO Y SEÑALELOS EN EL GRABICO

TALLER EN QUE SERA REPARADO

CALLE

CUIDAD

EN EL ASEGURADO

ESPACIO RESERVADO PARA ESCRITURA DEL OPERADOR

PROVINCIA

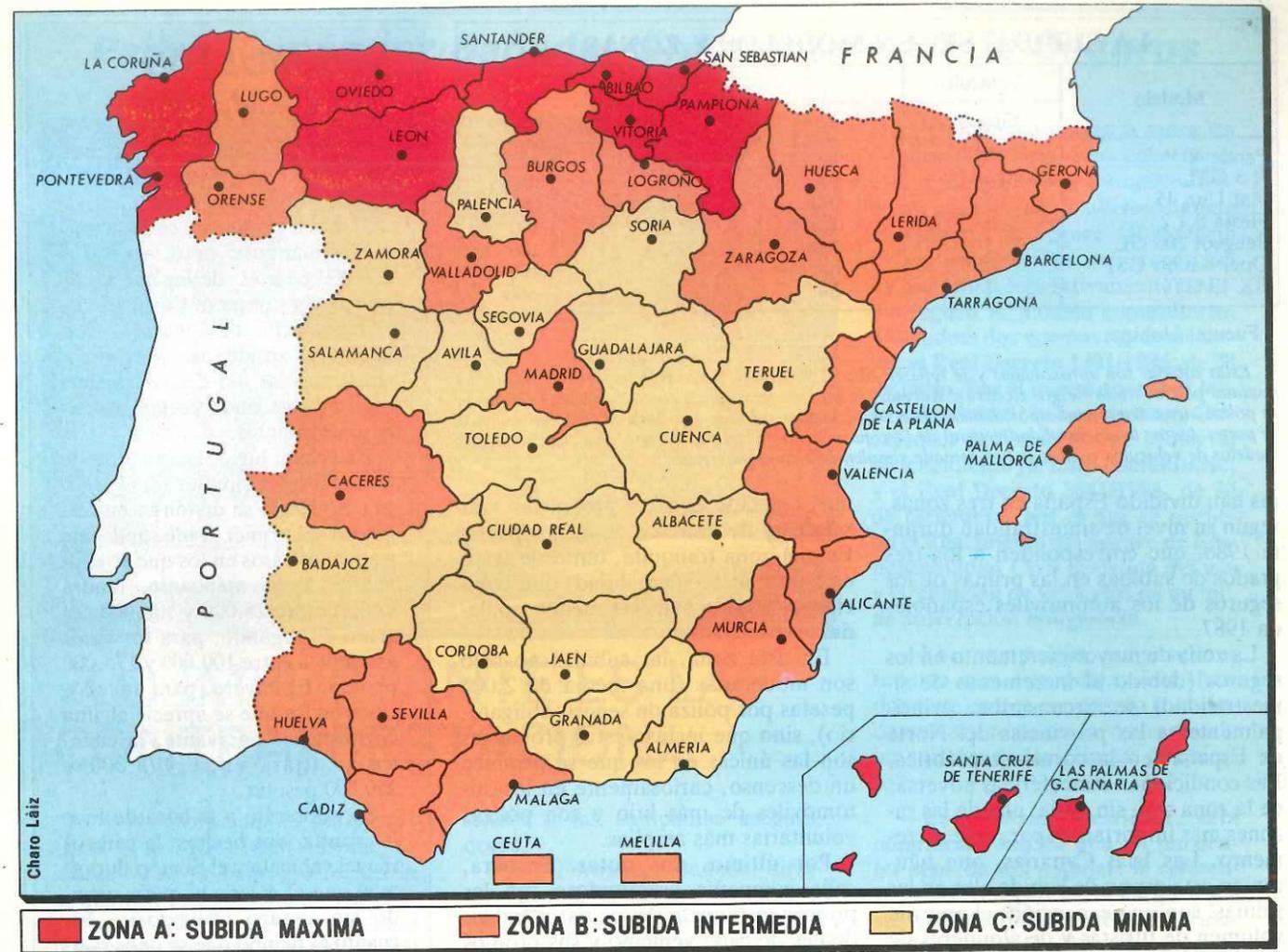
DE 19

PUNTO KILOMETRICO

U.M. 10-NOV-82

Desde el pasado mes de febrero —y como ya informábamos en el número 17 de TRAFICO—, las primas de los seguros obligatorios para el automóvil han subido. La necesaria adaptación a la legislación comunitaria europea ha sido, principalmente, el factor desencadenante de este incremento; pero no ha sido el único: por ejemplo, 1986 ha sido un año en el que la siniestralidad ha subido, lo que obligaba a un reajuste en las primas.

Resulta difícil, no obstante, señalar lo que subirá la prima del seguro en cada caso individual —tarifa sobre la que influyen una amplia gama de factores—, aunque vamos a dar unas orientaciones generales.



En principio se han barajado dos cifras para la subida de las primas en función del tipo de seguro. Para aquellos que sólo poseyeran el antiguo Seguro Obligatorio de Automóviles (SOA), el incremento será ligeramente superior al 200 por 100; mientras tanto, para aquellos vehículos que tuvieran alguna póliza suplementaria (a terceros, daños, a todo riesgo o combinado) el incremento se moverá en un tramo que va desde las 3.000 hasta las 9.000 pesetas.

Jano, dios del seguro

El seguro del automóvil, como todos los seguros, es un artículo de precio libre. Es decir, que cada compañía fija directamente las tarifas. No obstante, la Dirección General de Seguros tiene que «autorizar» esos precios. En este sentido, esta dirección general tiene una misión casi contradictoria: por un lado, proteger al ciudadano (evitando primas excesivas y consiguiendo que se paguen las indemnizaciones) y, por otro, proteger a las em-

presas aseguradoras, procurando que estas ganen dinero (ya que ésta es una forma de lograr que sean solventes y paguen, por tanto, a los indemnizados). Tiene, pues, como el dios pagano Jano, dos caras y dos misiones.

El año 1986 ha supuesto un incremento en el número total de accidentes ocurridos en España. Alrededor de 4.100.000 accidentes y cerca de 205.000 víctimas (entre muertos y heridos) han llevado a establecer un nuevo récord en España y sitúan a nuestro país a la cabeza de Europa en la relación parque/accidentes.

Este importante incremento en la siniestralidad española obliga, casi más que la incorporación a Europa, a incrementar las primas de los seguros. España ha quedado dividida en tres zonas (ver recuadro y mapa adjunto) para la revisión de las primas según la accidentalidad habida en las mismas durante los pasados doce meses. Este es el primero de los factores que influyen en la fijación de las primas. Pero existen algunos más. La incorporación a Europa y la consiguiente adaptación de las indemnizaciones a los límites

comunitarios; el establecimiento de la nueva estructura del seguro del automóvil en España, con la consiguiente ampliación de las coberturas, y datos como la antigüedad del permiso, de la prima en la compañía o la siniestralidad individual influyen en el precio que cada individuo tendrá que pagar en 1987 por su seguro.

Fuentes de la Dirección General de Seguros señalaban que el incremento en las primas de los seguros de automóviles achacable a la entrada de España en la Comunidad Económica Europea (CEE) es, aproximadamente, de unas 2.000 ó 2.500 pesetas. La cantidad restante hasta la prima aplicable se deberá al ajuste impuesto por las compañías de seguros. Esta incluye no sólo una revisión con motivo de la siniestralidad, sino del incremento de los gastos de gestión y administración, de las compañías aseguradoras y de los beneficios que éstas quieran obtener.

Las tres zonas

Generalizando, y sólo con ánimo ilustrativo, las compañías asegurado-

LA SUBIDA, SEGUN MODELOS Y ZONAS

Modelo	Vehículo	Zona		
	Grupo	A	B	C
Panda 40	3	6.900	4.200	2.600
R-5 GTL	4	6.500	4.600	2.000
Fiat Uno 45	4	6.500	4.600	2.000
Fiesta S 1.2	5	6.000	3.800	1.100
Peugeot 205 GL	5	6.000	3.800	1.100
Opel Kadett GSI	6	7.100	4.600	1.400
BX 19 GTI	7	5.200	2.800	-500

Fuente: Unespa.

Estas subidas son aproximadas y se refieren sólo al Seguro de Responsabilidad Civil y no a las restantes pólizas (todo riesgo, etcétera). Además, se trata de una subida media, ya que el precio de su póliza viene determinado por datos, como los accidentes sufridos por cada vehículo, el número de partes dados, la siniestralidad general de la zona por donde circule, etcétera. Por otra parte, los modelos de vehículos citados se han tomado simplemente como referencia.

ras han dividido España en tres zonas, según su nivel de siniestralidad durante 1986, que corresponden a los tres grados de subidas en las primas de los seguros de los automóviles españoles en 1987.

La zona de mayor incremento en los seguros (debido al incremento de siniestralidad) se circunscribe, principalmente, a las provincias del Norte de España, en la cornisa cantábrica. Las condiciones atmosféricas adversas de la zona son, sin duda, una de las razones más importantes para este incremento. Las Islas Canarias, que figuran en este grupo de subida alta en las primas, son una excepción; el enorme volumen de turistas y de alquileres de automóviles son los responsables de esta cuestión.

La zona de subida media en las primas de los seguros incluye, principalmente, a toda la costa mediterránea, junto a las ciudades interiores (Madrid, Barcelona, Zaragoza o Sevilla, por ejemplo) de mayor población y parque de vehículos.

La zona de menor subida en las pri-

mas coincide con las provincias más rurales y del interior de la Península. Es una zona tranquila, tanto de tráfico como de accidentalidad, que coincide con las provincias menos pobladas.

En esta zona, las subidas no sólo son moderadas (una media de 2.000 pesetas por póliza de seguro obligatorio), sino que incluso estas provincias son las únicas en las que se produce un descenso, curiosamente en los automóviles de más lujo y con pólizas voluntarias más amplias.

Por último, dos notas. Primera, cada compañía aseguradora fija las primas en función de los datos individuales de cada vehículo y sus propios intereses. Segunda: las pólizas actuales (que son distintas a las nuevas) que cubran más responsabilidades de las obligatorias, al pasar al nuevo Seguro de Responsabilidad Civil Obligatorio subirán en menor medida cuanto mayor sea la responsabilidad voluntaria que antes cubrieran.

Juan M. Menéndez

LAS MULTAS NO CAMBIAN

Si bien la cuantía de las multas por circular sin seguro obligatorio fijadas por la Dirección General de Tráfico continúa siendo la misma (situándose entre 25.000 y 250.000 pesetas, de las que un 50 por 100 va a parar al Consorcio de Compensación de Seguros), estas multas se graduarán «según las circunstancias del hecho» de forma individualizada y según los criterios siguientes.

En primer lugar, las cuantías de las multas por circular sin el seguro obligatorio se dividirán en tres grados. El primer grado, aplicable a aquellos casos en los que se contemple algún atenuante, tendrá multas entre 25.000 y 100.000 pesetas. El segundo, para los casos generales, entre 100.000 y 175.000 pesetas. El tercero, para aquellos casos en los que se aprecie alguna circunstancia agravante, la cuantía se fijará entre 175.000 y 250.000 pesetas.

Se valorarán, a la hora de fijar la cuantía, dos hechos: la categoría del vehículo y el tiempo durante el que el mismo ha permanecido sin seguro obligatorio. En cuanto al tiempo que se debe considerar es el transcurrido después de la denuncia o conocimiento del hecho. La división de este tiempo es: a) de menos de 15 días, b) de 15 a 30 días, y c) tiempo superior a un mes. No obstante, se valorará como agravante específica el que la denuncia sea por un accidente de circulación.

Pedro Fernández Bañada, director general de Seguros



«LO IMPORTANTE ES LA CONTRAPRESTACION»

EN informaciones anteriores de TRAFICO (ver número 17) ya hemos ofrecido la opinión de las compañías aseguradoras, a través de su patronal (Unespa), respecto a la subida del seguro del automóvil. Es, pues, un buen momento para ofrecer otra visión: la de la Dirección General de Seguros, dependiente del Ministerio de Hacienda. Este organismo tiene la doble misión de defender al ciudadano —concretamente al asegurado— no permitiendo tarifas altas en exceso y, por otro lado, de-

fender a las compañías aseguradoras.

Pedro Fernández Bañada, director general de Seguros, explicó a TRAFICO la política de la Administración española respecto al seguro del automóvil.

—La incorporación española a la Comunidad Económica Europea (CEE) —señaló— tenía que llevar y ha llevado consigo una acomodación de nuestra legislación sobre el Seguro de Responsabilidad Civil derivado del uso y circulación de vehículos de motor. En efecto, las directi-

vas comunitarias exigen a todos los estados miembros unas coberturas distintas, cualitativa y cuantitativamente, de las que tradicionalmente ha cubierto el Seguro Obligatorio (SOA) español. Por esta razón, se ha adaptado legislativamente nuestro seguro al modelo comunitario, dictándose dos normas fundamentales: el Real Decreto 1301/1986, de 28 de junio, por el que se adapta el texto refundido de la Ley de Uso y Circulación de Vehículos de Motor al ordenamiento jurídico comunitario; y el Real Decreto 2641/1986, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Seguro de Responsabilidad Civil derivada del uso y circulación de vehículos de motor, de suscripción obligatoria.

—Las compañías aseguradoras señalan que esta adaptación, fundamentalmente en cuanto a las indemnizaciones, es la causante de las subidas de las primas. ¿Es cierto?

—Entre otras cuestiones, esta adaptación suscita una de particular repercusión popular: la referente a tarifas o precios del seguro y a sus posibles incrementos. La cuestión es compleja y ha sido, a veces, objeto de una información imprecisa. Lo primero que hay que destacar es que los precios del Seguro de Responsabilidad Civil del Automóvil, como en general los precios de los demás seguros que se practican en España, son libres; es decir, no están sujetos a autorización por parte del Gobierno o de la Administración.

—¿Quién y cómo fija, entonces, las tarifas del seguro?

—Las entidades aseguradoras, como en general las demás entidades financieras, tienen libertad para fijar sus propias tarifas en un régimen de libre competencia. No obstante, la Ley de Ordenación del Seguro Privado condiciona la legalidad de las tarifas al cumplimiento de dos principios fundamentales: equidad y suficiencia, otorgando a esta Dirección General facultades legales para suspender la utilización de la documentación contractual en el supuesto de su incumplimiento. El problema, al iniciarse 1987, reside en que existe un doble origen de causas de revisión o alza de los pre-



cios del seguro. De un lado, el efecto propio del cambio del seguro derivado de la incorporación al Mercado Común. Este cambio supone un incremento en la cobertura obligatoria en daños personales (el límite nuevo se fija en dos millones de pesetas) y el establecimiento de cobertura para daños materiales con un límite de quinientas mil pesetas. De otro lado, existen factores objetivos que fundamentan revisiones periódicas de precios, y que se refieren a datos como incremento de costes de servicios de reparación, médicos, subida en las indemnizaciones por sentencia judicial...

—¿Qué parte de la subida real podría achacarse a la entrada en Europa y la consiguiente adaptación legislativa?

—De acuerdo con los estudios técnicos realizados, se puede cifrar, para un vehículo de tipo medio, en

te de determinar. En materia de seguros lo importante es la solvencia, que el asegurado reciba la prestación en tiempo y forma, más que buscar a corto plazo precios artificialmente bajos que pueden generar a medio y largo plazo problemas de equilibrio financiero a las entidades aseguradoras.

—Unespa ha acusado a la Administración de no hacer un incremento más importante ahora que tiene justificación por la entrada en Europa por miedo a la inflación. ¿Cuáles han sido los motivos para aprobar esta subida y no la propuesta por las compañías aseguradoras?

—El nuevo Reglamento del Seguro del Automóvil ha establecido unas coberturas obligatorias, para el año 1987, que alcanzan los dos millones de pesetas para daños personales y quinientas mil pesetas para

comunitarias en diez años. El primer tramo o fase de la adaptación implica que nuestra obligación de asegurar la responsabilidad derivada del uso y circulación de vehículos a motor debe alcanzar el 16 por 100 de las cifras comunitarias no más tarde del 31 de diciembre de 1988. Es decir, para daños personales, una cifra superior a los siete millones de pesetas, y para daños materiales superior a los dos millones de pesetas.

—¿Por qué se optó, entonces, por una fórmula distinta a la planteada por las compañías aseguradoras que pedían unos aumentos de las primas mayores en este primer momento y menores en plazos posteriores?

—A la hora de aprobar el nuevo Reglamento, se planteó el decidir el ritmo de adaptación a las exigencias comunitarias y la posibilidad de agotar, o no, los plazos concedidos por el Tratado de Adhesión. En favor de una adaptación automática podía argumentarse el interés de los perjudicados o víctimas que pasarían a percibir mayores indemnizaciones, y la conveniencia de realizar la adaptación en una sola fase, en vez de ir modificando anualmente los límites de la cobertura. En favor de la segunda opción —una adaptación paulatina— existían razones como la conveniencia de que la adaptación a los modelos comunitarios se hiciera sin traumas, y particularmente la de no introducir factores que pudieran repercutir en un alza de las primas del seguro que fuese difícilmente aceptable por los asegurados, o que pudiera provocar el indeseable efecto de la falta de aseguramiento. Entre estas dos alternativas, el Gobierno se ha inclinado por la segunda, por la prudencia, en definitiva, por una adaptación paulatina dentro de los plazos que el Tratado de Adhesión concede. Naturalmente, esta materia ha sido muy controvertida, existiendo diversidad de opiniones entre los expertos, aseguradores, agentes, consumidores y demás grupos que participan o resultan afectados por la actividad aseguradora. Pero, en cualquier caso, entiendo que la solución adoptada por el Gobierno es perfectamente razonable y contribuye a que nuestra adaptación a la normativa comunitaria en el seguro del automóvil se haga con las mínimas distorsiones posibles.

J. M. M.

un 7 u 8 por 100. En cuanto al segundo motivo de revisión (incremento en los factores objetivos: reparaciones, médicos, etcétera), se trata de un tema más complejo en cuanto queda un cierto ámbito para la previsión; la Dirección General de Seguros debe procurar siempre la solvencia de las entidades aseguradoras y, por tanto, la suficiencia de las tarifas que cobren, y debe procurar, asimismo, que las tarifas sean equitativas, principio que admite en la práctica concreciones diversas. En cualquier caso, se trata de una revisión de precios absolutamente necesaria por unas y otras razones, pero cuya cuantificación concreta está en el día de hoy penden-

daños materiales. Las directivas comunitarias establecen unas cuantías de cobertura obligatoria notoriamente superiores, concretamente de 350.000 y 100.000 ecus, respectivamente, para daños personales y materiales, cifra que excede con mucho las actualmente vigentes en España. Ahora bien, al tiempo de pactarse el Tratado de Adhesión, el Gobierno español, consciente de que una adaptación automática y sin plazos transitorios sería notablemente traumática para nuestra sociedad —tanto aseguradores como asegurados—, incluyó unas fórmulas de adaptación paulatina, un calendario en función del cual deben alcanzarse las cifras

Tráfico DEL MOTOR

MOTOCICLISMO

Comienza el Mundial de Velocidad

UN AÑO DECISIVO



El superequipo nacional: Aspar y «Champi» con las Derbi 80, dispuestos a disputarse el título de nuevo este año.

Sito Pons; una Honda oficial en 250 c.c. y cabeza de serie en esta categoría.



Comienza el Mundial de Motociclismo. Arranca en Japón y continúa en nuestro circuito de Jerez. Un campeonato en el que muchos pilotos españoles tienen puestas grandes esperanzas. Empezando por Aspar y «Champi» Herreros, auténtica pareja de ases de Derbi y pasando por Sito Pons y el propio Cardús, sin olvidar a los restantes. Un mundial que puede auparnos muchos fines de semana al podio. Y esperamos que al final también; un mundial que tendrá una notable ausencia; la del 12+1 veces campeón mundial, Angel Nieto, aunque estará como manager de Carlos Cardús. Un año en el que más que estar preocupados por los extranjeros, serán éstos los que deberán preocuparse por los nuestros.

El próximo 29 de marzo será un día histórico para el Japón. El Mundial de Velocidad retorna a tierras de Asia, pero allí irán también, este año más que nunca, las ilusiones de unos pilotos españoles que se enfrentan a una temporada decisiva.

Por varios motivos, este es un año fundamental y muy especial en nuestra historia del motociclismo de velocidad. La noticia «bomba» saltaba ya a final de la temporada anterior cuando el «12+1» veces campeón del Mundo, Angel Nieto, anunciaba su definitiva retirada como piloto de los Grandes Premios. Angel, cansado de las dificultades de un «trabajo» que resultaba cada vez más duro y complejo, decidía poner fin a su carrera deportiva.

Nieto cerraba sin embargo una de las páginas más gloriosas de este deporte dentro de la marca que le dio mayores éxitos: Derbi. Por otro lado, el camino que el pluricampeón dejaba frente a sí, lejos de estar solitario, se hallaba repleto de nuevos valores, auténticos campeones en potencia e incluso, dentro de la misma marca, un joven que ya lo había conseguido por



Carlos Cardús. ¿Será, por fin, el año de este rápido y combativo piloto? La ayuda de Nieto puede ser decisiva.



Angel Nieto mira hacia su nuevo futuro: manager de Carlos Cardús.

primera vez: Jorge Martínez «Aspar». Derbi recobraba el pasado año la «racha» de títulos mundiales cuando el joven valenciano recibía con todo merecimiento el «oscar» en la categoría de 80 c.c. Final feliz pues para Nieto y el futuro del motociclismo español más brillante que nunca.

Porque —y de ahí lo fundamental de la temporada que pronto se iniciará— un puñado de españoles puede aspirar con igualdad de trato frente a los hasta ahora intocables extranjeros, al título mundial en nada menos que tres categorías: 80 c.c., 125 c.c. y 250 c.c.

Espanoles, muy en serio

Desde hace unos años, correr el Mundial de Velocidad con ciertas posibilidades equivale a disponer de unos presupuestos que se calculan con nueve cifras, y aun así, debiendo disponer de las mejores motos, cuando no oficiales. Conseguir el apoyo necesario para tal proyecto ha requerido, ante todo, un arduo trabajo a lo largo de los años en los campeonatos nacionales y en las pruebas del mundial, demostrando la valía de cada piloto.

Desde aquellos tiempos de las incursiones de Sito Pons en el mundial de 250 c.c. al subcampeonato que conseguía el pasado año sobre una Honda oficial media un profundo cambio y un espectacular avance en nuestro motociclismo, largo y apasionante de explicar pero que puede resumirse en el potencial actual con el que contamos para afrontar —con muchas garantías de éxito— una apasionante temporada 87: un campeón de 80 c.c. (Aspar) y un subcampeón del Mundo, Manuel «Champi» Herreiros (también en el 86) en la misma cilindrada, ambos con Derbi y que repetirán su participación este año. Un subcampeón del Mundo (86) en 250 c.c. y que este año será un primer piloto de Honda en dicha categoría; su nombre, Sito Pons. Un 12.º en el pasado mundial como compañero de Pons y este año, con una Honda oficial, y con Angel Nieto como manager (atención al dato), harán de Carlos Cardús un serio aspirante a la conquista del título. Un tercer español,

Juan Garriga, dispone de una importante experiencia como piloto de Cagiva en el mundial de 500 c.c. la pasada temporada. Este año dispondrá de una Yamaha oficial como la del anterior campeón del Mundo, el venezolano Carlos Lavado. En 125, todo un campeón de España, Andrés Sánchez Marín, pilotará una de las mejores armas oficiales de la categoría, una MBA. Y por si fuera poco, una marca española, Autisa, llevará a Luis Miguel Reyes a repetir la experiencia mundialista en la categoría de 80 c.c. ¿No resulta apasionante?

Evidentemente, la atención se centra en estos momentos en la actuación de nuestros pilotos en la categoría de 250 c.c. Tres jóvenes de élite, tres hombres de la nueva generación de pilotos españoles tienen ante sí mucho camino y todas las fuerzas necesarias para afrontar una temporada dura y muy competitiva. Y, lo más importante, disponen además del potencial económico y técnico para llevarla a cabo. Pons, Cardús, Garriga serán el punto de mira de todos cuantos siguen de cerca el mundial de 250, que ya se está convirtiendo en la categoría «reina» por el atractivo que despiertan todas y cada una de sus pruebas. El hecho de que Angel Nieto haya decidido a la vez ayudar a uno de nuestros pilotos, pone, si cabe, todavía más las cosas al rojo vivo, puesto que si como piloto demostró siempre ser un personaje excepcional, no cuesta mucho imaginar de lo que pue-

de ser capaz dirigiendo desde el box y transmitiendo su experiencia.

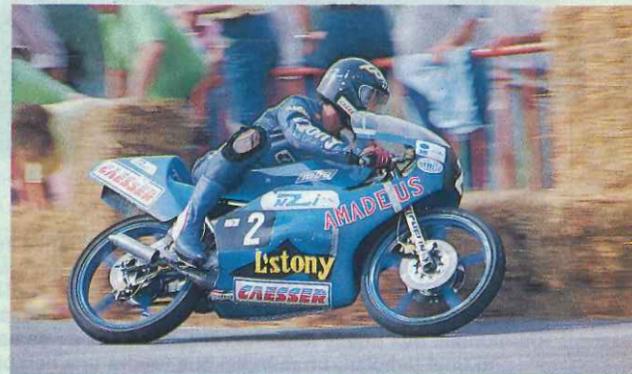
En 80 c.c., el equipo Derbi, aunque sea eso, un grupo de dos hombres con órdenes precisas, y ambos pilotos «compañeros», no debe hacernos suponer que no se produzcan pequeñas rivalidades en la pista. Porque normalmente, las órdenes de equipo no quedan precisadas hasta el desenlace de las dos o tres primeras carreras. Ahí el poder del enemigo «número uno» de Derbi, el equipo alemán Krauser con Stefan Dorflinger e Ian MacConnachie, será en todo caso el que tenga la última palabra y a tenor de los resultados —al igual que el pasado año— el que determine la actuación de nuestra marca y sus pilotos. Pero sea como fuere, Derbi quiere ganar de nuevo el mundial, y para ello no han reparado en gastos y sus motos son, por ahora, lo mejor en esta categoría. Suerte a todos ellos.

Difíciles rivales

¿Y contra quién deberán enfrentarse nuestros pilotos en este año decisivo? Ciertamente no será un año fácil, como tampoco lo fueron los demás, pero con tres pilotos españoles con mecánicas de primera fila en la categoría de 250 c.c., las probabilidades son muchas. Aun así, hombres de la talla del actual campeón del Mundo Carlos Lavado, el alemán Anton Mang o el francés Dominique Sarrón



Luis Miguel Reyes con una Autisa, muy competitiva, al mundial de 80 c.c.



Andrés Sánchez Marín, representante de élite en la categoría de 125 c.c. con MBA.



Freddie Spencer regresa al mundial de 500 tras su grave tendinitis que le tuvo apartado de las carreras en 1986. Es el máximo aspirante al título.

(4.º y 3.º respectivamente el pasado año en el mundial) además del también alemán Martin Wimmer, encuadrado en el equipo del ex campeón del Mundo Giacomo Agostini, serán duros rivales de nuestros pilotos, especialmente si tenemos en cuenta que dispondrán de motos muy similares a las suyas (Honda y Yamaha, prácticamente oficiales).

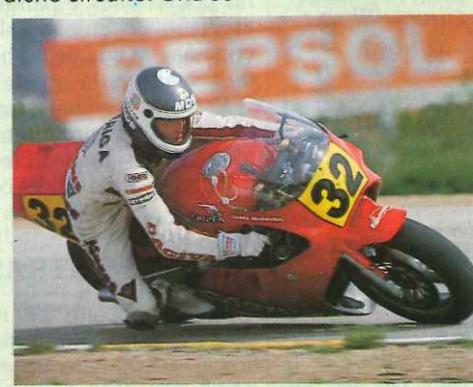
Todo ello queda pendiente de resolución, pues, el día 29 de marzo en el circuito japonés de Suzuka, donde únicamente se disputarán (por motivos de costos de desplazamientos, asequibles solamente a los grandes equipos oficiales) las categorías de 250 y 500 c.c. Ello nos deja, sin embargo, con el plato fuerte del estreno de la categoría de 80 c.c. para el siguiente Gran Premio, que no es otro que el de España, en el circuito de Jerez.

El magnífico trazado andaluz acogerá por primera vez un GP de motos. Unas instalaciones modélicas, una obra que ya ha sido calificada de «faraónica» y que poco a poco está recibiendo el apoyo de todos para que la actividad del mundo del motor aumente en ella día a día. El GP, el 26 de abril, será sin duda una gran fiesta para la afición, que desde que dejaron de disputarse los mundiales en el barcelonés parque de Montjuic, tuvo hasta ahora como escenario único el circuito del Jarama.

Pero tampoco nos quedaremos este año sin GP en dicho circuito. Una se-



Juan Garriga. Tras la experiencia con Cagiva en 500, regresa al mundial de 250 con Yamaha.



ESPAÑOLES EN EL MUNDIAL

80 c.c. Jorge Martínez «Aspar», Derbi. Manuel Herreiros «Champi», Derbi. Luis Miguel Reyes, Autisa.

125 c.c. Andrés Sánchez Marín, MBA.

250 c.c. Sito Pons, Honda. Carlos Cardús, Honda. Juan Garriga, Yamaha.

LOS «FUERTES» DEL MUNDIAL

80 c.c. Stefan Dorflinger, Krauser. Ian MacConnachie, Krauser.

125 c.c. Bruno Casanova, Garelli. Fausto Gresini, Garelli.

250 c.c. Carlos Lavado, Yamaha. Martin Wimmer, Yamaha. Lucca Cadalora, Yamaha. Anton Mang, Honda. Dominique Sarrón, Honda. Jacques Cornu, Honda. Manfred Herweh, Honda. Fausto Ricci, Aprilia. Maurizio Vitali, Garelli. Fausto Gresini, Garelli. Stefan Mertens, Armstrong. Donnie McLeod, Armstrong. Alan Carter, Moriwaki.

500 c.c. Freddie Spencer, Honda. Wayne Gardner, Honda. Shunji Yatsui, Honda. Niall MacKenzie, Honda. Eddie Lawson, Yamaha. Mike Baldwin, Yamaha. Randy Mamola, Yamaha. Ron Haslam, Elf. Kevin Schwantz, Suzuki. Raymond Roche, Cagiva.

rie de afortunadas gestiones (y un buen cúmulo de afortunadas circunstancias) han querido que en esto, también, nuestro país sea este año especial: el GP de Portugal, que debía celebrarse en el circuito de Estoril, cambiará de escenario y se desarrollará en el Jarama, cerrando el periplo europeo, el 13 de septiembre, antes de que las dos últimas pruebas tengan lugar en Sudamérica, concretamente en Brasil y Argentina.

El regreso de Freddie

Aunque sin participación española, no por ello dejará de ser menos interesante el mundial de la categoría «reina» de 500 c.c. El supercampeón y polémicamente ausente el pasado año, Freddie Spencer, regresa en plena forma tras su grave lesión de tendones en la mano derecha que le impidió, tras el pasado GP de España, seguir defendiendo su título (en el 85 conquistó el de 500 y 250 c.c.). Spencer, a bordo de una Honda oficial —aunque sin el apoyo del sponsor de la marca japonesa— deberá enfrentarse con el campeón del 86 y piloto de Yamaha, Eddie Lawson (n.º 1 del equipo del italiano Giacomo Agostini) y su más temible rival, el australiano Wayne Gardner, subcampeón del 86 y militante en Honda aunque, al contrario de como podría creerse, «enemigo» en lugar de compañero de equipo. Pero hay más. Mike Baldwin y Randy Mamola forman otra pareja peligrosa de americanos, cuyo jefe de equipo, el también ex campeón Kenny Roberts, dispone de motos oficiales y muchos ases en la manga para intentar que sus pilotos conquisten el título. Y no podemos olvidar a hombre como Roche (Cagiva), Yatsui (Honda), Mackenzie (Honda), Haslam (Elf-Honda), Schwantz y Tsujimoto (Suzuki) y una decena como ellos, que bien podrían, si no ganar, sí al menos ponerles las cosas un poco más difíciles a los grandes monstruos «oficiales». Será, en todo caso, un mundial apasionante. Como siempre.

Claudio Boet

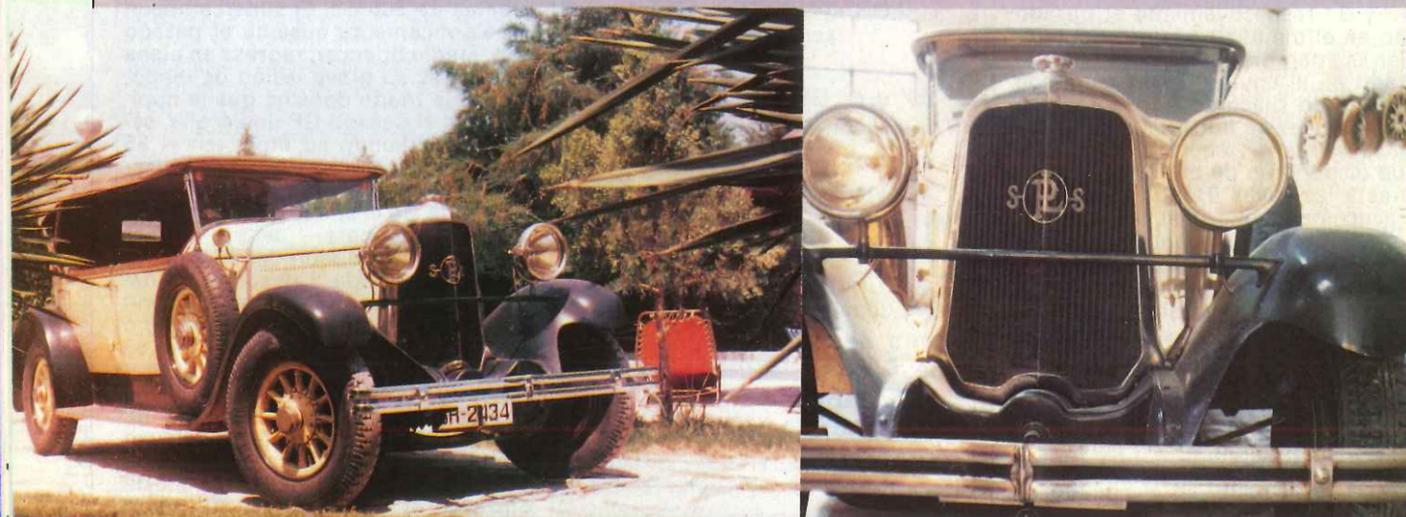
Campeonato del Mundo de Velocidad

29-3	Japón (Suzuka)	—	—	250	500	—
26-4	España (Jerez)	80	125	250	500	—
17-5	Alemania (Hokemheim)	80	125	250	500	Sides
24-5	Italia (Monza)	80	125	250	500	—
7-6	Austria (Salzburgring)	80	125	250	500	—
24-6	Yugoslavia (Grobnik)	80	—	250	500	—
30-6	Holanda (Assen)	80	125	250	500	Sides
5-7	Bélgica (Spa)	—	125	250	500	Sides
19-7	Francia (Le Mans)	—	125	250	500	Sides
2-8	Inglaterra (Donnington)	80	125	250	500	Sides
9-8	Suecia (Anderstop)	—	125	250	500	Sides
23-8	República Checa (Brno)	80	125	250	500	Sides
30-8	San Marino (Misano)	80	125	250	500	—
13-9	Portugal (Jarama)	80	—	250	500	—
27-9	Brasil (Brasília)	—	—	250	500	—
4-10	Argentina (Buenos Aires)	—	—	250	500	—

VIEJAS GLORIAS

PANHARD Y LEVASSOR (1929)

Con los albores del motor de explosión nace también la casa Panhard y Levassor, una de las más antiguas en la fabricación de automóviles. El modelo que viene a nuestras páginas es un automóvil carrozado en Granada por Pareja, en el año 1929, equipado con dos modelos de carrocería: cerrada una, sedán cuatro puertas, especial para otoño e invierno, y la otra en doble faetón, para primavera-verano. Los asientos mantienen cuero inglés gris y son originales y bien conservados. El bicolor negro-amarillo de la carrocería le presta un clásico sabor de época, muy adecuado. Posee ruedas de madera, para neumáticos 50 x 14, y los de respeto se sitúan en las estriberas. La carrocería queda sobre el eje trasero y se prolonga algo más el conjunto con un portamaletas, ofreciendo una línea muy europea. El vehículo está equipado con motor clásico de seis cilindros (3.440 c.c.), de patente Knigt, que es lo mismo que decir sin válvulas y, por tanto, silencioso. Dos carburadores de la misma marca, engrase por gravedad, bomba de agua, radiador en V aguda, dinastar y alimentación de gasolina, caja de cuatro velocidades, conducción a la derecha, frenos de varilla eficaces y suspensión suave, por ballestas elípticas. (Del Club de Automóviles Clásicos «Al Andalus», de Mancha Real, Jaén.)



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 1987.

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

NO OLVIDE SU CODIGO POSTAL

El 1 de junio de 1986 entró en vigor el Código Postal en *absolutamente todas* las poblaciones españolas. Rogamos lo especifiquen en sus solicitudes de suscripción, ya que de no hacerlo *no podremos remitirles* la revista.

Pero los antiguos suscriptores *no es preciso* que nos remitan el C. P. que les haya sido asignado. De ello se encarga nuestro Centro de Proceso de Datos.

NUMEROS ATRASADOS

No disponemos de números atrasados. Rogamos, por tanto, que no los soliciten. El número de ejemplares mensual se distribuye en su totalidad entre los más de 170.000 suscriptores fijos y otros destinatarios, 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 inscripción 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.

Fórmula 1

CUANDO el día 12 de abril se levante el telón de la Fórmula-1, en el circuito permanente de Jacarepaguá (Brasil), sólo un español formará en la parrilla de salida. Adrián Campos, gracias al apoyo publicitario de la firma española Lois, participará a los mandos de un Minardi, mientras que el otro piloto español que a priori tenía muchas posibilidades de entrar en el «gran circo», Luis Pérez-Sala, se quedará en el camino por falta de un sponsor que avale sus méritos deportivos.

El pasado día 4 de febrero, Adrián Campos firmó un acuerdo con la escudería italiana Minardi para pilotar durante la temporada 87-88 un monopla. El contrato prevé la posibilidad de renovarlo para una temporada más en caso de mutuo acuerdo. De momento, y hasta la puesta en marcha del Mundial de Fórmula-1, Adrián Campos estará entrenándose en el circuito de Jerez tanto como pueda, para familiarizarse con la conducción del Minardi.

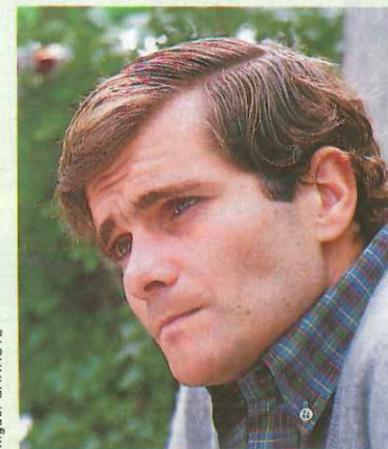
Se acaba, mediante este contrato, con la turbulenta historia con el equipo alemán de Zakspeed. Este equipo, por el que Luis Pérez-Sala estuvo a punto de correr las dos últimas pruebas del Mundial del pasado año, estaba completamente de acuerdo con Adrián Campos y sus patrocinadores, Lois y West. A pesar del acuerdo de principio, entre los pilotos que «sonaban» para la escudería no se encontraba el valenciano. La contratación por parte de Eric Zakowski de Christian Danner (alemán) y Martin Brundle (británico) cerraba el paso al español, por lo que Manuel Gómez Blanco, su manager, se puso de nuevo a la búsqueda de equipo. La escudería italiana Minardi, con la que ya se había contactado durante el invierno, ofreció una opción viable y se cerró la operación.

El patrocinador, en esta operación con Minardi, sólo será Lois, que aportará 200 millones de pesetas, mientras que West —propiedad de Tabacnarias— quedaba fuera. Lois patrocinará a todo el equipo, por lo que Minardi lucirá los colores de la empresa española. También participarán, como cosponsor, la marca de calzado Simod y alguna otra empresa aún sin determinar.

El primer piloto de la escudería será, seguramente, Alejandro

Mientras Luis Pérez-Sala se queda en tierra por el abandono de CAMPSA

ADRIAN CAMPOS FICHO POR MINARDI



Miguel GARROTE

En la foto superior, Adrián Campos, que ya está probando su Minardi en Jerez. Abajo, Luis Pérez-Sala, que se queda fuera no sólo de la Fórmula 1, sino de la 3.000.

Nannini, quien ya pilotó durante el año pasado estos coches, junto al tristemente desaparecido Andrea de Cesaris, muerto en accidente durante unos entrenamientos. No obstante, los regulares resultados obtenidos por estos monoplazas durante el pasado Campeonato, las modificaciones introducidas esta temporada en los coches tenderán a igualar las prestaciones de los monoplazas y, dada la calidad del piloto de Alcira, obtener mejores puestos y ganar una experiencia importante.

PEREZ-SALA SE QUEDA EN TIERRA

La otra cara de la moneda del desembarco español en la Fórmula-1 es Luis Pérez-Sala. Al final de la pasada temporada, el piloto español con más posibilidades era Pérez-Sala. Incluso estuvo a punto de dar el salto, con Zakspeed, en las dos últimas pruebas puntuables del Mundial. Dados los buenos puestos obtenidos en la Fórmula 3.000, Luis Pérez-Sala se mostraba muy optimista de cara a acceder este año a la Fórmula-1 (ver TRAFICO, n.º 16). Sin embargo, el abandono de CAMPSA del patrocinio de Luis Pérez-Sala a última hora, le dejó, como ya apuntábamos, en una situación sumamente difícil.

No sólo se queda fuera de la Fórmula-1, sino que incluso, por falta de tiempo material para buscar un patrocinador, puede quedar fuera de la Fórmula 3.000. Como nos decía Manuel Gómez Blanco, su manager, «algo correrá, pero...». Sea lo que sea, cualquier cosa sabrá a poco después de acariciar la Fórmula-1, la cilindrada reina del automovilismo.

Juan M. MENENDEZ

FORMULA 3.000 PARA EL JARAMA

Aunque el calendario en Fórmula 3.000 es imprevisible, parece que definitivamente habrá una prueba en el Jarama. Concretamente la última, prevista para el 11 de noviembre. Las novedades son que, saltando, no habrá carreras fuera de Europa, debido a la baja de las pruebas en Sudamérica. El calendario queda como sigue: Silverstone (Inglaterra), 12 de abril; Mugello (Italia), 25 de abril; Vallelunga (Italia), 10 de mayo; Spa (Bélgica), 16 de mayo; Pau (Francia), 8 de junio; Donington (Inglaterra), 28 de julio; Brands Hatch (Inglaterra), 23 de agosto; Birmingham (Inglaterra), 31 de agosto; Le Mans (Francia), 27 de septiembre, y Jarama (España), 11 de noviembre.

J.M.M.

Esta revista evitará en lo sucesivo incluir en esta sección aquellos coches en cuya publicidad se destaquen aspectos del vehículo que vayan contra las más elementales normas de seguridad o inciten a conducirlos con agresividad o de manera que puedan inducir a una utilización en condiciones de riesgo o de menosprecio de las normas de la circulación, especialmente las relacionadas con las limitaciones de velocidad.

Así ven el...

ALFA ROMEO 33 1.3 S



NOTA MEDIA: **7**

NOTA MEDIA SEGURIDAD: **7,2**

DATOS TECNICOS

MOTOR

Posición: anterior longitudinal.
Cilindros: cuatro horizontales contrapuestos.
Cilindrada: 1.351 centímetros cúbicos.
Alimentación: dos carburadores de doble cuerpo.
Carburante: gasolina super.
Depósito: 50 litros.
Potencia máxima: 86 CV a 5.800 r.p.m.

TRANSMISION

Tracción: delantera.
Caja de cambios: mecánica, de cinco marchas sincronizadas.
Embrague: monodisco en seco.

FRENOS

Anteriores de disco y posteriores de tambor. Servofreno.

SUSPENSION

Independiente en las ruedas anteriores, de eje rígido en las posteriores, y en ambas amortiguadores hidráulicos con muelles helicoidales.

DIRECCION

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

RUEDAS

Llantas: 5 1/2J x 13.
Neumáticos: 165/70 SR 13".
Peso: 910 kg.
Longitud: 4,015 m.
Anchura: 1,612 m.
Altura: 1,34 m.
Maletero: 400-1.200 decímetros cúbicos.
Precio final: 1.424.000 pesetas.

autopista

Estética	8
Acabado	6
Habitabilidad	6
Maletero	7
Confort	7
Instrumentación	6
Accesorios	6
Potencia	9
Elasticidad	7
Cambio	5
Velocidad punta	9
Aceleración	8
Consumo	6

SEGURIDAD

Estabilidad	8
Suspensión	7
Frenos	8
Dirección	7
Ruedas	7
Luces	6

NOTA MEDIA: 7
 NOTA MEDIA SEGURIDAD: 7,1

modelo Alfa: mecánicas potentes, comportamiento noble y buenas prestaciones. También el particular funcionamiento del cambio, un habitáculo no muy grande y un acabado que aún debe mejorar son habituales en la marca.

Un precio muy competitivo, un apellido ilustre y una línea con personalidad forman un cóctel demasiado atrayente como para no ser tenido en cuenta.

LO BUENO

- Buenas prestaciones.
- Noble comportamiento.
- Relación precio-producto.

LO MALO

- Acabado mejorable.
- Habitabilidad justa.
- Funcionamiento del cambio.

Mot

Estética	8
Acabado	6
Habitabilidad	6
Maletero	7
Confort	7
Instrumentación	6
Accesorios	6
Potencia	9
Elasticidad	7
Cambio	5
Velocidad punta	9
Aceleración	8
Consumo	6

SEGURIDAD

Estabilidad	8
Suspensión	7
Frenos	8
Dirección	7
Ruedas	7
Luces	6

NOTA MEDIA: 7,7
 NOTA MEDIA SEGURIDAD: 8,3

fuerza y no es necesario otra vez. El espacio interior exterior es obra de unos vanguardistas del momento menos favorables del Alfa sumo en ciudad, algo por obra y gracia de los ble cuerpo; la dirección, de aparcamiento, y, el c ra velocidad rasca al int

LO BUENO

- Motor con mucha f
- Buenas prestaciones
- Postura de conducc

LO MALO

- Dirección pesada e
- Consumo en ciudad
- Rasca la primera.

Tráfico CHICO

SUPLEMENTO PARA ALUMNOS Y PROFESORES
 NUMERO 3



LARGA EXPERIENCIA EN EDUCACION VIAL

El colegio Agustiniano de Madrid, uno de los pioneros en Educación Vial, cuenta con larga experiencia en la materia de la que hablan sus triunfos obtenidos. La labor del padre Zabalza y de Aurelio Herranz, monitor del Parque Infantil del centro, hace que los alumnos se preparen para los problemas que el tráfico plantea.

Ayudas para crear Parques Infantiles

Pág. VI



Colegio público La Escontrilla

ASI ES NUESTRO TALLER

El equipo del colegio público La Escontrilla, que fue mención especial en el último concurso de Educación Vial Escolar, ha preparado un trabajo en el que nos dan a conocer cómo funciona su taller. (Pág. IV.)

COLEGIO

AGUSTINIANO

DE MADRID

PIONERO EN EDUCACION VIAL

El colegio Agustiniiano comenzó su actividad en la Educación Vial de manera casi fortuita. Desde 1973, y especialmente con la instalación de un Parque Infantil propio, esta labor arroja un saldo muy positivo con triunfos nacionales e internacionales en esta materia. Hoy no es posible hablar del colegio Agustiniiano ajeno al tema del escolar y la Seguridad Vial.

Sentado en el salón de la comunidad del colegio, Angel Zabalza, joven padre agustino, mira distraído la televisión en un descanso entre clase y clase. Transcurre tranquilo el año 1971 y Zabalza hace poco tiempo que llegó a Madrid desde tierras aragonesas. Centran su atención las imágenes de la pantalla que en ese momento recogen las evoluciones de unos chavales en un Parque Infantil de Tráfico, dentro de un colegio indeterminado.

Unicamente la curiosidad impulsa a Zabalza a solicitar a la Jefatura de Tráfico la visita al colegio de una de estas unidades. No puede sospechar que este paso pueda tener la trascendencia para el Centro, e incluso para él mismo, que el paso de los años se va a encargar de demostrar.

Pasa el año 1972, el Parque no llega y Zabalza casi olvida su petición. Pero en la primavera del año siguiente una Unidad Móvil de Educación Vial llega al colegio Agustiniiano respondiendo a su demanda. Desde este mismo momento comienza el imparable proceso de integración del colegio con la Seguridad Vial. El patio de recreo se inunda de señales, semáforos, cables y bordillos, los monitores ponen en marcha el Parque Infantil, e incluso traen un policía municipal «de verdad». Zabalza observa cómo el ruido de los motores de los



Los chavales en el Parque Infantil viven el tráfico real y resuelven supuestos de circulación.

«karts» hacen vibrar los cristales de las ventanas que dan al patio y contempla asombrado cómo los chavales son conductores y peatones que circulan por esta ciudad en miniatura que asemeja la realidad. Zabalza es consciente ahora de que el «venenillo» de la Educación Vial se ha instalado en el colegio. Es cuando conoce a Aurelio Herranz, policía municipal de Madrid, que desde el año 1968 viene colaborando con la DGT como monitor del Parque Infantil. Zabalza propone a Aurelio que, fuera del servicio, colabore con el colegio en la puesta en marcha de esta materia. Así sucede, y de la conjunción entre profesor y monitor nace, aparte de una

profunda amistad, una extensa relación de triunfos obtenidos en la larga singlatura de catorce años en la brecha del niño y la Seguridad Vial. Prueba de ello es que en ese mismo año de 1973 el colegio Agustiniiano se clasifica en tercer lugar en las pruebas del III Torneo Madrileño de Seguridad Vial. A partir de este momento el centro participa anualmente en las distintas pruebas que se celebran y mantiene un estrecho contacto con la DGT, pues es patente que el centro escolar y el organismo ministerial están hablando el mismo idioma; éste no es otro que la Educación Vial del escolar.

Mientras tanto, Aurelio, el policía monitor, se encarga, tres veces por semana y de octubre a mayo, de que el patio del colegio se convierta, gracias al Parque Infantil del centro, en la pequeña ciudad susceptible de recoger todos los supuestos de tráfico imaginables para que los chavales resuelvan sobre la marcha los problemas que él mismo les plantea. Bicicletas, ciclomotores, karts y peatones se cruzan y giran sin cesar, consiguiendo una sensación de tráfico real semejante al que se percibe desde la calle. TRAFICO constató en su visita al colegio la profunda enraización de los escolares en materia de Seguridad Vial, pues desde preescolar y después en la EGB participan en las múltiples actividades que el colegio organiza para las distintas etapas. Dejamos atrás el madrileño barrio de la Estrella, donde se ubica el Agustiniiano, con la feliz impresión de que dentro de los muros de este colegio, y de manera un tanto anónima, se viene desarrollando una muy meritoria labor. Que cunda el ejemplo.

Alejandro G. VADILLO
Fotos: José RUBIO



Angel Zabalza.

Angel Zabalza,
padre agustino
y coordinador
de Seguridad Vial

«Esta materia debería ir por delante de otras»

Angel Zabalza, coordinador de Educación Vial en el colegio y entusiasta de la actividad, con muchos años de brega, considera «fundamental la seguridad del niño».

—Padre Zabalza, ¿qué significa para el colegio Agustiniiano la Seguridad Vial?

—Es una asignatura que se imparte en el centro hace muchos años. Es una materia fundamental. Todas son necesarias para el desarrollo del niño, pero ésta especialmente iría por delante de otras.

—¿Cómo enfoca el escolar semejante actividad?

—Fenomenalmente. Se educan vialmente jugando cuando empiezan preescolar y luego, en las distintas etapas, van resolviendo supuestos de tráfico, y con la ayuda del parque infantil hacen realidad los conocimientos teóricos.

—¿Qué presupuesto dedica el colegio a la Educación Vial?

—El mantenimiento global del parque, entre repuestos de karts, gasolineras, etcétera, está próximo a las trescientas mil pesetas por temporada, aunque he de indicar que este Parque se ha ido ampliando a lo largo de los años, pero esta actividad no obliga necesariamente a un gasto tan elevado.

—¿Cuál es la opinión del APA ante esta actividad?

—Los padres de los alumnos piensan, como nosotros, que todo lo que se haga por la seguridad del niño es algo positivo.

—El colegio Agustiniiano tiene un gran palmarés de triunfos obtenidos en sus diferentes confrontaciones. ¿Cómo se ha conseguido?

—Es una ardua labor que Aurelio, nuestro monitor,

conoce bien. Además, los chavales que se preparan para el equipo están cada vez más apretados en otras materias y el resto de equipos participantes van bien preparados.

—¿Qué ocurrirá este año en El Ferrol?

—Pues nada, iremos con el equipo y participaremos como siempre. Si conseguimos alguna clasificación, mejor para los chavales. Para el colegio lo importante es la labor educativa. Si hay premios... bienvenidos.



Aurelio Herranz.

Aurelio Herranz,
policía municipal
monitor

«El niño debe aprender a desenvolverse con seguridad»

Aurelio Herranz colabora desde 1973 con el colegio como monitor de Educación Vial, es casi un miembro más de la comunidad agustina. A veces los chavales llegan a llamarle «Padre Aurelio».

—¿Qué piensa de la Educación Vial?

—Es una materia muy importante, el niño está cada vez más envuelto en la problemática del tráfico y debe aprender a desenvolverse con seguridad en él.

—¿Qué opinión le merece el Parque Infantil?

—Muy positiva. El parque, que se asemeja a una pequeña ciudad, cuenta con los elementos básicos para hacer que el niño recree la realidad del tráfico. Es un laboratorio donde practicar. Los chavales actúan como conductores en

kart o bicicleta y también como peatones. Como los vehículos que manejan no tienen indicadores de dirección, se acostumbran a hacer las señales correspondientes con el brazo.

—¿Trasladan los niños estos conocimientos a su vida diaria?

—Esa es nuestra meta, y no sólo eso, sino que cuando viajan con sus padres «corrigen» algún pequeño despiste de aquéllos.

Aurelio considera muy importante la labor de las Unidades Móviles de Educación Vial de la DGT, con la que ha venido colaborando desde 1968. Nos comenta que «todo lo que se haga en este sentido de buscar la seguridad del niño es poco. Entiendo que las grandes ciudades y las poblaciones con cierto número de habitantes deberían contar con Parques Infantiles fijos para actuar sobre la población infantil. Sin olvidar el medio rural que es donde el chaval maneja más la bicicleta, está más en contacto con la carretera y, por tanto, expuesto a más accidentes».

—Este año, Campeonato de España en El Ferrol. ¿Qué opina de estos certámenes?

—El colegio viene participando en los distintos lugares de España donde se celebra el Campeonato. Son jornadas muy simpáticas, en las que conviven chavales y monitores de todo el territorio nacional, a veces con ciertos nervios propios de toda prueba. Pero, ante todo, su valor didáctico es muy importante.

Un brillante palmarés

Desde que por primera vez en el año 1973 el colegio Agustiniiano se presenta al Torneo Madrileño de Educación Vial, consiguiendo un tercer puesto, no deja de ser asiduo competidor en las pruebas y campeonatos que anualmente convoca la DGT. Confrontaciones que tanto a nivel nacional de Parques Infantiles de Tráfico como de concursos de Seguridad Vial, con ciclomotores, han arrojado unas óptimas clasificaciones para los representantes del colegio. Esto ha permitido que alumnos del centro hayan pasado por su categoría individual a formar parte del equipo que ha representado a España a nivel internacional en las diversas Copas Escolares que se celebran en distintas ciudades extranjeras, galardón que se consigue para nuestro país en varias ocasiones. Es por todo ello el Agustiniiano un ejemplo de mérito y constancia.

● OTRAS ACTIVIDADES. El colegio participa en el Torneo Escolar de Educación Vial, consiguiendo clasificarse campeón de Ciclo Medio de la Comunidad de Madrid, en los años 1985 y 1986.

Viniendo a coincidir con las Fiestas Patronales del colegio, se celebra en el centro la Semana de Educación Vial, este año será la XV; se organiza un campeonato interno con el Parque Infantil entre los distintos cursos, se hacen proyecciones de videos, charlas, puestas en común de materias de tráfico. En definitiva, en esa semana todo el colegio respira actividad de Educación y Seguridad Vial.



Colegio Público «La Escontrilla» (Vizcaya)

ASI ES NUESTRO TALLER

En nuestra escuela funcionan varios talleres, uno de ellos es el de Educación Vial. Estos talleres funcionan los viernes de 3 a 5 horas de la tarde y son once: cerámica, cocina, corte y confección, dibujo, Educación Vial, espejos, fotografía, madera, muñecos, pirograbado y radio.

Vamos a hablar sobre el taller de Educación Vial. Está dotado con una serie de materiales que ganamos el año pasado en la primera edición del concurso.

El taller es muy bonito y está muy bien provisto de señales y libros que tratan de cómo nos tenemos que comportar en los diferentes casos, ya sea como peatón o como conductor. Casi todos los viernes en el taller nos ponen diapositivas y en los primeros días dibujamos un circuito para elegir el mejor y luego montarlo en el patio y poder andar en bicicleta por él, intentando no cometer infracciones e ir respetando las señales. También nos llevan a la autoescuela para que veamos videos de comportamiento del conductor y del peatón, y así aprender a comportarnos.

En los videos aprendemos el significado de las señales y otras muchas cosas... En el taller comentamos las cosas que suceden en nuestro pueblo, ya sean accidentes o simples broncas entre conductores.

En el taller también hacemos murales con cartulina y pegamos diferentes señales, y miramos y observamos los carteles detenidamente, como el cartel del ejemplo de la foto.

Hablamos con frecuencia de los subterráneos que hay en nuestro pueblo y de los pasos de peatones, ya que estos últimos son pocos y no se diferencian del asfalto de la carretera.

Y, sobre todo, de los semáforos, ya que se da la circunstancia de que en nuestro pueblo no hay ninguno. Los dos últimos días del taller (son cinco en total) los dedicamos a montar un circuito de bicicletas con las señales y bordes y anduvimos con la bicicleta respetando las señales por todo el circuito.

A veces nos dan libritos traídos de una autoescuela para que veamos lo que significan todas las señales del Código de Circulación.

El taller nos ha gustado mucho.

Hemos aprendido también las señales que hace un policía para indi-

car diferentes cosas sucedidas en la carretera.

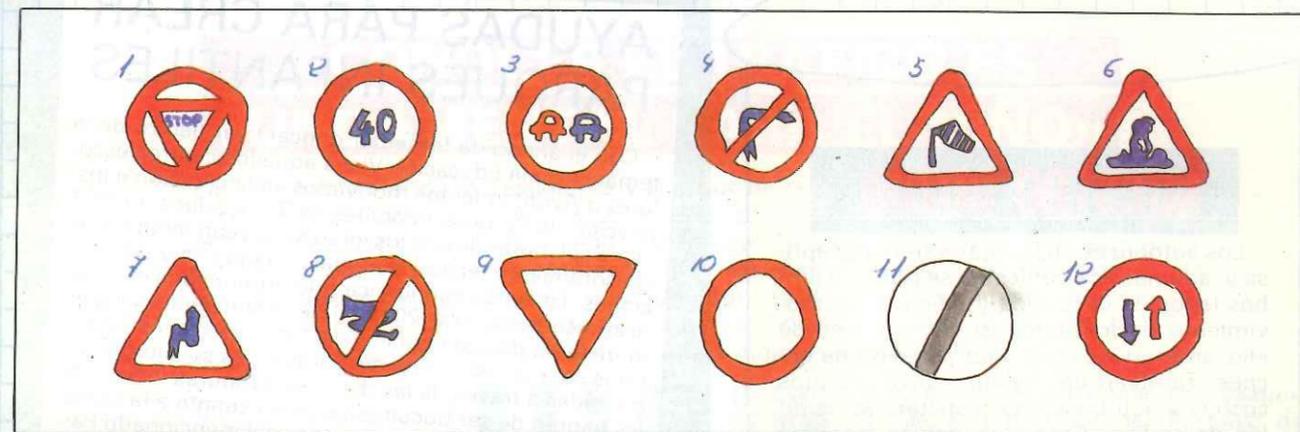
La mayoría de los alumnos que han asistido a este taller dicen que es uno de los que más les gusta. En el taller realizamos trabajos, como encuestas a la autoescuela del pueblo, murales en que se ven las distintas partes de una bicicleta, para qué y cómo se utiliza y las ventajas y desventajas que ésta tiene. En este taller también realizamos trabajos sobre los accidentes ocurridos en el pueblo durante un par de años. Cada grupo se ocupa de una fecha diferente y para coger los datos vamos al Ayuntamiento para hablar con el máximo responsable de la Policía Municipal.

Tratamos también con frecuencia el socorrismo: qué debemos hacer cuando vemos un accidente, primeros auxilios en carretera, etcétera.

Cuando tocamos este tema (que son pocas veces) hacemos encuestas a la gente. Normalmente estas encuestas tratan sobre lo que harían en caso de accidente, cómo tratarían el accidente.

Hemos podido observar, al hacer las encuestas, que la gente en general tiene un nivel muy bajo en socorrismo, y es algo imprescindible y que todos tendríamos que saber, aunque sólo fueran ligeros conocimientos.

PASATIEMPOS

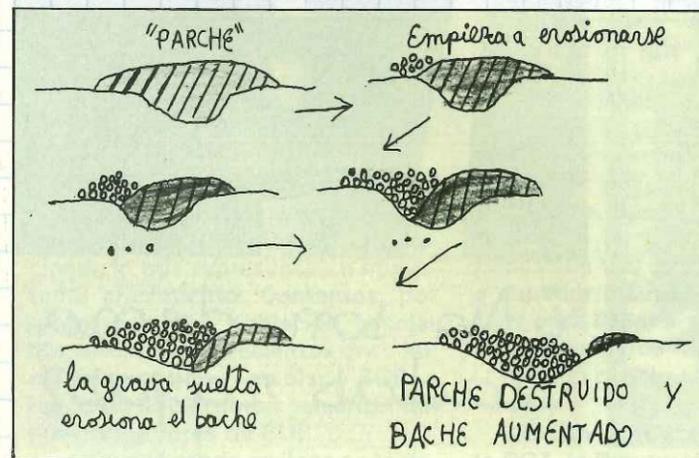


Coloca al pie de cada señal la leyenda que crees que le corresponde.

Prohibido girar a la derecha. Obras. Viento lateral. Prioridad sentido contrario. Parada en la intersección. Fin de limitación o prohibición. Límite de velocidad. Circulación prohibida. Prohibido adelantar. Peligro, curvas. Atención, carretera preferente. Prohibido hacer señales acústicas.
(Si tienes dudas, consulta a tu padre, profesor o amiguetes.)

Colegio San José (Valladolid). Ciclo Superior.
(Del trabajo «El pinchazo».)

PARCHES EN LA CARRETERA

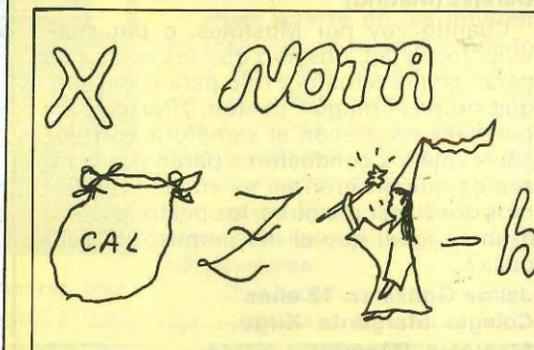


Boo está bien comunicado, pero las carreteras están en mal estado. Para arreglar las carreteras se ponen «parches», que con el paso de los vehículos son destruidos.

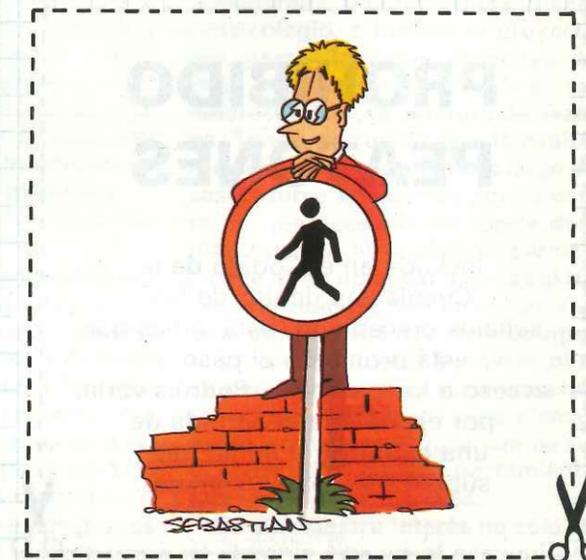
E. Pública «La Picota». Ciclo superior. Boo de Piélagos (Cantabria). (Del trabajo «Vía libre».) Los alumnos de este colegio recibieron recientemente un homenaje de los vecinos de su pueblo por el premio obtenido en el último concurso de Educación Vial Escolar.

JEROGLIFICO

¿Por dónde no debes caminar?



Solución: por la calzada.
Colegio San José (Valladolid). Ciclo Superior. (Del trabajo «El Pinchazo».)



NUESTRO BUZON

Los autobuses en Barajas van muy deprimida y, además, los vehículos se ponen a ambos lados de la calzada y dificultan el movimiento de los autobuses y, a causa de ello, se produce gran aglomeración de coches. También en algunos casos muchos coches y autobuses no respetan las señales de tráfico. Creo que debían ponerse más señales de tráfico. Junto al colegio en que yo estoy hay una carretera y no anuncian que hay un colegio, por lo que puede haber un accidente. Hay también calles sin salida y no lo indican.

Alberto Mario Pertíñez Benítez. 12 años.
Colegio Virgen de los Villares.
Barajas (Madrid)

Cuando voy por Móstoles, o por cualquier localidad, observo que los coches se paran con el semáforo rojo para ellos, aunque no pase ningún peatón. ¿Por qué los peatones pasan con el semáforo en rojo? ¿Será que los conductores paran por la razón de que hicieron un examen? ¿Tendremos que hacer nosotros, los peatones, otro examen igual que el del permiso de conducir?

Jaime González. 12 años.
Colegio Margarita Xirgú.
Móstoles (Madrid)

PROHIBIDO PEATONES

Incluida en el Código de la Circulación dentro de las señales preceptivas, ésta indica que está prohibido el paso o acceso a los peatones. Podréis verla, por ejemplo, a la entrada de una autopista o de un paso subterráneo para vehículos.

AYUDAS PARA CREAR PARQUES INFANTILES

Con el ánimo de fomentar o incentivar dentro de la temática de la Educación Vial a aquellos centros escolares o Ayuntamientos motivados en la creación e instalación de Parques Infantiles de Tráfico fijos, la DGT viene colaborando con los interesados con medidas de asesoramiento técnico material pedagógico y subvenciones. La ayuda económica que proporciona el organismo consiste en el 20 por 100 de la inversión o gasto general, descontado el valor de los terrenos adquiridos para la instalación del Parque. Las solicitudes normalizadas a través de las distintas Jefaturas Provinciales habrán de ser documentadas en cuanto a la ubicación, uso y futuro mantenimiento del mencionado Parque. A dicha petición de subvención deberá acompañarse certificado de la inversión efectuada suscrita por el alcalde del Ayuntamiento o del director del centro escolar en su caso, siendo preceptivo el visto bueno del jefe provincial o local de su ciudad.

Vosotros Denunciáis



¿No son demasiadas rayas?

A NUESTROS COLABORADORES

Todos los colegios, alumnos y profesores interesados en publicar algún trabajo en estas páginas —siempre que la redacción de la revista lo considere adecuado— deberán ponerse en contacto con su correspondiente Jefatura Provincial de Tráfico, donde les podrá atender el ANIMADOR de Educación Vial; también lo podrán hacer dirigiéndose directamente a la revista TRAFICO, Josefa Valcárcel, 28, 28027 Madrid, especificando «sección TRAFICO CHICO». Salvo cuando se considera necesario, no se mantendrá correspondencia con quienes envíen originales.

Se ruega faciliten siempre un teléfono de contacto.

José María Ruiz Povedano, delegado de la
Consejería de Educación en Málaga

«CONOCER EL TRAFICO ES FUNDAMENTAL PARA EL NIÑO»

La Educación Vial de los escolares y la labor de reciclaje de adultos en esta materia son una constante en el trabajo que realizan codo con codo la Jefatura de Tráfico de Málaga y la Delegación de Educación y Ciencia. Con un enfoque común, ambos organismos empiezan a ver resultados. «La labor del escolar estudiando los problemas de la ciudad es fundamental para su formación», afirma José María Ruiz, delegado provincial de Educación. «Asimismo, ayuda como toda tarea docente a lograr mejores ciudadanos.»

—¿Qué opinión le merece la Educación Vial dentro de la enseñanza que recibe el escolar?

—La Educación Vial es algo muy favorable dentro de la formación del niño, y muy importante para su desarrollo en la vida diaria. De ello se desprende que sea considerada como una materia más, dentro de los estudios escolares, desde el año mil novecientos ochenta.

—¿Cómo ve la labor conjunta de Tráfico y Ministerio de Educación?

—Como algo muy positivo. Son dos organismos que vienen a coincidir en el mismo objetivo: la Seguridad Vial. Desde la escuela nosotros aportamos la labor docente, la enseñanza a nivel más teórico que en definitiva es nuestra competencia. Tráfico aporta una base más técnica en cuanto que dispone de recursos materiales y humanos que orientan al niño en la práctica de la realidad.

—¿Cuál es el tamaño de la población escolar de la provincia de Málaga?

—Pues vera, Málaga, es en este sentido, una provincia de fuerte inmigración tanto regional como nacional, lo que representa un importante crecimiento. Contamos, por tanto, con una población escolar que alcanza los doscientos once mil alumnos entre preescolar y EGB, a los que sumaremos sesenta mil más integrantes de BUP.

—¿De qué modo se llega a tan extensa población, con qué medios cuentan?

—Bueno, la Jefatura de Tráfico cuenta con una Unidad Móvil de Educación Vial, que desde luego no puede abarcar como quisiera un volumen tan grande, lo que ocurre es que realiza un apretado programa de visitas a centros escolares. Por otro lado, más de cinco mil escola-



res participan en el concurso-test que cada quince días publica el diario «Sur» respondiendo a cuestiones que Tráfico les plantea.

—¿Qué se está realizando en materia de BUP?

—Existe un programa que se está llevando a cabo en algunos institutos, entre ellos los de Estepona y Antequera, donde alumnos que ya recibieron en EGB enseñanzas de Educación Vial reciben una especial y superior instrucción en esta materia para llegar a ser monitores de sus compañeros más pequeños.

—¿Y en cuanto a la formación de adultos?

—Existe un convenio suscrito por la DGT, la Diputación y nuestra Delegación para fomentar y desarrollar talleres de formación y reciclaje de adultos en esta materia de seguridad que a todos envuelve. En cuanto a las minorías étnicas marginales, también recoge el convenio la colaboración de los distintos organismos, a fin de que estos grupos mediante el paso por talleres ocupacionales reciban la instrucción

necesaria para hacerles más asequible la obtención del Permiso de Conducir. Esto ha sido llevado ya a cabo, por citar un ejemplo, en Antequera, donde existía ya un colectivo de raza gitana interesada en el tema.

—¿Con qué otra problemática puede encontrarse su Delegación de Educación?

—Pues aparte de las inherentes del gran volumen escolar, puedo citar el de la gran dispersión provincial que obliga a esta Delegación a invertir cerca de doscientos cincuenta millones de pesetas en el mantenimiento de las más de ciento cuarenta líneas de transporte escolar, que mueven a más de diez mil escolares.

—¿Qué proyectos tiene la Delegación en materia de Educación Vial?

—Existe un programa en Málaga capital consistente en hacer que profesores y alumnos realicen tareas de campo, es decir, que «pisando» la ciudad observen cómo está configurada, qué recorridos utilizar casa-colegio, e incluso el proyecto por parte de estos escolares de crear «carriles-bici», siempre en colaboración con la Jefatura de Tráfico. Tenga en cuenta que la capital malagueña se extiende a lo largo de casi catorce kilómetros por su costa, lo que ocasiona un fuerte desplazamiento de población escolar. Lo que he de observar además al tocar esta materia de Educación Vial que como docente me compete es que ésta puede ser desarrollada por el profesor en clase unas horas al mes, pero la verdadera enseñanza en este sentido la han de recibir los niños del comportamiento que ven a diario en casa.

De ahí nuestro interés no sólo en el alumno, sino en el seguimiento del adulto.



or 16

7	Comentario.—El Alfa 33 1.3 es un familiar con un carácter bastante alegre, un coche de importación que sale al mercado con un precio muy competitivo, pues no llega al millón y medio de pesetas. Es un automóvil muy manejable, que sorprende por la agilidad de su mecánica y por su buen comportamiento. El motor tira siempre con
8	Estética
8	Acabado
8	Habitabilidad
8	Maletero
7	Confort
7	Instrumentación
8	Accesorios
8	Potencia
8	Elasticidad
5	Cambio
8	Velocidad punta
9	Aceleración
7	Consumo
9	SEGURO
8	Estabilidad
9	Suspensión
8	Frenos
8	Dirección
8	Ruedas
8	Luces
	NOTA MEDIA: 6,3
	NOTA MEDIA: 6,3
	SEGURO: 6,3

EL PERIÓDICO

8	Comentario.—1986 ha sido un año excelente para Alfa Romeo, que ha multiplicado sus ventas por varios cientos. Este éxito comercial se debe básicamente a una política de precios ajustando al máximo los beneficios y atractivos, como es el caso del Alfa 33 1.3. Pese a ser el más pequeño de la gama, es un coche pensado para aquéllos que quieren disfrutar de un Alfa Romeo sin pagar mucho por ello. En ese aspecto, el 33 1.3 S cumple a la perfección, pues es un vehículo con buenas prestaciones, un aire un tanto deportivo y el sello de la marca italiana, que hoy por hoy, sigue siendo una distinción.
8	Estética
7	Acabado
7	Habitabilidad
7	Maletero
7	Confort
6	Instrumentación
6	Accesorios
8	Potencia
9	Elasticidad
8	Cambio
8	Velocidad punta
8	Aceleración
7	Consumo
7	SEGURO
7	Estabilidad
7	Suspensión
8	Frenos
7	Dirección
7	Ruedas
8	Luces
	NOTA MEDIA: 7,3
	NOTA MEDIA: 7,3
	SEGURO: 7,3

7	Comentario.—Después de tres años desde que fue presentado internacionalmente este modelo, sigue teniendo vigencia y buena acogida por parte de los fieles de Alfa Romeo. Esta berlina de dos volúmenes y medio, con una línea llamativa, es en realidad el coche con el que Alfa Romeo iniciaba una nueva etapa. En líneas generales, es un buen automóvil con una potencia suficiente para que con su peso y envergadura alcance buenas prestaciones. Esta versión tiene un aceptable acabado y su comportamiento en carretera es bueno, sin hacer extraños en situaciones límite. Su precio, aceptable, es otra de las razones de por qué este modelo está siendo bien aceptado en nuestro país.
7	Estética
6	Acabado
6	Habitabilidad
6	Maletero
6	Confort
6	Instrumentación
6	Accesorios
7	Potencia
7	Elasticidad
5	Cambio
7	Velocidad punta
7	Aceleración
7	Consumo
6	SEGURO
6	Estabilidad
7	Suspensión
8	Frenos
5	Dirección
6	Ruedas
6	Luces
	NOTA MEDIA: 6,3
	NOTA MEDIA: 6,3
	SEGURO: 6,3

La Voz de Galicia

7	Comentario.—Después de tres años desde que fue presentado internacionalmente este modelo, sigue teniendo vigencia y buena acogida por parte de los fieles de Alfa Romeo. Esta berlina de dos volúmenes y medio, con una línea llamativa, es en realidad el coche con el que Alfa Romeo iniciaba una nueva etapa. En líneas generales, es un buen automóvil con una potencia suficiente para que con su peso y envergadura alcance buenas prestaciones. Esta versión tiene un aceptable acabado y su comportamiento en carretera es bueno, sin hacer extraños en situaciones límite. Su precio, aceptable, es otra de las razones de por qué este modelo está siendo bien aceptado en nuestro país.
6	Estética
6	Acabado
6	Habitabilidad
6	Maletero
6	Confort
6	Instrumentación
6	Accesorios
7	Potencia
7	Elasticidad
5	Cambio
7	Velocidad punta
7	Aceleración
7	Consumo
6	SEGURO
6	Estabilidad
7	Suspensión
8	Frenos
5	Dirección
6	Ruedas
6	Luces
	NOTA MEDIA: 6,3
	NOTA MEDIA: 6,3
	SEGURO: 6,3

LO BUENO

- Buenas prestaciones.
- Precio muy interesante.
- Buen comportamiento.

LO MALO

- Escasa instrumentación.
- Habitabilidad mejorable.
- Asientos cortos de banqueta.

LO BUENO

- Excelentes prestaciones.
- Frenos eficaces.
- Confort de marcha.

LO MALO

- Motor ruidoso.
- Dirección pesada.
- Cambio duro.

MANTENIMIENTO DE LA BATERIA

ABRIR la puerta de nuestro coche, introducir la llave de contacto, girarla en su cerradura y arrancar nuestro automóvil. Son actos tan cotidianos que los realizamos sin dárles ningún valor. La realidad, sin embargo, es que hemos realizado algo singularmente sorprendente. Un montón de hierros y mecanismos inertes se han convertido en algo vivo. Tras esta sencilla rutina, un automóvil, que no es otra cosa que un objeto grande y pesado, se ha convertido en algo ágil y dinámico.

Todos y cada uno de los mecanismos del automóvil contribuyen a esta movilidad, pero existe uno en concreto que es el directo responsable de ese cambio de estado: la batería. Sin ella el automóvil jamás dejaría de ser otra cosa que un montón de mecanismos; maravillosos, eso sí, pero inertes.

Arrancar nuestro automóvil no es, desde luego, la única misión de la batería, pero es la primera y la más sorprendente, porque es la batería con su

energía almacenada la que da vida a nuestro automóvil. De su importancia no es necesario hablar, basta con pensar en que no contemos con su ayuda para comprenderla.

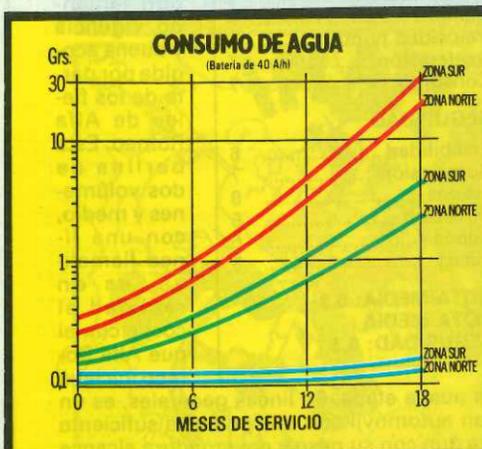
Una batería jamás descansa. Aunque nuestro vehículo esté en reposo, inmóvil incluso durante meses, la batería sigue en actividad. Es precisamente esa constante actividad la que nos permite recurrir a ella en cualquier momento y realizar ese cambio siempre sorprendente entre quietud y movimiento, pesadez y ligereza, que se produce cuando accionamos el motor de arranque.

Una batería es un recipiente cerrado, pero ventilado, en cuyo interior tiene lugar constantemente un proceso químico. Esto sucede aun cuando el motor está parado, como hemos dicho anteriormente, pero, sin embargo, esta actividad no se puede prolongar indefinidamente en el tiempo. La propia actividad química de la batería implica un proceso de autodescarga, más o menos largo, según el tipo de batería de que

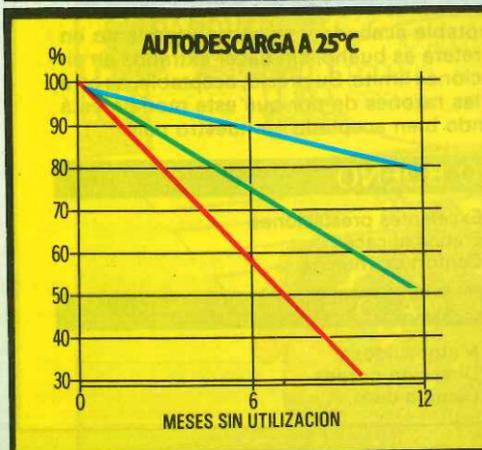
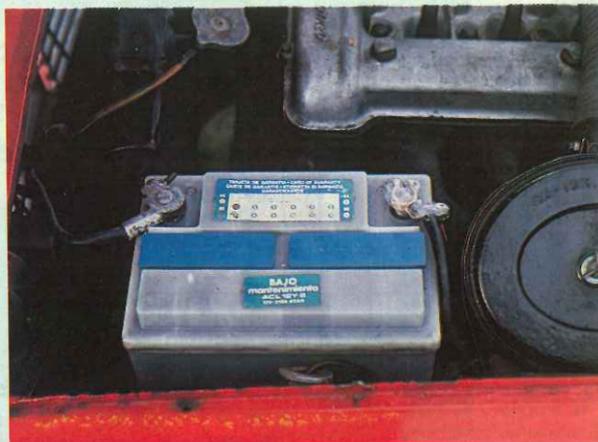
se trate, y cuya duración incluimos en cuadro adjunto.

Las baterías son algo vivo, pero envejecen. Esto es lo primero que debemos conocer de ellas. Lo segundo es que una batería consume agua (a no ser que se trate de una batería sin mantenimiento), por lo que periódicamente es necesario comprobar el nivel de la misma en los vasos. El tercer aspecto del cuidado de la batería es el del mantenimiento de sus contactos y terminales. La inmensa mayor parte de las aparentes averías de la batería proceden del mal estado de los contactos que, o bien no suministran la corriente que el automóvil necesita, o bien no lo hacen a la batería.

Unos contactos y terminales en perfecto estado no sólo hacen que todo funcione mejor, sino que prolongan la vida de la batería. Finalmente es necesario advertir sobre la corrosión tan elevada de los soportes de las baterías, que igualmente es necesario cuidar al mismo tiempo que a ésta.



La batería sólo admite un mantenimiento externo. El proceso de envejecimiento interno, o de sulfatación, no es controlable. Lo único que podemos y debemos hacer es mantener el adecuado nivel de agua. Sin embargo, los terminales de la batería son responsables de muchas aparentes averías, cuya causa real es el mal estado de los mismos, que impide el paso de la corriente. Para cualquier operación en la batería comenzaremos desconectando el polo negativo.



La batería es un aparato pesado, difícil de manejar y lleno de ácido. No es recomendable manejarla con las manos desnudas y si hacerlo con unos guantes. Para evitar que se derrame el ácido, siempre mantendremos la batería en posición horizontal, y una vez retirada procederemos a una limpieza total, incluidos terminales, que además conviene lijar.



Es normal que nos quedemos sorprendidos por el estado del soporte de la batería. La actividad eléctrica de la misma contribuye a la rápida corrosión de todos los elementos que están en contacto con ella. Si la chapa se encontrase perforada, no dudáramos en colocar una nueva de fondo, aunque sólo fuera pegada.



Aparte del mejor aspecto que tendrá el soporte después de limpio y pintado, y de que durará muchísimo más, la batería funcionará en mejores condiciones por el carácter aislante de la pintura. Por otra parte, dejar la chapa oxidada significa el rápido fin de la misma. Respecto a los cables de conducción, igualmente los limpiaremos con meticulosidad.



El terminal metálico de los cables del automóvil, que suele ser el polo positivo —aunque en muchos vehículos ingleses es el negativo—, es el elemento que más se corroe y desgasta. Un lijado fino no es suficiente. Es necesario arrancar sus incrustaciones y dejarlo perfectamente limpio. Su capacidad conductora mejora de esta forma enormemente.



Las baterías deben rellenarse solamente con agua destilada y sin hacerlo en exceso para evitar que se pierda electrolito. Los tapones cuentan con un orificio para dar salida a los gases. Dado que es fácil que éstos arrastren pequeñas cantidades de electrolito, es necesario limpiarlos.



La operación de recubrir los terminales con un producto aislante no es imprescindible, pero sí útil. Al hacerlo evitamos el contacto con el aire y, lo que es más importante, con el vapor de agua que éste contiene. En las zonas marinas esta atmósfera húmeda es aún más corrosiva.

Cómo funciona la batería

Una batería de 12 voltios, la normal en cualquier automóvil, se compone de seis módulos o unidades, cada una de las cuales aporta particularmente una tensión de dos voltios a la batería. La unión en serie de estas seis unidades es lo que proporciona los 12 voltios mencionados.

Cada uno de los seis elementos de la batería está formado a su vez por una placa positiva, un elemento separador y una placa negativa, todo ello sumergido en un baño de ácido sulfúrico diluido con agua (el agua que de vez en cuando tenemos que reponer para compensar las pérdidas por evaporación). Por su parte, las placas están formadas por dos componentes: una rejilla metálica que sirve de soporte a la placa, y que al mismo tiempo es el elemento conductor de la electricidad dentro de la batería, y una pasta de óxido de plomo amasado con ácido sulfúrico y agua. Las rejillas de las baterías normales están fabricadas con una aleación de plomo y antimonio; las de bajo mantenimiento, por una aleación semejante pero con bajo contenido en antimonio, y las de las baterías sin mantenimiento por otra completamente distinta de plomo y calcio. Las placas positiva y negativa son prácticamente iguales, aunque a la negativa se le añaden aditivos para mejorar sus propiedades.

El elemento separador consiste en un placa porosa de policloruro de vinilo (PVC), cuya misión es hacer de barrera entre las placas y permitir al mismo tiempo el paso de iones entre éstas.

El proceso químico de funcionamiento de una batería es el siguiente. El óxido de plomo más el ácido sulfúrico producen sulfato de plomo más agua, más electricidad. Este sería el proceso de descarga de la batería durante el cual ésta nos suministra electricidad. A la inversa, en el proceso de carga, electricidad, agua y sulfato de plomo producen ácido sulfúrico y óxido de plomo. El punto débil de las baterías se encuentra precisamente en esta reconversión del sulfato de plomo a plomo y ácido sulfúrico, ya que esta reacción química no es completa, por lo que la cantidad de sulfato es cada vez mayor. Es el fenómeno que se conoce con el nombre de sulfatación y cuando ésta se encuentra muy avanzada es inútil tratar de recargar la batería.

EL PARQUE AUTOMOVILISTICO, AL DIA

Provincias	Matriculas concedidas		Total vehiculos matriculados febrero 87	Total permisos expedidos	Licencias de conducción
	Ultimas matriculas enero 87	Ultimas matriculas febrero 87			
Alava	4999-I	5579-I	580	383	9
Albacete	2537-H	3149-H	612	621	91
Alicante	1107-AV	4611-AV	3.504	2.403	607
Almería	5208-J	6176-J	968	677	145
Asturias	0023-AK	1843-AK	1.820	1.492	115
Ávila	5214-D	5461-D	247	214	13
Badajoz	8473-J	9310-J	837	749	147
Baleares	0800-AL	3728-AL	2.928	1.293	378
Barcelona	6113-HV	9386-HW	13.273	8.080	1.309
Burgos	4024-J	4665-J	641	516	14
Cáceres	7097-G	7654-G	557	583	51
Cádiz	3224-V	4928-V	1.704	1.744	422
Cantabria	2335-O	3376-O	1.041	785	95
Castellón	4050-O	5249-O	1.199	929	219
Ciudad Real	8182-I	8761-I	579	586	133
Córdoba	2340-P	3778-P	1.238	1.064	233
Coruña, La	5930-AF	7899-AF	1.969	2.340	208
Cuenca	9609-D	9937-D	328	331	24
Gerona	4218-Y	6037-Y	1.819	1.161	254
Granada	8508-M	9757-M	1.249	1.631	255
Guadalajara	1725-D	1998-D	273	200	18
Guipúzcoa	0624-Y	2268-Y	1.644	1.175	83
Huelva	3788-I	4474-I	686	457	122
Huesca	5109-G	5548-G	439	300	33
Jaén	2104-J	2936-J	832	721	175
León	6471-M	7334-M	836	853	34
Lérida	2580-M	3451-M	871	680	60
Lugo	6562-I	7175-I	613	563	94
Madrid	1170-HM	4423-HN	13.253	8.644	527
Málaga	0928-AF	3572-AF	2.644	1.746	464
Murcia	3812-Z	5972-Z	2.160	1.975	561
Navarra	1312-T	2682-T	1.370	790	53
Orense	1407-I	2038-I	631	601	45
Palencia	5209-E	5543-E	334	294	14
Palmas, Las	7007-AB	9049-AB	2.042	1.561	194
Pontevedra	3582-Y	5054-Y	1.472	1.457	200
Rioja, La	3255-H	3842-H	587	350	30
Salamanca	3040-I	3545-I	505	589	29
Sta. Cruz de Tenerife	2990-Y	5159-Y	2.169	1.345	126
Segovia	6987-D	7277-D	290	230	12
Sevilla	9395-AL	2381-AM	2.986	2.301	589
Soria	6519-C	6663-C	144	124	4
Tarragona	1038-T	2458-T	1.420	892	178
Teruel	6326-D	6582-D	256	201	22
Toledo	7532-J	8393-J	861	645	66
Valencia	1090-CB	6754-CB	5.664	3.768	859
Valladolid	3300-N	4315-N	1.015	829	28
Vizcaya	2157-AP	4481-AP	2.324	1.711	88
Zamora	6218-E	6542-E	324	334	23
Zaragoza	7983-X	9847-X	1.864	1.305	104
Ceuta	7375-C	7532-C	157	129	15
Melilla	9265-B	9961-B	96	101	20
Totales			87.895	64.453	9.592

SEAT-PEUGEOT, «GUERRA» DE VENTAS

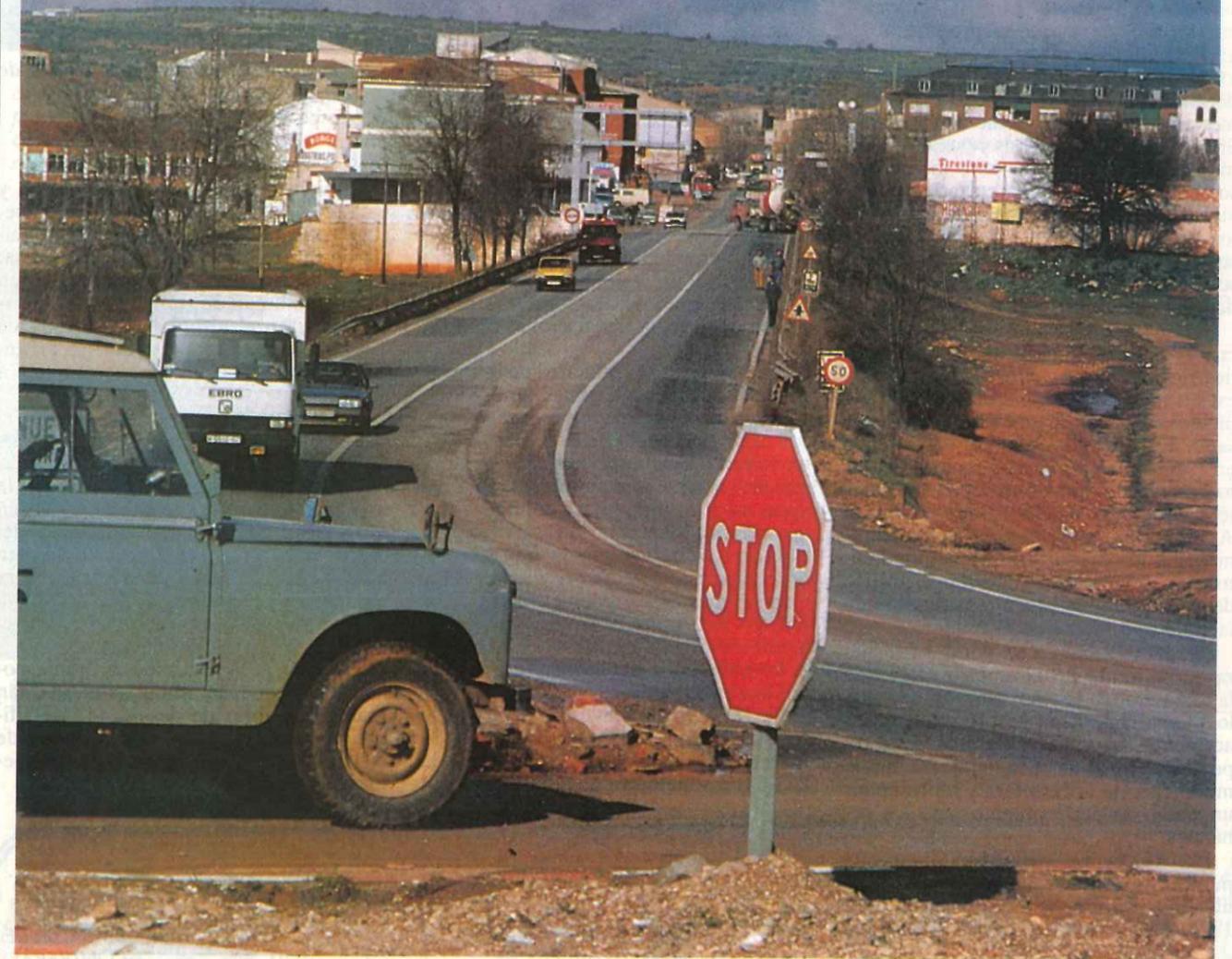
Según fuentes de Seat, esta marca ha sido, durante 1986 líder en producción (339.878 vehículos) y en ventas totales, ya que los automóviles vendidos a través de su red de distribución han superado las 270.000 unidades. Esta cifra incluye los vendidos en el extranjero, así como los 50.350 pertenecientes a las marcas Audi y Volkswagen. No obstante, son destacables los incrementos de ventas en Italia (17 por 100) y Francia (13 por 100). Seat



destaca el enorme incremento obtenido en las ventas de su modelo «Ibiza», con una subida cercana al 85 por 100, resaltando en su publicidad que este modelo es líder de ventas.

Mientras tanto, en una pequeña «guerra de cifras», Peugeot publica que es líder de ventas en su segmento, merced al modelo 205. Peugeot señala que el 205 fue el más vendido durante el mes de enero, por delante incluso del «Ibiza».

N-III: HONRUBIA (Cuenca)-VALENCIA A LAS FALLAS POR LA «MANCHUELA»



Motilla del Palancar, una población que vive, fundamentalmente, de la carretera.

La carretera radial N-III (Madrid-Valencia) es uno de los seis grandes ejes de comunicación de nuestra Península, sobre el que hemos efectuado un análisis, concretamente en el tramo comprendido entre Honrubia (Cuenca) y Valencia. Del mismo se desprende que es una carretera en excelente estado de conservación y bien señalizada, transitada preferentemente por un tráfico pesado e intenso que puede encontrar problemas de suelo deslizante en algunos puntos próximos al embalse de

Alarcón y un tramo, en pendiente, con numerosas curvas peligrosas entre Requena y la baja del Portillo del Buñol, cerca de Chiva.

Se constata, asimismo, que el índice de accidentalidad es alto —202 accidentes, con 34 muertos y 355 heridos en 1986— y se prevén actuaciones del MOPU para convertir en autovía, en 1992, el tramo que va desde Alcaudete hasta Valencia. A partir de entonces, las «Fallas» estarán para algunos más «cerca».

De las tres zonas de las que participa la provincia de Cuenca —sierra, Alcarria y Mancha— la que queda al lado derecho de la N-III recibe la denominación de «Manchuela». Durante este primer tramo del recorrido, la carretera presenta una calzada de siete metros de ancho y 2,5 metros de arcén, en muy buen estado y correctamente señalizado. En los años 1984 y 1985 se han realizado obras de acondicionamiento para dotarla con un nuevo aglomerado y para rectificar curvas y puntos peligrosos. Asimismo, se ha conseguido agilizar el tráfico al dotar a algunos tramos de carriles para vehículos lentos.

Con estas obras se han eliminado puntos negros, pero, desgraciadamente, han surgido otros nuevos. Curiosamente, todos los accidentes que se produjeron el año pasado fueron con calzada mojada, lo que ha alertado a las autoridades para determinar si la nueva mezcla de aglomerado pudiera ser el factor causante. Sin embargo, los análisis revelan que la mezcla es la adecuada, pero los hechos son estos: con lluvia, la calzada se convierte en extremadamente deslizante y los vehículos pierden el control cuando se les fuerza en una curva. Durante 1986 se produjeron 23 accidentes, resultando dos muertos y 30 heridos.

Pk. 167: Comenzamos el recorrido en la travesía de Honrubia. Las intensidades medias diarias que se registran en este tramo conense son de 4.500 vehículos, y el dominante es el tráfico pesado. En esta población se produjeron en 1986 cuatro accidentes, con un muerto y un herido. Aquí entroncan las carreteras CU-722 y C-3.214. Por su parte, el Ayuntamiento ha solicitado recientemente a los organismos correspondientes una raqueta, para facilitar el tráfico de la población, y una intensificación de la vigilancia mediante el radar.

Pk. 182: Debido a un talud o trincheira que durante un kilómetro resguarda la carretera, se forman umbrías con hielo y escarcha. Aquí se produjeron seis accidentes, con nueve heridos. Esta especie de muros de roca flanquean intermitentemente la carretera y representan un riesgo de deslizamiento para los vehículos.

Pk. 182,6: La peligrosidad de este punto está avalada por mantener el calificativo de «negro» durante los años 1984, 1985 y 1986. En este último año



Intersección en Graja de Iniesta, por la que se desvía o accede todo el tráfico pesado de Andalucía.

se produjeron cuatro accidentes, con cinco heridos, siempre con la calzada mojada. Como el anterior, se trata de un lugar atrincherado. Poco después pasamos por el túnel del pantano de Alarcón, que carece de alumbrado, a pesar de disponer de las instalaciones precisas para ello.

Pk. 198,2: Es el comienzo de la travesía de Motilla del Palancar, una población que vive volcada hacia la carretera, con toda clase de servicios (talleres, hostales, comercios, etcétera). Su Ayuntamiento ha presentado al MOPU un proyecto para dar una nueva configuración a la travesía y habilitar dos carriles para cada dirección. Igualmente, han solicitado colaboración semafórica a la DGT. Con sus más de 2,5 kilómetros de longitud, en esta travesía se registraron seis accidentes, con un muerto y 11 heridos. A la salida entronca la carretera N-320, a Albacete.

Pk. 219: En la travesía de Graja de Iniesta se produce la intersección con la carretera CU-812 a Iniesta que, con la CU-821 a Villanueva de la Jara, CU-804

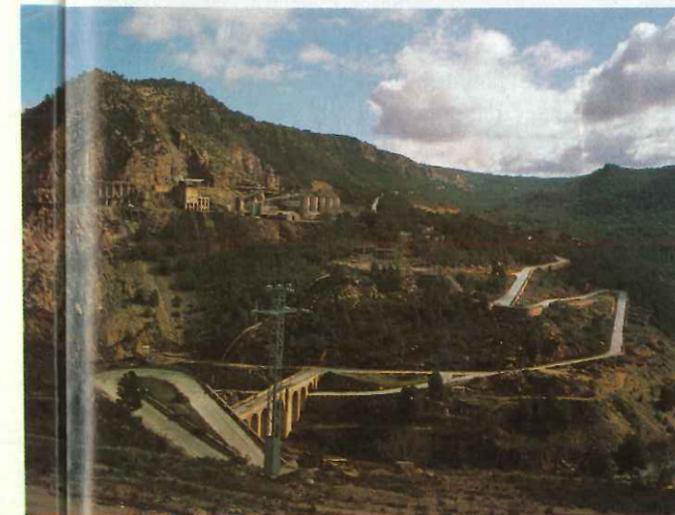
a Rubielos, C-311 a San Clemente y C-3.214 a Villarrobledo y Almaraz, recoge todo el tráfico pesado de Andalucía en dirección a Levante y Cataluña. La peligrosidad de este punto estriba en el gran volumen de tráfico de esta intersección y en el giro a la izquierda que tienen que realizar los vehículos procedentes de Valencia que se dirigen a Andalucía.

Tal vez debido a ser encrucijada en la que coinciden los tiempos obligatorios de descanso para los camioneros en las horas del mediodía, no es raro ver en la explanada 200 o 300 camiones que, en ocasiones, dificultan la visibilidad del cruce. Se está realizando un estudio para habilitar allí un área de descanso para mercancías peligrosas que, de hecho, ya se detienen allí, a lo que se opone el Ayuntamiento.

Pk. 225: A la salida de la última población conense, Minglanilla, se están realizando obras de desmonte y rectificación de curvas, con una inversión de 100 millones. A continuación hay un peligroso descenso con umbrías.



Todos los accidentes registrados en el tramo de Cuenca se produjeron con el suelo mojado, como en este punto especialmente peligroso por los muros o trincheras que facilitan la duración del hielo o la escarcha.



Vista de la antigua carretera, junto al embalse de Contreras.



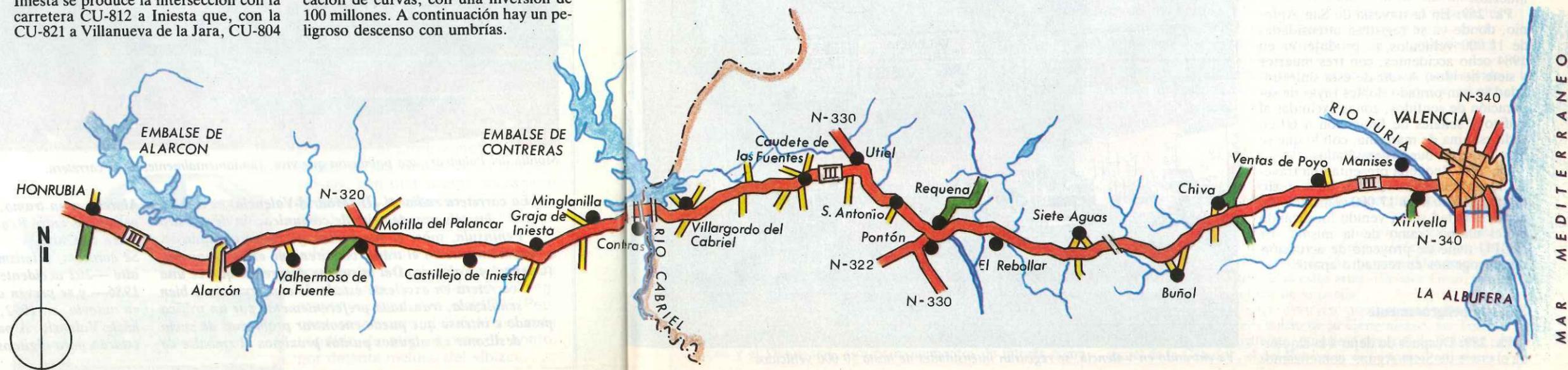
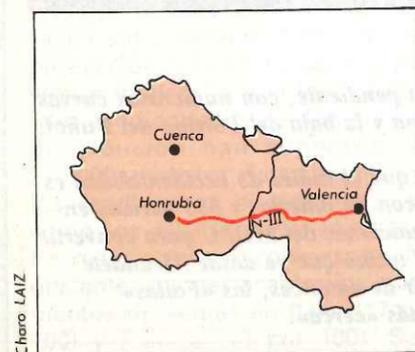
Requena, además de una variante, contará con una serie de pasos subterráneos para evitar el alto índice de accidentalidad de la travesía.

ELIMINAR LOS PELIGROS DE REQUENA

Independientemente de la autovía que implicaría la variante de Requena, el MOPU tiene previstos cuatro proyectos de actuación en la travesía de esta población.

- El primero implicaría comunicar Requena con el barrio de Torre-cilla, mediante un paso inferior de gálibo restringido (peatones, motocicletas, turismos, etcétera).
- Paso inferior en el camino del Cementerio, con las mismas características que el anterior.
- Ya en la salida de Requena —dirección Valencia—, se habilitará un paso inferior para peatones, un separador en la mediana para que no la crucen éstos y una rotonda con vía de almacenamiento para permitir el cambio de sentido.
- Actuación en el centro de la travesía para mejorar los accesos entre la carretera y la población.

Las obras, ya adjudicadas, aunque sin incluir el último proyecto, suponen una inversión de 82 millones de pesetas.



Pk. 234,5: Punto negro en 1984, 1985 y 1986. En este último año se produjeron tres accidentes, con cuatro heridos, todos ellos por deslizamiento en calzada mojada. A continuación existen dos túneles correspondientes al pantano de Contreras, sin alumbrado eléctrico. Con ellos se evita la antigua carretera, extremadamente sinuosa, que en ocasiones es utilizada.

La carretera valenciana con más accidentes

Pk. 235: Entre los citados túneles comienza la andadura de la N-III por tierras valencianas. Un total de 104 kilómetros de recorrido en los que el pasado año se produjeron 179 accidentes, con 32 muertos y 325 heridos. El número de puntos negros fue de nueve.

Como veníamos observando, el estado del pavimento y la señalización son excelentes y se ha comprobado que los accidentes en travesías de poblaciones disminuyeron en un 44 por 100.

Hasta llegar a la capital del Turia encontramos tres tramos bien diferenciados. El primero de ellos, hasta terminar la planicie de Requena, se caracteriza por grandes rectas y terreno normalmente llano, por lo que los vehículos adquieren grandes velocidades.

Pk. 251,1: En 1984, se registraron cuatro accidentes con tres muertos y siete heridos, por lo que el MOPU procedió a la rectificación de la curva, que ahora está limitada a 80 y que ha permitido la eliminación de este punto negro.

Pk. 262: La travesía de Utiel, aunque ha sido punto negro en 1986, es difícilmente mejorable, salvo cuando llegue la proyectada variante. La intensidad media diaria de vehículos en este punto es de 7.500.

Pk. 266,9: Curva peligrosa a la izquierda, con velocidad máxima aconsejable de 60 km/h. En enero de este año se ha producido un accidente con tres muertos.

Pk. 269: En la travesía de San Antonio, donde ya se registran intensidades de 11.000 vehículos, se produjeron en 1984 ocho accidentes, con tres muertos y siete heridos. A raíz de esta siniestralidad se han pintado dobles rayas de separación de sentidos, zonas excluidas al tráfico y señales de limitación a 60 en cada esquina de manzana, con lo que se han obtenido buenos resultados.

Pk. 274: Requena presenta una travesía larga y conflictiva, con un registro diario cercano a los 17.000 vehículos. La accidentalidad se ha venido localizando en el último tramo de la misma. El MOPU tiene un proyecto de actuación que recogemos en recuadro aparte.

Bajando peligrosamente

Pk. 289: Después de dejar a la izquierda el cruce de Siete Aguas, comenzamos



El cruce de Aldaya es extremadamente conflictivo y en él se han registrado numerosos accidentes.



Por Carlet, a pesar de ser una carretera tortuosa, se desvía el tráfico que se dirige a Gandía y Cullera, con el fin de evitar Valencia.



Ya entrando en Valencia, se registran intensidades de hasta 50.000 vehículos.

el segundo tramo característico de la carretera, siempre bajando y salvando curvas, a cual más peligrosa. Por otro lado, el encajonamiento de la carretera entre el río y la montaña y el aprovechamiento de su anchura para habilitar carriles de vehículos lentos (en el sentido Valencia-Madrid), han ido en detrimento de los arceles que, prácticamente, han desaparecido.

Desde el punto que señalamos comienza una serie de curvas y contracurvas, algunas de mayor peligrosidad, y en las que se han producido accidentes, como las existentes en los puntos kilométricos 292,3; 294,1; 295 y 297. En este mismo tramo, la bajada del Portillo del Buñol, entre el pk. 302 y el 305, es especialmente mala.

Hay que señalar, además, que los carriles para vehículos lentos que tanto desahogo permiten en días normales, se convierten en conflictivos en las grandes afluencias por lo que, para fechas señaladas, se estudia la forma técnica de eliminarlos provisionalmente.

Pk. 312,3: Chiva marca el final del segundo tramo que comentamos. Las intensidades son aquí de 12.000 vehículos y se pretende construir una variante, aunque la población quiere conservar, al menos, un sentido.

Pk. 314: A la derecha, por la C-3.222

AUTOVIA EN CIERNES

El MOPU tiene previsto, para 1991, convertir en autovía la carretera N-III en sus últimos 85 kilómetros, para cuya realización se han dividido en cinco tramos que, actualmente, se encuentran en fases distintas.

Pk. 254 a 280: Es el tramo comprendido entre un poco antes de Alcaudete y después de Requena. Se encuentra en fase de estudio informativo e implicará las variantes de Alcaudete, San Antonio, Utiel y Requena. Se prevé su terminación antes de 1991.

Pk. 280 a 310: El proyecto para este segundo tramo, entre Requena y la salida de Chiva, está más retrasado.

Pk. 310 al 324,4: El proyecto estará redactado a finales de este año.

Pk. 324,4 a 335,9: Ha salido ya el concurso para hacer el proyecto y comenzar las obras en 1988.

Pk. 335,9 a 339: Se encuentra en la misma situación que el anterior, aunque se pretende que las obras terminen a primeros de 1988. Este tramo, correspondiente a la entrada de Valencia, contará con tres carriles para cada sentido.

a Carlet, se recomienda como itinerario de verano para dirigirse a Gandía y Cullera. Aunque es ruta tortuosa, evita el paso por Valencia.

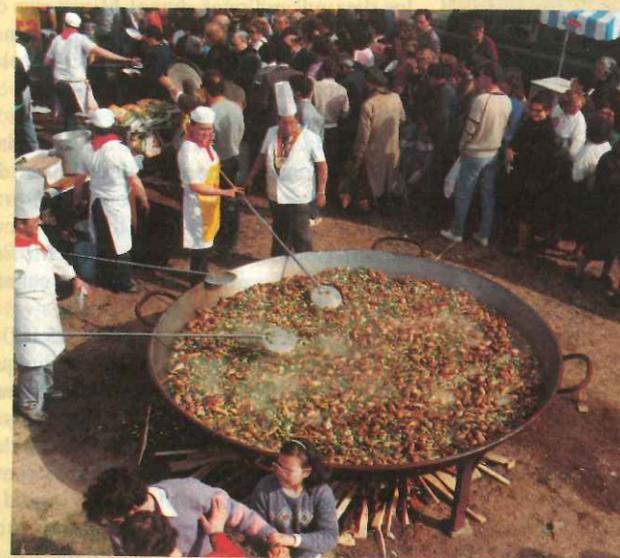
Este tercer tramo es llano y se caracteriza por un aumento progresivo de la circulación. Desde los 17.000 vehículos, en el cruce de Aldaya pasan a 30.000 y, ya entrando en Valencia, a 50.000. En algunas zonas está dotado con tres o cuatro carriles, lo que permite una mayor fluidez, aunque la inexistencia de una mediana de separación aumenta la peligrosidad. Por otro lado, existen multitud de pequeños accesos desde fincas, fábricas, etcétera, y numerosos cambios de sentido a nivel.

Pk. 233,4: Cruce, en plena curva, de Aldaya. Es muy conflictivo y tiene un largo historial como punto negro. En 1986 se produjeron 13 accidentes, con nueve heridos. Desde este cruce afluyen gran cantidad de vehículos.

Pk. 336: Hasta las puertas de Valencia, la carretera presenta ya cuatro carriles, aunque la densidad —50.000 vehículos— y la inexistencia de una mediana de separación convierten la circulación en peligrosa.

José Ignacio RODRIGUEZ
Fotos: José RUBIO
(Enviados especiales)

SIERRA, ENCANTO Y PAELLA



la Catedral, las iglesias de San Miguel y San Pedro, el convento de las Descalzas, y la torre «Mangana».

Por otra parte, Cuenca es admirada por sus bellísimos paisajes, especialmente la Hoz del Júcar y la del Huécar, sin olvidar, ya en la serranía, el «Ventano del Diablo» y la Ciudad Encantada, impresionante conjunto de grandes moles rocosas esculpidas por la naturaleza.

La manifestación artesanal más importante es la cerámica, pero tienen igualmente importancia la fabricación de instrumentos de cuerda, alfombras, tapices y artesanado del mimbre.

En cuanto a la gastronomía, hay que citar los «zarajos», el cordero al horno y a la caldereta, el morteruelo a base de hígado de cerdo, liebre, perdiz, gallina, jamón, manteca de cerdo y especias; el ajoarriero y el gazpacho. En repostería, mencionaremos el alajú y los pestiños.

A la derecha de nuestra carretera, en Alarcón, no se olvide visitar el Parador Nacional ubicado en su viejo y esbelto castillo.

Fallas y paellas valencianas

Buscando el Mediterráneo, pasaremos por las poblaciones de Utiel y Requena, ciudad esta última «donde la vendimia es fiesta».

Pero las fiestas de verdad, en Valencia, son las de las Fallas y el plato típico, casi universal, la paella valenciana, aunque hay variedades para prepararla de 157 maneras diferentes, según nos declara un experto en estos artes, Enrique Grau, también conocido como el rey de la paella.

Además del buen comer, el viajero puede visitar monumentos como La Lonja, el Palacio de la Generalidad, las Torres de Serrano y de El Miguelete, o museos como el de Bellas Artes, el de la Catedral, el del Patriarcal, el Taurino o el Fallero.

Rodando por la N-III en tierras conquenses, el viajero debe dejarse llevar por la tentación de visitar la capital, cuyo conjunto antiguo ha sido declarado Paraje Pintoresco, con rincones típicos y casas —casi rascacielos— colgadas en el vacío. Precisamente en las Casas Colgadas, edificios del siglo XIV que coronan la Hoz de Huécar, se halla ubicado el Museo de Arte Abstracto español, con obras de los más destacados artistas, como Zóbel, Sempere, Millares, Tàpies, Torner, Chillida o Serrano.

Cuenta también Cuenca con otros museos como el Arqueológico y el Diocesano, y otros monumentos de interés como



Nieve y mar a un paso



Dicen, y uno va a tener que pensar que es cierto, que «todo es posible en Granada». Entre otras muchas razones, porque no es frecuente tener a hora y media de camino, nieve y playa, o lo que es igual, poder estar esquiendo y en un rato, como aquel que dice, estar con el bañador bronceándose a la orilla del Mediterráneo, en pleno corazón de Motril o Almuñécar, la capital turística por excelencia del verano granadino. Pues bien, si esto es una realidad ya, más lo va a ser a partir del 89 cuando las inversiones que está realizando el MOPU en la nacional 323, Granada-Motril, hayan dado su fruto. Grandes viaductos, rectas casi interminables y carriles para lentos, harán que Granada y su costa estén a menos de la hora, lo que ganará enteros en esos sueños de los empresarios para que costa y sierra estén «a un paso». Las autoridades granadinas están en ello.

Por esta peculiar característica de contar con nieve y playa a hora y media de camino entre una y otra, la revista TRAFICO ha querido conocer el itinerario, por lo que partiendo desde la plaza de Pradollano ha llegado hasta Motril, punto final del reportaje, pese a que también visitamos Almuñécar. Y saliendo desde Pradollano, aunque casi, casi partimos desde el mismo Veleta, nos encontramos los arranques para las pistas de esquí. Es el kilómetro 32, a más de dos mil metros de altura, quinientos metros menos que en el Parador (a donde se llega con cierta facilidad) y mil menos que en el Veleta, donde es poco menos que una hazaña culminar. A partir de esta salida, la carretera está arreglada y su señalización es buena. Para ello, la Junta de Andalucía, a quien pertenece, ha hecho obras recientes hasta el kilómetro 23, donde se encuentra la única gasolinera del trayecto. El piso es bueno y para él se invirtieron unos cuarenta y cinco millones de pesetas, aparte de los doce que se gastaron en un muro de contención en la variante del Dornajo. También, cinco en reparar unos corrimientos a la altura del kilómetro 24 y 25, el aglomerado desde los

kilómetros 30 al 36. Entre los gastos no podemos olvidar los de conservación y el que se llevará a efecto próximamente para el saneo de taludes.

Bajando desde Pradollano, en el kilómetro 22, existe la famosa Casa de los Enanitos después del Barranco de las Víboras, a una altura de 1.500 metros y los desvíos al Purche (kilómetro 16) y Canales (kilómetro 13). Ya cerca de Granada, a tan sólo 700 metros de altura y nueve kilómetros de diferencia con la capital, Guéjar Sierra; Acuola, un complejo veraniego de excepción, y la Lancha de Cenes, a tres kilómetros de Granada. Atravesando la capital por el Salón Violón, nos metemos en la nacional 323, Bailén-Motril, a la altura del Camino de Ronda. Armilla, Alhendín, El Puntal, Padul, Dúrcal, Lecrín, Béznar y la variante de Vélez, nos sitúan en Motril. Esta parte, cuando TRAFICO hizo la ruta de Las Alpujarras, la narró «kilómetro a kilómetro» hasta la Venta de las Angustias. Por ello, no repetimos. Sin embargo, sí hay que hacer mención a las obras que se han realizado y, sobre todo, a las que se van a llevar a cabo.

MEJORAS

Granada y Motril, parte de ese sueño dorado que es unir en la menor distancia la sierra con la costa, van a estar más cerca. Y ello tiene una fácil explicación con los diez mil millones que el Ministerio de Obras Públicas va a invertir para tan necesario fin. Será una realidad a corto plazo —debe estar concluida la aspiración en 1989— teniendo la carretera calificación de autovía y un coeficiente de velocidad de 100 kilómetros hora. Rafael Villar, director provincial del Ministerio de Obras Públicas, conoce muy bien los problemas de la nacional 323 entre Granada y Motril. Por esta razón quiere la solución cuanto antes:

—Su tráfico medio está entre 15.000 y 25.000 vehículos diarios, en un estudio que se hizo en días laborales. Por tanto, las necesidades las conocemos y estamos en sus soluciones. Los tramos efectuados y los que acometeremos en breve plazo, van a hacer que Granada y Motril, la capital y la costa, estén en menos de una hora de camino.

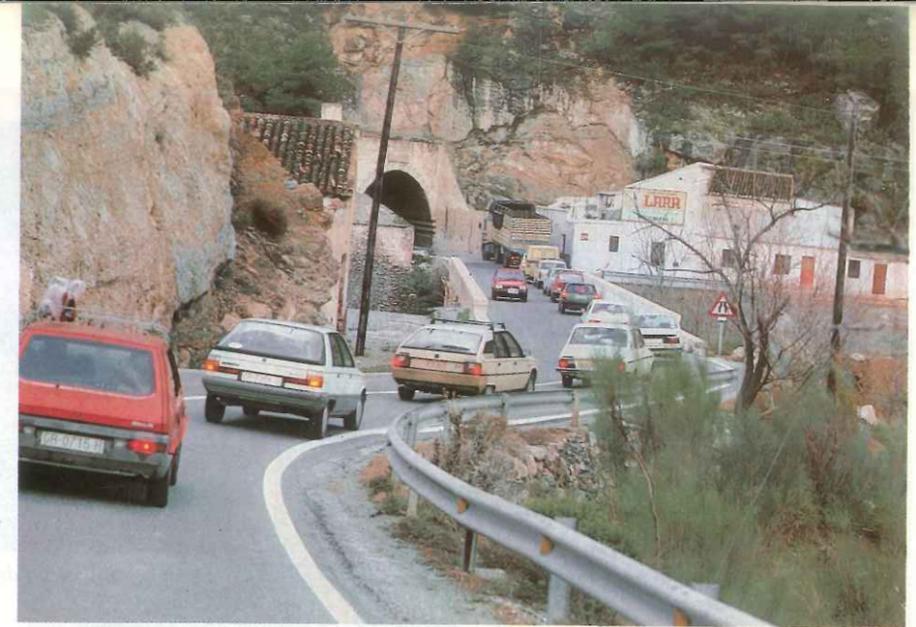
La obra será parte solamente de las que se llevan a cabo en esta nacional y que a su paso por la ciudad debe ganar muchos enteros con la variante de «La Cueva», con rectas, ausencia de curvas pronunciadas y carril para vehículos lentos. Pero para hacernos una idea, vamos a nacer desde la red de circunvalación de Granada que se llevará a cabo entre el MOPU y el Ayuntamiento. Hay un proyecto del tramo Santa Juliana-Suspiro del Moro. Una ruta que podrá ser desdoblada y que llevará dos vías

con curvas de más de 1.000 metros de radio.

En el Suspiro del Moro será el verdadero cruce de caminos con entrada a los diferentes pueblos. Hasta Dúrcal ya está ejecutado. Sin embargo, es desde aquí cuando empieza la novedad. La carretera estrecha, con giros de 30 metros de radio, cambiará. Será una carretera en variante hasta el cruce de la presa de Béznar, con un gran viaducto sobre el Barranco del Torrente. Se evitará el paso por Lecrín y Béznar y las curvas tendrán unos radios superiores a los 400 metros, estando auxiliado con una vía para lentos.

Situados ya en la presa de Béznar, comienza lo que será el último tramo de la autovía, llamado Béznar-Puente de Vélez. Es el más difícil por su orografía y por los corrimientos de tierra. Desde Béznar hay puntos importantes como la Venta de Las Angustias, cruce para ir a La Alpujarra, y Barranco de Tablete, que será cruzado por una gran viaducto.

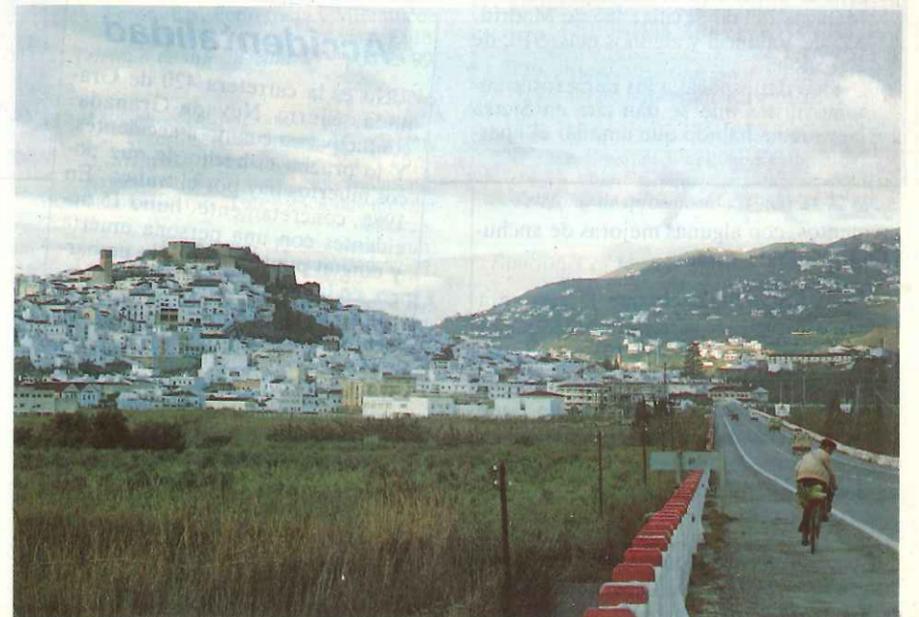
Y ya en la recta final, más sorpresas. El proyecto contempla una variante desde el corrimiento de Izbor hasta el puente de Vélez, quedando el actual túnel de Izbor sólo de acceso para el pueblo mientras el río se atravesará mediante un puente de fábrica metálica, situado más abajo que el actual. La autovía, tras el puente, utilizará parte del trazado de ahora y luego llegará, en variante, a otro gran viaducto que sobrevuela barrancos y arroyos para unirse con la actual carretera a la altura del cauce del río Guadalfeo y el Puente de Vélez. Desde aquí, hasta el cruce de la carretera Málaga-Almería, será como en estos



Entre quince y veinticinco mil vehículos de media diaria soportan estos tramos.



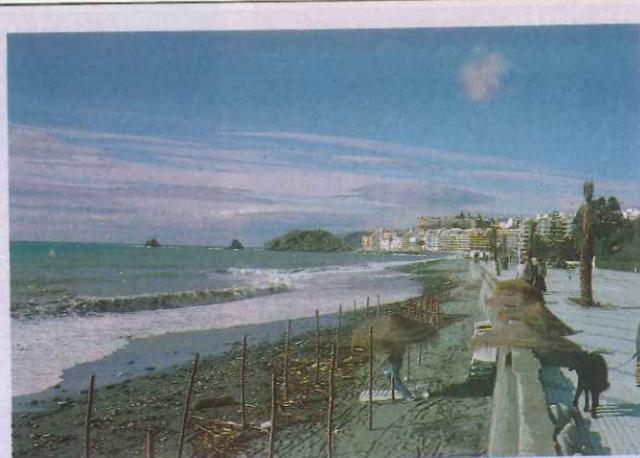
Importantes desembolsos económicos mejorarán notablemente la carretera.



Recorrer estos bellos paisajes costará menos tiempo y será mucho más fácil.



En algunos tramos se hace más evidente la necesidad imperiosa de mejoras.



La playa, muy cerca de la nieve.

De Sierra Nevada a Motril

ENCLAVADA en el Sistema Penibético, es una de las estaciones de esquí más meridionales de Europa. Al sur de España, junto a las mayores alturas de la Península Ibérica, a 30 de kilómetros de la monumental Granada y a un paso de la Costa del Sol, está Sierra Nevada. Su dominio esquiable, con nieve de calidad desde diciembre hasta mayo, está servido por una infraestructura de medios mecánicos, pistas y maquinaria. En total, 2.500 hectáreas esquiables, 50 kilómetros de pistas balizadas, dos stadium, dos circuitos de esquí de fondo, etcétera.

Desde Sierra Nevada se divisa el sur, La Alpujarra, la Costa del Sol, el mar y las costas; al oeste, las torres de la Alhambra y la vega del río Genil, que ofrece una gran comunicación por carretera. También hay otros medios ya que está comunicada con el aeropuerto granadino y con el internacional de Málaga a escaso tiempo. Por carretera se encuentra a 150 kilómetros de Málaga, 283 de Sevilla, 465 de Madrid, 555 de Valencia y algunos más, 910, de Barcelona.

Para dar espacio a los numerosos automovilistas que se dan cita en Sierra Nevada ha habido que ampliar el apar-

camiento situado debajo de la plaza de Pradolano y parkings particulares. En días punta, como los fines de semana, los aparcamientos se abarrotan y la carretera sufre los estacionamientos en sus arcones ya que se calcula que cerca de diez mil vehículos se dan cita en la estación invernal granadina.

Y de Sierra Nevada, a la costa. Primero, Motril. Luego, camino de Málaga, Salobreña, Almuñécar, La Herradura... Y en dirección a Almería, Torrenueva y Calahonda, Castell del Ferro y La Rábida.

La vida junto al Mediterráneo configura una personalidad peculiar con unas señas de identidad propias, que constituyen los elementos que diferencian a las gentes de la sierra y de la costa, de la nieve y del mar. La presencia del Mediterráneo en la Costa del Sol granadina no resulta inadvertida. Si arriba, a más de 3.000 metros de altu-

ra, está el Veleta; abajo, junto al Mare Nostrum, se encuentran playas de fama, visitadas por miles y miles de personas en meses claves. Hay una simbiosis estrecha entre el mar y la nieve. Eso sí, las costumbres, la tradición, no son iguales para unos y otros. Tampoco la gastronomía, el arte o la cultura, la música y los usos. La nieve ha dado a muchos lo que soñaban. El Mare Nostrum, para otros, ha sido el timón de sus poblaciones.

Motril es el núcleo de población más importante de la costa, el segundo de la provincia de Granada, tras la capital. Pero además, Motril está situada en el centro de una comarca con grandes posibilidades de desarrollo turístico, agrícola e industrial. En su municipio destacan dos poblaciones costeras, Torrenueva y Calahonda, que ya tienen vida propia.

Para el alcalde de Motril, Enrique Cobo, «no existe lugar donde estas dos maravillas, sol y nieve, se encuentren a hora y media de camino. Otro tema muy importante es el de las comunicaciones. Y en este sentido alabo las mejoras a la carretera de la costa, que va a poner a Motril y Granada a menos de una hora, con lo que el trayecto a la sierra se hará en menos tiempo.»

quando en Sierra Nevada y antes del apetitivo, haber tomado ya el sol en bañador, a la orilla del mar.

Los presupuestos están cerrados. Desde el cruce de Ronda a la colonia de San Sebastián, 394 millones; desde aquí a Alhendín, 1.250; la zona de Dúrcal, mil millones y desde Béznar hasta el Puente de Vélez, 2.100. Aparte, el MOPU invertirá 4.500 en la circunvalación de Granada y mil en el desdoblamiento desde La Cueva hasta el pantano de Cubillas. ¡Casi nada!

Nono HIDALGO
Fotos: **José RUBIO**
(Enviados especiales)

Accidentalidad

No es la carretera 420 de Granada, Sierra Nevada-Granada, conflictiva en cuanto a accidentes. Y lo prueba el hecho de que pocos muertos hay por el tráfico. En 1986, concretamente, hubo 15 accidentes con una persona muerta y ningún punto negro. Sin embargo, en la nacional 323, tramo Granada-Motril, que es el que nos ocupa en este recorrido Sierra Nevada-costa (Motril), que abarca desde el kilómetro 433 hasta el 505, se produjeron diecisiete accidentes en los que hubo siete muertos. Ocho puntos negros se han contabilizado. Son los kilómetros 436,500 (punto negro también en 1985); 437,300 (punto negro igualmente en 1974 y 1977); 437,500; 437,700; 437,900; 444,200; 491,700 y 504.

momentos, con algunas mejoras de anchura y trazado de curvas.

Como resumen, decir que la carretera Granada-Motril, de la nacional 323, que es parte del recorrido Sierra Nevada-costa, tendrá un trazado de 66 kilómetros con 25 de carril para lentos. Proyecto que tiene fechas concretas ya que durante este año los tramos estarán en ejecución y para dentro de dos años, «todo habrá terminado», según Rafael Villar.

Luis Curiel, presidente de los empresarios, quisiera ver el sueño hecho en 20 minutos, pero sí para hacerlo en tan poco tiempo que se podría estar a las diez es-

ITV: Nueva normativa para motocicletas y vehículos agrícolas

EL 31 de marzo finaliza el plazo para que todos los vehículos de turismo particulares, matriculados antes de 1972, pasen inspección técnica obligatoria en una estación ITV.

Hasta el momento, el volumen de vehículos que han pasado revisión varía según las distintas Comunidades Autónomas de quienes dependen las estaciones ITV, pero, en general, está por debajo de las previsiones, lo que hace temer avalanchas de última hora. No obstante, según manifestó a TRAFICO el consejero técnico, responsable del Seguimiento e Inspección de Estaciones ITV, del Ministerio de Industria, Adalberto Perea, no se ha planteado en ningún momento una prórroga del plazo de las revisiones, que sería a propuesta de las distintas Comunidades y vía Decreto suscrito conjuntamente por Industria, Transportes e Interior.

En la mayoría de las Comunidades Autónomas, las ITV existentes son insuficientes para atender la demanda, por lo que se encuentran en una laboriosa fase de construcción y puesta a punto de otras nuevas.

La Asamblea de Madrid ha aprobado una proposición no de ley para aligerar la inspección y, en caso necesario, solicitar del Gobierno central una prórroga para los

FINALIZA EL PLAZO PARA REVISAR LOS MAS ANTIGUOS



Miguel GARROTE

vehículos obligados a pasarla antes del 31 de marzo. En cualquier caso, según Luis Pancorbo, director general de Industria de la Comunidad de Madrid, «quizá no sea preciso pedir tal prórroga, para lo que se pretende que la ITV esté abierta hasta las 9 de la noche, además de los sábados, aunque se podría solicitar la ausencia de medidas de presión en carretera para verificar el cumplimiento de las inspecciones».

Por otra parte, en el caso de vehículos agrícolas y motocicletas se está preparando una nueva normativa para modificar los plazos de revisión. En primer lugar, la revisión de los vehículos agrícolas requiere un equipamiento específico distinto, por lo que se hace aconsejable el aplazamiento del plazo. En el caso de las motocicletas, el problema estriba en la interpretación correcta del calendario de revisiones.

En este sentido, la Dirección General de Tráfico ha dado instrucciones a las Fuerzas de la Agrupación de la Guardia Civil para que no se formulen denuncias por incumplimiento de los plazos a vehículos agrícolas y motocicletas hasta que no se publique la pertinente modificación del Real Decreto 2344/1985 en el «BOE».

J. I. R.

Guía de las ITV.

ANDALUCIA

Estaciones en funcionamiento: Todas las provincias cuentan al menos con una estación ITV, salvo Málaga, que dispone de un taller acreditado. Las provincias de Almería, Córdoba y Sevilla tienen además una entidad colaboradora cada una.

Previsiones: Cinco estaciones más. Teléfono de información: (954) 45 99 99.

ARAGON

Estaciones en funcionamiento: Teruel Zaragoza, Huesca.

Previsiones: Primer trimestre 1987, una en Alcañiz y una unidad móvil de ITV contratada. Teléfono de información: (976) 22 88 99.

BALEARES

Estaciones en funcionamiento: Palma de Mallorca, Ibiza y Menorca. Previsiones: En Palma de Mallorca, Palma, Inca y Manacor, entidades privadas; además, para 1991 otras cuatro estaciones: dos en Palma de Mallorca, una en Ibiza y otra en Menorca. Teléfono de información: (971) 29 04 50.

CANARIAS

Estaciones en funcionamiento: Las Palmas de Gran Canaria, Tenerife y Lanzarote. Previsiones: Una en la isla de La Palma y una ITV móvil. Teléfono de información: (928) 37 10 77.

CANTABRIA

Estaciones en funcionamiento: Ojaiz. Previsiones: Entidad colaboradora en Polígono de Raos. Teléfono de información: (942) 33 95 06.

CASTILLA-LA MANCHA

Estaciones en funcionamiento: Albacete, Ciudad Real, Cuenca, Guadalajara y

Toledo. Entidades colaboradoras en Ocaña, Talavera y Albacete. Previsiones: Construcción de una estación en Alcázar de San Juan. Teléfono de información: (925) 21 09 00.

CASTILLA Y LEON

Estaciones en funcionamiento: Burgos, Soria, Segovia, Avila, Valladolid, Palencia, León, Zamora y Salamanca. Además, Tordesillas, Ponferrada y Miranda de Ebro. Teléfono de información: (983) 33 75 99.

CATALUÑA

Estaciones en funcionamiento: Tortosa, Reus, Lérida, Tremp, Montferrer, Manresa, Vilatecavalls, Vic, Cebra, Argenton, San Juan Despí, Badalona, San Just Desveran. Tres estaciones móviles además. Previsiones: 12 estaciones más. Teléfono de información: (93) 372 77 77.

EXTREMADURA

Estaciones en funcionamiento: Cáceres, Badajoz, Plasencia, Trujillo, Mérida y Villanueva de la Serena. Teléfono de información: (924) 31 93 62.

GALICIA

Estaciones en funcionamiento: Lugo, Orense, Pontevedra y Vigo. Dos unidades móviles. Previsiones: Una en construcción en La Coruña. Teléfono de información: (981) 29 80 22.

MADRID

Estaciones en funcionamiento: Getafe. Previsiones: Colmenar Viejo, Lozoyuela.

San Sebastián de los Reyes, Las Rozas, Collado Villalba, Parla, Leganés, Navas del Rey, San Fernando de Henares, Arganda y Villarejo de Salvanés (en distintas fases de construcción). Teléfono de información: (91) 695 57 62.

NAVARRA

Estaciones en funcionamiento: Beriain y Peralta, y una entidad colaboradora. Previsiones: Ampliación de Beriain. Teléfono de información: (948) 26 53 11.

PAIS VASCO

Estaciones en funcionamiento: Arrigorriaga, Urnieta y Polígono de Jundiz, en Vitoria. Previsiones: En función de la demanda. Teléfono de información: (945) 22 47 00.

ASTURIAS

Estaciones en funcionamiento: Prubia. Previsiones: Una unidad móvil. Teléfono de información: (985) 24 22 69.

MURCIA

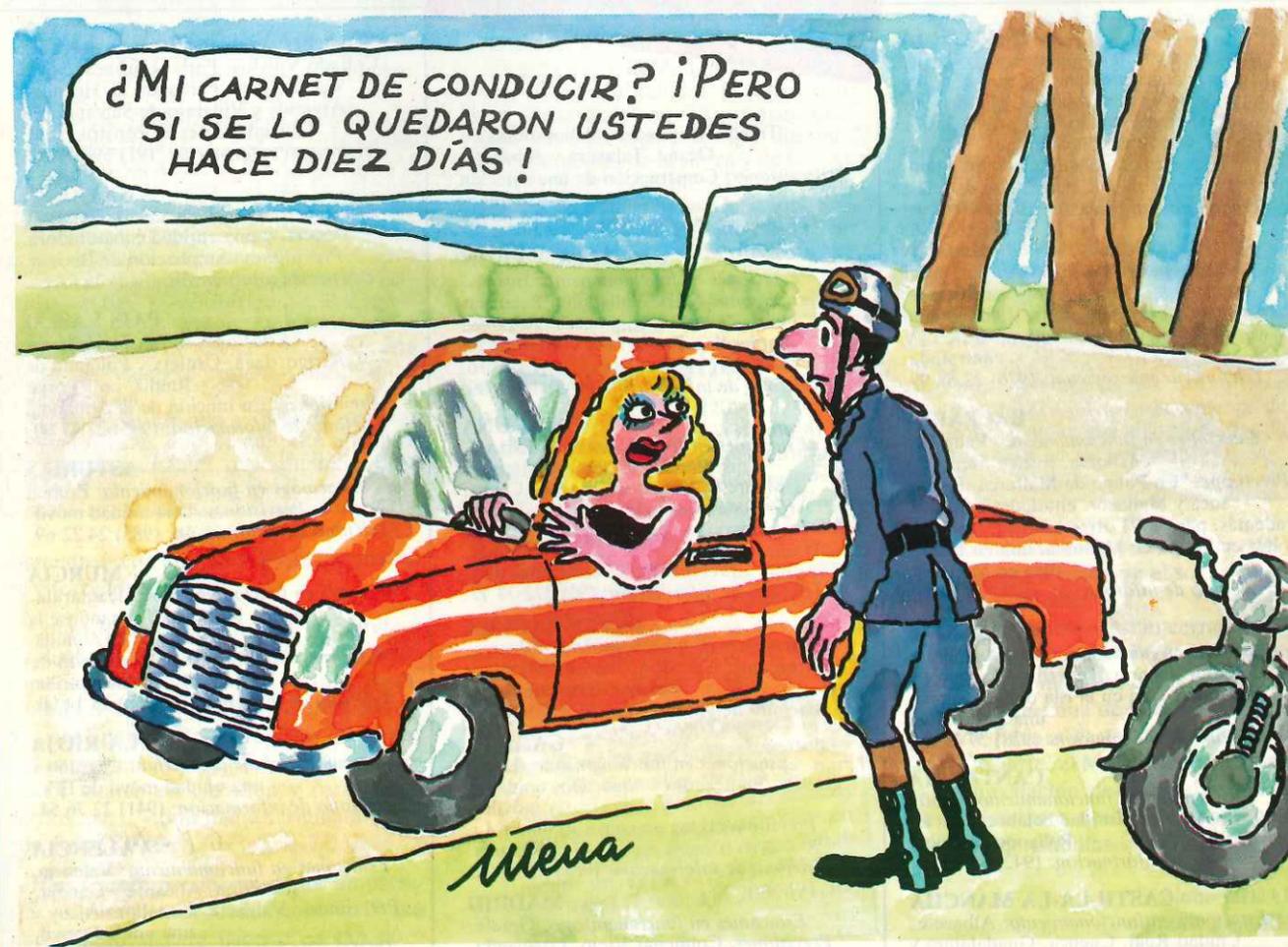
Estaciones en funcionamiento: Alcantarilla, Cartagena y Lorca. Ultimándose la estación de Jumilla. Previsiones: Ampliación de la estación de Alcantarilla. Teléfono de información: (968) 25 14 00.

LA RIOJA

Estaciones en funcionamiento: Logroño y una unidad móvil de ITV. Teléfono de información: (941) 22 76 54.

VALENCIA

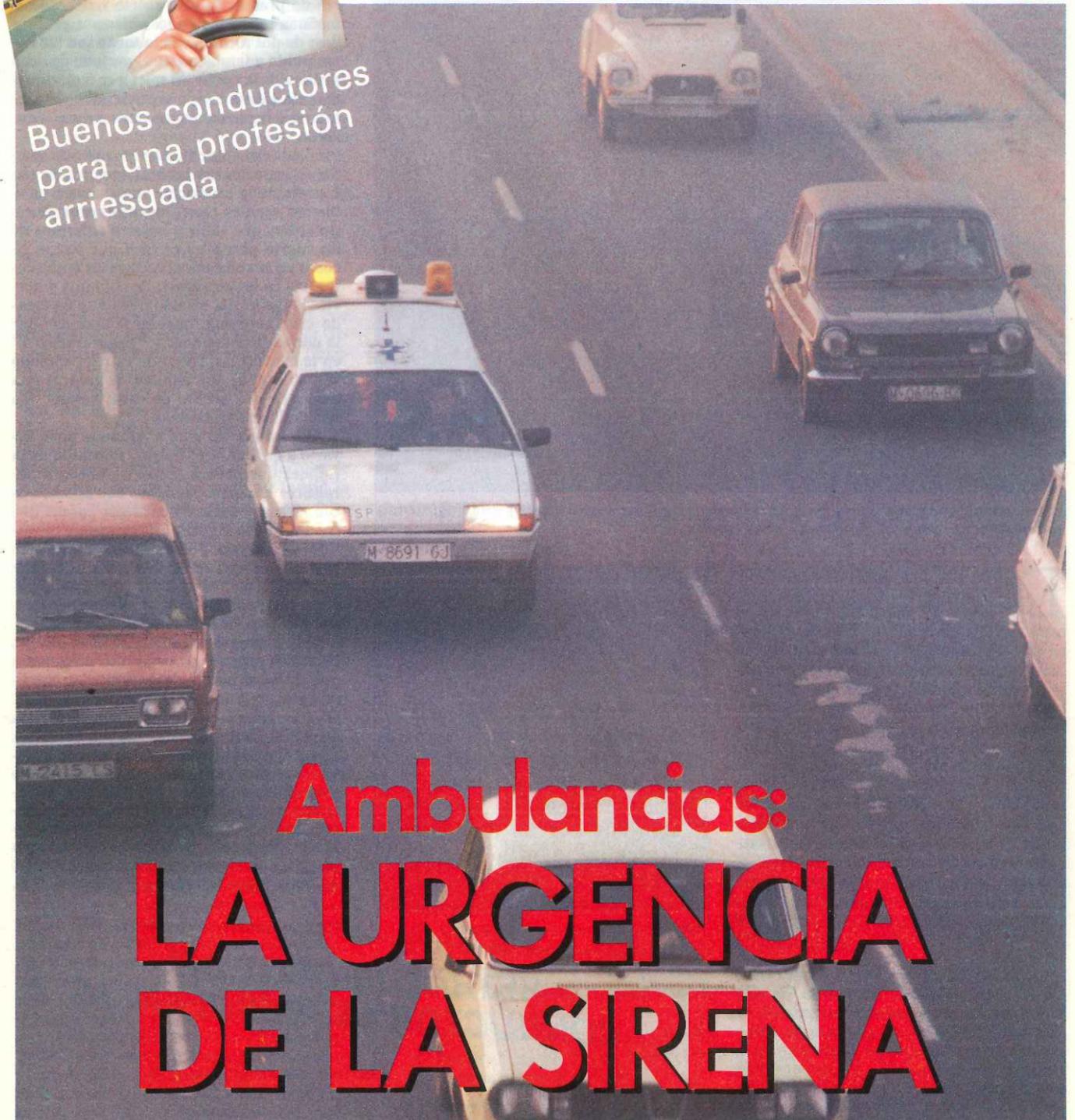
Estaciones en funcionamiento: Valencia, Castellón, Alicante y Gandía. Previsiones: Valencia, Castellón, Alcoy y una unidad móvil. Teléfono de información: (96) 352 21 52.



Profesionales del volante (3)

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

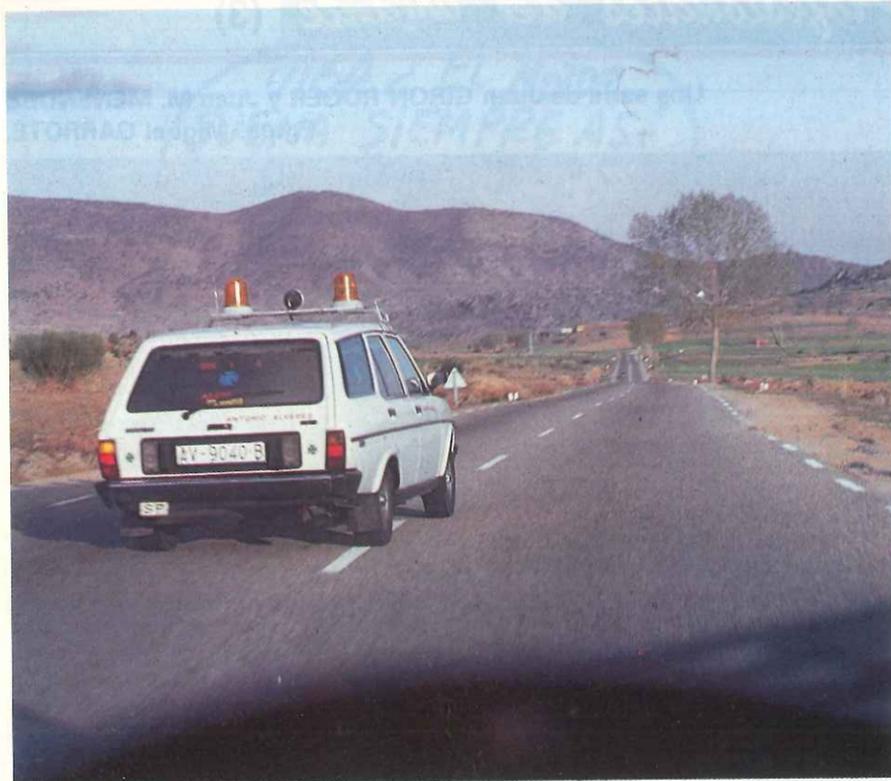
Buenos conductores para una profesión arriesgada



**Ambulancias:
LA URGENCIA
DE LA SIRENA**

El colectivo de conductores profesionales de ambulancias y servicios de urgencia no es muy extenso en cuanto a número —en España trabajan cerca de 4.000 profesionales—, pero sí importante por su incidencia en la seguridad vial. La razón es clara: por la urgencia de sus servicios —de su tardanza o rapidez depende muchas veces una vida humana— realizan una conducción

arriesgada. Tanto sus aspiraciones en la mejora de los vehículos, que son en su gran mayoría antiguos, cuanto algunas facilidades en el Código de Circulación para realizar su particular labor han sido descuidados hasta la actualidad; no obstante, se espera de la legislación, a punto de aparecer, que solucione parte de estos problemas.



Los servicios en carretera son los más peligrosos para las ambulancias y están cubriendo una misión que antes realizaban los taxis rurales.

DESDE 1977 se viene insistiendo en la necesidad de que exista una legislación adecuada referente al transporte de enfermos en España. Se busca que al profesional se le exija, pero también que se le considere conforme a su capacitación. No sólo resulta deseable, en opinión de quienes se ganan la vida trasladando enfermos, que los conductores posean un carné especial (B2 o C1), sino también una serie de conocimientos específicos. Esta legislación se halla en fase de anteproyecto y contempla la necesidad de que este colectivo supere unos cursos, antes de ejercer como profesionales, impartidos bajo el control del Ministerio de Sanidad, junto con nociones práctico-teóricas para el transporte de enfermos que podrían ser supervisadas por la Asociación Nacional de Empresarios de Ambulancias (ANEA).

«Aquí la Administración no puede rechazar su responsabilidad —explica a TRAFICO Luis Muñoz, secretario general de ANEA—. No existe ningún tipo de ventajas para los trabajadores derivadas de la peligrosidad del trabajo. Es inconcebible, por ejemplo, que en las ciudades de España no se permita a las ambulancias que vayan por el carril-bus sin sirena, cuando sí se permite a taxis y autobuses. Si no tocamos la sirena, nos sancionan. Existen giros permitidos —como el de la M-30 con el puente de Vallecas en Madrid— a los taxis y autobuses, en los que a las ambulancias se las denuncia si no llevan rotativo.»

El trabajo es duro para estos hombres que se esfuerzan por ofrecer el mejor servicio posible. «Son muchas horas de trabajo

—asegura Carlos Esparza, presidente de la Asociación de Ambulancias de Madrid, vicepresidente de ANEA, director y conductor de ambulancias de la empresa «Santa Elena» que cuenta con nueve coches y 15 conductores—. En Madrid, son 12 horas de presencia. Entre siete y ocho de la mañana se traslada a los enfermos profundos; de dos a cuatro de la tarde son las horas punta y también está el período de ocho a nueve de la noche. Si sales a carretera, estás más tiempo; pero se suele salir descansado del lugar de origen para mayor seguridad vial.»

El cuadro epidemiológico que más incide en este sector laboral incluye, según fuentes de la asociación mayoritaria, problemas renales («son muchas horas de espera, hay que subir y bajar a enfermos de un cuarto piso y no es raro que tengas tirones en la columna al recogerlos o que cojas frío en los riñones»), de columna y nerviosos («si el día ha sido duro y te ha tocado usar la sirena, cuando te acuestas por la noche duermes mal, y “pegas frenazos” en la cama»), así como de estrés («cuando se empieza, de una semana, se duerme una media de dos noches en casa; aunque eso ha cambiado bastante»).

«Yo fui por un niño a Albacete para llevarlo a La Paz, en Madrid. Dependía de la rapidez que llevara el que no quedara paralizado. Y cuando terminas 600 kilómetros con sirena y señales acústicas, parece que has hecho ida y vuelta. Es crispante la tensión de nervios y estar pendientes de la reacción del que va delante que o se te echa a la izquierda o al arcén», señala un experimentado conductor de ambulancias consultado por TRAFICO.

Una extensa retahíla de inconvenientes laborales aparece en cuanto se pregunta a uno de estos trabajadores sobre las condiciones en que se desarrollan sus funciones. «En carretera, el radar no nos respeta —explica Carlos Esparza, de Ambulancias Santa Elena—; cada vez que uno de nuestros coches sale de viaje, vuelve con una o dos multas de radar y los boletines de denuncia no especifican si se trata de una ambulancia o no; tan sólo dice “Clase de vehículo: turismo”. Habitualmente hacemos un pliego de descargo y unas veces nos las quitan y otras tenemos que pagarlas. Así,

al año cada empresa paga una media de 300.000 pesetas por este concepto. Y es un hecho que si una ambulancia sale de Madrid a Vigo, pongamos por caso, va respetando las señales de la carretera, las prohibiciones de adelantamiento, los “stop” y por eso no hacemos uso de las señales luminosas y acústicas, porque es un peligro.» El Código de la Circulación permite que estos transportes sanitarios cambien de carril, siempre que lleven en funcionamiento las citadas señales, pero «el Código resulta ambiguo en lo tocante a las ambulancias —añade la mencionada fuente—, ya que con mucho tráfico y la carretera bloqueada, todos nosotros tenemos buena voluntad, pero a veces uno se va a la izquierda o a la derecha».

MUY LEJOS DE EUROPA

Un sentimiento compartido por este gremio es el malestar ante una legislación que consideran poco idónea a su particular circunstancia. «En Madrid —señala el director de Ambulancias Santa Elena— no nos permiten circular por el arcén por la carretera de Extremadura, desde Alcorcón, Móstoles y Navalcarnero, puntos desde los que a diario, entre siete y ocho de la mañana, trasladamos de 50 a 60 enfermos de uno a uno. Bajamos tocando a Madrid la sirena y volvemos tocando la sirena. Ninguna va de vacío, porque el paciente espera. La visión es dantesca: una caravana continua de ambulancias tocando la sirena. Esto causa un gran desconcierto en la carretera. Ir todo el viaje así es un perjuicio para el enfermo, que en una urgencia vital —infarto, por ejemplo— se pone muy nervioso. Al ir de vacío por el enfermo hay que correr más, tocando la sirena y luego con el rotativo, algo que el Código no parece contemplar.»

En España existen pocas ambulancias concertadas con la Seguridad Social (alrededor de 1.000), lo que se traduce en una diferencia abismal entre las tres ambulancias por cada 100.000 habitantes (caso español) y las diez ambulancias por cada 100.000 habitantes (caso europeo). Las UVIs móviles en funcionamiento dentro del estado español son privadas y no concertadas con la Seguridad Social. Los vehículos son escasos y se producen, según explican en ANEA, retrasos en la recogida de enfermos, con la consiguiente utilización de forma continua de señales luminosas y acústicas. Además, la competencia ejercida por los vehículos concertados con la Seguridad Social resta clientela a las empresas privadas que no disponen de ese contrato oficial. El precio del kilómetro fijado oficialmente para la ambulancia está por debajo del que se aplica al taxi (alrededor de 38 pesetas/km. los taxis y 34,70 km. las ambulancias, según baremos del Insalud). «Estas tarifas no tienen en cuenta que una ambulancia resulta más costosa de mantener —dicen en ANEA—, pues precisa revisiones periódicas, limpieza y desinfección y también pasar ITV, como todos los vehículos públicos.»

La ambulancia transita mucho por carretera. Una media de 15 coches salen diaria-



La capacitación del conductor de ambulancias ha ido aumentando con los años.

Mateo Romeo, quince años de experiencia

«A veces, te la juegas»

«Ser conductor de ambulancia es una verdadera profesión». Así se expresa Mateo Romeo, conductor de ambulancias durante quince años y actualmente conductor profesional en Barcelona. «Hay que ser muy cabal y demostrar cada día que somos unos profesionales como la copa de un pino.»

Respecto al peligro de conducir una ambulancia, Mateo Romeo se muestra prudente en sus declaraciones: «Sí existe, además hay que tener cuidado de que no por intentar salvar la vida del herido que transportas puedas matar a otras tres personas. Hay que ir con mucha cabeza, pero a veces te la juegas. Nosotros teníamos la ventaja de que siempre íbamos con un ATS, que según el estado del enfermo te metía prisa o no.»

—Pero cuando vas con el herido grave, con prisa porque llegue a un hospital, cuando te la vas jugando...

—Lo más peligroso es lo que hacen los demás. La ambulancia prácticamente la conduces de memoria y sólo tienes que ir pendiente de lo que los otros conductores van a hacer, casi adivinándolo. Por ejemplo, los domingos aquí, en Barcelona, era más complicado; los domingos sale mucha gente a la carretera y se nota mucha diferencia entre el con-

ductor «de diario» y el del fin de semana. Los días normales, el conductor, en cuanto oye la sirena o ve la luz, se echa un poco a la derecha, mientras que el «dominguero» gira la cabeza, se para, se va a un lado u otro...

De todas formas, Mateo Romeo tiene muy buena opinión del conductor medio español y de su nivel de conducción. «Creo que los españoles conducen muy bien y la prueba es que en carretera los camiones y transportes nos ayudaban mucho; siempre se iban al arcén rápidamente, incluso con cierto peligro para ellos. Siempre hemos ido muy seguros en la ambulancia, porque nos han ayudado mucho.»

En su opinión, la conducción es más fácil en ciudad que en carretera y menos peligrosa: «Yo he tenido suerte y no he tenido más que algún sustillo interior, pero nada. En ciudad, aunque hay más tráfico y más semáforos, el peligro es sólo un golpe pequeño. El de verdad está cuando vas “a tumba abierta” por carretera o autopista.»

Y, como en todo, la conducción en ambulancia se mejora con la experiencia. «Hay que ser muy cabal y muy responsable —señala Mateo Romeo—, pero el tiempo te hace tener más conocimiento y mejorar.»

PRINCIPALES CAUSAS DE ACCIDENTALIDAD

— Debido a la urgencia de su trabajo, son frecuentes los «roces» y golpes en adelantamientos, intersecciones y otras maniobras, todo ello agravado por un parque de vehículos manifiestamente viejo.

RETRATO ROBOT DEL CONDUCTOR DE AMBULANCIA

- Hombre (100 por 100 del sector).
- Entre 25 y 35 años de edad.
- Estudios elementales.
- Preocupaciones: multas, ausencia de facilidades para mejorar la rapidez del servicio, la peligrosidad de su conducción y sus salarios reducidos.
- Dolencias: estrés, problemas de columna, alteraciones nerviosas, afecciones renales.

mente a provincias procedentes de la capital de España y a veces esa cantidad sube a 30 vehículos para trasladar enfermos. Dentro de la zona urbana, el servicio más frecuente es el traslado programado de enfermos crónicos a hemodiálisis, rehabilitación y radioterapia. Luego están los desplazamientos a provincias de enfermos dados de alta, para regresar a sus domicilios, o cuya situación crítica haya aconsejado su ingreso en el hospital de su provincia. Curiosamente, el grueso de la factura de las ambulancias a la Seguridad Social se refiere a servicios interurbanos. «En Madrid la SS cuenta con 12 ambulancias, denominadas "emes", y contrata para Madrid y provincia un centenar de coches concertados, lo que es insuficiente a todas luces», asegura un portavoz de ANEA.

BUENOS CONDUCTORES

El tipo de accidentalidad de los conductores profesionales de ambulancias reviste características muy especiales. Se trata de conductores que, por razón de la urgencia que requieren los enfermos que transportan, arriesgan mucho y conducen a velocidades altas. No obstante, la tasa de accidentes que sufren las ambulancias es bastante baja: apenas un 16,3 por 100 cada año, por debajo de casi todos los conductores profesionales; es necesario tener en cuenta que el riesgo de accidente se incrementa con el número de kilómetros recorridos y a los 500 ó 600 que realizan las ambulancias hay que añadir que los hacen a velocidades de vértigo.

En cuanto al porcentaje de ambulancias implicadas en accidentes con víctimas, esta tasa se ha mantenido estable desde 1982 hasta 1985 —que es el último período controlado—. Así, el porcentaje de ambulancias accidentadas en 1982 respecto al total de vehículos fue del 0,15 por 100; en 1983, el 0,16 por 100; el 0,14 por 100 en 1984; y el 0,16 por 100 durante 1985. Pero si se compara la tasa de accidentalidad de las ambulancias no con el total de vehículos, sino con los vehículos ligeros, la tasa se incrementa ligeramente, situándose en torno al 22 por 100.

Si existe una afirmación que a lo largo de toda la serie ha sido compartida por todo el mundo es que los conductores profesionales son mejores conductores. Los porcentajes de conductores de ambulancias accidentados y muertos, con respecto a los totales de conductores, lo dejan patente: durante 1985 (que fue el año peor en este sentido) las víctimas en accidentes fueron 77 para un total de 35.000 conductores accidentados; es decir, un 0,21 por 100. No obstante, en años anteriores la ci-



Los medios técnicos de las ambulancias han mejorado mucho, pero aún deben perfeccionarse más.



En ciudad, las ambulancias necesitan algunas atenciones por parte del Código de Circulación para efectuar sus servicios de urgencia.

fra se mantenía en un número de 55 y un porcentaje estable —entre 1982 y 1985— del 0,18 por 100.

Idénticas conclusiones se extraen de las cifras de mortalidad. En 1985 la mortalidad en accidente entre conductores de ambulancias se duplicó y alcanzó el número de cinco sobre un total de 1.994 conductores muertos en accidentes de tráfico, lo que supone apenas un 0,25 por 100. Esta cifra es algo exagerada respecto a los niveles de años anteriores, que se situaron en un 0,11 por 100, con un total de dos conductores de ambulancia. Excepcional, en este sentido, fue el año 1983, en el que no se registró ninguna muerte de conductor de ambulancia en accidente de tráfico.

MAL PAGADOS

El Convenio Colectivo estatal para las empresas y trabajadores de transportes de enfermos y accidentados en ambulancias actualmente en vigor no es muy generoso para con los conductores profesionales de este tipo de vehículos. Según este Convenio (que se revisará automáticamente, aplicando las subidas previstas según la inflación comprobada), los conductores de ambulancias tienen derecho a un salario anual de 640.080 pesetas, ¡poco más de lo que cobra un auxiliar administrativo! ¡Y menos que los conserjes! Profesiones estas que no se relacionan ni con la peligrosidad ni con la integridad de personas enfermas.

En cuanto a la jornada laboral aplicable, según el artículo 19 b), será «de 160 horas cuatrisesmanales de trabajo efectivo, más 80 horas de presencia en el mismo período. (...) La jornada máxima diaria de trabajo efectivo no superará las nueve horas». No obstante, el citado artículo faculta a las empresas a formar turnos de trabajo de hasta 24 horas en función de las necesidades del servicio, condiciones estas en las que suelen trabajar la mayoría de los conductores profesionales de ambulancias.

En medios del sector se espera un cierto apoyo comunitario, especialmente después del encuentro celebrado en diciembre pasado en Bruselas entre el doctor García Ruiz, presidente de la Asociación Internacional de Transporte Sanitario (Transani), y el comisario europeo Abel Matutes, en la que acometieron la situación de las pequeñas y medianas empresas dedicadas al transporte de ambulancias en



El traslado de enfermos crónicos y habituales es uno de los servicios más corrientes.

Europa, así como las posibilidades de financiación para modernizar y mejorar sus equipos técnicos.

Según fuentes profesionales, las horas de trabajo al volante de la ambulancia son muchas. En una ciudad, sin salir a carretera y contando también el extrarradio, cada vehículo viene haciendo una media de 400 a 500 kilómetros diarios, entre ocho de la mañana y ocho de la tarde. A pesar de esa intensa actividad, apenas existen accidentes si tenemos en cuenta la proporción de kilómetros recorridos y horas de conducción. «El camionero lleva carga y se para cuando quiere —explica Esparza—, pero la ambulancia ya supeditada al enfermo y no puede desatenderlo, ya que además suele ir también un familiar en el vehículo. Hacemos viajes de una del mediodía a nueve de la noche sin comer y sin cenar.»

HACIA UNA MAYOR CAPACITACION

En las grandes capitales son frecuentes los «rozones»; fuentes del sector destacan la antigüedad del parque, que tiene una media de cinco o seis años (cuando lo ideal es renovarlo a los ocho años). «Es curioso —explica un conductor de ambulancias—, pero en este gremio no tenemos compañeros, porque el trabajo requiere bastante fuerza física para subir y bajar enfermos. Se trata, como puede notarse, de una profesión para hombres.»

La capacitación de estos profesionales está siendo fomentada por ANEA por zonas autonómicas y a petición de los propios empresarios. Tratan de ilustrar al sector sobre cómo manejar a diferentes tipos de enfermos. «Falta una legislación que exija unas determinadas características a los vehículos —dice Luis Muñoz, secretario general de ANEA—, a las empresas y a los conductores, al nivel de la CEE. Y si se exigen esos requisitos, hay que pagarlos. El primer cliente es el Insalud, que paga cantidades ridículas y así los servicios no tienen la calidad necesaria.»

Lo deseable, según este colectivo, es que los vehículos pudieran disponer de más medios (ahora llevan una o dos botellas de oxígeno, un botiquín de primeros auxilios y un aspirador de secreciones), así como contar con mayor amplitud del habitáculo sanitario. «Hay algunos —dice Muñoz— en los que parece que el enfermo viaja en un ataúd y no en ambulancia», mejor que los actuales modelos más extendidos en la especialidad: R-12, Simca 1.200 y Seat-131, que resultan excesivamente reducidos y sin techo sobrelevado.

En el vehículo suelen ir el conductor y un camillero, si bien en carretera se da el caso generalizado de que el conductor vaya solo, al insistir el familiar en acompañar al enfermo. El anteproyecto de Real Decreto Regulador del Transporte Sanitario —estudiado por los ministerios de Sanidad, Transporte y el Insalud— vendría a aclarar muchos puntos sobre el desempeño de este trabajo. Según ese texto, se establece que la empresa tenga un local abierto durante 24 horas al día con un teléfono de contacto; diferencia entre vehículos asistenciales (dotados de técnica para reanimación), no asistenciales (no dotados para asistencia médica en ruta) y colectivos (para programas de hemodiálisis), definiendo a las ambulancias como «los vehículos destinados específicamente al transporte terrestre, por vías urbanas o interurbanas, de las personas enfermas o accidentadas», y tipificando que el conductor (en los casos de ambulancias asistenciales, no asistenciales y colectivas) deberá estar en posesión del permiso de conducir de la clase B-2 y de un certificado que acredite la realización de un curso de formación sanitaria en relación con sus funciones. ANEA ya está dando esos cursillos específicos, pues, como entidad integrada en la Asociación Internacional del Transporte Sanitario, conoce las técnicas empleadas en los Estados Unidos y en Europa. «Nosotros nos ofrecemos a la Administración para capacitar a los profesionales», acentúa Muñoz.

TOTAL DE AMBULANCIAS Y PLAZAS DISTRIBUIDAS POR PROVINCIAS (AÑO 1983)

Provincia	N.º Plazas	N.º Ambul.
Alava	20	5
Albacete	20	5
Alicante	184	46
Almería	91	23
Asturias	199	65
Avila	71	22
Badajoz	123	34
Baleares	135	30
Barcelona	275	83
Burgos	86	24
Cáceres	231	76
Cádiz	363	120
Cantabria	89	26
Castellón	59	15
Ciudad Real	118	39
Córdoba	227	62
Coruña, La	42	12
Cuenca	106	30
Gerona	224	62
Granada	108	28
Guadalajara	109	28
Guipúzcoa	237	59
Huelva	61	19
Huesca	65	15
Jaén	99	33
León	158	43
Lérida	51	16
Lugo	102	33
Madrid	417	132
Málaga	34	11
Murcia	214	67
Navarra	218	60
Orense	52	16
Palencia	66	18
Palmas, Las	59	16
Pontevedra	41	11
Rioja, La	34	10
Salamanca	122	30
S. C. Tenerife	49	10
Segovia	40	13
Sevilla	152	38
Soria	19	5
Tarragona	60	15
Teruel	47	12
Toledo	103	31
Vallencia	422	121
Valladolid	309	89
Vizcaya	40	10
Zamora	36	9
Zaragoza	61	16
TOTAL	6.315	1.814

Fuente: Ministerio de Transportes. DG Transportes Terrestres.

CONDUCTORES DE AMBULANCIA VICTIMAS DE ACCIDENTES

Año	Total conductores víctimas accidente	Conductores Ambulancia víctimas accidentes	%	Total conduct. muertos accidente	Conductor Amb. muertos accid.	%
1982	28.346	52	0,18	1.794	2	0,11
1983	30.201	57	0,18	1.868	0	—
1984	31.341	58	0,18	1.953	2	0,1
1985	35.001	77	0,21	1.994	5	0,25

A Orgaz, lo que es de Orgaz

Por un inexcusable error, en el reportaje sobre la carretera N-401 (Toledo-Ciudad Real), publicado en nuestra revista del mes de enero, confundimos el pie de foto correspondiente a la travesía de Orgaz con la de la vecina localidad de Sonseca.

Así nos lo han hecho ver, en sendas comunicaciones, tanto un vecino de la «Muy Noble, Leal y Antigua Villa de Orgaz», como el Grupo Arqueológico y de Costumbres Populares Villa de Orgaz, el cual señala que todo su casco antiguo merece una visita, y cita su templo parroquial construido por Alberto de Churriguera, y en el que se halla enterrado; su plaza Mayor, con típicos soportales y numerosas casonas, y el castillo de los Condes de Orgaz, sin olvidar su folklore y gastronomía.

Orgaz tiene, pues, motivos sobrados para ser citada por sí misma y no por error. Rogamos nos disculpen.

Miguel GARROTE



Los problemas del coche, causa de suicidios en Austria

Los problemas derivados del coche, la moto o el carné de conducir llevan al suicidio en Austria a una de cada veinte personas, según un estudio publicado por la oficina austríaca para la seguridad en las carreteras.

Los daños materiales causados al propio vehículo por un accidente de tráfico, las multas y la retirada del permiso de conducir son las causas más habituales en este tipo de suicidios, que representan un 5 por 100 de los 2.000 que se producen anualmente en Austria y cuyo número está en aumento.

Por el contrario, el remordimiento por la muerte o las heridas causadas a terceros en un accidente no suele llevar a tan drástica solución

Lucy: demasiadas curvas

La actriz y cantante Charlene Tilton, la pequeña y revoltosa Lucy de la serie televisiva «Dallas», ha sido recientemente detenida en Los Angeles, porque circulaba con exceso de velocidad y trazando más curvas de las existentes. La causa quedó bien clara: la pequeña Charlene había hecho caso omiso a las recomendaciones de su compatriota Stevie Wonder y había ingerido una copa de más. Claro que a lo mejor había sido inducida a la infracción por el malísimo J.R.



José RUBIO

Málaga-Benalmádena Costa con centro automático de tráfico

Se han adjudicado las obras para la construcción del control automático de acceso a Málaga, que comprende el tramo de la Nacional 340 entre la capital y Benalmádena Costa. El presupuesto es de 487.691.593 pesetas y se calcula que la obra tardará menos de un año.

El tramo Málaga-Benalmádena Costa quedará dotado de los siguientes sistemas de control: regulación automática actuada por el tráfico de los semáforos del tramo; canalización de la circulación por carriles señalizados con semáforos de carril; implantación de carriles reversibles en caso de descompensación de la intensidad de tráfico; control de accesos, control de itinerarios con indicación de paneles de los mismos, y estaciones de toma de datos y vigilancia mediante circuito cerrado de televisión. El ordenador que controlará el sistema estará ubicado en la propia Jefatura Provincial de Tráfico de Málaga.

Este sistema funciona ya en Madrid (salida hacia Barajas) y Barcelona, y se está construyendo en Valencia.

«Psicología y tráfico»

La complejidad del problema del tráfico ha llevado a profesionales de distintas áreas a estudiar este fenómeno de nuestro tiempo. Ahora les toca el turno a los psicólogos, aunque bien es cierto que en nuestro país existe una larga tradición de investigación básica psicológica en este campo. Incluso dentro del Plan Nacional de Seguridad Vial se contemplaba la incorporación, de hecho, del psicólogo en tareas de educación, formación e intervención. Todo ello parece haber movido a dos magníficos profesionales y conocedores del tema a escribir un libro, «Psicología y Tráfico». José Soler y Francisco Tortosa, profesores en la Facultad de Psicología de Valencia, son los autores y en su obra desarrollan distintos aspectos, como el factor humano en la conducción, el estrés y la conducción, psicopatología y conducción, la intervención psicológica en los centros de reconocimiento, perspectivas de investigaciones futuras, etcétera. Materias todas ellas, sin duda, interesantes.

Alarma para conductores dormilones

Para evitar los numerosos accidentes de circulación que se producen a causa del sueño de los conductores, la compañía norteamericana Energy Optics Inc. ha diseñado un sistema de alarma que pretende comercializar al precio de unos 100 dólares.

Se trata de un dispositivo de rayos infrarrojos instalado en una montura convencional de gafas, que sigue los movimientos del ojo y de los párpados y que detectaría cualquier parpadeo o dilatación anormal de la pupila, poniendo en marcha una alarma capaz de despertar a la mismísima «bella durmiente del bosque».

Electricidad para ladrones de coches

El robo generalizado de automóviles ha llevado a una empresa de seguros suecos, Skandia, a desarrollar una silla eléctrica y nuevos dispositivos electrónicos para impedirlo.

Unos cables eléctricos incorporados al asiento del conductor proporcionarán un choque eléctrico de unos 9.000 voltios de una corriente eléctrica de 65 microamperios. Esta descarga, si bien no tendrá ninguna consecuencia grave para el osado ladrón, sí será lo suficientemente disuasoria para quitar rápidamente las posaderas del asiento ajeno.

Tráfico remonta posiciones

El equipo de fútbol de la DGT ha iniciado la remontada y asciende en la tabla de clasificados de la III Liga Interministerial de Fútbol. En el primer año de participación, y tras haber atravesado algunos problemas, el equipo de la DGT está en la zona media-baja de la tabla, con 13 puntos, cuatro partidos ganados, cinco empatados y «sólo» nueve perdidos. Aunque se encuentran algo lejos de la cabeza, ocupada por Turismo y Palacio de Congresos, ellos confían mucho en sus posibilidades y creen que al final estarán arriba. Eso sí, les hace falta apoyo de sus hinchas: juegan los sábados por la mañana en el campo del Urbis (Moratalaz).



EFE

Guruceta

Adiós a un gran árbitro

La noticia cayó como una bomba, y no sólo en los ámbitos deportivos. En los últimos días de febrero, cuando se dirigía con sus compañeros de terna a arbitrar un partido en Pamplona, un accidente le costó la vida al popular colegiado José Emilio Guruceta. El hecho se produjo en la autopista A-2, en el término municipal de Fraga (Huesca), resultando también muerto el árbitro auxiliar Eduardo Vidal.

Guruceta, que conducía un BMW y que momentos antes había dicho a sus acompañantes que tenían la suerte de viajar con él, que como buen vasco estaba acostumbrado a conducir bajo la lluvia, parece que fue víctima del «acquaplaning». El coche hizo el «trompo» y fue a estrellarse contra un camión de conservación de la autopista, detenido en el arcén.

El «acquaplaning» se produce cuando las ruedas no pueden evacuar la cantidad de agua que reciben. A cierta velocidad, el coche «navega» literalmente sobre una película de agua y su control es muy difícil.

AL RALENTI

• El MOPU prepara una normativa sobre señalización de obras en carretera, que sirva de pauta para todos los trabajos que se realicen en los 20.000 kilómetros de vías que dependen del Estado.

• Los primeros taxis privados de la URSS han sido autorizados en Riga, capital de Letonia, asegurando el servicio de transporte para pasajeros y compitiendo, en buena lid, con los taxistas del servicio estatal.

• Todas las carreteras de Madrid, incluso las peores, tendrán al menos seis metros de ancho y medio metro de arcén cuando se aplique el Plan General de Carreteras de la Comunidad, según el consejero de Obras Públicas de la misma, César Cimadevilla.

• La aguda contaminación que últimamente afecta al norte de la RFA ha obligado a las autoridades de Hamburgo a prohibir la circulación de coches privados y en otras ciudades se ha decretado la alarma por polución.

• El Gobierno vasco ha puesto ya en marcha su programa «Ecomóvil», que consiste en hacer un diagnóstico gratuito de los vehículos con subvenciones de reparación de hasta el 30 por 100, con el que se pretende conseguir un ahorro de combustible de un 15 por 100.

• Más del 25 por 100 de los conductores implicados en accidentes producidos en las carreteras vascas dan positivo en la prueba de alcoholemia, según datos de la Ertzantza.

• El ministro de Transportes, Abel Caballero, afirmó en la clausura de la asamblea general de la Confederación Española de Transporte de Mercancías que la LOTT (Ley de Ordenación del Transporte Terrestre) estará aprobada en el mes de marzo.





RETIRADA DE VEHICULOS DE LA VIA PUBLICA

La utilización de la vía pública está sujeta a limitaciones. El propio Código de la Circulación, al definir en su artículo 5, letra a), la vía pública como «todo camino que puede ser utilizado sin más limitaciones que las establecidas por dicho Código», está consagrando el principio de que las limitaciones son algo consustancial al tráfico. No podía ser de otra manera, pues, si bien es cierto que todos tenemos derecho a la libre circulación por las vías públicas, no es menos cierto que el ejercicio de ese derecho por cada ciudadano ha de ser compatible con el de los demás. Para que ese derecho sea tal, para que su ejercicio resulte ordenado, armónico y seguro, es necesario que la autoridad o sus agentes, encargados de la vigilancia del tráfico, sin merma del derecho a la libre circulación, impongan o puedan imponer limitaciones, ya que nuestras libertades terminan allí donde comienzan las de los demás.

Frente a este derecho a circular libremente, a utilizar las vías, está la obligación de cada usuario de hacerlo de acuerdo con las normas y limitaciones establecidas y la facultad de la Administración de adoptar medidas contra quienes las incumplan. Una de estas medidas es la posibilidad de retirar vehículos de la vía, materia que nuestro Código de la Circulación regula en su art. 292.

Procederá la retirada de la vía pública de los vehículos que se encuentren en alguna de las siguientes situaciones:

- Inmovilizados.
- Abandonados.
- Estacionados incorrectamente.

RETIRADA DE VEHICULOS INMOVILIZADOS O ABANDONADOS

En el anterior número de esta revista se trató de las inmovilizaciones ordenadas por los agentes encargados de la vigilancia del tráfico.

Teniendo en cuenta lo allí expuesto, procederá la retirada cuando, inmovilizado un vehículo en la vía pública por orden de los agentes de Tráfico, transcurran 48 horas sin que el conductor o propietario hayan corregido las deficiencias que motivaron la medida.

También procederá la retirada cuando un vehículo permanezca abandonado en la vía pública durante el tiempo y en las condiciones necesarias para presumir, racional y fundadamente, tal abandono.

La vía pública es para circular y realizar las operaciones normales que la circulación conlleva, no para otros fines ajenos a la misma como, por ejemplo, abandonar vehículos en ella.

El titular del vehículo tiene unos derechos y unas obligaciones y no puede hacer dejación de éstas abandonándolo en la vía pública cuando ya no esté en condiciones de satisfacer sus necesidades. Cuando, por cualquier circunstancia, los vehículos no reúnan los requisitos técnicos necesarios para circular, su titular debe proceder a su reparación o a darlos de baja definitiva en la Jefatura Provincial de Tráfico y, de no desear conservarlos, proceder a su venta o entrega como

chatarra. En ningún caso se deben dejar abandonados ni en la vía pública ni en otro lugar. No podemos hacer de nuestras vías improvisados cementerios de coches.

RETIRADA DE VEHICULOS INCORRECTAMENTE ESTACIONADOS

Algunos conductores estacionan sus vehículos de cualquier manera y en cualquier lugar, sin pensar en los demás, como si las vías públicas fueran suyas o estuvieran exclusivamente a su servicio. Se comportan como si desconocieran o despreciaran el derecho que todos tienen a circular y a hacerlo de la manera más segura y ordenada.

Por proteger a esa inmensa mayoría de conductores complidores de las normas de circulación y de convivencia ciudadana, frente al comportamiento irregular o incorrecto de unos pocos, la autoridad se ve obligada a establecer medios de defensa.

Uno de los medios de defensa de que la autoridad, o sus agentes encargados de velar por la seguridad y vigilancia del tráfico, se valen para retirar de la vía pública los vehículos abandonados o estacionados incorrectamente y llevarlos al depósito es la grúa, objeto de muchas discusiones. Pero, discusiones aparte, lo cierto es que, mientras el comportamiento de los conductores no demuestre lo contrario, la existencia y actuación de la grúa está plenamente justificada, aunque no nos guste.

Por razones de estacionamiento, procederá la retirada de un vehículo de la vía pública:

- Cuando impida totalmente la circulación.
- Cuando constituya un obstáculo para la misma.
- Cuando la perturbe gravemente.

Sin embargo, en estos casos, los agentes de Tráfico, antes de proceder al traslado del vehículo a los depósitos destinados al efecto, deberán requerir al conductor, propietario o persona encargada del vehículo, si se encuentra junto a éste,



JOSE RUBIO

para que haga cesar su irregular situación. Solamente en el caso de no existir dicha persona o de que no atienda el requerimiento podrán llegar a la retirada y traslado del vehículo.

En zona urbana, a título meramente enunciativo, podrá considerarse que se perturba gravemente la circulación y, por consiguiente, está justificada la retirada y posterior depósito, cuando los vehículos se hallen estacionados:

- En doble fila sin conductor.
- Frente a la entrada o salida de vehículos de un inmueble durante el horario autorizado para utilizarlas.

• En lugar prohibido en una vía de circulación rápida o de muy densa circulación, definida como tal en el correspondiente Bando u Ordenanza Municipal.

• En lugares expresamente señalados con reserva de carga o descarga durante las horas a ella destinadas y consignadas en la señal correspondiente.

• En los espacios reservados para los vehículos de transporte público, siempre que se encuentren debidamente señalizados y delimitados.

• En los lugares expresamente reservados a los servicios de urgencia y seguridad, tales como ambulancia, bomberos y policía.

• Cuando impida el giro autorizado por la señal correspondiente.

• Ocupando, total o parcialmente, una acera o paseo en los que no está autorizado el estacionamiento.

• Ocupando una acera o chaflán, de modo que sobresalga de la línea del bordillo de alguna de las calles adyacentes, interrumpiendo con ello el paso de una fila de vehículos.

- Impidiendo ver las señales de tráfico a los demás usuarios de la vía.
- Durante más de 24 horas desde que se formuló la denuncia por estacionamiento continuado en un mismo lugar sin que el vehículo haya sido cambiado de sitio, si así se encuentra regulado por disposiciones municipales.

• Durante más de 24 horas desde que se inmovilizó el vehículo por un procedimiento mecánico que impida su circulación, por ejemplo, el denominado «cepo», sin que se haya solicitado la suspensión de dicha medida.

• En el itinerario o espacio que haya de ser ocupado por una comitiva, desfile, procesión, cabalgata, prueba deportiva u otra actividad de relieve, debidamente autorizada.

• En aquellos lugares en los que, para realizar las operaciones de reparación, conservación, limpieza u otro acondicionamiento de la vía pública, resulte necesario para efectuar dichas operaciones.

En los supuestos citados en los dos últimos apartados, los conductores, tan pronto tengan conocimiento por la prensa, radio, notas de aviso colocadas en los parabrisas de los vehículos, señales u otros medios, de tales actos y su itinerario o zona de estacionamiento prohibido, evitarán estacionar su vehículo en los lugares o zonas afectadas y, si lo hubieren estacionado antes, lo retirarán voluntariamente sin dar ocasión a que lo hagan los agentes.

Cualquiera que sea el caso de estacionamiento que motive la retirada, ésta quedará suspendida en el acto si el conductor u otra persona autorizada comparece y adopta las medidas convenientes.

RESTITUCION DEL VEHICULO Y GASTOS DEL TRASLADO

Previas las oportunas comprobaciones relativas a su personalidad, el vehículo será restituido al conductor que hubiese llevado a cabo el estacionamiento o, en su defecto, a su titular.

Los gastos ocasionados por el traslado, que deberán ser abonados tanto si se ha llevado a efecto como si simplemente se ha iniciado, serán de cuenta del conductor del vehículo y, subsidiariamente, del titular del mismo, salvo en los casos de utilización ilegítima, en que no procede la responsabilidad subsidiaria.

El importe de los gastos de traslado y depósito, que deberán estar previamente establecidos en la correspondiente Ordenanza Municipal, será exigido al recuperarse el vehículo, todo ello sin perjuicio de su devolución si posteriormente se declara su improcedencia.

En los supuestos de estacionamiento en itinerarios de actos autorizados o lugares en reparación o limpieza, por el traslado de los vehículos, que serán situados en el lugar más próximo posible, no procede percibir cantidad alguna.

Jose Antonio PEÑAS

Mini-TEST

- 1 Inmovilizado un vehículo en la vía pública por orden de los agentes de tráfico, ¿Cuándo procederá su retirada de la misma?
- a) Nunca, porque un vehículo no puede ser retirado de la vía.
 - b) Una vez transcurridas 48 horas sin que el conductor haya corregido las deficiencias que motivaron la inmovilización.
 - c) En el momento en que es ordenada la inmovilización, para que no moleste.

- 2 En una vía urbana, cuando un vehículo esté estacionado en doble fila sin su conductor, ¿puede ser retirado de la misma?

- a) No, porque está permitido el estacionamiento en doble fila cuando no haya espacio libre en las proximidades.
- b) No, cuando no impida totalmente la circulación por la calzada.
- c) Sí, porque se considera que un estacionamiento en doble fila perturba gravemente la circulación.

- 3 Si se presume fundadamente que un vehículo permanece abandonado en la vía pública, ¿puede ser retirado de ella?

- a) Sí.
- b) No.

- 4 Si usted estaciona su vehículo en la forma en que lo está el de la fotografía, ¿puede ser retirado de la vía pública?

- a) Sí.
- b) No.

- 5 Si previo informe de la Delegación de Industria correspondiente, se comprueba que el estado de un vehículo constituye, por desgaste de sus elementos mecánicos, un evidente peligro para sus ocupantes o para la seguridad de la circulación en general, ¿podrá acordar la Jefatura Provincial de Tráfico la retirada definitiva del vehículo de la circulación?

- a) No, sólo la inmovilización temporal del vehículo por un tiempo máximo de 48 horas.
- b) Sí, de acuerdo con lo establecido en el Código de la Circulación.

- 6 ¿Es legal la retirada de un vehículo de la vía a los depósitos destinados al efecto, utilizando, incluso, los servicios retribuidos de particulares?

- a) No, porque un servicio público no puede ser prestado por un particular.
- b) No, porque no es legal retirar de la vía pública un vehículo propiedad de un ciudadano que tiene derecho a la utilización de las vías públicas.
- c) Sí, en los casos que establece el Código de la Circulación.



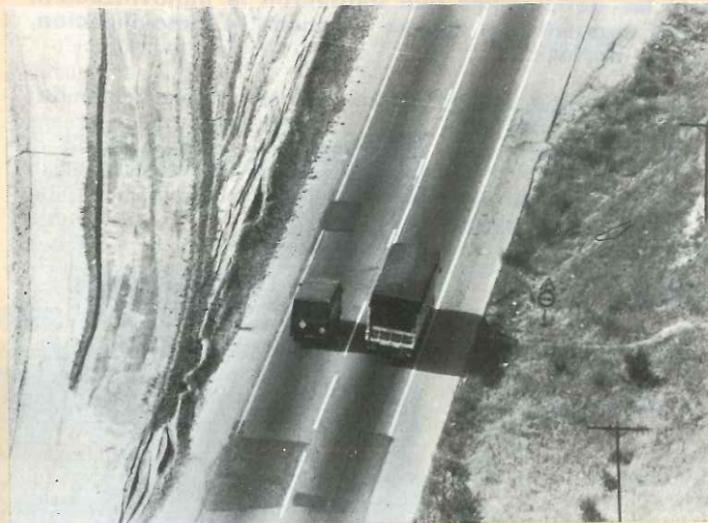
SOLUCION:

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

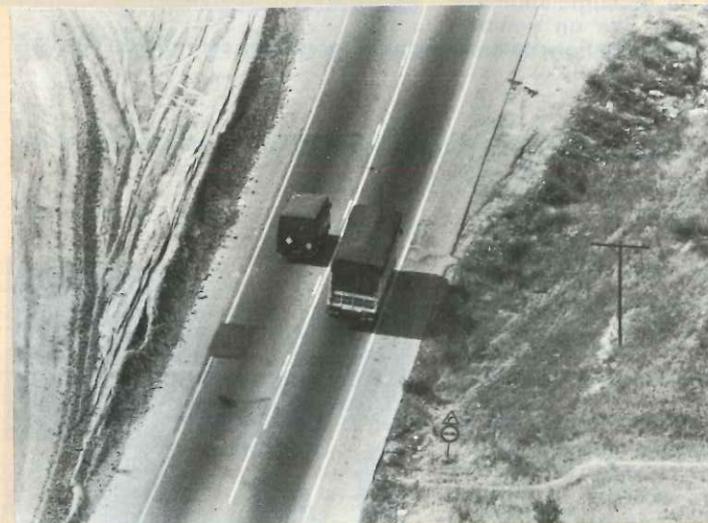


LA LOCURA DEL MES

Fotografías captadas desde los helicópteros de la Dirección General de Tráfico. Sirven de base para la tramitación del correspondiente procedimiento sancionador.



Una furgoneta se encuentra en plena maniobra de adelantamiento, precisamente en el punto donde comienza la prohibición de efectuarlo, circunstancia perfectamente señalizada.



La furgoneta continúa realizando su maniobra de adelantamiento de forma absolutamente antirreglamentaria.



El vehículo que comete una clara infracción ha obligado a invadir el arcén a otros dos que venían en sentido contrario, para evitar una más que probable colisión.



Procedimiento sancionador

Si recibe usted en su domicilio un boletín de denuncia, o lo recoge en mano de un agente en carretera, a causa de una infracción al Código de la Circulación, y tiene alguna objeción al respecto, debe saber que como norma general:

— Tiene diez días hábiles para enviar pliego de descargo. La Jefatura actuante estudia su alegación y dicta la resolución confirmando o sobreseyendo.

— Si aún no está de acuerdo con la Resolución Sancionadora, dispone de quince días hábiles para interponer Recurso de Alzada ante el director general de Tráfico.

— Si se desestima el anterior, cuenta con un mes para interponer Recurso de Reposición, con el que se agota la vía administrativa, y es previo al Contencioso Administrativo.

— Dispone finalmente, después de la anterior resolución, de dos meses para pasar al Contencioso Administrativo ante los Tribunales ordinarios.

Forma de pago.—Puede hacer efectiva la sanción ante la Jefatura que instruye el expediente o en cualquier otra, o bien por medio de giro postal o, en su caso, abonándola en mano al agente que le entrega el boletín de denuncia. Se está estudiando la forma de efectuar el pago por banco.

Bonificaciones.—Pagadas dentro de los diez días desde que se formula la denuncia o desde que se tenga conocimiento de ella, todas las sanciones gozarán de un descuento del 20 por 100, excepto aquellas que lleven aparejada la posible suspensión del permiso de conducir (Art. 289 del Código de Circulación).

Apremios.—Sufrirán un recargo del 20 por 100 las sanciones no abonadas pasados veinte días a partir de la recepción de la Resolución Sancionadora, sin que se haya interpuesto recurso. Transcurridos otros cinco días sin hacer efectiva la sanción, se procederá a la exención por vía judicial.

LA CUNETETA

DESDE



Elena SORIANO

Vacaciones perdidas

Las vacaciones —palabra procedente del latín *vacare*, que, por cierto, tenía doble sentido paradójico al significar lo mismo el cese temporal en las habituales ocupaciones que dedicarse exclusivamente a una sola ocupación determinada— se han convertido no sólo en uno de los derechos laborales más indiscutibles, sino también en una costumbre generalizada en ciertas épocas del año y a la que no renuncian ni siquiera los vagos profesionales. Pero, además, tal paréntesis de ocio libre no suele considerarse plenamente satisfactorio si no se completa con el aliciente de un viaje, más o menos corto. *Vacaciones con viaje* parecen ser hoy una aspiración indisoluble, ideal para mucha gente —sobre todo la que habita en la gran ciudad—, porque no basta descansar del trabajo obligatorio, sino de todo el conjunto de cosas y personas que nos rodean en la rutinaria vida cotidiana, que a veces nos hastía y nos exaspera. (Por algo, Unamuno decía que no se viaja por ir a otro sitio, sino por huir del propio.) Y, ciertamente, esta huida, más o menos breve y a veces harto incómoda, tiene, en general, verdaderos efectos beneficiosos, tanto físicos como psíquicos y la gente suele volver de su viaje vacacional con mejor semblante, nervios relajados, fuerzas recobradas, ánimo estimulado para reincorporarse al ambiente habitual, aunque éste vuelva pronto a pesar, como al mítico Sísifo, la tremenda piedra que interminablemente ha de subir una y otra vez a la cima de su existencia.

La afición al viaje ocioso está cada vez más difundida incluso entre las personas de «cierta edad» o «de tercera edad» —la mayoría jubiladas—, que realizan excursiones colectivas organizadas por agencias de viaje; y abundan, sobre todo, los matrimonios maduros que todavía se consideran y están en pleno uso de facultades para transitar por las carreteras en su propio vehículo particular, conducido con toda la experiencia que dan muchos años de volante y toda la prudencia que exige el loco libertinaje del tráfico tolerado en las carreteras españolas. Nosotros aún pertenecemos a esta última clase de viajeros, pero conscientes de las circunstancias más o menos favorables del trayecto y de la época del año, desde hace unos pocos, cumplimos el rito de las vacaciones alternando dos formas: en verano, cuando huimos de la canícula madrileña hacia la costa cántabra, hacemos todo el viaje en nuestro coche; y cuando lo más álgido del invierno nos empuja hacia las cálidas playas levantinas, rehuimos los riesgos de lluvias, heladas, nevadas, etcétera, y embarcamos el vehículo en un tren, viajando nosotros en otro diurno más cómodo y rápido al mismo destino: en esta ocasión última, Alicante.

Durante quince días, alojados en un hotel confortable y silencioso, nuestro vacar se redujo a levantarnos tarde, leer poco y perezosamente, sentarnos en las soleadas terrazas

al aire libre, casi primaveral; caminar a ratos por esta ciudad provinciana de clima suavísimo y amable ambiente; curiosear alguna tienda o librería; comer en cualquier sitio de paso, casi a diario, riquísimos arroces —«alicantino», «a banda», «negro», «con costra», «al horno»...—, pasear placidamente por la «Explanada», la conocida avenida bordeada de altísimas palmeras, cuyo pavimento de colores y dibujo ondulado produce efectos psicodélicos, a veces, casi alucinantes, con el tornasol, y a cuyos costados se multiplican pequeños tenderetes donde muchachos africanos, de las más diversas tonalidades de piel oscura, ofrecen, en chapurreo bilingüe, toda clase de baratijas, adornos y telas multicolores; contemplar el mar casi inmóvil en el puerto, arbolado de barquitos deportivos y que por las noches, al encender sus luces de posición, forman un recinto feérico que produce una melancólica nostalgia de ignotas lejanías. En fin, no hacer nada, cumplir a rajatabla la auténtica vacación, anodina, simple y vulgar, tal y como la queríamos, hasta el punto de no llegar a utilizar nuestro coche ni una sola vez, lo que nos hizo comentar riendo que su transporte había sido un gasto superfluo. Sólo nos subimos a él para llevarlo a la estación y reexpedirlo a Madrid, el mismo día de nuestro propio regreso en el tren Talgo. Y entonces tuvimos nuestro primer accidente de automóvil.

El domingo, once de enero, era un día de sol radiante, ligeramente ventoso, que parecía despedirnos amablemente y, a la vez, invitarnos a repetir nuestra invernal visita de cada año.

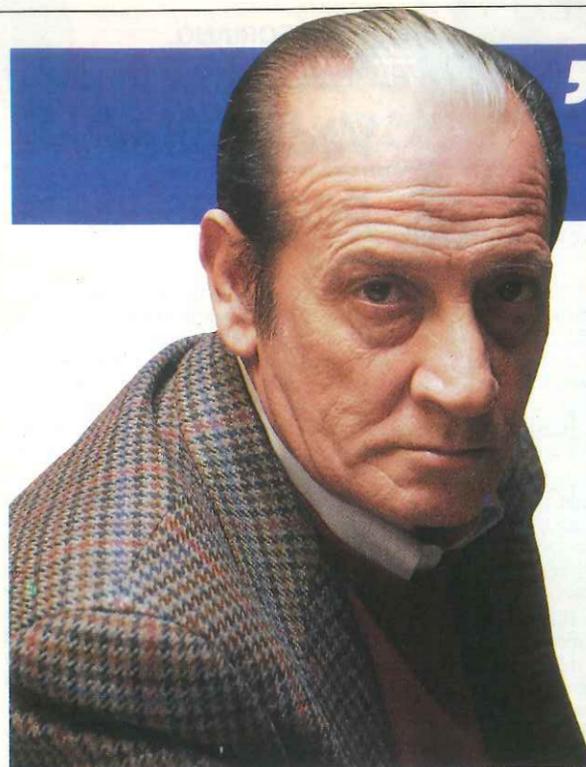
Cargamos nuestro equipaje más pesado y voluminoso en el maletero del coche, para que éste lo transportara consigo en el tren y nos reservamos sendos maletines ligeros para nuestro propio viaje. No teníamos ninguna prisa: almorzamos sosegadamente y acto seguido, con la misma tranquilidad, ocupamos nuestro vehículo y avanzamos al ritmo de los otros coches, entre el escaso tráfico de un día dominguero y hora de siesta, por el lateral derecho de una avenida con bulevar central y, al llegar al cruce con otra ancha transversal, nos paramos todos ante el semáforo rojo. Cuando éste cambió al verde, siempre sin prisa y sin pausa, arrancamos con toda la confianza lógica en la señalización correcta y en el respeto a ella de todo conductor sensato... Y apenas recorridos veinte metros, en ligera cuesta arriba, todavía sin haber cambiado la primera marcha... ¡la catástrofe! Imprevisible, repentina, disparatada, inconcebible embestida de algo monstruoso que se incrustó como un obús en el costado derecho de nuestro coche, en medio de un horrisono estallido de fierros, maderas, cristales saltando por los aires... Qué sé yo, porque en aquel primer instante, ni pude comprender lo que nos pasaba y casi simultáneamente me sentí zarandeada en to-

dos sentidos, saltando dentro de la cabina como dado en cubilete o como garbanzo en olla de agua hirviendo, para luego caer distorsionada como un pelele sobre mi propio asiento, mientras sentía en el interior de mi cuerpo como si mis vísceras se desprendieran y se me cortaba la respiración. Apenas pude murmurar: «Me ha reventado, me ha matado...», y al mismo tiempo medio veía y medio oía en torno mío voces, frases sueltas —sobre todo, reconocía los gritos de mi marido: «Mi mujer, mi mujer, ¿qué le pasa a mi mujer?», entrecortados comentarios confusos: «¿Es que arrancaron antes de tiempo?», «No, no, es que el otro se ha pasado su disco rojo a toda velocidad». «La mujer parece muerta». «El hombre tiene la muñeca rota». «Ya llega la ambulancia de la Cruz Roja». «Aquí está la policía»...

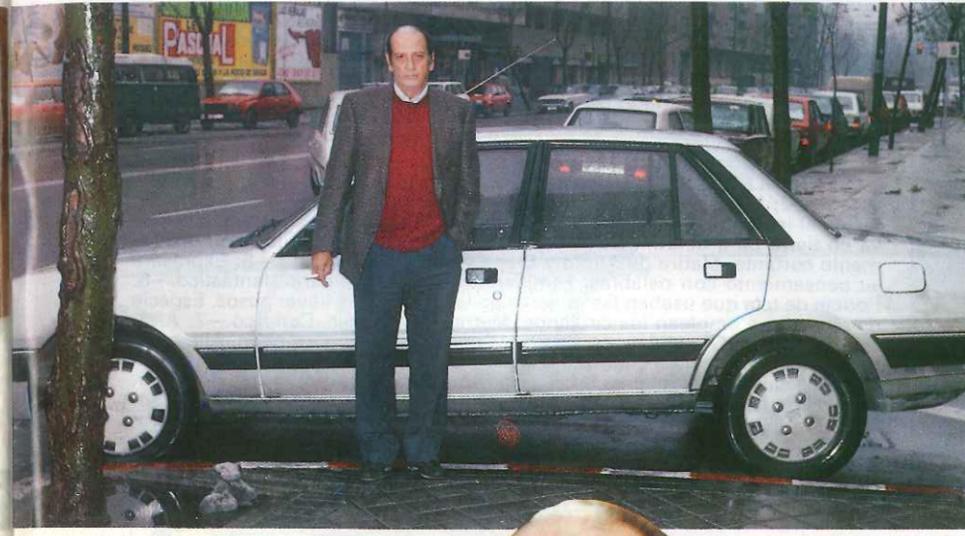
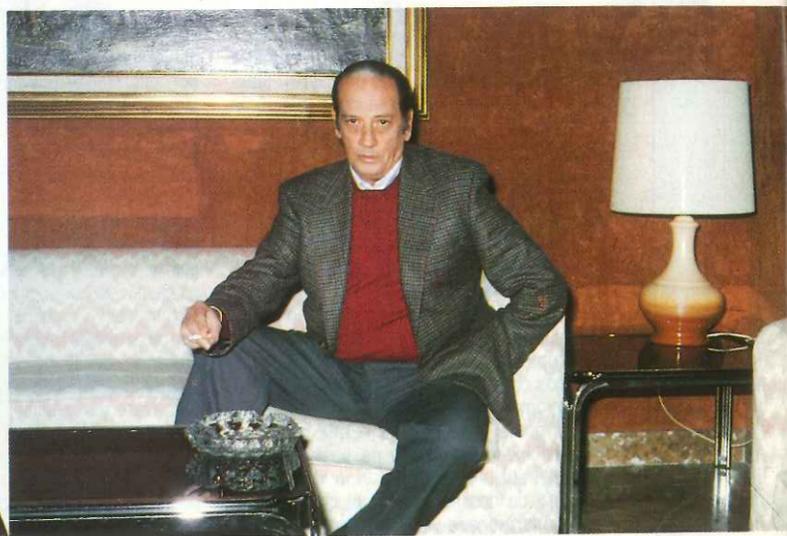
Todo transcurrió en muy pocos minutos, con la rapidez de los sueños, y un sueño me parecía sentir que me sacaban del coche unos hombres con el brazalete de la «Cruz Roja» y me colocaban en una camilla de tela, tan estrecha y elemental, que creí caerme de ella y me metían en una derrengada ambulancia que en pocos segundos, dando tumbos, me depositaba en un recinto que luego supe era la sala de urgencia del Insalud, donde, a poco, vi aparecer a mi marido por su pie, pero ya con un brazo escayolado por rotura de su muñeca izquierda.

Cuando me llegó el turno de asistencia, fue cuando me llegó el dolor... DOLOR con mayúsculas, indecible, indescriptible, de todo mi tórax, al mismo tiempo inerte, como petrificado, incapaz del menor movimiento; y, sin embargo, sometido sin miramientos —pese a mis aullidos de animal— a los precisos para hacerme radiografías de frente, de espaldas, de uno y otro costado y terminar diciéndome: «Tiene usted dos costillas rotas en el lado izquierdo y una en el derecho y magullamiento general. A Dios gracias, nada más»...

Nada más y nada menos: a estas fechas, pasados dos meses del suceso, mi marido continúa con el brazo izquierdo escayolado e inútil y yo, después de tres semanas de hospitalización, llevo a duras penas una dolorosa y lenta convalecencia —la gente entendida me dice que la rotura de costillas produce molestias durante muchos meses— con un estado de ánimo deplorable, deprimido —también me dicen que lo peor es el efecto del «shock» emocional—, con un terror acrecido al que siempre tuve a ese maravilloso, diabólico, indispensable monstruo de nuestra civilización: arma mortífera que se entrega con demasiada facilidad a manos más o menos inexpertas, como las de este muchacho, con o sin carné de conducir, al que un amigo presta el coche, para que se divierta el domingo, y que ve los discos rojos como si fueran farolillos de verbena, poniendo punto final a las inocentes vacaciones de un viejo matrimonio, que ahora no sabe si tendrá valor para volver a gozarlas en automóvil, con el riesgo de quedarse en la cuneta, sea en la carretera o en la ciudad.



"TENGO MIEDO A DEFRAUDAR"



ANTONIO Chenel, Antoñete, volverá el próximo mes de abril a enfundarse el traje de luces, a rezarse su padrenuestro y a salir a la plaza. Y nada menos que a La Maestranza de Sevilla: «Yo vuelvo para dar la cara, a las mejores plazas; a La Maestranza y a Las Ventas, "pa" empezar; y, luego, Dios dirá». Y lo dice porque le propusieron volver junto a «El Cordobés» y torear mano a mano, pero en placitas de poca monta. Y eso no lo quería el maestro. «No, porque los planes de «El Cordobés» son muy diferentes a los míos; no, él quiere ir a placitas y yo quiero volver a ganármelo a pulso, como si empezara de nuevo. Yo vuelvo para dar la cara».

Ha cumplido los cincuenta y cuatro años, pero aún le quedan tardes de gloria. Si Pepe Hillo triunfaba con sesenta y tantos años, a Antoñete no le van a venir ahora con esos cuentos de que si son muchos años, maestro; de que si ya hay que tener mucho cuidado; de que si los reflejos pueden fallarle. «El torero del arte —afirma Antoñete— tiene que ser veterano por necesidad. Los toros son como la vida; a partir de los treinta es cuando sabes templar y mandar. Antes puedes tener garra, fuerza, ganas, pero te falta madurez. Vamos a ver; si yo he triunfado a los cincuenta años, si con cincuenta es cuando he tenido mis mejores tardes, ¿por qué no voy a triunfar igual con cuatro años más? A mí el cuerpo me lo pide y estoy seguro de que me va a aguantar unos cuantos años. A lo mejor llego a los sesenta, ¿por qué no?» Pero en la cara de Antonio Chenel hay algo triste, porque él sabe que vuelve porque las necesidades económicas de sus tres hijos, ya mayores, pero en el paro, se lo estaban pidiendo. «Sí, tengo que mantener cuatro casas y eso no es nada fácil. Y tengo que ganarme la vida con lo único que sé hacer, ponerme delante del toro. Porque había pensado poner un negocio, pero no puedo, no sé, me siento incapaz, no valgo. Yo sólo valgo para torear.»

EL TORERO DE MADRID

Antonio Chenel es el torero de Madrid, nacido y criado en la dureza de la posguerra en Las Ventas, su barrio de toda la vida. Entonces, cuando crío, sin una perra; después la gloria, y más tarde, de nuevo la ruina. Debutó como novillero en el 51, tomó la alternativa en el 53 y se retiró en el 75. Pero se arruinó y en poco tiempo volvió a verse «sin una perra y, encima, sin toro». Así hasta el año 81, cuando decide volver y llegan los éxitos. Una década, la de los ochenta, en la que Antoñete hace historia en el toreo. Es el maestro, sale a hombros por las puertas de las plazas de media España y llora desconsolado el día de su última retirada, el 30 de septiembre de 1985, porque, aunque el público se volcó con él, la faena fracasó por culpa de los toros.

Pero se fue en maestro y con el título indiscutible de torero de Madrid. Y es incluso parte de la «movida» madrileña, y su nombre y su arte están presentes en todo cuanto se habla de Madrid.

«Madrid está de moda y por algo será —dice Antoñete—. Yo diría que todos los madrileños estamos de moda, porque aquí tenemos de todo. Y hay que acordarse de Tierno, porque él hizo posible que esta ciudad recuperara sus tradiciones y su clasicismo. Madrid había perdido muchas cosas muy nuestras y don En-

rique hizo que todos nos ocupáramos un poco de recuperarlas. Yo nunca olvidaré que, hace unos cinco años, Tierno me dijo: "Don Antonio, tenemos que poner todos los madrileños nuestro granito de arena para hacer que esta ciudad sea maravillosa". Bueno, pues creo que Madrid, aun con sus defectos —uno de ellos, quizá el más importante, es el tráfico—, es maravillosa y yo estoy contento, porque he puesto mi granito de arena para hacer que eso sea posible.»

Y Antoñete está encantado de formar parte de la llamada «movida» madrileña. «Me parece estupendo, yo soy amigo de Pedro Almodóvar, que es un tío genial, y de Sabina, de Aute, de muchos otros. Lo que más me llama la atención es sentirme querido por gente que no es aficionada a la fiesta. Antes, sólo los aficionados te reconocían por la calle y te felicitaban. Ahora es la gente joven la que me para. Hace poco me pararon unos chicos «punkies» y me dijeron: "Olé, torero. Eres el maestro, eres el torero de Madrid". Y me sentí muy bien porque me lo decían de verdad.»

DAR LA CARA, EN LA PLAZA Y EN EL CABARET

Pero Antonio Chenel sabe de su fama de juerguista empedernido y de jugador incorregible y todos piensan que vuelve porque está sin un duro. «No entiendo nada. No he pisado el Casino más que una vez, cuando fui a ver actuar a mi amigo y compadre El Fari. Y dicen que me gasto el dinero en el juego. Es curioso: sólo juego al mus y sólo me apuesto el aperitivo. Yo creo que lo más que he llegado a jugar me debe haber sido algo así como una comida. ¿Mujeres? Hombre, y a usted también le gustarán, ¿o

Antoñete vuelve al ruedo obligado por las circunstancias



no? Es que a mí me gusta dar la cara en la plaza y en el cabaret. Sí, yo voy a un cabaret y no me escondo. No tengo por qué hacerlo.»

Aquellas fotos junto a Charo López corroboran las palabras del maestro. El no se escondió y los entrometidos fotógrafos de las revistas del color lo tuvieron fácil, muy fácil. Había romance. «Bueno, sí, uno ha tenido muchos romances, porque yo me separé de mi mujer hace diecisiete años y no voy a estar a dos velas desde entonces. Pero Charo es una mujer maravillosa, es mi amiga, y las revistas sacaron mucho partido de aquello. Es que casi nos casan, y yo, desde luego, no creo que vuelva a casarme. Me casé una vez y se acabó, aunque, bueno, a lo mejor mañana aparece la mujer de mi vida. ¿Quién sabe?»

La fiesta está de fiesta, porque vuelve un torero del arte que, aun con cincuenta y cuatro años, bien puede triunfar muchas más tardes en muchas más plazas. «Pero tengo miedo. No, al toro no, al público. Tengo miedo a defraudar a la gente.»

MIEDO AL PÚBLICO... Y A LA CARRETERA

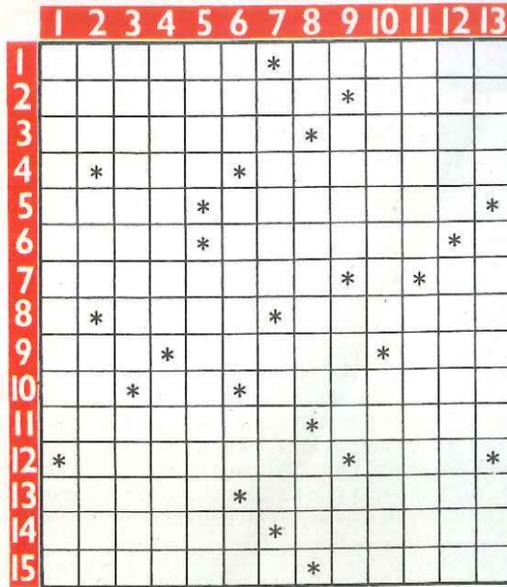
Y ese miedo del maestro al público, que no al toro, es extensivo a la carretera. Antoñete es un enorme aficionado a los coches; le encanta ser él mismo quien conduzca en sus largos desplazamientos por toda España. Y como en la plaza, el miedo de Antonio en la carretera está en todo lo que rodea al tráfico rodado, no ya en sus posibles errores como conductor. «No, yo soy un buen conductor, pero le tengo mucho respeto a la carretera. Yo diría que casi le tengo más respeto que a los toros. Me da miedo porque hay gente que va por ahí como loca y atentando contra la vida de los demás.»

Y a Antoñete se le pone una expresión triste, muy triste, cuando le decimos que nos hable de accidentes, porque uno de sus buenos amigos, el banderillero Parrita, se dejó la vida en el asfalto. Y era Antoñete quien conducía, aunque la responsabilidad no fue suya. Ocurrió en el 69, cuando el maestro y su cuadrilla se dirigían a la plaza de Tarragona para participar en una corrida que se vistió de luto antes siquiera de que los toros salieran por la puerta de toriles. «Me horroriza hablar de aquello», asegura Antoñete.

Cosas de la vida. El maestro nos despidió con una sonrisa. Tenía que encontrarse con su preparador físico, que le está poniendo en las condiciones necesarias para plantarse delante de un toro. Y esa misma tarde, su Peugeot 505 se estrellaba contra otro turismo en la carretera de Extremadura. El coche quedó destrozado, aunque afortunadamente Antonio puede contarle y sólo vio algo lastimado su tobillo. «La verdad es que cada vez se me quitan más las ganas de conducir. Tiene que ser horrible morir en la carretera, a mí, que me mate un toro... bueno, es lo mío, pero que me mate un coche, no, a eso me niego.»

Texto y fotos: JORGE PARRONDO

CRUCIGRAMA



HORIZONTALES.—1: Delincuente condenada a una pena. Título de general o caudillo de los cosacos.—2: Ermitaños, anacoretas. Sustancia con que las abejas forman las celdillas de los panales.—3: Peces marinos que se adhieren a los objetos flotantes. Puras, simples, sin mezcla.—4: Consonante. Onda marina. Instrumento músico de barro pastoril.—5: Hembra del loro. Preferida, escogida.—6: Dios griego del amor. Adapta una cosa a la boca o abertura de un objeto. Preposición.—7: Nombre propio de mujer. Vocal. Conjunción latina.—8: Vocal. Se atreven. Trenza hecha con los tallos de ajos o cebollas.—9: Número par. Conocido río de la región asturiana. Bebida alcohólica.—10: Símbolo químico del actinio. Matrícula española. Adversario, contrario.—11: Abandonamos una cosa. Cortar la hierba con la hoz.—12: Dícese de lo que está situado al lado de una cosa. Regalar.—13: Unidad monetaria de Costa Rica. Entre los antiguos, mujeres dotadas de espíritu profético.—14: Las que carecen de vigor, inertes. Provéalo de todo lo necesario.—15: Pertenecientes a los riñones. Enlazar, cubrir con losas.

VERTICALES.—1: Duda, irresolución. Extremo inferior y más grueso de la antena.—2: Nombre de letra. Metal precioso. Mamífero felino americano parecido al leopardo.—3: Poéticamente, relativo a los bosques. Vara que se clava en tierra para determinar puntos flojos.—4: Aguzases, afílases un instrumento cortante. Madre de Apolo y Diana y amante de Júpiter.—5: Expresaré su pensamiento con palabras. Familiarmente, extraordinario, fantástico.—6: Rodete de tela que usaban las mujeres en la cabeza para llevar pesos. Especie de pinzas que emplean los cirujanos. Matrícula española. Conozco.—7: Arrasen, destruyan. Ofendidas, agraviadas. Consonante.—8: Campeón. Alimentaron a los animales para engordarlos. Combate, pelea.—9: Consonante. Miembro de la casta sacerdotal en la religión zoroástrica. Nombre propio de mujer. Taza redonda y sin asa.—10: Almohadillas que sirven para clavar alfileres. Someto a reflexión y estudio.—11: Municipio de la provincia de Badajoz. Campos sembrados de trigo.—12: Trampa, embuste. Distribuyérala, repartiérala entre varios.—13: Util para la pesca. Tubo o cañería. Religiosa.

JUEGO DE LOS NUEVE ERRORES

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



JEROGLIFICO



ENTREGAR

¿Qué te gustaría hacer ahora?

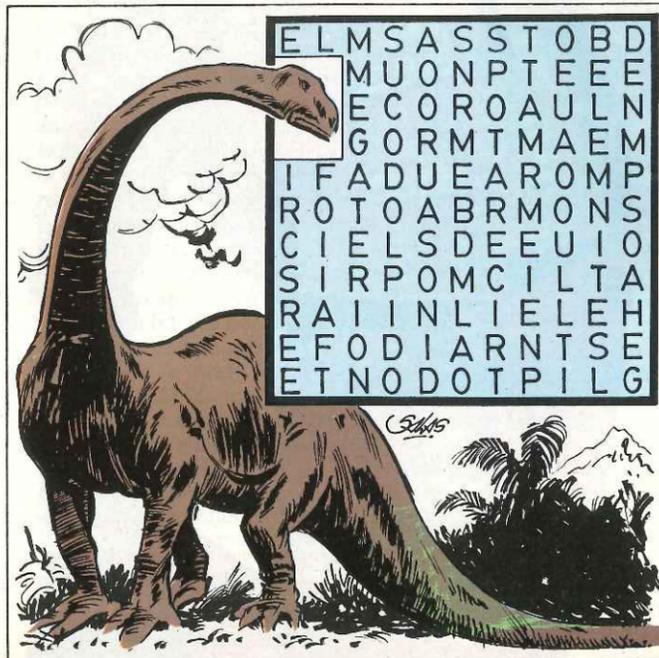
SOLUCIONES

AL CRUCIGRAMA: Sólo horizontales.—1: Penada. Aia-món.—2: Eremitas. Cera.—3: Hérmoras. Meras.—4: P. Riboca. Oia. Ocarina.—5: Lora. Elgida.—6: Eros. Riboca. A.—7: Josefina. O. Et.—8: I. Osen. Ristra.—9: Dos. Na-tón. Ron.—10: Ac. Lo. Enemigo.—11: Delamos. Se-gar.—12: Lateral. Dar.—13: Colon. Siblas.—14: Ato-nas. Dóticlo.—15: Renales. Losar.

AL JUEGO DE LOS NUEVE ERRORES: Un pez más, el arpon, franja del pantalón de baño, una aleta, las a-gas, la medusa, el caballo del buceador, rayas en el cartel, burbujas de aire.

AL JEROGLIFICO: Ir a nadar (l. rana, dar).

A LA SOPA DE LETRAS ILUSTRADA: Belenmitas, di-nosaurio, dipidococis, gípidococis, mamuti, megaterio y triceratops. FRASE: «El mastodonte era un mamí-fero probooscideo, similar al elefante».



SOPA DE LETRAS ILUSTRADA

En este cuadro de letras figuran los nombres de siete conocidos animales prehistóricos. Se leen de arriba abajo, de derecha a izquierda, de izquierda a derecha 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 relacionada con este tema.

E L M S A S S T O B D
M U O N P T E E E
E C O R O A U L N
G O R M T M A E M
I F A D U E A R O M P
R O T O A B R M O N S
C I E L S D E E U I O
S I R P O M C I L T A
R A I N L I E L E H
E F O D I A R N T S E
E T N O D O T P I L G

¡ATENCIÓN CONDUCTOR!



Antes de ponerse en carretera, llame a nuestros teléfonos. Le facilitaremos información precisa sobre el itinerario que piensa seguir ofreciéndole, a la vez, la posibilidad de otras rutas alternativas cuando así lo exijan o aconsejen las condiciones del tráfico. Podemos prestarle, además, auxilio mecánico y sanitario las veinticuatro horas del día.

(91) 7421213

(93) 4213333 EN CATALUÑA

DGT Dirección Gral. 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.

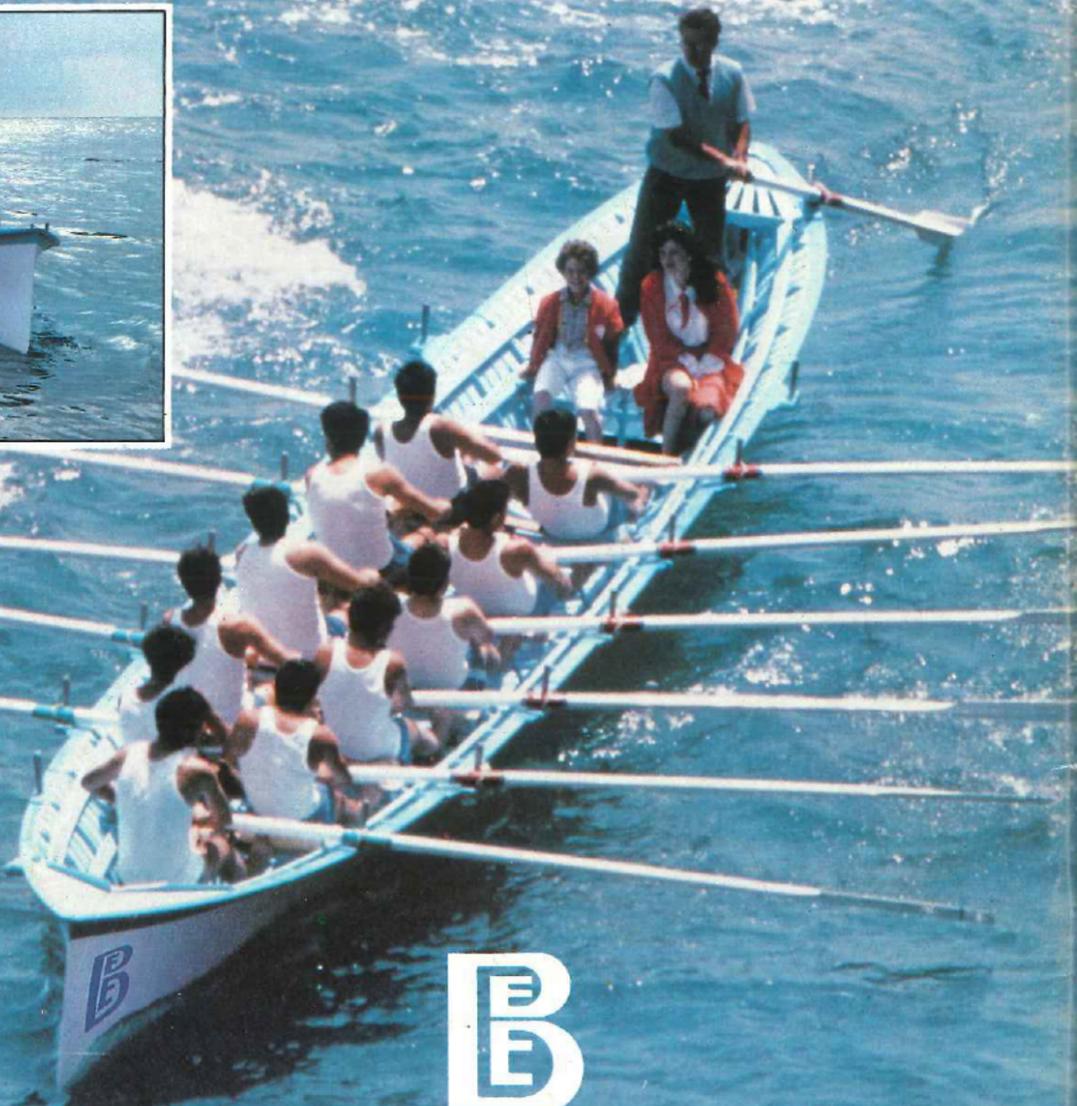
Si lo que necesita es comprar o mejorar su vivienda, lo tiene resuelto con el Crédito Inmobiliario** del Banco Exterior de España. Y si el problema es el local de su negocio, de su taller, de su comercio, es igual. Podrá obtener hasta 20 millones de pesetas con 20 años para amortizarlos. En el Banco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