Tráfico

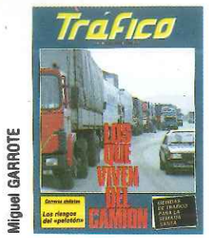
AÑO III - NUMERO 21 - ABRIL 87

LOS QUE VIVEN DEL CAMION

Carreras ciclistas

Los riesgos del «pelotón»

MEDIDAS DE TRAFICO PARA LA SEMANA SANTA



Miguel GARROTE

AÑO III
NUMERO 21. ABRIL 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, Alberto Coronado, Charo Laiz, Pablo, Jorge Parrondo, Ramón, Carmela Rebolledo (test), Carlos y José María Requejo y Sebastián.
Colaboración especial: Carlos Seco Serrano.
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, Pedro Fernández, 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/ Xaudaró, 7 28034 Madrid.
(La revista TRAFICO no comparte necesariamente la opinión de sus colaboradores.)
Está autorizada la reproducción total o parcial de los textos que contiene esta revista, siempre que se cite a la revista TRAFICO como fuente.
Edita: Dirección General de Tráfico (Ministerio del Interior).

Tirada de este número: 250.000 ejemplares.

8 CAMIONEROS

Los camioneros son, indudablemente, un colectivo muy importante en las carreteras y, lógicamente, para la seguridad vial. Nada menos que 750.000 profesionales se dedican cada día en nuestro país a surcar nuestro asfalto, cargados de problemas y con una experiencia que ya quisieran para sí muchos otros conductores.

19 SEGURIDAD PARA LOS CICLISTAS

La muerte del corredor Vicente Mata ha puesto de moda la inseguridad de las carreras ciclistas profesionales. El desconocimiento y, en muchos casos, la imprudencia de los aficionados, son los dos factores que van en contra de la seguridad de estos deportistas.

PERFECCIONAR LA CONDUCCION **45**

Cuando un conductor exigente no quiere conformarse con su propia experiencia y quiere perfeccionar sus conocimientos, conocer en definitiva los «secretos» del arte del buen conducir, de la mano de expertos, tiene la posibilidad de acudir a una de las Escuelas Especiales existentes en La Molina, Can Padró o Madrid.

56 V. V.: MALDITA GASOLINA

Victoria Vera, musa del último carnaval madrileño, rueda en estos momentos una película con mucho coche. Y ella lo agradece, pues, según confiesa, le apasiona conducir. Eso sí, es algo despistadilla y habitualmente se queda sin gasolina. Pero no es problema. Con tanta belleza es fácil conseguir un rápido llenado de depósito.

secciones

Cartas (pág. 3) ● Paso de cebra (pág. 6) ● Editorial (pág. 7) ● Tráfico del motor (pág. 25) ● Viejas glorias (pág. 29) ● 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. 49) ● De Norte a Sur (pág. 51) ● Conducir mejor (pág. 52) ● La locura del mes (pág. 54) ● Desde la cuneta (pág. 55) ● Vips sobre ruedas (pág. 56) ● Pasatiempos (pág. 58).

CRITIQUE, SUGIERA, PREGUNTE...

MAS «ERRORES» DEL CODIGO

Continuando con mi carta publicada en un número anterior, quisiera sugerir alguna observación más sobre el Código de Circulación y algunos errores subsanables fácilmente. El artículo 30 d) prohíbe hacer la maniobra de adelantamiento a menos de 200 metros de una curva de visibilidad insuficiente, ni a menos de 100 metros de un cambio de rasante de visibilidad insuficiente. Lo primero es lógico; lo segundo, no. Si se trata de un cambio de rasante sin visibilidad, no descubrimos la continuación de la calzada hasta que no la rebasamos, mientras que en la curva sin visibilidad la vamos descubriendo a medida que avanzamos.

El artículo 30 c) señala que tras realizar un adelantamiento «no debe volver a la derecha hasta que la longitud adelantada sea, por lo menos, el doble de la del vehículo dejado atrás». Si se adelanta a un turismo, esa distancia puede oscilar entre 8 y 10 metros. Si se trata de un camión articulado, el doble puede llegar a los 33 metros. Esta norma no es lógica. Lo lógico sería poder volver a la derecha cuando por el retrovisor se viera la parte delantera del vehículo adelantado. **José A. Aldayturriga Ais (Llodio, Alava).**

Respuesta: **Lo que prohíbe el Código de la Circulación es iniciar el adelantamiento a menos de cien metros del cambio de rasante y, si se hubiese iniciado antes dicha maniobra, está claro que debe haber terminado cien metros antes del referido cambio de rasante. En este punto, con toda seguridad, comenzará a ser continua la marca longitudinal sobre la calzada, que separa los dos sentidos de circulación. A veces, según las características del cambio, es posible que la prohibición de adelantar esté señalizada incluso antes de esos cien metros.**

En cuanto a la segunda parte de su consulta, hemos de decirle que es verdad que el Código establece que no debe volverse a la derecha hasta que la longitud adelantada sea al menos el doble de la del vehículo rebasado. Pero las circunstancias variarían según el adelantado fuese una moto, un turismo, un camión, etcétera, por lo que parece lógico volver a la derecha una vez realizado el adelantamiento, cuando se vea la parte anterior del vehículo adelantado a través del espejo retrovisor.

SERVICIOS DE URGENCIA

Me remito a ustedes para aclarar un error que es bastante común entre nosotros, los conductores, y que contribuyen a difundir ciertos medios de comunicación; entre ellos, un diario deportivo de Madrid.

En dicho diario se hacía la siguiente pregunta: «A un cruce confluyen una ambulancia, un vehículo de policía y otro de bomberos. ¿Cuál de ellos tiene prioridad?». Y se aclaraba que tenía preferencia de paso la ambulancia.

En primer lugar, no se indicaba si dichos vehículos iban de servicio de emergencia, en cuyo caso, según dispone el Código de la Circulación, deben anunciar su presencia por medio de señales ópticas (luz giratoria) y acústicas (sirena), funcionando ambas al mismo tiempo. De este modo gozan de prioridad en todas las intersecciones.

En segundo lugar, en el caso de que confluyan estas tres clases de vehículos en un cruce, ninguno de ellos tiene prioridad respecto al otro, por lo cual gozará de preferencia aquel que la tenga en razón de la vía o de la señalización existente. Esto suponiendo, claro, que los tres vayan en servicio de emergencia. **José M. Muñoz Megías (Madrid).**

Respuesta: **Si tres vehículos preferentes —como es el caso que nos ocupa— se acercan a una intersección en servicio urgente, señalizando éste con señales ópticas y acústicas al mismo tiempo, tendrán en cuenta la señalización de las vías por las que circulan. Y si no está señalizada la preferencia, pasarán según la norma general de preferencia de la derecha. Si alguno de ellos no va de servicio urgente, deberá ceder el paso a los que sí se encuentren en servicio urgente. Es un error que se diga que la ambulancia disfruta de prioridad.**

Asimismo, es conveniente recordar lo que dice el artículo 42 del Código de la Circulación sobre preferencias de paso para estos vehículos: «Los conductores de los vehículos destinados a los referidos servicios observarán como norma general las reglas de la circulación, harán uso ponderado de su privilegio únicamente cuando circulen en prestación de un servicio urgente, y cuidarán de no vulnerar la prioridad de paso en las intersecciones de vías públicas o las señales de los semáforos, sin antes adoptar extremadas precauciones hasta cerciorarse de que no existe riesgo de atropello a peatones y de que los conductores de otros vehículos han detenido su marcha o se disponen a facilitar la suya».

ELECCIONES Y SEGURIDAD

El motivo de la presente es resaltarles el peligro que puede suponer para los conductores la colocación de los carteles anunciadores de los candidatos a elecciones que se instalan en las farolas.

Durante las últimas elecciones pude comprobar, en la Nacional II, que hasta la altura del aeropuerto de Barajas estaban colocados dichos carteles, algunos de los cuales estaban arrancados y otros a medio caer, a causa del viento. Y si un cartel de éstos cae sobre el parabrisas de un coche, el accidente que puede ocasionar es muy grave.

Por este motivo creo que sería muy conveniente que se estudiase una forma más segura de colocar tales anuncios o carteles. **Vicente Alonso González (Madrid).**

LUCES DE NIEBLA

Tengo un coche al cual le he puesto los faros antiniebla y quiero preguntarles lo siguiente: llevando la luz larga, al hacer un cruce y cambiar a las cortas, ¿se pueden quedar encendidas las de niebla?

Otra consulta: en un taller me han dicho que hay que cambiar las placas de matrícula. ¿Es cierto? **Rafael Rufino Hermoso (Aracena, Huelva).**

Respuesta: **De acuerdo con el artículo 149 del Código de la Circulación, en su apartado VII, el alumbrado delantero de niebla únicamente podrá encenderse cuando lo esté el alumbrado ordinario, y podrá ser encendido además con cualquier otro sistema de alumbrado; es decir, bien con el de carretera o con el de cruce.**

En cuanto a si es necesario cambiar las placas de matrícula, es cierto que ha entrado en vigor un nuevo modelo, del que informábamos en el número de febrero. Pero su instalación sólo es obligatoria para los vehículos de nueva matriculación.

FAROS DE LARGO ALCANCE

Estoy interesado en montar en mi coche unos faros de largo alcance y desearía saber si existen unas medidas reglamentarias para su colocación, o si hay que tramitar para ello algún permiso especial. **Francisco J. García Vivero (Neda, La Coruña).**

Respuesta: **No nos especifica usted muy bien lo que entiende por «faros de largo alcance», pero asimilándolo a nuestro Código, parece que puede referirse a los correspondientes al alumbrado de carretera (las comúnmente llamadas «luces largas») que, de acuerdo con lo que establece el artículo 146 I. del referido Código, deben llevar todos los vehículos *automóviles* capaces de sobrepasar en llano los 40 kilómetros/hora.**

Estas luces estarán fijadas, naturalmente, en la parte delantera e iluminarán la calzada eficazmente por la noche, con tiempo claro, en una zona de longitud máxima de cien metros por delante, y con una intensidad máxima total de 225.000 candelas.

Los centros de las superficies iluminantes de las luces de carretera deberán estar a una altura sobre el suelo comprendida entre los 0,50 y los 1,20 metros. Los bordes exteriores de dicha superficie no deben estar situados, en ningún caso, más cerca de los bordes exteriores del vehículo que los bordes exteriores de la superficie iluminante de las luces de cruce.

No está permitido instalar más luces que las autorizadas en el Código, que para el caso del alumbrado de carretera será un número par —excepto para motocicletas—, pero en cantidad no superior a cuatro. Si lo que usted pretende es poner otros dos proyectores, ésta es una reforma considerada de importancia, que deberá ser solicitada previamente en el servicio de Industria correspondiente.

NUEVAS PLACAS DE MATRICULA

He observado, en algunos vehículos recientemente matriculados, que se ha modificado el formato y el grosor de los números de las placas de matrícula. He comentado el caso con algunas personas y, según me han dicho, se trata de alguna homologación con la normativa de los países de la CEE. ¿Es cierto? De no ser cierto, ¿algún artículo del Código de la Circulación contempla los números de las placas de matrícula?

Por otra parte, y en otro orden de cosas, ¿existe la posibilidad de obtener la LCC a los quince años, pero sin poseer el Graduado Escolar? **Pedro Costán Royo (Caspe, Zaragoza).**

Respuesta: **No existe ninguna directiva de la CEE que haya hecho necesaria la modificación, sino que ésta más bien responde —según reza el Real Decreto 2693/1985, de 4 de diciembre, por el que se modificaban las placas— a que «La experiencia recogida en los últimos años aconseja modificar las dimensiones de los caracteres a inscribir en dichas placas, a fin de hacerlos más perceptibles en visión directa o a través de fotografías».**

Son varios los artículos del Código que hacen referencia a las placas de matrícula. Por lo que se refiere a las ordinarias de automóviles, en concreto, son los siguientes: 146, 230, 231, 232 y 233, en diversos apartados.

Finalmente, por lo que afecta a su última pregunta, hemos de significarle que el certificado de Graduado Escolar puede ser sustituido por un certificado de haber finalizado los estudios correspondientes a la EGB.

CONSEJOS DE UN PROFESIONAL

Soy conductor de un camión de gran tonelaje y mi gran preocupación es, como comprenderán, la seguridad en carretera. Yo colaboro en lo que puedo a esa seguridad, y una manera de hacerlo es ayudando en la conducción, sobre todo en los adelantamientos, que es la maniobra que tiene un porcentaje más alto de accidentes mortales. Pero resulta que parece que da lo mismo, porque cuando llevas un turismo pegado a la trasera te va pidiendo paso constantemente. Se lo niegas por diferentes circunstancias —por ejemplo, porque viene otro vehículo de frente o, simplemente, porque no ves unas condiciones óptimas (curvas, cambios de rasante, etcétera)— y ¡ni caso! Es igual.

Y ahí creo yo que radica el gran problema. Como profesional que soy y, sobre todo, como persona me indigna más todavía esta situación, pues han sido muchas las ocasiones en las que he tenido que parar en la cuneta.

Por favor, amigos conductores, aficionados a la conducción y amigos del automóvil: Haced caso a las señales intermitentes de los vehículos pesados. Nunca perderéis. Sed conscientes y no penséis que por disfrutar de un vehículo con mayor cilindrada mandáis en la carretera. Creo que conocéis sobradamente el refrán «Es preferible llegar más tarde a no llegar».—**José Enrique Pardos Berreira. Zaragoza.**

CUESTION MATEMATICA

Tenemos en estos momentos en las manos un ejemplar de la revista TRAFICO, a la que estamos suscritos, y vemos con gran asombro un artículo en el cual dicen ustedes que en la Inspección Técnica de Vehículos revisarán diariamente 130 coches.

Bien, aunque uno no está propuesto para el Premio Nobel de Matemáticas, me parece total y absolutamente imposible que puedan pasar revisión todos los vehículos que deben hacerlo. Hay que tener en cuenta que salen 46.450 vehículos revisados al año, incluidos sábados, domingos y fiestas de guardar. Y teniendo en cuenta que los vehículos que pasan revisión este año tienen que volver a pasarla al año siguiente, y así sucesivamente... **Javier Antón López y Vicente de Robles (Madrid).**

Respuesta: **Efectivamente, en una reciente información hablamos de que diariamente eran revisados en la ITV de Madrid (que parece ser a la que usted se refiere) unos 130 vehículos. Posteriormente, y según informamos en la revista de marzo, han sido ampliados los horarios de inspección e incluso se realiza ésta los sábados. Así, pues, hay más capacidad. Pese a todo, puede seguir siendo insuficiente, pero creemos que ya estará usted informado de que está prevista la instalación de otras once estaciones en la Comunidad de Madrid.**

BUZON ESPECIAL

REPARACIONES DEFECTUOSAS

Estoy convencido de que muchos accidentes de circulación son debidos a reparaciones defectuosas. Explicaré el porqué de esta afirmación.

Tengo un coche con menos de un año. A los 6.000 kilómetros tuve un accidente, resultando dañado el vehículo en la parte frontal, así como una llanta abollada y un neumático reventado. Intervino la compañía de seguros, se hizo peritaje y reparación. Tanto el peritaje como en la factura de reparación figuran llanta y neumáticos (sin cámara) nuevos, entre otras cosas.

A los dos meses escasos tuve un pinchazo, el primero con dicho coche. Fui a repararlo y mi sorpresa fue mayúscula cuando, al desmontar la rueda, el encargado me dijo: «Le pondré una cámara (el neumático es de los "sin cámara") porque el neumático está bastante fastidiado y además, ya lleva un parche».

Fui al que me efectuó la reparación —el mismo concesionario que me vendió el coche y cuyo nombre no cito— y no he sacado nada en claro. No hay pruebas. Pero para mí la cosa está bien clara: o me vendieron un coche nuevo con un neumático parcheado (?), o no pusieron llanta y neumático nuevos cuando efectuaron la reparación, a pesar de cobrármelos. Y ahora ya tengo la duda de si reventó el neumático por el accidente o si tuve éste por culpa del neumático defectuoso. Y un pinchazo a cierta velocidad puede ser mortal.

Teniendo en cuenta que la mayoría de los conductores no entendemos de mecánica, ¿no sería posible que algún organismo oficial tuviera un taller en el que comprobase si las piezas que se han cambiado son nuevas, o si han sido bien montadas? Con tales talleres oficiales, los otros serían más cuidadosos, por si al cliente se le ocurría pasar por el oficial. **Jaime Valero (Barcelona).**

Respuesta: **La nueva normativa sobre talleres de reparación, a la que dedicamos un amplio informe en nuestro número 14, cuya lectura le recomendamos, no contempla la creación de esos talleres oficiales, pero sí garantiza totalmente los derechos del consumidor.**

LA COMARCAL MIJAS-COIN

Por la presente intento dar mi opinión y mi respuesta a la DGT, respecto a que la mayoría de los accidentes son debidos a fallos humanos, pero muy raramente al mal estado de las carreteras, a su escasa anchura, su mala iluminación —cuando ésta existe—, su exceso de curvas inútiles, etcétera.

Les pondré como ejemplo la carretera comarcal Mijas-Coín, en la provincia de Málaga, en la cual no hay una línea pintada en el suelo, cuando dichas líneas son un elemento de seguridad pasiva en la noche, en días de niebla, lluvia, etcétera. Estas líneas nos permiten ver mejor el límite de la carretera en condiciones anormales. También hay falta de protectores en curvas, sobre todo cuando éstas dan a un barranco, suponiendo más de un susto cuando uno no conoce la carretera y es de noche. Además, por su escasa anchura en algunos tramos no pueden pasar al mismo tiempo un coche y un camión; en las curvas, los vehículos «grandes» ocupan los «dos» carriles, no existe ni una iluminación de seguridad, no se ve a la Guardia Civil por la noche ni una sola vez, y si ocurre algo, nadie se entera.

Y no me hablen de estadísticas, ya que esa carretera de noche sólo se transita por urgencias, a causa del miedo que da circular por ella. Y me supongo que carreteras así las habrá en toda España. La prudencia no es sólo responsabilidad de los conductores, sino también del MOPU y de la DGT. **Francisco Javier Rodríguez Alvarez (Fuengirola, Málaga).**

Respuesta: **El estado de las carreteras españolas fue objeto de nuestro informe «Carretera rica, carretera pobre», publicado en el número 11, de mayo del año pasado. Dentro del mismo, el propio director general de Carreteras, Enrique Balaguer, decía entre otras cosas que «en un 20-25 por 100 de los accidentes hay una implicación de la carretera, y en responsabilidad directa es muy difícil fijar un porcentaje, aunque a nivel mundial se establece muy bajo: en torno al 2,5 por 100. Vamos a aceptar que aquí sea mayor; pues bien: ahora vamos a tratar de rebajarlo».**

PEQUEÑA ACLARACION

Les escribo la presente carta para hacerles una pequeña aclaración, refiriéndome al escrito de don Ignacio Rodríguez Soler, que preguntaba si las motocicletas tenían que utilizar el distintivo «E», ya que la información que ustedes habían publicado sobre dicho distintivo hablaba sólo del término «automóvil». Con todos mis respetos, tengo que decir que el Código de la Circulación, en su artículo 4, apartado n) dice: «Motociclo o motocicleta designa a todo *vehículo automóvil* en que el motor está unido a una estructura, etcétera, etcétera». **Mario L. Busto (Getafe, Madrid).**

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

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

PASO de CEBRA

UNA PROPUESTA PARA REDUCIR ACCIDENTES

Manuel MATEOS (*)

IR en moto o en «bici» es ir desprotegido ante cualquier caída o colisión. En ellas, la carrocería protectora de los automóviles no existe. Los vehículos de dos ruedas serán cada vez más usados, debido a la gran facilidad que tienen para poder moverse en ciudad y al poco espacio que ocupan en aparcamientos. Es posible que, más o menos pronto, todos pensemos en la solución práctica de ir sobre dos ruedas. Para ello hay que aventurarse a afrontar los calores, los fríos y las lluvias.

Después de llevar más de veintinco años estudiando, analizando e investigando el tráfico, estoy seguro de que es fácil y poco costoso el reducir en mil al año el número de muertes por accidentes viales en España. Por ello nos hemos decidido a llevar a cabo una campaña, personal por el momento, para que alcancemos tal objetivo.

En esta campaña dejamos de lado a los conductores, pues es extremadamente costoso tratar de imbuir buenos modales en la conducción a más de diez millones de españoles. Por esto, nuestras propuestas se centran más en la ciencia de la circulación. Son varias las que podemos exponer para reducir los accidentes de los vehículos de dos ruedas, pero es mejor presentarlas una a una para alcanzar mayor efectividad. La que presentamos hoy puede ahorrar tal vez cien muertes al año a todos: ciclistas, viandantes y automovilistas.

Es difícil tener una cifra exacta de los miles de millones de pesetas que se podrían ahorrar. Para saberlo estamos trabajando en la simulación por ordenador de algunos cruces típicos. Deseos y ánimo es lo que no nos falta.

La propuesta de hoy es que en toda la circulación rodada se establezca y se respete el ceder el paso a los vehículos que llegan por la izquierda. Se necesita, pues, eliminar del Código de la Circulación el que se ceda el paso a los vehículos que se acercan por la derecha.

El ceder el paso a la izquierda es lo lógico, lo científico y es demostrable en la práctica; esperamos poderlo demostrar en modelos por ordenador, matemáticamente. Esta propuesta es para los países donde el volante de los vehículos de cuatro ruedas esté a la izquierda, como en España. No es así para los países donde el volante está a la derecha y conducen por la izquierda (como en Gran Bretaña, Irlanda y muchos otros).

La lógica del ceder el paso a la izquierda la podemos comprobar sentándonos en un coche frente al volante. Mirando a la izquierda tenemos un campo de visión totalmente libre de obstáculos y sin pasajeros que nos obstruyan la visión. Al ver mejor a los vehículos a los que tenemos que ceder el paso, lógicamente habrá menos accidentes tanto contra vehículos de dos ruedas como de cuatro.

Aparte del beneficio indicado, la ciencia de la circulación nos demuestra que al ceder el paso a los vehículos que llegan por la izquierda habría menos atascos (lo que significa menos carburante desperdiciado y muchas horas de ahorro para los conductores y pasajeros). También, al ceder el paso a la izquierda serían innecesarias muchas señales de «Ceda el paso», lo que representa un ahorro para el Estado. La capacidad de algunos cruces aumentaría, lo que evitaría colocar algunos semáforos (hay que tener en cuenta que cada cabeza de semáforo cuesta, con su cableado correspondiente, más de 100.000 pesetas).

Los ingleses siguen esta regla de ceder el paso a los vehículos que vienen por el lado donde está el volante en el coche. Y proporcionalmente tienen aproximadamente la mitad de muertes en su carretera. Algo influirá el que empleen la lógica, la ciencia, los conocimientos prácticos sobre circulación. Sepamos en España actuar de la misma manera y ahorrar muchas vidas. Lo merecemos todos.

(*) Doctor Ingeniero, profesor de Servicios Urbanos en la Universidad Politécnica de Madrid.

CON CALMA SABE MEJOR

CON la primavera se acerca también un tiempo más propicio al esparcimiento. Los «puentes», la Semana Santa, las vacaciones. Todo ello hace que muchos cientos de miles de ciudadanos se preparen para disfrutar de unos días de descanso. Cuando llegue el momento, no dudarán en incorporarse a las largas caravanas que se forman en las principales carreteras. A través de los medios de comunicación, los responsables de la seguridad vial harán llegar a la población su preocupación y las medidas adoptadas para garantizar la mayor fluidez posible y para que el resultado de los accidentes, si se producen, no sea irremediable.

LOS vehículos que masivamente van a desplazarse, se encontrarán en muchos casos con unas carreteras en las que se está realizando una importante labor de mejora, aunque todavía falta algún tiempo para que el plan de autovías esté concluido y pueda disfrutarse de la mayor capacidad y seguridad que sin duda se derivará del mismo.

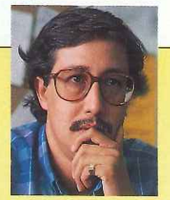
LA fluidez del tráfico en estos grandes desplazamientos tiene un límite y sólo es posible si el número de vehículos de todo tipo que pretendan circular por una determinada carretera y a una determinada hora no excede de la capacidad máxima de aquélla. La red de carreteras debe programarse con amplitud y para circunstancias normales. Sería absurdo hacer grandes inversiones destinadas únicamente a resolver problemas coyunturales. Por ello, es necesario aceptar que, en determinados días y horas, se ha de producir una cierta saturación, aunque no debe olvidarse la necesidad de que las distintas administraciones públicas introduzcan mejoras en la regulación, señalización, vigilancia y organización del tráfico, que aumenten las posibilidades de respuesta a la demanda que se genera. Ni siquiera los países más prósperos pueden permitirse el lujo de que las carreteras estén dimensionadas para absorber sin problemas las demandas extraordinarias de tráfico que se producen en estas ocasiones.

POR ello, la colaboración de los ciudadanos que participan en esta circulación extraordinaria es imprescindible, informándose de la situación del tráfico en las carreteras y tratando de escalonar los viajes, hasta donde ello sea posible, en función de esa información. Pedir ese escalonamiento cuando el período de vacaciones es tan corto como el de un «puente» o el de la propia Semana Santa, puede parecer excesivo. Pero debemos recordar que no siempre se llega antes por ir muy deprisa. Y las horas que intentamos aprovechar pueden perderse lamentablemente en un atasco, por no haber sabido elegir la más oportuna para salir a la carretera. Siempre cabe adelantar o retrasar unas horas el viaje y conseguir con ello que la tensión de las esperas no se superponga a todos los demás problemas del tráfico.

EL descanso y el disfrute deben comenzar con el propio viaje. No hay que precipitarse. No vale la pena ganar unos minutos si con ello hemos de hacer el recorrido en tensión y con riesgo de accidentes. Tomándolo con calma sabe mejor. Tráfico

BICICLETAS PARA EL VERANO

Jesús SORIA



CICLISTAS profesionales, patrocinadores, managers y Fernando Fernán Gómez, el acaparador de los «Oscar» Goya, parecen estar de acuerdo: las bicicletas son para el verano. O para sus alrededores. Y ya estamos en ello. La primavera trae del brazo las flores y las primeras vueltas ciclistas. Y aquí tenemos, a la vuelta de la esquina, la Vuelta. Las carreteras empiezan a ser surcadas por cientos de bicicletas y comienzan los cortes de algunos tramos, las paradas en algunos cruces por donde discurre el pelotón. Una ardua labor que requiere una perfecta planificación que evite los accidentes. Una tarea complicada, pero necesaria para conseguir la seguridad de estos «ruteros» y la de todos. Por eso analizamos aquí este aspecto, que también es parte de la seguridad vial. La Vuelta, las vueltas, con minúscula, no suelen estar escritas con tachones, pero conviene recordar que recientemente hemos tenido uno muy grande, el que protagonizó el corredor Vicente Mata, que dejó su vida cuando tras un pinchazo trataba de conectar con la cola de la serpiente multicolor y se encontró con un conductor despistado que nunca debió estar allí.

LOS camioneros también suelen encontrarse con despistados, pero indudablemente están mucho más protegidos que aquéllos. Y también sufren a los ciclistas, aunque en mayor medida a quienes se dedican al pedal por simple afición, de los que nos ocuparemos el mes próximo. Pues bien, a los camioneros los traemos de nuevo hasta nuestro «En portada» porque, parece obvio, juegan un papel primordial en todo lo relativo a la seguridad en las carreteras. Son tres cuartos de millón en nuestro país y todos con tantos kilómetros como experiencia sobre sus espaldas —por cierto, bastante maltratadas—. Con serios problemas que comienzan a mitigarse con una casa siempre en danza, con una familia siempre lejana, con demasiadas horas de vuelo. Unos sufridos profesionales que no quieren ser considerados como turistas. Camioneros pendientes de una LOTT (Ley de Ordenación del Transporte Terrestre) salvadora que los ponga a nivel europeo.

VICTORIA Vera sí está a buen nivel. Sus despistes sólo los lleva a un campo que le apasiona, los coches: suele quedarse sin gasolina. Lo mismo que les sucede a algunos pilotos de Fórmula 1 (¡comienza el circo!) cuando pisan el acelerador sin hacer demasiado caso al ordenador de a bordo. Jacarepagua (Brasil) es la primera prueba. Y con presencia española. Adrián Campos es nuestro futuro esperanzador, pero hoy tendrá que conformarse con aquello de «lo importante es participar». Que no es poco. Como no es poco tomar precauciones de cara a la Semana Santa. El año pasado murieron 127 personas y 84 resultaron gravemente heridas. No se apunte a esta lista.

Camioneros: LOS COLOSOS DE LA RUTA

La silueta del camión es algo inseparable de los viajes en carretera, pero hay algo más. Detrás de estos monstruos, que transportan las mercancías de un punto a otro, hay 750.000 profesionales que viven exclusivamente de esta profesión. Son personas que tienen que recorrer 120.000 kilómetros al año, viajar de noche, comer a salto de mata, estar alejados de la familia durante períodos amplios y, en resumen, pasar muchas horas al volante para conseguir un sueldo digno. De sus problemas y aspiraciones pretende dar fe este reportaje.

Una serie de Juan GIRON ROGER y Juan M. MENENDEZ.

Miguel GARROTE

Los camiones se preparan para el paso de La Junquera a Francia.

LA situación de los camioneros en España es un tanto paradójica. Se trata de un colectivo del que se requiere un nivel de especialización adecuado al trabajo que realiza, al tiempo que la contraprestación económica que percibe y las mejoras para el desempeño seguro de su labor se han quedado estancadas en el tiempo. Son más de 750.000 los profesionales de este sector, de los que un 10 por 100 pertenece a empresas de transporte con asalariados para mercancías de carga completa, y el resto corresponde a conductores autónomos. Según fuentes sindicales, el mayor volumen corresponde a los TIR (internacional de carga completa), seguidos por los de transporte nacional de carga completa y por los de transporte fraccionado o paquetería.

«Los camioneros autónomos se ven impedidos para llevar una vida social aceptable —señala Gregorio Rodríguez, responsable federal del área interna del sector de carreteras y urbanos, de la Federación Estatal de Transportes y Comunicaciones de UGT—. **Con frecuencia se ven en peores condiciones que los asalariados a causa del pago de las letras. En un número nada desdeñable, estos vehículos son transferidos por los propios empresarios a los trabajadores, que pasan a convertirse en autónomos. En su mayoría, los vehículos han estado en servicio hasta seis y siete años, lo que incide en el mal estado de los mismos cuando van a parar a estos trabajadores, que, por cierto, pagan un precio como si el camión fuera nuevo».**

Las sanciones más habituales que reciben los camioneros son debidas a cargas indebidas (**«sin que se determinen los motivos de culpabilidad de segundos y terceros»**, señalan en UGT), por adelantamientos o rampas de bajada (**«sin que se contemplen sus causas, pues la propia sobrecarga aprieta la cabeza, se pasa de velocidad y este exceso queda reflejado en el disco del tacógrafo»**, comentan las mismas fuentes). Son muchos los profesionales que se lamentan de lo que consideran como «sanciones injustas». El origen de este «tratamiento duro» lo achacan a **«la falta de cohesión entre los ministerios competentes y sancionadores en el tema del transporte: Trabajo, Transportes, Interior e Industria, este último ni siquiera exige la instalación de sistemas de seguridad en el vehículo».**

Así son los camiones españoles

- **De tres o más ejes (56,7 por 100)**
- **De menos de una tonelada (53,8 por 100)**
- **No es articulado (66,4 por 100)**
- **No lleva remolque (85,8 por 100)**
- **Entre seis y diez años de antigüedad (38,8 por 100)**

El sueldo base del camionero no es muy elevado. Como media, según las fuentes consultadas por TRAFICO, el salario mensual no pasa de las 80.000 pesetas. **«Las empresas se lo plantean muy claramente** —argumenta Gregorio Rodríguez, de UGT—. **Dicen: Tengo un camión, meto a un chófer y le pago el sueldo base. El conductor tiene que trabajar entre dieciséis y veinte horas diarias casi seguidas. Si respetas el tacógrafo, cuando vuelves del viaje el patrón te hace la vida imposible. Te da entre el 5 y el 7 por 100 de la recaudación y así no tienes derecho a horas extraordinarias. Y a veces te tiras más de medio día para cargar, sin que cuente para nada el tiempo mientras cargas y descargas».** Se habla de kilometrajes de 16.000 al mes para sacar un sueldo de 90.000 pesetas en recorridos nacionales. Frente a esto, la aspiración que se comparte en el sector es la de alcanzar las cuarenta horas semanales de jornada, con un máximo de nueve horas al día, que se computen trimestralmente, así como veinte horas mensuales de presencia (que comprendan la espera, la carga y la descarga).

Las reivindicaciones que reclaman estos profesionales del volante van desde el reconocimiento de las enfermedades propias de su trabajo hasta la de la profesionalidad del conductor (**«el carnet es una concesión administrativa y no repercute en la profesionalidad, y buscamos una concesión administrativa que sí reconozca la profesionalidad»**), pasando por el tema de la jubilación de los miembros de este colectivo. **«Si se jubilan hoy** —matiza el representante ugetista—, **los chóferes reciben el 55 por 100 de la base tarifada, que oscila entre las 22.000 y 25.000 pesetas. Hay conductores que siguen trabajando al volante con infartos y válvulas cardíacas, incluso llevando mercancías peligrosas, al no haber nada legislado en ese sentido. Para pasar el "test" psicotécnico sólo exigen pruebas de vista, oído y columna, lo que es insuficiente. Un 3 por 100 de camioneros sufre lipotimias. Así, los problemas surgen y creo que no son achacables al profesional, sino que están relacionados también con los usuarios de la carretera y con el desconocimiento de estos factores».**

Lo que les duele a los camioneros

El consumo de tabaco entre los conductores profesionales de camión es alto. Al menos así lo piensan ellos mismos: el 58,7 por 100 cree que tienen mayor consumo debido a su profesión. Igual ocurre con el café: el 61,5 por 100 opina que se consume en mayor grado que en otras profesiones. No ocurre lo mismo con el alcohol, del que sólo el 16,8 por 100 reconoce que existe un mayor consumo que en otras profesiones.

De acuerdo con un reciente estudio encargado por UGT y el Ministerio de Trabajo, nada menos que el 49,3 por 100 de los camioneros consideran su trabajo pesado. Fundamentalmente se quejan de la concentración que hay que mantener para realizar la conducción (65,6 por 100) y, en un porcentaje bastante alto (44,7), al exceso de horas al volante. Mucho menos acusan el esfuerzo físico para conducir (18,3 por 100), manejo de cargas (38,3 por 100) o la postura adoptada en la cabina (30,8 por 100).

El 50,8 por 100 de estos conductores pasan periódicamente reconocimientos médicos, aunque el número de los que no lo pasan es casi igual de alto (47,9 por 100). Lo normal es pasar un reconocimiento anual (45 por 100).

A pesar de que las consultas médicas son bastante escasas, los resultados son estadísticamente reveladores. Un 33,3 por 100 de los que las pasaron tuvo problemas de columna; entre éstos, el reúma, la artrosis, las desviaciones de columna, problemas cervicales, hernias discales y, principalmente, dolores en general son los efectos más padecidos por estos conductores. Casi el 24 por 100 padeció problemas digestivos, con una especial incidencia de la úlcera (33,3 por 100), la acidez (13,1 por 100) y los trastornos gástricos y digestivos en general (37,1 por 100). Pocos padecen problemas cardiovasculares (sólo un 8,3 por 100), que se centran alrededor de una mala circulación (27 por 100) y alteraciones de la tensión (36,5 por 100). Tampoco se mostraron especialmente tendentes a los trastornos nerviosos (8 por 100), con manifestaciones de estrés (22,5 por 100) y alteraciones psicosomáticas (14,1 por 100).

Muchos profesionales más han manifestado tener problemas visuales, concretamente un 15,3 por 100. Los problemas respiratorios afectaron a un 21,4 por 100; los de riñón, a un 19,2 por 100, y los de cadera, por citar los más comunes, a un 12,8 por 100. No obstante, y como dato curioso a reseñar, el 96,4 por 100 de los profesionales no ha estado de baja ningún día durante los tres meses anteriores a realizarse esta encuestra, y un 89,6 por 100 no ha faltado nunca en el último año.

La accidentalidad en el trabajo es más bien alta: un 29,9 por 100 de estos profesionales ha tenido algún accidente desde que trabaja en el transporte. De ellos, la causa principal viene a ser el tráfico, al que son achacables directamente el 72,9 por 100 de estos accidentes, con un 15 por 100 que dejaron secuelas. Estos efectos afectaron principalmente a la columna (43,2 por 100), deformaciones de los miembros (23,1 por 100) y cicatrices (14,7 por 100). Más del 31 por 100 de los camioneros profesionales han estado de baja algún día, debido a algún accidente de tráfico, en el último año.

Los dolores de cabeza afectan a un 13,6 por 100 de los profesionales; un 1,7 por 100 sufre mareos; un 5,3 por 100, molestias en los oídos; un 15,6 por 100, transtornos digestivos; un 4 por 100, molestias respiratorias; un 3,9 por 100, padece de hinchazón de tobillos; un 14,1 por 100, problemas nerviosos; un 7 por 100 tiene dificultades para dormir; un 1,9 por 100 sufre dolores en la vejiga; un 33,1 por 100 padece dolores en la espalda y/o en la cintura; un 13 por 100 se queja de entumecimiento muscular; un 4 por 100, de problemas circulatorios; un 3 por 100, de los huesos, y, por último, un 2 por 100 manifiesta sufrir secuelas en la vista.

Y lo más grave, según fuentes de la CETM, es que **«las enfermedades profesionales del transportista no son reconocidas como tales y, así, resulta muy complicado obtener la baja cuando el trabajador las padece».**

Retrato robot del camionero

- **Hombre (98,8 por 100)**
- **Edad entre 30 y 50 años (60,8 por 100)**
- **Casado (83,4 por 100)**
- **Con dos (31 por 100) o tres hijos (20,2 por 100)**
- **Ha cursado estudios primarios (61,6 por 100)**

Juan GIRON

Esteban Belles, de Villarreal, pondera los riesgos del oficio.

En la actualidad, las carreteras han mejorado su trazado y las condiciones para conducir han sufrido una transformación positiva. Con todo, un camión de veinticuatro toneladas puede llegar a los 120 kilómetros por hora sin dificultad, y a esto hay que añadirle el cansancio, los vuelcos (por no llevar freno eléctrico), las prisas, la inadecuada disposición de las cargas (que a menudo degenera en vuelco), reventón de rueda (por sobrecarga y recalentamiento), adelantamientos indebidos y conductores que se hallan vencidos por el sopor. **«Lo cierto es que controlar un monstruo de 33 toneladas es algo agotador** —confiesa Gregorio Rodríguez—. **Los vehículos particulares deberían fijarse en los profesionales cuando aprietan las inclemencias del invierno y el verano. Es muy normal que los otros conductores sean desconsiderados con los camioneros, y es que desconocen el vehículo que va delante y no saben la velocidad que lleva con respecto al adelantamiento que deben hacer. Y los da-**

tos hablan por sí solos: los más de 7.000 accidentes ocurridos en España en carretera durante el pasado año registraron la implicación de vehículos pesados, de carga y autocares».

Son momentos de crispación que el camionero no quiere volver a experimentar. **«A veces, la caja bambolea la cabeza tractora** —indica Vicente Loro, un profesional que lleva treinta y cinco años al volante de un camión—. **Al pisar el freno sobre la carretera mojada se hace "la tijera". El camión queda atravesado porque la carga hace perder estabilidad a la cabeza».**

FACTORES AJENOS

Las cosas se ponen aún más difíciles para los profesionales cuando factores ajenos al sector intervienen de forma nociva para los conductores. Según fuentes sindicales, se dan casos de agencias de transporte de carga en manos de personas poco escrupulosas, que, con un simple teléfono y un administrativo, llegan a controlar hasta el 30 por 100 de las cargas del país. **«Algunos se han hecho millonarios** —asegura Rodríguez— **sin exponer vehículos, salarios y sin responsabilidades sociales ni fiscales, sólo actuando desde el teléfono de un bar utilizado como agencia de transporte de carga. Estos señores emplean personal de camioneros autónomos, que contratan las cargas hasta por un 15 ó 20 por 100 menos de la tarifa establecida. Hay que pensar** —añade el dirigente sindical— **que una cabeza tractora nueva cuesta entre siete y ocho millones de pesetas, y que la caja o remolque puede oscilar entre tres millones y medio y cuatro millones y medio de pesetas. Así, estos camioneros se ven obligados a pagar letras mensualmente y se aprovechan de ellos para darles cargas a bajo precio y masacrarles en las carreteras, utilizándoles para su lucro personal.»**

PRINCIPALES CAUSAS DE ACCIDENTES EN TRANSPORTES DE MERCANCIAS

MOTIVO	%
Descuidos	29,9
Cansancio	29,7
Señalización	7,7
Turismos	6,6
Exceso de carga	5,8
Fallo mecánico	4,6
Alcohol	4,2
Tacógrafo	1,7
Climatología	1,4
Competencia	1,2
Densidad del tráfico	0,7

CAMIONES IMPLICADOS EN ACCIDENTES CON VICTIMAS (1981-1985)

1981	**13.553**
1982	**12.700**
1983	**13.036**
1984	**13.646**
1985	**14.324**

(Fuente: Anuario DGT.)

De acuerdo con el citado portavoz, **«el Ministerio de Trabajo sanciona el incumplimiento laboral, que a menudo viene de las exigencias de los empresarios a los trabajadores, por lo que éstos acceden a rebasar la legalidad: hacer más horas, trucar el tacógrafo... Nosotros queremos que se investiguen las cargas, pero que no se sancione al conductor, que no es culpable. Ahora hay un inspector de carga por cada 15.000 vehículos y pedimos a la Administración más medios humanos. El 40 por 100 de los camiones que circulan por nuestras carreteras van sobrecargados. Y eso es un riesgo para el conductor. Además, reclamamos de la Administración que se exija a los vehículos salidos de fábrica el freno eléctrico (presiona las zapatas para disminuir la velocidad y ayuda al freno normal) y el sistema ABS (antibloqueo de seguridad que evita el deslizamiento y el bloqueo de las ruedas cuando se produce un frenazo brusco en seco)».**

El camionero se hace responsable de dos funciones complicadas desde el mismo momento en que acepta la carga. De un lado, está el trabajo técnico, consistente en la conducción, el mantenimiento, el arreglo de averías, la vigilancia y la carga/descarga. De otro, el trabajo administrativo, que significa guardar el vehículo y la carga, llevar los documentos de a bordo, tomar las medidas necesarias en caso de avería o accidente y rendir cuentas de sus actividades al patrón. Según los datos arrojados por la encuesta francesa ONSER, elaborada en 1977, los conductores trabajan una media de sesenta y dos horas y media semanales y de once horas y media diarias; el 80 por 100 de este colectivo sobrepasa las cincuenta horas semanales y el 25 por 100 trabaja más de setenta horas en ese período. Los datos pueden ser extrapolables a la situación de los profesionales españoles.

El índice de riesgo de accidente en el trabajo es entre 2,5 y 3 veces más alto para el trabajo desarrollado a lo largo de catorce horas o más que para los casos en que se realiza en períodos inferiores a diez horas. Parece comprobado que el índice de riesgo aumenta con la duración del trabajo y que es más grave durante la noche que durante el día. Y es que conducir durante la noche aumenta la fatiga. En caso de conducción prolongada y monótona, con disminución del tiempo de sueño, los registros del electroencefalograma han revelado la aparición de señales de cansancio, al tiempo que los trabajos de cronobiología demuestran la existencia de un estado de desactivación cerebral relativa hacia las tres de la mañana.

Los datos reunidos por la CFDT francesa sobre el mundo de los camioneros señalan que las consecuencias nocivas para la salud del conductor se deben a la postura de trabajo y a las vibraciones. Respecto a la primera, los vehículos de reciente fabricación tienen en cuenta las variaciones de estatura y peso de los conductores y su equipamiento permite ajustes adaptados en el asiento regulable junto con ciertos mandos.

Las investigaciones de expertos en ergonomía han llevado a la definición de la postura ideal: columna vertebral inclinada hacia atrás unos 15 grados, muslos flexiona-

Miguel GARROTE

A veces, el gran tonelaje es origen de retenciones en carretera.

Juan GIRON

Servicio de transporte en el puerto de Las Palmas de Gran Canaria.

Mucha experiencia, demasiados kilómetros

Los conductores profesionales de camiones son, según un reciente estudio aún confidencial encargado por UGT y el Ministerio de Transportes, generalmente personas con una amplia experiencia en el mundo del transporte. De hecho, la gran mayoría (66,2 por 100) lleva más de diez años trabajando en este sector. Y no sólo eso, sino que el 63,2 por 100 de los conductores profesionales de camiones han trabajado siempre en este campo, con un 89,8 por 100 de estos profesionales que no han estado nunca en paro. Y si la experiencia es un grado en todas las actividades, en la conducción segura, estos profesionales la tienen de su parte.

Otro dato importante para la seguridad vial es el perfecto conocimiento y acoplamiento con el vehículo que se conduce. En este sentido, los camioneros profesionales utilizan, en su gran mayoría (82,9 por 100), habitualmente el mismo camión.

Muchos de los problemas que estos hombres tienen en carretera se han achacado, habitualmente, al tipo de jornada de trabajo que soportan. El 72,7 por 100 de los profesionales tienen una jornada variable y un 66,2 por 100 la tiene, además, partida. Sin embargo, la limitación de horas de conducción no es un problema que al profesional parezca preocuparle en exceso; al margen del 10,7 por 100 de indiferentes, un 40,5 por 100 no considera esta limitación positiva. Sólo un 43,8 por 100 la considera positiva. Dentro de éstos, un 36,6 por 100 considera necesario mayor descanso, un 17,3 por 100 piensa que esta limitación ofrece más seguridad y un 24,8 por 100 opina que protege al trabajador.

Entre los que consideran negativa la limitación de las horas de conducción, la mayoría (47,6 por 100) arguye razones de falta de rentabilidad, el 15,9 por 100 menciona la longitud de las rutas y sólo el 1,4 por 100 de los profesionales consideran que esta limitación evita accidentes de tráfico.

El 55,4 por 100 de los conductores profesionales realiza, además, otras actividades: un 35,6 por 100 realiza labores de mecánico, un 51,6 por 100 descarga a mano y un 27,3 a máquina, un 56,2 controla la carga y descarga, un 36,3 contrata la carga y un 72,9 por 100 se ocupa también de la limpieza del vehículo.

Un 14,8 por 100 de los conductores profesionales de camión trabajan entre una y cinco noches cada mes; un 10,6, entre seis y diez, y un 11,8, más de 15 noches mensuales. Los mismos trabajadores suelen conducir su vehículo un par de domingos al mes (23,9 por 100). Descansan, habitualmente, dos días al mes (47,8 por 100) o, al menos, uno (22,3 por 100); sólo un 12,3 por 100 no tiene ningún día de descanso. Generalmente (74,5 por 100), estos días suelen ser fijos, por sólo un 24,5 por 100 que los tiene variables. El 78,5 por 100 los tiene consecutivos, por sólo un 19,6 por 100 separados. Respecto a las vacaciones, un 42,1 por 100 tiene un mes de vacaciones y un 41,4 por 100 no tiene vacaciones.

En cuanto a los problemas con que se encuentran, principalmente, estos conductores profesionales citan, en primer lugar, la falta de cargas (26,4 por 100), las dificultades con las tarjetas de transporte (18,8 por 100), problemas con la adquisición del vehículo (14,6 por 100) y el exceso de trabajo (13,1 por 100).

Normalmente suelen ser trabajadores con un contrato fijo, con desplazamientos retribuidos por dietas y que reciben algún tipo de plus para complementar su reducido salario. Las primas suelen ser por kilometraje (24,8 por 100), comisión y prima fija (32,6 por 100) o peligrosidad (7,6 por 100), aunque tras las mencionadas comisiones y primas fijas se esconden algunas otras, peligrosas para la seguridad vial por exceso de kilometraje y sobrecarga, que como explicaba Ricardo Feijoó, de CC.OO., «inducen y priman los excesos de velocidad».

Por último, son profesionales con muchos kilómetros a sus espaldas. El número de kilómetros influye, directamente, en la seguridad vial y en la accidentalidad; aunque, al mismo tiempo, proporciona una experiencia muy positiva al conductor. Los camioneros profesionales realizan entre 75.000 y 100.000 kilómetros al año (25,4 por 100), entre 50.000 y 75.000 kilómetros (18,1 por 100), entre 25.000 y 50.000 (19,6 por 100). Pocos pasan de los 100.000 kilómetros anuales (21,2 por 100) y menos aún de los 125.000 cada año (11 por 100).

Miguel GARROTE

El conductor está expuesto a no pocos peligros en sus viajes.

dos 90 grados sobre la pelvis y piernas en ángulo recto con los muslos, brazos ligeramente separados del cuerpo y antebrazos flexionados 90 grados. Estas normas no se respetan apenas en los vehículos viejos con el agravante de que la vigilancia de la carga supone deformaciones de columna, flexión lateral, extensión máxima y rotación. Las vibraciones del vehículo tienen que ver con las características del mismo. Existen dos tipos: las de alta frecuencia (de 30 a 40 herzios) procedentes del motor y percibidas en el asiento, el volante y los mandos, así como las aleatorias de baja frecuencia (de dos a cuatro herzios), relacionadas con las irregularidades del suelo. El estudio del sindicato francés del transporte señala que los fallos técnicos pueden conducir a graves accidentes, como es el caso de dirección, alumbrado, frenos y recauchutado de los neumáticos, por lo que se subraya la importancia del mantenimiento y la revisión sistemática de los pesos pesados.

Entre los riesgos que acompañan al camionero, se destaca la infraestructura, ya que carretera y autopista se constituyen en sedes de la vida profesional de los conductores de vehículos de gran tonelaje. Las inconveniencias que suponen las propias materias transportadas, se vuelven riesgos en el caso de camiones cisterna que lleven productos químicos, y lo mismo ocurre en el transporte de productos petrolíferos, en los que se da inhalación de vapores en el transcurso de las operaciones de llenado y traslado de combustibles, produciéndose, asimismo, polución por el monóxido de carbono procedente de los gases de escape.

El alcoholismo es responsable de la mitad de los accidentes. En el 50 por 100 de los casos se trata de una ingestión excesiva de alcohol, sin que se dé alcoholismo crónico. El deterioro de prestaciones alcanza a dos tercios de los sujetos, mientras que la tasa llega a 0,50 gramos/litro —límite frecuentemente alcanzado en una comida corriente con consumo medio de bebidas alcohólicas—; a los patronos galos se les ha permitido verificar si los empleados se hallan bajo los efectos alcohólicos cuando desempeñen un cargo de seguridad (por ejemplo, los conductores de mercancías). El tabaquismo, en un medio cerrado como la cabina de un camión, es origen de un descenso en el índice de oxígeno en el aire y en la sangre, con riesgo de enfermedades, merma en las posibilidades intelectuales y disminución de la atención (en niveles en que cinco cigarrillos aumentan en un 30 por 100 la dificultad para atravesar el umbral de luminosidad durante la noche).

Además, numerosos medicamentos disminuyen el estado de alerta del conductor, como ocurre con los psicotrópicos, los barbitúricos y los tranquilizantes (para más información sobre este punto ver TRAFICO, n.º 17, diciembre de 1986, pág. 14).

DEMASIADOS RIESGOS

De acuerdo con las investigaciones llevadas a cabo por el sindicato francés FGTE, rama del transporte de la CFDT, el camionero se encuentra amenazado por buen número de accidentes, muchos de ellos específicamente derivados de su particular labor. Los accidentes de vehículos en el seno de la actividad de transportes

TRAFICO le acompañó al Sur de Francia

Cristóbal, un «vicioso» del «trailer»

DESPUES del mediodía, Cristóbal se encamina al almacén de naranjas donde la variedad de cítrico que espera cargar está siendo seleccionada, marcada y embalada en cajas por un ejército de mujeres villarrealenses. La espera es larga, ya que otros camioneros aguardan también sus cargamentos de naranjas de distintas clases, categorías y calibres. Los profesionales bromean mientras matan el tiempo. Intercambian chanzas sobre las condiciones de trabajo, el número de kilómetros que llevan recorridos esa semana y los que aún les quedan. Un «routier» belga ironiza sobre la carretera. **«No es mi segundo hogar** —dice—, **es el primero».**

Los nervios están tensos. Los conductores saben que si la carga no ha sido acomodada dentro del «trailer» antes de las seis y media de la tarde, la inspección del Ministerio de Industria no dará su visto bueno —o levantará un expediente sancionador— a la mercancía con la antelación suficiente para poder salir esa misma jornada.

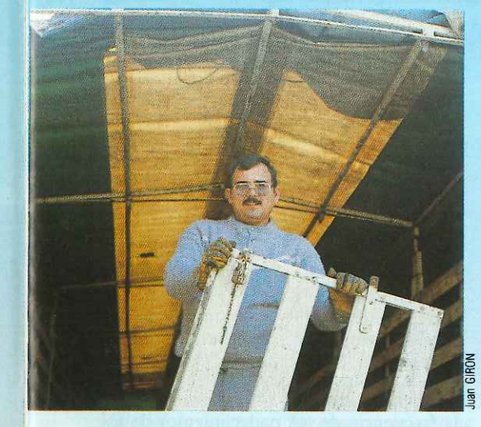
A las siete se cierra el centro de control e inspección y los camioneros que esperan fuera del almacén de cítricos ya están metiendo prisas. Cuentan con que el centro de inspección de Almanzora está a menos de media hora de este almacén, uno de los muchos establecidos en Villarreal de los Infantes (Castellón de la Plana).

El último contingente de carga queda depositado en el camión de Cristóbal, un Dodge Turbo de 38 toneladas de peso bruto. El camionero lo ha revisado exhaustivamente antes de disponerse a iniciar este viaje, que le llevará a la localidad gala de Augén, vía Toulouse. Ahora, 24 toneladas de naranjas villarrealenses de la mejor calidad esperan en el remolque un viaje que las trasladará al mercado de frutas de esa ciudad meridional francesa.

Tras recibir la autorización de los técnicos del Ministerio de Industria, que con su control garantizan el nivel de calidad de la fruta que se exporta desde España, los camiones arrancan con rumbo a sus destinos. Algunos conductores toman un ligero tentempié en la tasca instalada en el complejo del centro de inspección. Quedan muchas horas de volante. Cristóbal Camino es jiennense, pero ha hecho su vida en Villarreal de los Infantes. Tiene treinta y nueve años y dieciséis de experiencia en el camión. Este profesional hace entre 120.000 y 130.000 kilómetros al año, principalmente en el recorrido que se denomina T-2 (países de la Comunidad Económica Europea).

Juan GIRON

Cristóbal Camino junto a su «trailer», en Villarreal de los Infantes.



Juan GIRON

Un momento del proceso de carga en el camión de Cristóbal Camino.

«Los meses más intensos son de octubre a mayo —explica Cristóbal—, **porque coinciden con la campaña de la fruta. En esa época venimos a hacer unos 15.000 kilómetros al mes.** Hasta Agen hay cerca de 1.000 kilómetros y el tiempo corre en su contra, ya que en el mercado esperan la fruta por la mañana. Pese a todo, Cristóbal sabe la importancia de la seguridad en carretera y no se dejará tentar por ningún objetivo que le reste posibilidades de llegar de una pieza y a salvo.

Pero no siempre se tienen todos los triunfos sobre la mesa. Cristóbal recuerda aquella ocasión en que faltó muy poco para que no volviera a sentarse en la cabina de su «trailer». La muerte anduvo muy cerca y fue por un condenado azar. Gajes del oficio.

«Fue en la A-7 —asevera Cristóbal sin quitar los ojos de la carretera que le acerca a Le Perthus-La Junquera, el umbral hacia Francia—. **Estaba en el puente sobre el Ebro y de pronto oí una explosión y el camión dejó de estar bajo mi control. Se me había reventado la rueda delantera de la dirección, una rueda que acababa de poner nueva. Por un milagro, logré dominar el vehículo y salir ileso. Son cosas que pasan y escapan de nuestra previsión».**

En la frontera, Cristóbal rellena los avisos de paso para las autoridades de aduanas y en pocos minutos circula sobre la autopista francesa. Primero será por la A-9, para pasar posteriormente a la A-61. Hay una herramienta en el camión que conduce Cristóbal sin cuyo concurso sería mucho más duro el trayecto. Se trata de un equipo de radioaficionados con 140 canales y un alcance de diez kilómetros.

En algunos ratos en que se siente el cansancio peligrosamente sobre los párpados o cuando se comienzan a sentir síntomas de embotamiento, conectar con el canal de los camioneros sirve para despejarse y pasar un buen rato escuchando comentarios sobre la carretera, datos de ayuda para la conducción, sobre el estado de la red viaria, las condiciones de visibilidad, peticiones de auxilio o simplemente conversación amena sobre temas que interesan a todos. El micrófono en el salpicadero permite que el conductor intervenga sintonizando esa frecuencia. **«¿Me copias? ¿Me copias?» («¿Me recibes?»,** en la jerga de los radioaficionados de la carretera) es la cantinela que se suele oír poco antes de que intervenga algún nuevo contertulio.

Cuando el cansancio aprieta, sin embargo, Cristóbal es partidario del descanso sin sustitutivos. Detiene el camión en un aparcamiento ubicado al pie de la autopista.

Fuera, la niebla comienza a ser espesa y el camionero no ignora que la falta de visibilidad y el cansancio hacen una pésima combinación. Antes, toma un café en una máquina automática y minutos después se tiende en la litera de la cabina durante un par de horas. **«Esto está muy bien** —concede Cristóbal—. **Mientras que en España no tenemos nada de esto, en Francia hay un "parking" cada seis kilómetros. En las autopistas españolas no han pensado en los camioneros y se nos considera como turistas, no como profesionales que vivimos de esto.»**

El despertador devuelve a Cristóbal al mundo de los conductores. Falta poco para que amanezca y parece que su programa de entregas podrá cumplirse al minuto.

Este profesional continúa su viaje con la mente despejada y los nervios templados. Los clientes esperan la carga y no será necesario que se produzca retraso alguno. Cristóbal Camino no es ajeno a que en el sector uno no se enriquece precisamente haciendo kilómetros. Ni de ninguna otra forma. El sueldo base asciende a poco más de 50.000 pesetas mensuales, a lo que hay que sumar la asignación para dietas y el kilometraje (4,5 pesetas por kilómetro recorrido). Pero aquí también interviene la vocación, porque, como dice nuestro interlocutor, **«el camión es muy vicioso. Uno se acostumbra en seguida y no lo puede dejar: yo no sería capaz de soportar ocho horas en una fábrica. Esto es mucho más independiente. Con tal de cumplir puntualmente con la entrega, uno puede administrarse a su gusto».**

J.S.H.

Los adelantamientos entre camiones no están exentos de peligrosidad.

La LOTT vendrá a clarificar el sector

Penurias de gran tonelaje

El transporte por carretera se encuentra con no pocos obstáculos, según resaltan portavoces de la Confederación Española de Transporte de Mercancías. Se plantea una serie de problemas, que van desde el aspecto legal hasta el de la incapacidad de gestión del pequeño transportista, pasando por el exceso de oferta en el sector. La aplicación de la LOTT vendrá a paliar el vacío dejado por una legislación que data de 1947 y se ha quedado obsoleta. En la CETM señalan que el exceso de oferta se produce a causa de que sobran camiones y la demanda se ha contraído. **«No hay sistemas tarifarios que impidan que la utilidad del parque (45-60 por 100) sea muy baja** —comentan en la Confederación—. **Se practican precios muy bajos y se hacen menos kilómetros de los que se deberían hacer».**

A esto hay que sumar, de acuerdo con la estimación de la CETM, que el porcentaje de vehículos de más de diez años es más del triple de la media europea, **«lo que se traduce en averías, paralizaciones y mayor consumo energético».** La incapacidad de gestión del pequeño transportista se deriva de la ausencia de acceso previo a la profesión, con la consiguiente escasa formación empresarial (a partir de enero de 1988 será obligatoria la Formación Profesional y un Certificado de Aptitud Profesional para ser transportista).

Otros males que aquejan al sector, siempre según los portavoces de la Confederación Española de Transporte de Mercancías, son la competencia con el ferrocarril **(«que algunos consideran desleal y por ello la pugna es continua»)**; la red de carreteras nacionales, cuyo retraso en infraestructuras denota deficiencias claras, presenta itinerarios con buen trazado sobrecargados de tráfico; inexistencia de una verdadera política de renovación de flota (hay unos 240.000 camiones de servicio público en el país y 125.000 tienen más de diez años, por lo que las líneas PYME resultan poco operativas); ausencia de jubilación anticipada **(«se han dado casos de profesionales con sesenta y dos años llevando un monstruo de 38 toneladas»)**, y jornadas demasiado prolongadas, pese al tacógrafo **(«buscamos que con nueve horas diarias un transportista pueda vivir dignamente»).**

Las sanciones más frecuentes que se imponen a este colectivo, de acuerdo con la citada Confederación, se refieren a multas de tráfico, por exceso de peso, por no pasar la Inspección Técnica de Vehículos, por exceso de velocidad, por deficientes condiciones de seguridad en el vehículo (mala colocación de las ruedas, carencia de extintor), por llevar la tarjeta caducada (al llevarla provisional o haberla olvidado), etcétera. Con todo, los conductores de camiones españoles conocen bien su oficio y destacan entre los más seguros de Europa.

por carretera representan tan sólo el 8 por 100 del total, mientras que los que sobrevienen con el camión detenido son mucho más numerosos (80-90 por 100, con predominio del riesgo relacionado con el mantenimiento). Curiosamente, estos accidentes son de gravedad. Entre 1.000 accidentes mortales de trabajadores asalariados, el estudio sindical diferencia claramente que el transporte por carretera mata 1,8 veces más que el conjunto «Transportes-mantenimiento» y 2,4 veces más que el conjunto «Construcciones y trabajos públicos». Además, no pocos de estos accidentes mortales ocurren en la carretera e implican a otras víctimas.

En 1977, teniendo en cuenta los accidentes de circulación con camiones de gran tonelaje, en Francia se registraron 21.796 víctimas con 1.962 muertos (251 de ellos conductores de gran tonelaje).

El factor de la fatiga tampoco es ajeno a la seguridad del camionero. Según el mencionado trabajo de la FGTE, la fatiga cotidiana es la de carácter fisiológico y deriva de los esfuerzos físicos y del nivel de atención exigido al conductor de camiones.

Un descanso reparador sirve, por lo general, para recuperar el equilibrio. A ese tipo de fatiga hay que añadir la crónica, originada por el estrés propio del trabajo del transporte por carretera: la suma de molestias cotidianas puede llevar —sin que a veces se dé cuenta el conductor— a un verdadero agotamiento. Después de jornadas intensas de once o doce horas de trabajo al día o de 60 ó 70 horas a la semana, corren grave riesgo el descanso, la vida familiar, el ocio y la vida cultural y social de estos profesionales.

Por si fuera poco el precedente relato de males, los estudios epidemiológicos dedicados a este sector demuestran que la hernia discal es más frecuente entre los conductores que entre las demás categorías de población, con una especial incidencia en los camioneros. Un factor determinante para que surjan problemas en el aparato locomotor es la duración de exposición o, dicho de otro modo, el kilometraje recorrido: a partir de 100.000 kilómetros al año, la frecuencia de los padecimientos de espalda es del 30 por 100, mientras que desciende al 18 por 100 por debajo de los 50.000 kilómetros. El dolor dorsal-lumbar puede deberse simplemente a la contracción muscular necesaria para el mantenimiento prolongado de una posición, pero el 70-80 por 100 de los dolores lumbares son de origen discal, de acuerdo con el estudio de la FGTE. El envejecimiento acelerado del disco intervertebral y se ve favorecido por factores como la carga de pesos pesados, a pesar de una buena posición de levantamiento: la presión en el disco es más importante cuando se está sentado que de pie, y tampoco hay que desatender las vibraciones en su incidencia sobre el citado envejecimiento discal (las bajas frecuencias de cuatro heridos que se dan en las cabinas suponen resonancias a nivel vertebral).

La actividad profesional conlleva, asi-

Miguel GARROTE

Zona reservada a los camiones en la frontera hispano-francesa.

Joan GIRON

Material de construcción pasa por la aduana del puerto de Las Palmas.

mismo, dolores, artrosis, neuritis de las extremidades superiores, así como los riesgos asociados al mantenimiento: hernia discal y fracturas-esguinces del tobillo y traumatismos a menudo más graves en las operaciones de entoldado y desentoldado.

Los males digestivos también se hallan presentes para este colectivo. Se representan principalmente por la dificultad de digerir, pesadez tras la comida, ardor de estómago y hasta úlcera, así como anomalías en el metabolismo de las grasas, que se manifiesta como una tendencia a la obesidad. Estos problemas se asocian a errores nutricionales: comidas demasiado abundantes, ricas en grasas y azúcares, tomadas apresuradamente y con horarios irregulares. Las bajas frecuencias antes citadas también actúan como resonancia visceral sobre la musculatura del estómago y de los distintos intestinos.

El oído no se halla al abrigo de los riesgos que penden sobre el camionero. En determinados vehículos pesados existe riesgo de sordera profesional (especialmente en los camiones frigoríficos, donde se pueden encontrar niveles sonoros de 85 a 90 decibelios). Pero sobre todo, es el ruido continuo y sus variaciones importantes (aceleraciones, cambios de velocidad) lo que constituye un estrés suplementario con reducción evidente de la vigilancia. Si este escollo tiende a resolverse en los vehículos nuevos mediante un mejoramiento muy importante del aislamiento fónico de la cabina, el problema persiste en los trabajos públicos entre los conductores de camionetas u otros camiones, donde se alcanzan en ocasiones más de 90 decibelios. El efecto cardiovascular se manifiesta a través de aceleraciones del pulso paralelas a la dificultad de la conducción con modificación en los electrocardiogramas durante el tráfico intenso. Se ha probado que la instalación de una caja de cambios automática reduce en un 20 por 100 el trabajo cardíaco. A esto hay que sumar los padecimientos urológicos, entre los que destacan los cálculos renales.

UN JORNAL BIEN GANADO

«El chófer se gana el jornal bien ganado —asegura Esteban Belles, transportista villarrealense, que lleva más de treinta años en el negocio—. **Este trabajo requiere gran esfuerzo, además de estar siempre fuera de casa. Para el conductor no hay domingos y con frecuencia tiene que salir a la carretera con frío y nieve ».**

Desde la experiencie que dan los años, Belles opina que el tacógrafo, de uso obligatorio para los camioneros, debería ir acompañado por otras medidas, pues **«si nos ponen a nivel europeo, deben hacer lo mismo con las estructuras del sector, algo de lo que en la actualidad carecemos. En lugar del cómputo diario, el tacógrafo tendría que tener una medición mensual o quincenal, con lo que se evitarían en buena medida los perjuicios que se están causando al profesional del camión».** Como una nube gris, los peligros de la carretera acompañan potencialmente al camionero. **«El riesgo existe** —apunta Belles—. **Hay mucho tráfico. Pero el chófer que lleva muchas horas sabe lo que tiene entre manos y que el sueño es peligroso »**.El Ministerio de Industria realiza revisiones del material de forma anual (si el vehículo no llega a diez años) o bianual (si pasa de los diez años). Además de esto, el conductor efectúa una revisión rutinaria antes de salir de viaje: hace que en el taller echen un vistazo al agua, el aceite, los niveles, el anticongelante, los neumáticos y la presión.

La Ley de Ordenación de Transportes Terrestres (LOTT) se vislumbra como un cabo al que se asirán estos profesionales. **«Indudablemente** —comenta Esteban Belles, director de Transportes Esteban—, **la LOTT traerá una esperanza al sector. Habrá que ver cómo queda al final. Nosotros tenemos algunas cosas que objetarle: por ejemplo, el tacógrafo, que resulta muy rígido para nosotros, ya que no estamos preparados como en la CEE. Hay que pensar que en toda Europa se hace la distancia entre Castellón y La Coruña en catorce horas, mientras que aquí, con esa reglamentación, nos hacen falta tres días. Sólo cruzar Valencia nos lleva una hora, no existen aparcamientos y en esa marcha se come uno el tiempo del tacógrafo, es decir, cuatro horas al volante, media hora de descanso y otras cuatro horas conduciendo ».**

LA NOCHE ES PARA CONDUCIR

Para alguien tan experimentado como José Blaya Moreno, transportista del año

CAMIONES IMPLICADOS EN ACCIDENTES SEGUN TIPO (1985)						
	Total		Carretera		Ciudad	
	Con víct.	Mortal	Con víct.	Mortal	Con víct.	Mortal
Menos de 3.500 k.	2.884	268	1.716	204	1.168	64
Más 3.500 k.	4.189	551	3.133	463	1.056	88
TOTAL	7.073	819	4.846	667	2.224	152
Vehículos artic.	926	181	813	167	113	14

(Fuente: Anuario DGT)

Juan GIRON

Antes de la inspección, el camión recibe la carga en el almacén.

1986 para Firestone, **«las averías en carretera son los problemas más gordos de los camioneros».** Tampoco le va a la zaga el tráfico, **«que es muy fuerte y abundante, sobre todo los fines de semana, y nosotros nos las vemos y deseamos para conducir de acuerdo con las normas de circulación».**

La conducción nocturna suele implicar mayores inconvenientes para la seguridad vial. La deficiente visibilidad tiene mucho que ver, aunque esto no parece preocupar especialmente a los profesionales experimentados. **«Las noches son para conducir** —apostilla un camionero con un amplio historial en el transporte—, **mientras que el día se dedica prácticamente a la carga y descarga ».** Esta conducción se debe, fundamentalmente, a necesidades de la mercancía. **«Ocho horas son poco tiempo para cruzar España. Nosotros conducimos los tiempos reglamentarios y, en ocho horas, da tiempo a conducir muchos kilómetros. A veces nos pasamos un poco, porque estamos a 30 minutos o una hora del destino y la mercancía tiene que llegar, porque si no, se estropea, y, claro, no te vas a parar a sólo media hora del punto de destino ».**

Una de las soluciones apuntadas por determinados sectores de estos profesionales es llevar un compañero. No obstante, José Blaya reconoce que se trata de un tema gravoso para las empresas, porque tienen que pagar un sueldo más, Seguridad Social, etcétera. Además, entra en juego el tema de la confianza en el compañero. **«Para ir tranquilo** —nos comenta José Blaya — **es necesario tener mucha confianza en el compañero. De lo contrario, se descansa, pero es un descanso muy violento y en cuanto notas un frenazo, te levantas sobresaltado a ver qué pasa. Yo, o viajo con un compañero seguro o voy solo ».**

Y esa seguridad viene dada por la experiencia al volante del conductor. Como nos comentó, ayudado por el refranero español, José Blaya: **«El oficio saca al maestro y la experiencia es la madre de la ciencia. Somos buenos conductores, sobre todo por los kilómetros que hacemos, porque no va a tener la misma experiencia alguien que hace 30.000 kilómetros, que quien hace 100.000».**

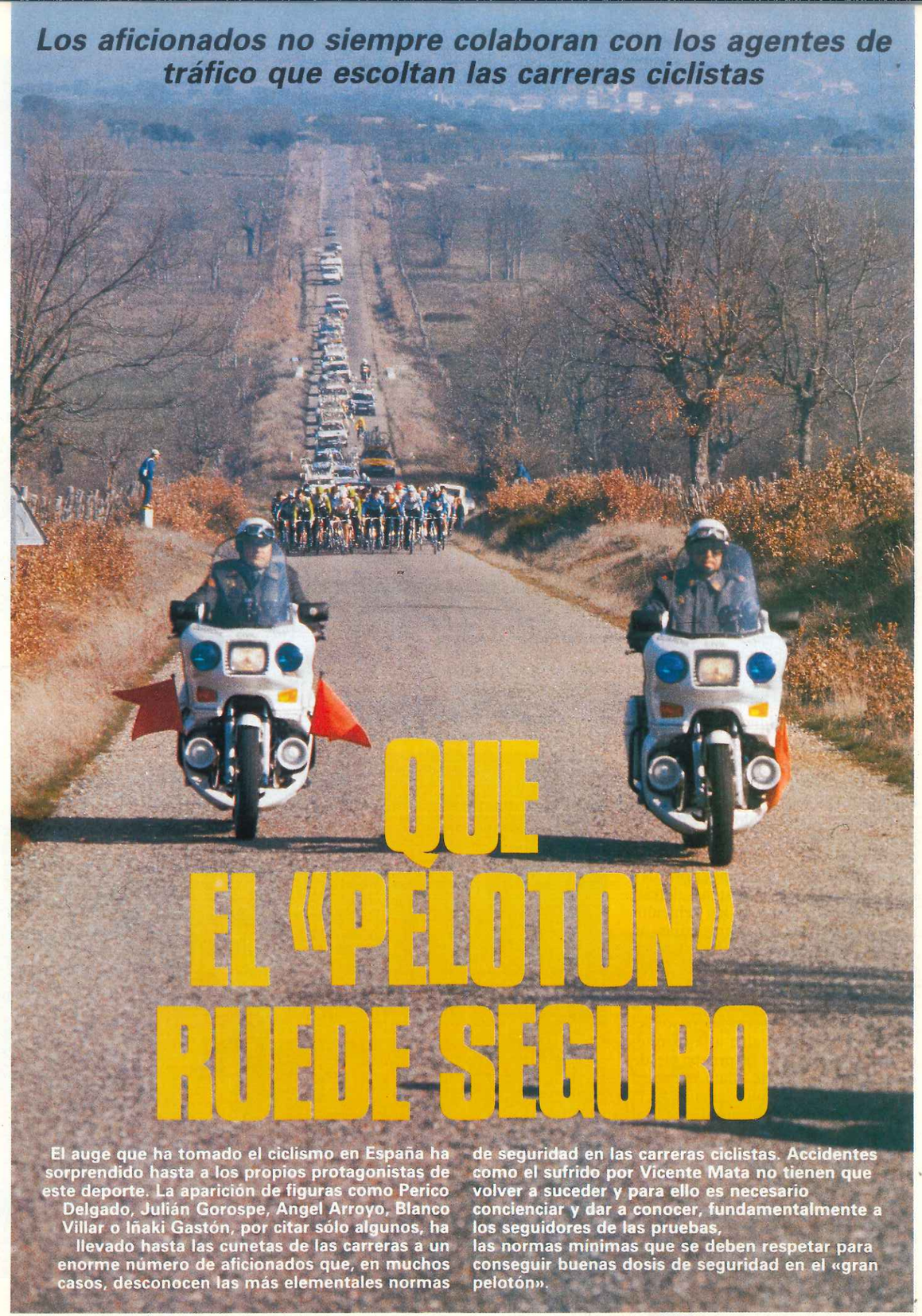
PORVENIR ALENTADOR

El futuro de los camioneros aparece esbozado en las líneas que apunta Alfredo Irisarri Castro, secretario general de la CETM y de CONETRANS, para quien se hace inevitable **«incrementar la capacidad de gestión del pequeño transportista mediante núcleos de gestión informatizados, grandes empresas de transporte, cooperativas de transportistas (que han dado escasos resultados) y centros de información de cargas con modelo en los "bureaux de frets" (oficinas de fletes), que en Francia no han dado muy buen resultado».**

Las oficinas de fletes se emplazan en cada ciudad y allí es donde las agencias llevan las cargas para que los transportistas acudan en busca de las mismas. Existe otra alternativa, que comienza ahora en Francia y ya está establecida en Holanda y Alemania, consistente en los denominados «centros telemáticos» a base de tecnología de punta. En un gran ordenador se introducen las ofertas de transporte y las empresas incluyen las necesidades de portes, todo lo cual va a parar a las terminales donde los camioneros se informan de las disponibilidades. Así se evitan viajes en vacío y se aprovechan determinadas rutas para cubrir puntos intermedios no previstos con antelación. Una única cola para todos a la hora de la distribución de las cargas hace de este sistema una promesa que en el país vecino ya es realidad.

El factor seguridad es vital para un sector como éste. Por ello, no está de más recapacitar sobre los puntos que no deben perderse de vista para reducir el índice de siniestralidad (ya de por sí bajo) en el grupo de camiones. De una ponencia realizada por Miguel Muñoz, subdirector general de Circulación y Seguridad Vial de la DGT, extraemos los doce consejos cuyo seguimiento llevaría a dotar de mayor seguridad a este sector: mantenimiento de distancias de seguridad (la necesaria para permitir los adelantamientos), cuidar los hábitos de comida y bebida en la carretera, señalizar al vehículo que pide paso si puede o no efectuar la maniobra (lo que es obligatorio, según el Código de la Circulación), no imponer lo que se llama «la ley del más fuerte», descanso adecuado entre períodos de conducción, no rebasar la velocidad debida (las estadísticas demuestran que el camionero —especialmente el de camión pesado— suele ir a mayor velocidad de la adecuada), renovación del parque de vehículos, incremento de la seguridad pasiva (instalación de dispositivo antiempotramiento, homologación de los conjuntos...), cumplimiento de la ITV, capacitación y profesionalización de los conductores, inclusión de materias relativas a la seguridad vial en los cursos de acceso a la profesión de transportista y, por último, mejoramiento de infraestructura de carreteras (precisamente, en relación con la detención en las áreas de descanso en las carreteras españolas, existe un trabajo muy avanzado para contribuir a los períodos obligatorios de descanso, para cuyo acondicionamiento se prevé la introducción en los Presupuestos Generales del Estado de una partida de no menos de 500 millones de pesetas).

Los aficionados no siempre colaboran con los agentes de tráfico que escoltan las carreras ciclistas



QUE EL «PELOTON» RUEDE SEGURO

El auge que ha tomado el ciclismo en España ha sorprendido hasta a los propios protagonistas de este deporte. La aparición de figuras como Perico Delgado, Julián Gorospe, Angel Arroyo, Blanco Villar o Iñaki Gastón, por citar sólo algunos, ha llevado hasta las cunetas de las carreras a un enorme número de aficionados que, en muchos casos, desconocen las más elementales normas de seguridad en las carreras ciclistas. Accidentes como el sufrido por Vicente Mata no tienen que volver a suceder y para ello es necesario concienciar y dar a conocer, fundamentalmente a los seguidores de las pruebas, las normas mínimas que se deben respetar para conseguir buenas dosis de seguridad en el «gran pelotón».

El «abrecarreras» va deteniendo los coches junto a la cuneta. La Guardia Civil prefiere utilizar un coche a un motorista, por la megafonía.

ESTAMOS en el Trofeo Luis Puig, prólogo a la Vuelta a la Comunidad Valenciana. Vicente Mata, un neoprofesional del equipo Colchón CR, marcha descolgado de la marcha del pelotón. En la bajada de un puerto, Vicente se lanza «a tumba abierta», tratando de ganar segundos al pelotón. El «bandera verde» de la Guardia Civil marcha detrás, dando de nuevo paso a los vehículos apartados por los «banderas rojas» al arcén mientras pasa la carrera. En una curva de la bajada, tomada por Mata por la izquierda para trazar mejor, un aficionado, y también ciclista, arranca su coche y, sin esperar el paso del «bandera verde», vuelve a la carretera para llegar a ver la prueba desde otro punto... Vicente Mata encontró la muerte por la imprudencia —o el desconocimiento— de un aficionado.

BANDERA ROJA, BANDERA VERDE

Tras el accidente de Vicente Mata, algunos culparon a la Guardia Civil, pero lo cierto es que si los aficionados respetaran las escasas normas de seguridad, accidentes como el de Vicente Mata no tendrían por qué volver a repetirse. *«En carreras importantes*

El «bandera roja» va abriendo la prueba. Los vehículos deben detenerse en un lateral y no volver a circular hasta que el «bandera verde» les permita hacerlo.

Jesús Blanco Villar, ciclista profesional:

«Lo de Vicente puede ocurrir en cualquier momento»

SOBRE todo a consecuencia del accidente sufrido por Vicente Mata, se habla bastante de la inseguridad de los profesionales en las carreras ciclistas. Jesús Blanco Villar también cree que existe esta falta de seguridad: **«En estas últimas carreras de Levante y por ahí, se ha visto que ha habido muchos accidentes y estamos un poco molestos. Ultimamente está ocurriendo más que nunca».**

—¿Cuál crees que puede ser el motivo?

—No lo sé. Pienso que los circuitos y los recorridos deberían vallarlos un poco más, al estilo del Tour de Francia; no digo que lleguen a tanto, porque aquello es un mundo aparte. Pero las organizaciones deberían darse cuenta de que nosotros nos jugamos la vida todos los días en la carretera, y encima que vayamos inseguros no es correcto.

—Entonces, ¿crees que la desgracia que le sucedió a Vicente Mata es algo que puede volver a ocurrir?

—Sí. Dios quiera que no vuelva a suceder. Pero, desgraciadamente, tal y como están las cosas hoy en día, puede ocurrir en cualquier momento. Le ocurrió a él como le podía haber pasado a otro y en cualquier carrera, sobre todo en estas de principio de temporada. En pocas ocasiones me había visto tan inseguro en carrera como en estas primeras pruebas.

—¿Más Guardia Civil o más protección por parte de la organización de cada prueba?

—Necesitamos la ayuda de todos. Habría que poner en los circuitos unas cintas o unas vallas; no sé, pero algo para que la gente no se ande cruzando.

—¿Dónde se corre más peligro, delante o atrás, en cola del pelotón?

—En todos los lados. En el caso de Vicente Mata fue mala suerte. Iba atrás, había pinchado; el coche que estaba allí vio pasar el paquete y creyó que no había nadie, salió... Pero también puede ocurrir delante. Pasa un grupo y de una calle puede salir un coche o cualquier cosa.

—¿No habrá que pedir una colaboración especial a los aficionados que acuden a presenciar las carreras?

—También, porque en carrera vamos prácticamente ciegos, a lo nuestro, y no podemos ir pendientes de las calles y cruces que hay.

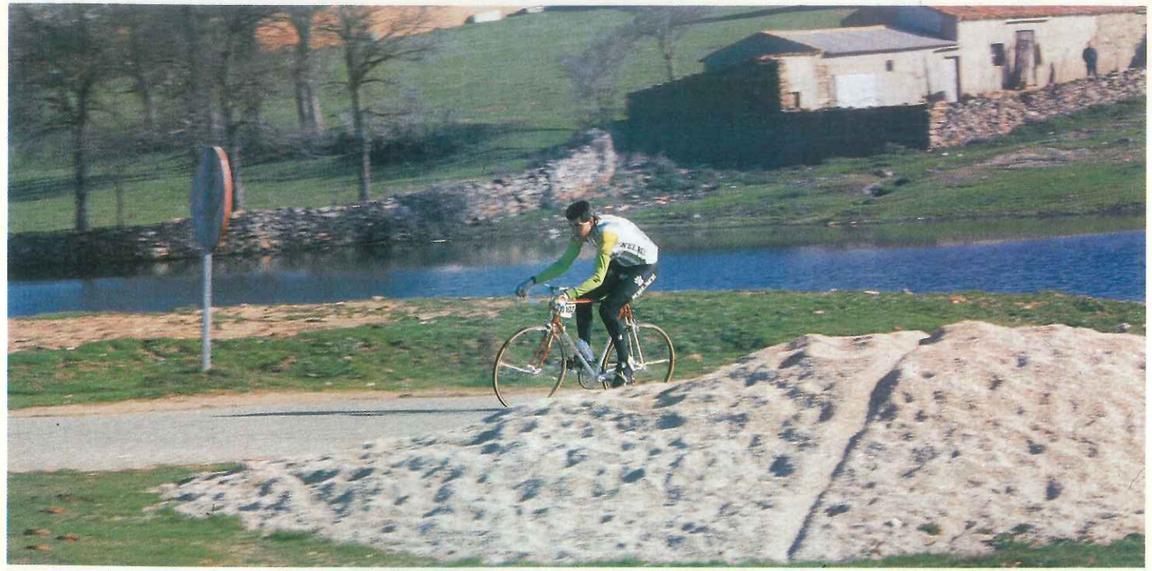
—nos comenta un capitán de la Guardia Civil—, *normalmente el usuario de la carretera colabora. El problema es que existen un montón de carreras pequeñitas y al ciudadano se le molesta con mucha frecuencia. Y se cansa.»*

Las normas son bien sencillas: Delante del pelotón —o de algún escapado, si lo hubiese— marcha un coche o un motorista de la Guardia Civil. Los miembros de la Benemérita prefieren, por cuestiones de comodidad y eficacia, el coche, ya que éste cuenta con servicio de megafonía. Este «abrecarreras», que marcha con varios minutos de ventaja respecto al primer corredor, va haciendo parar junto a la cuneta a los vehículos que circulan, inmovilizándolos hasta que pase toda la carrera. Detrás, varios motoristas escalonados, con bandera roja, van cuidando que ningún vehículo se encuentre de frente al pelotón lanzado. Y por último, detrás del pelotón o del último rezagado, marcha un motorista, con bandera verde, dando nuevamente paso a los vehículos parados junto a la cuneta.

Pero ésta no es la única medida de seguridad que se da a las pruebas ciclistas. Miembros de la Guardia Civil, si se trata de carreteras, y Policía Municipal o Policía Nacional en núcleos urbanos, si existiera el cuerpo, vigilan los cruces. Cumpliendo un plan previamente establecido y de acuerdo con un horario, también preestablecido, pero que va siendo alterado por el Jefe de Orden según va transcurriendo la carrera, se cortan los cruces importantes y en confluencias de vías se para a los vehículos.

Evidentemente, lo ideal sería que las pruebas ciclistas estuviesen rodea-

Es fundamental la coordinación en los cruces, aunque resulta imposible poner un agente en cada camino vecinal.



Los rezagados y escapados son el verdadero peligro para la seguridad. Entre ellos y el pelotón se suelen «escapar» algunos vehículos que deberían estar detenidos.

das de un sistema de seguridad similar al del Tour de Francia. En la ronda francesa se moviliza no sólo a la policía, sino incluso al ejército. De esta forma, se consigue un cordón de seguridad casi perfecto, cubriendo prácticamente hasta los caminos de herradura. Mandos de la Guardia Civil nos han comentado que «es imposible que en todas las carreras haya un guardia civil en cada salida y en cada camino para evitar que alguien pueda salir en mitad de la prueba. No existen efectivos —continuaban— para cubrir el promedio ideal de que haya un agente cada dos ciclistas».

FUGADOS Y REZAGADOS, EL PELIGRO

Pero la Vuelta Ciclista a España no es el Tour de Francia, ni las pruebas de un día, uniprovinciales o de categorías inferiores, gozan de la misma protección que las grandes rondas profesionales.

En este tipo de carreras el peligro surge cuando algún corredor marcha escapado o algún otro se descuelga del gran pelotón. Este tipo de incidencia provoca un reparto de las fuerzas que custodian la prueba. Y lo que es más peligroso: mueven la impaciencia de los conductores apartados a la cuneta por la Guardia Civil, y de algunos aficionados que quieren acudir a otro punto de la carretera desde donde ver pasar a sus ídolos.

Atención a la Vuelta a España

ABRIL

23. 1.ª etapa: Benidorm-Benidorm.
24. 2.ª etapa: Benidorm-Albacete.
25. 3.ª etapa: Albacete-Valencia.
26. 4.ª etapa: Valencia-Valencia.
27. 5.ª etapa: Valencia-Villarreal.
28. 6.ª etapa: Salou-Barcelona.
29. 7.ª etapa: Barcelona-Andorra.
30. 8.ª etapa: Seo Urgel-Cerler.

MAYO

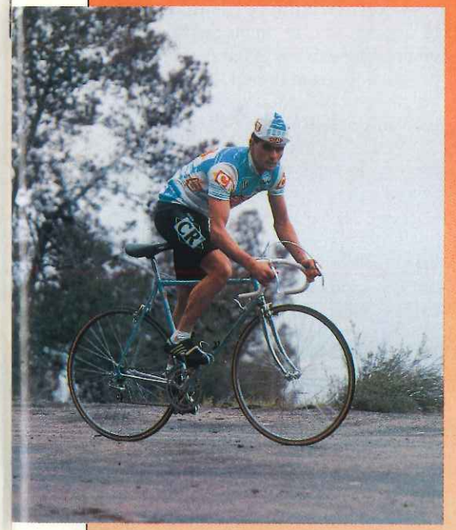
1. 9.ª etapa: Benasque-Zaragoza.
2. 10. etapa: Zaragoza-Pamplona.
3. 11. etapa: Miranda de Ebro-Alto Campoo.
4. 12. etapa: Santander-Lagos Covadonga.
5. 13. etapa: Cangas Onís-Oviedo.
6. 14. etapa: Luarca-El Ferrol.
7. 15. etapa: El Ferrol-La Coruña.
8. 16. etapa: La Coruña-Vigo.
9. 17. etapa: Ponteareas-Ponferrada.
10. 18. etapa: Ponferrada-Valladolid.
11. 19. etapa: Valladolid-Valladolid.
12. 20. etapa: Barco Avila-Avila.
13. 21. etapa: Avila-Segovia.
14. 22. etapa: Segovia-Villalba.
15. 23. etapa: Alcalá-Madrid.

Es precisa una campaña de concienciación

CHICO PEREZ (*)

NUEVAMENTE, en el transcurso del Trofeo Luis Puig, el ciclismo se vistió de luto. El joven corredor Vicente Mata era atropellado por un automóvil que circulaba en dirección contraria a la carrera. No es momento de lamentar más la muerte del corredor de Villarreal —todos seguimos sintiéndola—, sino de intentar por todos los medios que Vicente Mata sea la última víctima del ciclismo en competición.

Como hombre que desde hace veinticuatro años sigue como periodista el ciclismo profesional, tengo que dejar bien clara una cosa. Y ésta no es otra que destacar como se merece la labor —indispensable— de la Guardia Civil de Tráfico en las pruebas ciclistas de todas las categorías que se celebran en España. He dicho en más de una ocasión, y vuelvo a repetir ahora, que sin la extraordinaria colaboración de la Guardia Civil de Tráfico sería imposible celebrar una sola prueba ciclista en carretera en España. Los motoristas que convoyan las pruebas ciclistas realizan su trabajo de una forma abnegada —en algunas ocasiones, con riesgo de sus propias vidas— y perfecta. Es decir, que controlan con la debida anticipación el tráfico contrario a la carrera, haciendo detener a todo vehículo que circula en contra del pelotón o de los escapados, en caso de que hubiera alguna fuga de corredores.



Que Vicente Mata sea el último.

Pero el verdadero problema existe cuando la carrera viene rota en distintos grupos de corredores. Los motoristas que abren carrera paran, como es su obligación, a todo vehículo que circula en contra del escapado o escapados que marchan en cabeza de carrera. Pero, ¿qué sucede después que ha pasado el grupo de cabeza? Aquí está el auténtico nudo gordiano de la cuestión. Los motoristas han detenido los vehículos que circulan en contra de los escapados, pero estos vehículos, una vez que ha pasado el grupo y cuando ven que no viene nadie, se ponen en movimiento. Aquí, en este momento, surge el peligro para los corredores que vienen en el resto de grupos en que se ha partido el pelotón. Puede suceder, es probable, que sea tal la batalla que el pelotón se rompa en tantos grupos que no haya motoristas para proteger a todos los grupos o corredores sueltos. Si esto sucede —que es posible, insisto—, en cualquier curva puede venir otro caso parecido al que costó la vida al malogrado Vicente Mata. Y esto hay que evitarlo. ¿Cómo? Aquí nada pueden hacer el oficial y el grupo de motoristas que componen el grupo de la Guardia Civil de Tráfico que velan por el control y seguridad de la prueba ciclista.

Para intentar evitar que los vehículos que han detenido los motoristas abrecarreras se pongan en marcha hasta que lleguen los motoristas con bandera verde —que significa el fin de toda prueba ciclista— es necesario, y cuanto antes mejor, que la Dirección General de Tráfico ponga en marcha una gran campaña nacional de concienciación y sensibilización del automovilista, para que cuando sea detenido por los motoristas que preceden a una prueba ciclista, no se mueva hasta que llegue otro agente que le dé la orden de continuar su marcha. Para que Vicente Mata sea la última víctima del ciclismo en competición es INDISPENSABLE que la campaña más arriba mencionada se lleve a cabo cuanto antes. Mientras esto no se haga y no se castigue a los infractores con severas sanciones, seguirán surgiendo coches «asesinos» en cualquier curva de una prueba ciclista, que siguen la vida de un joven como era Vicente Mata, que buscaba a través del ciclismo ganarse honradamente su sustento. De nada sirve el extraordinario trabajo de los motoristas a lo largo de cientos de kilómetros en cada etapa, si los automovilistas, ahora por desconocimiento, se ponen en marcha cuando aún quedan corredores por pasar a la altura en que fue detenido su vehículo por el abrecarrera. Es urgente la campaña de mentalización del automovilista para con las carreras ciclistas. Y cuanto antes, mejor.

(*) Periodista especializado en ciclismo

No es que la Guardia Civil o que las fuerzas de seguridad no cumplan con su labor; es que algunos ciudadanos, aficionados o no, por desconocimiento o por imprudencia —que en estos casos roza la temeridad— se saltan las normas y las indicaciones de las fuerzas que custodian la prueba. Concretamente, el pasado domingo 15 de marzo, en el Gran Premio de Castilla y León —donde gracias a la colaboración y amabilidad de la Guardia Civil pudimos obtener las fotografías que ilustran este reportaje— pudimos constatar que varios vehículos, tras echarse a la cuneta obedeciendo la orden del «abrecarreras», una vez pasado el ciclista que marchaba escapado volvían a la carretera con el peligro de encontrarse de golpe con el pelotón que iba detrás. Y no creemos que nadie pueda alegar la excusa de que creía que habían pasado todos los corredores, porque sólo había pasado uno. Pues en esta prueba del Gran Premio de Castilla y León, perfectamente organizada por la Guardia Civil, con un despliegue importante de fuerzas, entre el escapado y el pelotón llegó a circular, «entre banderas», ¡un camión! Tuvimos suerte y no se produjo ninguna desgracia, pero podría haberse repetido el accidente que costó la vida a Vicente Mata.

UN GRUPO ESPECIALIZADO

Los servicios de vigilancia y protección en carreras ciclistas por parte de la Guardia Civil no se cubren siempre con los mismos agentes. Normalmente se hace por turnos, y más cuando se trata de carreras ciclistas de importancia menor, como puedan ser pruebas de un día, de carácter provincial o de categorías juveniles. Se trata de servicios cansados, pues, como nos decía un oficial de la Benemérita, *«ir detrás de una caravana ciclista, a 30 ó 40 por hora, no resulta nada divertido»*.

Muchos de los profesionales que se mueven alrededor del mundo del ciclismo defienden que los guardias civiles que custodien las pruebas ciclistas sean siempre los mismos. Es decir, apoyan la creación de un grupo especializado en el seguimiento, coordinación y custodia de carreras ciclistas. De alguna forma, esto se hace en grandes pruebas como la Vuelta Ciclista a España, donde miembros del Cuerpo expertos en esta labor son acompañados por «novatos», que de esta forma van fogueándose.

No obstante, en el caso de las carreras más modestas, el atender, por parte de la Guardia Civil, a la seguridad de la carrera deja desatendidos otros

servicios que, normalmente, la Guardia Civil de Tráfico suele cubrir.

Uno de los puntos más importantes para la seguridad de la carrera es el cierre de los cruces y de las confluencias desde el paso de los «banderas rojas» hasta el último ciclista, cuando el «bandera verde» dé paso a los vehículos detenidos. Es fundamental que no haya vehículos que circulen entre los posibles escapados o rezagados. Este es el peligro fundamental para los ciclistas profesionales durante las carreras. Al conductor del vehículo siempre le parece que va a tener tiempo para echarse a un lado, porque va a ver la caravana multicolor desde lejos y con tiempo. Por una imprudencia de este tipo, Vicente Mata se encontró, de frente, un coche en su trayectoria, lo que le costó la vida. En este sentido, es importante que los aficionados colaboren con la Guardia Civil, al igual que los ciudadanos que circulan por las carreteras y ven interrumpido su paso por una carretera ciclista.

«*El problema* —resumen un oficial de la Guardia Civil— *es que, por muchas motoristas que acompañen a la prueba, no pueden nunca ser tantos como para ir un motorista por cada dos ciclistas. Cuando el pelotón se fragmenta, el ciudadano no entiende que tiene que esperar hasta la "bandera verde". Se aburren y salen. El peligro está en cuanto un ciudadano, que ha sido parado por el "abrecarreras", reanuda la marcha. Se puede encontrar con una sorpresa de golpe. Y no sólo él, sino el ciclista que, normalmente, no mira nada.*»

Juan M. MENENDEZ
Fotos: Miguel GARROTE

Joaquín Pérez Soliva, director deportivo del Colchón CR, equipo en el que corría Vicente Mata

«Los agentes deberían estar más preparados para las carreras»

La opinión de Joaquín Pérez Soliva es, al mismo tiempo, parcial e importante. Parcial, porque Vicente Mata era corredor de su equipo, e importante porque vivió el problema de la inseguridad de los profesionales de la bicicleta muy de cerca, casi en carne propia.

—Lo primero que habría que hacer es publicar un código para que todos los vehículos, cuando ven una carrera, se paren. Y segundo: la Guardia Civil debería estar más preparada para seguir una carrera ciclista, porque eso no es cosa de risa. La prueba está en la muerte de Mata. No podemos echar la culpa a Tráfico, porque fue el coche quien iba deprisa, pero tendríamos que hacer lo mismo que en Francia: una patrulla de equis hombres preparada para dirigir carreras y llevarles a todas las pruebas importantes.

—La Guardia Civil dice que ellos no pueden controlar que, de cada esquina o cada camino, salte alguien que pueda hacer una «burrada».

—Por descontado. Siempre existe alguno que se suele pasar, pero pienso que existen jóvenes que están preparados, que tienen ilusión y que les gusta la bicicleta, que eso es también importante.

—¿No es más importante concienciar a los espectadores de que tienen que respetar una serie de normas; de que no pueden salir hasta que pase el «bandera verde»; de que tienen, en resumen, que tener cuidado porque están jugando con las vidas de sus ídolos?

—Sí, y la prueba la tienes en que quien atropelló a Mata es un aficionado al ciclismo. El ciclismo está en auge y los coches cada vez respetan más a las bicicletas, pero siempre hay alguno que hace una burrada.

El «bandera verde» da paso libre a los automovilistas para continuar su circulación. Siempre marcha uno tras el pelotón. No pase hasta verlo; lo contrario es poner en peligro a los corredores.

Mundial de Fórmula 1

Con la novedad de un español (Adrián Campos) y nuevas normas de limitación de potencia

PROST, otra vez favorito

Los McLaren, y fundamentalmente el vigente campeón, Alain Prost, parten como los grandes favoritos de este Mundial de Fórmula 1 que comienza en Jacarepagua (Brasil), el día 12 de abril. Los Williams de Nigel Mansell y Nelson Piquet, que el año pasado se perfilaban como los mejores coches, no marchan tan bien este año, con algunos problemas en el turbo, debido a las nuevas reglas introducidas por la FISA para ir haciendo desaparecer la turboalimentación y volver a los motores atmosféricos.

El Mundial de Fórmula 1 se pone en marcha habitualmente en Brasil, concretamente en Jacarepagua, y termina, allá por noviembre, en la lejana Australia, tras haber cruzado cuatro continentes y recorrido 16 circuitos. Quizá, a este respecto, la novedad más importante es la vuelta de la F-1 a Japón, en el circuito de Suzuka, tras diez años de ausencia. A destacar, para los aficionados españoles, que la Fórmula 1, con piloto español incluido (Adrián Campos), hará una escala en España: concretamente el 27 de septiembre en Jerez, donde el Mundial estará «al rojo», con posibilidades, incluso, de que esa prueba sea decisiva para la clasificación final.

El limitador, la clave

Como ya informábamos en nuestro número de diciembre (ver TRAFICO, n.º 16), la FISA aprobó una nueva reglamentación tendente a la eliminación progresiva de los turboalimentadores y la vuelta a los motores atmosféricos, mucho más baratos. Las novedades son, fundamentalmente, la presencia obligatoria de una válvula limitadora de la potencia del turbo (que entra automáticamente en funcionamiento cuando éste alcanza las cuatro atmósferas de presión) y una nueva reducción de la capacidad de los depósitos de gasolina. Además, se permite a los motores atmosféricos aumentar su cilindrada (hasta 3.500 c.c.) y reducir su peso hasta 500 kilogramos.

No obstante, la diferencia de potencia que se obtiene entre los motores atmosféricos y los turboalimentados es aún demasiado grande como para que los primeros sean realmente competitivos.

Pero, a pesar de todo, la válvula limitadora va a ser el factor determinante en este Mundial. De hecho, ya en los entrenamientos previos lo está siendo. Parece ser que tras los últimos entrenamientos realizados, el único motor que trabaja a pleno rendimiento con la válvula limitadora es el Porsche, montado en el equipo McLaren. Los motores Honda y Ford están teniendo muchos problemas, con roturas incluso del turboalimentador, y Ferrari, que ha conseguido un motor que en banco experimental ha dado hasta 1.500 CV trabajando a cinco atmósferas de presión, tiene problemas de admisión y escape. Todo esto justifica, a priori, la afirmación que encabeza este reportaje de que Alain Prost es favorito. Y no sólo por defender su título de campeón —obtenido consecutivamente los dos últimos años— sino porque su monoplaza es el que mejor se adapta a la nueva reglamentación.

Otra razón que le señala como favorito la ofreció Nelson Piquet, cuando señaló que este año ganaría quien

Calendario para el Mundial 87

El calendario oficial aprobado por la FISA (Federación Internacional del Deporte Automovilista) consta de dieciséis pruebas puntuables, tanto para el Mundial de Pilotos como de Constructores. Comienza el 12 de abril y termina el 15 de noviembre, tras recorrer cuatro continentes.

Fecha	Gran Premio	Circuito
12 abril	Brasil	Jacarepagua (Brasil)
3 mayo	San Marino	Imola (Italia)
17 mayo	Bélgica	Spa-Francorchamps (Bélgica)
31 mayo	Mónaco	Montecarlo (Mónaco)
14 junio	Canadá	Gilles Villenueve (Canadá)
21 junio	EE.UU.	Detroit (Canadá)
5 julio	Francia	Paul Ricard (Francia)
12 julio	Inglaterra	Silverstone (Inglaterra)
26 julio	Alemania	Hockenheim (RFA)
9 agosto	Hungría	Hungaroging (Hungría)
16 agosto	Austria	Zeltweg (Austria)
6 septiembre	Italia	Monza (Italia)
20 septiembre	Portugal	Estoril (Portugal)
27 septiembre	España	Jerez (España)
18 octubre	México	Hnos. Rodríguez (México)
1 noviembre	Japón	Suzuka (Japón)
15 noviembre	Australia	Adelaida (Australia)

Ayrton Senna ha impuesto sus condiciones en Lotus. Quizá con el nuevo motor Honda deje de ser el «rey de la pole position» y comience a ser aspirante al título.

Nelson Piquet (Williams) tendrá que superar a su compañero Nigel Mansell antes de poder enfrentarse a Prost. Eso si el motor responde...

mejores elementos electrónicos tuviera. McLaren sigue con el mismo modelo (MP 4-2C), equipado con un motor Porsche Tag-V6 Turbo, cuya principal novedad, al margen de una toma de aire frontal, son la incorporación de varios sistemas electrónicos de control revolucionarios.

La alternativa: Williams y ¡Benetton!

A pesar de los esfuerzosw económicos de Ferrari y de los problemas con los motores (el turbo especialmente) de Honda, la alternativa a McLaren vuelve a ser Williams. Aunque habrá que dispensar especial atención a los Benetton, y principalmente Teo Fabi, un piloto rapidísimo al que, con un coche competitivo, es difícil batir. Ford se ha comprometido con Benetton para suministrarle, durante tres años, los motores y para construirle un motor atmosférico para la próxima temporada, en exclusiva.

La baza de Williams/Honda, una vez superados los problemas mecánicos, es la rapidez de Nigel Mansell (quien ya acarició el título el pasado Mundial) y la experiencia de Nelson Piquet. Es posible que ambos comiencen la temporada con el mismo coche del año pasado, hasta que el nuevo se ponga en condiciones.

El «commendatore» Ferrari ha pedido resultados a su equipo, tras el desastre del pasado Mundial. Ferrari

El fogoso Nigel Mansell (Williams) volverá a ser la alternativa de Prost, aunque tiene su principal enemigo en su temperamento. El año pasado ya perdió por esta razón un título.

dio la baja a Stefan Johansson; contrató al mecánico de Alain Prost, al catalán Jordi Villadelprat, y a John Barnard, ingeniero jefe de McLaren. Ha gastado, también, mucho dinero en el nuevo monoplaza. Va equipado con un motor de seis cilindros en V a 90 grados, una caja de cambios longitudinal y un nuevo alerón biplano. En banco de pruebas ha conseguido un motor que, trabajando a cinco atmósferas de presión, dio, durante 20 minutos, 1.500 caballos de potencia. No obstante, presenta problemas de admisión y de escape, con lo que habrá que rediseñarlo. Además, la disciplina de John Barnard (un británico que ha impuesto la «Ley seca» durante los fines de semana) no está siendo ni bien entendida, ni bien aceptada por los italianos del «cavallino rampante».

De Senna a Adrián Campos

El brasileño Ayrton Senna especuló con marcharse de Lotus. Las exigencias de más dinero y de tener un segundo piloto que no le hiciera sombra y un motor competitivo, han hecho surgir infinidad de rumores. John Player Special, el patrocinador habitual de Lotus, abandonó la Fórmula 1, viniendo a sustituirle Camel. El motor competitivo lo puso Honda, a cambio de imponer un piloto japonés, Satoru Nakayima, que no tuvo una actuación destacada en la Fórmula 3.000; como esta imposición no chocaba con la petición de Senna, todo arreglado, y el brasileño puede volver a ser el «rey de la pole position».

El español Adrián Campos ha impresionado positivamente a los directores de Minardi tras los entrenamientos en Jerez. Segundo piloto de la escudería, tras el italiano Nannini, este primer año en Fórmula 1 tiene que servir a Adrián Campos para adquirir experiencias. De momento, aunque están trabajando en un nuevo monoplaza, Campos trabaja con el mismo chasis de 1986. No obstante, la nueva suspensión y la recientemente incorporada inyección electrónica Weber-Marelli (MN 187) están dando buenos resultados a los de Minardi. Las posibilidades de Adrián Campos serán, en este Mundial, escasas: tendrá que adquirir experiencia y, quizá, podrá «entrar en los puntos» en alguna carrera, lo que sería todo un éxito.

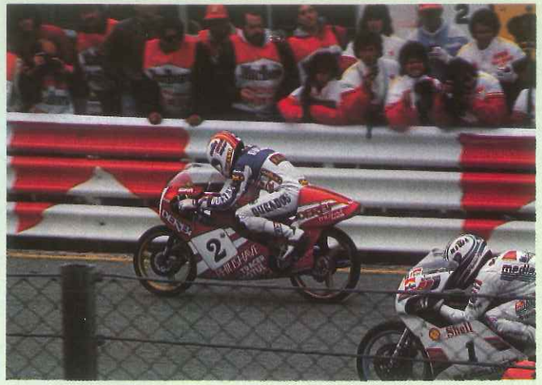
Juan M. MENENDEZ
Fotos: Miguel GARROTE

LAS ESCUDERIAS Y LOS PILOTOS

Escudería	Pilotos	Altas (procedencia)	Bajas
McLaren-Porsche	Alain Prost (FRA)		
	Stefan Johanson (SWE)	ex-Ferrari	Keke Rosberg
Tyrrell	Philippe Streiff (FRA)		
	Johnny Dumfries (GB)	ex-Lotus	Martin Brundle
Williams-Honda	Nigel Mansell (GB)		
	Nelson Piquet (BRA)		
Brabham-Olivetti	Ricardo Patresse (ITA)		
	Enmmanuelle Pirro (ITA) (1)		Elio de Angelis
Lotus-Camel	Ayrton Senna (BRA)		
	Satoru Nakayima (JAP)	F-3000	Johnny Dumfries
Zakspeed	Martin Brundle (GB)	ex-Tyrrel	
	Christian Danner (RFA)	ex-Osella	Jonathan Palmer
Arrows	Derek Warwick (GB)		Marc Surer,
	Eddie Cheever (EEUU)		Thierry Boutsen
			Christian Danner
Benetton	Thierry Boutsen (BEL)	ex-Arrows	
	Teo Fabi (EE.UU.)		Gerhard Berger
Osella	Alex Caffi (ITA)		
	Allen Berg (CAN) (1)		P. Gjinzani
Minardi	Alesandro Nannini (ITA)		
	Adrián Campos (ESP)	F-3000	Andrea de Césaris
Ligier-Alfa Romeo	René Arnoux (FRA)		
	Piercarlo Ghinzani (ITA)	ex-Osella	Jacques Laffite
Ferrari	Michele Alboreto (ITA)		
	Gerhard Berger (AUT)	ex-Benetton	Stefan Johansson
Genoa Racing Corp.	Ivan Capelli (ITA)	F-3000 y ex-AGS	
Larousse Calmels	Philippe Alliot	ex-Ligier	
	Jean F. Dalmas	F-3000	
AGS	Pascal Fabre		Ivan Capelli

(1) No definitivos.

Sito Pons logró un segundo puesto de muchos quilates en Japón, a base de arriesgar en el mojado asfalto de Suzuka.



Jorge Martínez «Aspar» debuta en Jerez en el Mundial. Deberá consolidar el dominio de las Derbi en los 80 c.c.

Mundial de Motociclismo: Tras el buen comienzo de los españoles en Japón en 250 c.c.

En Jerez, a consolidar posiciones

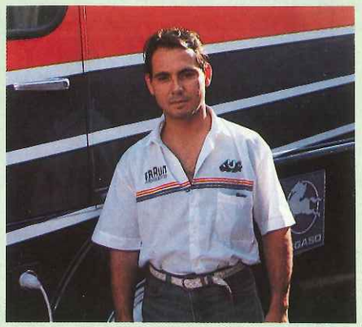
SITO Pons llega al Gran Premio de España de Motociclismo, que se celebrará el próximo día 26 en el circuito de Jerez, con una apreciable ventaja sobre sus más directos rivales. Su segundo puesto en el Gran Premio de Japón, en el circuito de Suzuka, en el que sólo Martin Wimmer entró en los puntos de entre el grupo de favoritos, le coloca en la parrilla de salida con la tranquilidad de una pequeña ventaja. Eso, al margen de conocer mejor el circuito jerezano que sus contrincantes —no en vano, gracias a su patrocinador, Sito Pons alquila en exclusiva el circuito de Jerez durante una semana completa.

También en la categoría de 250 c.c., la más disputada de los últimos mundiales, hay que destacar el sexto puesto de Juan Garriga (Yamaha), que vuelve así a la categoría del cuarto de litro tras un año poniendo a punto una Cagiva de 500 c.c.

La cruz de la moneda para los españoles la sufrió Carlos Cardús (Honda), que en los entrenamientos voluntarios previos a la carrera de Japón sufrió un fuerte golpe en la rodilla, con fisura, que le impidió salir a la pista en condiciones. Por consejo de su manager, Angel Nieto, Cardús intentó correr este gran premio, pero no pudo aguantar más de siete vueltas. Parecida suerte tuvo Carlos Lavado, el venezolano campeón del mundo la pasada temporada sobre Yamaha; en los entrenamientos previos, Lavado tuvo una caída «tonta» que le supuso una triple fractura de clavícula, lo que le hizo quedar apartado no sólo del Gran Premio del Japón, sino que es posible que no esté en Jerez, al menos en plena forma. En cualquier caso, la victoria del joven piloto japonés Kobayashi no significa nada, ya que no va a participar en más pruebas del Mundial.

MAMOLA, LIDER EN 500 C.C.

Al igual que en la categoría de 250 c.c., el gran favorito Freddie Spencer estaba fuera de la carrera por una lesión de clavícula (esta vez en el circuito estadounidense de Daytona). Su gran rival y campeón del mundo en el 86, Eddie Lawson, tenía una buena oportunidad de distanciar a «Fast» (rápido) Spencer. No obstante, Lawson se equivocó en los neumáticos que montó y el mojado circuito de Suzuka le obligó a abandonar. Ante esta circunstancia, Randy Mamola —integrado en el equipo del legendario Kenny «Marciano» Roberts— no tuvo problemas para alzarse con la victoria. El australiano Wayne Gardner, con Honda, fue el segundo, y tercero, el japonés Ito, con Suzuki.



Carlos Cardús salió con problemas de rodilla al Gran Premio de Japón, sólo aguantó siete vueltas, pero en Jerez tratará de recuperar el terreno perdido.

EN JEREZ, DEBUT DE «ASPAR»

La primera prueba del Mundial en Japón no era completa, ya que no se corrían pruebas de 80, 125 y side-cars. Sin embargo, el 26 de abril en Jerez se correrán todas las categorías. Allí debutarán las «balas rojas» de Derbi en 80 c.c., con «Aspar» y Herreros, campeón y subcampeón mundial, respectivamente, que en Jerez contarán con el apoyo de dos jóvenes pilotos. Enfrente, el equipo Krauser se ha reforzado muchísimo para recuperar el título.

Probablemente también debutará en el Mundial, en la prueba española, Freddie Spencer y, si se ha recuperado de su fractura de clavícula Carlos Lavado. Puede ser una prueba superespectacular —sobre todo si, como es previsible, no llueve—, con todas las grandes estrellas del gran circo del Mundial de Motociclismo. La cita: el 26 en Jerez.

J. M. MENENDEZ

VIEJAS GLORIAS

Graham seis cilindros, 1933

Se dijo en su día que la Graham tenía «in mente» la construcción de este modelo de seis cilindros cuando realizó el de ocho, un coche que tuvo gran aceptación pero que no estaba al alcance de muchas economías, dado su elevado precio: 1.095 dólares. Así, en 1933 se construyó este «seis cilindros», que suponía un desembolso bastante inferior: 875 dólares. Este nuevo Graham estaba montado en un chasis de 118 pulgadas, casi idéntico a su «hermano mayor», si bien el capó del motor era más corto. También había, claro, diferencias mecánicas.

El «seis cilindros» era un refinamiento del Graham especial del año anterior y desarrollaba mayor fuerza, en parte por el empleo de una culata de cilindros de aleación especial de aluminio. Asimismo, tenía un solo gobierno al vacío «Bendix» para el embrague, que actuaba mediante el pedal de aceleración. El motor estaba montado en cinco puntos de apoyo, con soportes traseros aislados de caucho elástico, para evitar las vibraciones en el chasis. El bastidor, en forma de banjo, tenía los muelles instalados por fuera y con eje trasero atravesando los miembros laterales. Las ruedas eran de rayos de alambre de tipo desmontable, o de madera pintada, con neumáticos de 6 × 17 pulgadas. Otros detalles eran: tambores "centrifuse", gemelos amortiguadores en el extremo trasero del muelle delantero de la izquierda, tubería de combustible inafectada por la formación de obstrucción de vapor entre el depósito y la bomba, doble ventilación por el cubretablero, instrumentos similares a los de un avión, asientos ajustables, viseras interiores, etcétera. (De la colección de Bill McCall, de California, Estados Unidos.)

BOLETIN DE SUSCRIPCION GRATUITA

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

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

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

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

Firma,

POSIBLES DUPLICIDADES

Motivadas por personas que nos remiten innecesariamente su Código Postal (ver nota adjunta), que renuevan la suscripción sin tener que hacerlo —insistimos en que no es necesario—, o que hacen nueva 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.

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.

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...

CITRÖEN AX 11 TRE

NOTA MEDIA:	NOTA MEDIA SEGURIDAD
7,2	7,1

DATOS TECNICOS

MOTOR

Posición: delantera transversal.
Cilindros: cuatro en línea.
Cilindrada: 1.124 c.c.
Alimentación: carburador monocuerpo.
Carburante: gasolina super de 97 octanos.
Depósito: 36 litros.
Potencia máxima: 55 CV a 5.800 r.p.m.

TRANSMISION

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

FRENOS

De disco con tambor asistido de doble circuito en X.

SUSPENSION

Independiente la delantera con muelle helicoidal y amortiguadores hidráulicos telescópicos; semiindependiente la trasera de brazos tirados con eje torsional.

DIRECCION

Tipo: cremallera, árbol de dirección dividido en tres tramos.
Diámetro giro: 9,6 metros.

RUEDAS

Llantas: de 4 × 13 pulgadas en chapa de acero.
Neumáticos: 135/70-13 radiales.
Peso: 645 kg.
Longitud: 3,495 m.
Anchura: 1,555 m.
Altura: 1,355 m.
Maletero: 265 decímetros cúbicos.
Precio final: 982.636 pesetas.

Motor 16

Estética	-
Acabado	8
Habitabilidad	8
Maletero	7
Confort	6
Instrumentación	6
Accesorios	6
Potencia	7
Elasticidad	6
Cambio	8
Velocidad punta	8
Aceleración	6
Consumo	9
SEGURIDAD	
Estabilidad	8
Suspensión	6
Frenos	8
Dirección	9
Ruedas	8
Luces	8
NOTA MEDIA: 7,3	
NOTA MEDIA SEGURIDAD: 7,8	

Comentario.—El Citroën AX 11 TRE es el modelo más sencillo de la nueva gama AX; un coche con buen precio, ya que se encuentra por debajo del millón de pesetas, un coche de dimensiones exteriores muy recortadas, que se mueve por ciudad sin problemas, que gasta muy poco en cualquier terreno —casi menos que un mechero—, que tiene unas prestaciones muy interesantes para la potencia de su motor y que frena con energía cuando se pisa el pedal sin contemplaciones. El Citroën más joven es un coche amplio por dentro, está bien acabado y no le faltan los elementos esenciales de seguridad. Los asientos delanteros tienen una buena forma, pero no son cómodos en viajes largos; la accesibilidad a las plazas posteriores es bastante mala y la suspensión es algo saltarina cuando se rueda por suelo bacheado.

LO BUENO

— Consumo mínimo.
— Agilidad en tráfico urbano.
— Prestaciones.

LO MALO

— Butacas delanteras.
— Suspensión saltarina en suelo bacheado.
— Accesibilidad a plazas traseras.

EL PER

Estética	
Acabado	
Habitabilidad	
Maletero	
Confort	
Instrumentación	
Accesorios	
Potencia	
Elasticidad	
Cambio	
Velocidad punta	
Aceleración	
Consumo	
SEGURIDAD	
Estabilidad	
Suspensión	
Frenos	
Dirección	
Ruedas	
Luces	
NOTA MEDIA: 7,7	
NOTA MEDIA SEGURIDAD: 7,5	

ello posee unas exc
destacando en particu
su elevada autonomía
de los polivalentes al
es un gran acierto y
dor para los otros m
marcas.

LO BUENO

— Excelente habitab
— Consumos muy b
— Buenas prestacio

LO MALO

— Tacto del pedal d
— Escasa ventilació
— Un cuadro de in

Tráfico CHICO
SUPLEMENTO PARA ALUMNOS Y PROFESORES
NUMERO 4

Guía del CICLISTA

Miguel GARROTE

Cuando se circula por las calles hay que extremar las precauciones, pues los peligros se presentan de manera inesperada. (Montaje fotográfico realizado en Bilbao con alumnos del centro «Darío de Areitio».)

Cómo montar en «bici»

Comienza el campeonato de parques infantiles

Colegio Virgen de los Villares (Madrid)

El tráfico como preocupación

Guía del CICLISTA

Código elemental de circulación

La bicicleta, vehículo de transporte de sencillo manejo, es un excelente modo de hacer deporte. Sin embargo, es muy vulnerable, porque siendo un vehículo muy inestable tiene que circular junto a otros de mayor potencia y distinta naturaleza, por lo que exige que su conductor tenga conciencia del riesgo que supone conducir una bicicleta por las vías públicas y la importancia que tiene conocer, valorar y respetar las normas y señales del Código de Circulación (artículos 132 a 136) para circular con la mayor seguridad y el menor riesgo posible. De acuerdo con esta idea, no deben circular menores de diez años por vías públicas abiertas al tráfico.

Como sabéis muy bien, la bicicleta es vuestro primer vehículo, y el único que por vuestra edad podéis utilizar. Pero, desde luego, vuestro discurrir por el tráfico en general hace del «caballo de hierro» —de distintos tamaños y potencias— un vehículo muy frágil, cuyo chasis lo constituye vuestro propio cuerpo. Con el fin de evitar riesgos innecesarios y para que podáis conocer, valorar y respetar las reglas de comportamiento, como conductores que sois, la DGT ha editado un pequeño manual, denominado Guía del Ciclista, en el que se recogen básicamente normas para circular en bicicleta, que os iremos contando poco a poco desde ahora y en los próximos meses.

Un parque o rincón cerrado al tráfico es en algunos momentos lugar de expansión para el ciclista. No obstante, también en estos hay que tener cuidado ante la presencia de niños, ancianos, etcétera.

No es lo mismo utilizar vuestra «bici» en un parque cerrado que integrarse en el tráfico viario, lo que antes era un juguete se convierte ahora en un vehículo más dentro de la circulación y, por tanto, su conductor habrá de regirse por las normas del Código de la Circulación, en este caso los artículos 132 al 136.

Esta Guía del Ciclista, que iremos desarrollando paso a paso, contiene ideas fundamentales que deben observarse de manera tajante para el mejor y más seguro desenvolvimiento del tráfico rodado. Veamos en síntesis cuáles son:

— **Circular por la derecha,** como norma elemental.

— **Mantener una velocidad adecuada,** acorde a las condiciones de la vía, reducir o aumentar la velocidad, o llegar a la detención.

Conseguido esto pasaremos al capítulo de **Advertencia de maniobras**. Teniendo en cuenta **tres** principios fundamentales antes de realizar cualquiera de ellas:

— **Observar antes.**

— **Advertir o avisar la maniobra.**

— **Realizar la misma.**

Estas maniobras que efectúa el ciclista son iguales a las que realizan el resto de los vehículos, a saber: **iniciación de la marcha, giro a derecha e izquierda, cambio en el sentido de la marcha, cruces en plazas o glorietas, adelantamientos** y **detenciones**. Todas ellas deberán ser señalizadas con el brazo correspondiente, como ya veremos más adelante, pues la «bici» carece de indicadores de dirección o intermitentes.

Deberemos también conocer nuestro propio vehículo, dando un repaso a los elementos obligatorios y útiles que dan forma y mantienen en forma a nuestra bicicleta, tanto para el transporte como para el deporte. Más adelante hablaremos de las medidas a tomar ante la conducción nocturna y pasaremos a conocer las prohibiciones y limitaciones que como cualquier otro usuario de la vía nos afectan. También haremos un repaso muy general del tipo y forma de señales que podremos encontrar en nuestro camino, que serán **verticales, luminosas, horizontales** o **marcas en el pavimento** y **las efectuadas por los agentes de la circulación.**

Recordar, por último, unas reglas fundamentales:

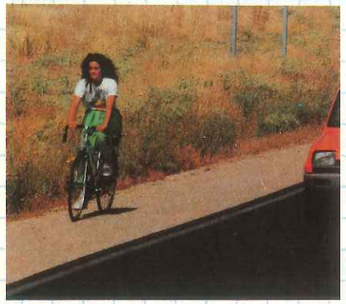
— No permitir que vuestros hermanos o amigos, menores de **diez años,** circulen en «bici» por vías públicas abiertas al tráfico.

— Circular por la derecha y en «fila india», y nunca transportar a otra persona.

— 1.°, observar; 2.°, señalizar; 3.°, maniobrar.

— No sorprender a los demás conductores ni dejarse sorprender.

Circular por la derecha y velocidad adecuada



CIRCULAR POR LA DERECHA

- Lo más próximo posible a la acera, en línea recta, sin hacer «eses» entre los coches y manteniendo una distancia lateral de un metro con el vehículo que circule a nuestro lado.
- En carretera, circular lo más próximo posible al borde de la calzada, utilizando el arcén si lo hubiere.
- Cuando circulen varios ciclistas, no ir emparejados ni en grupos, sino en «fila india».

VELOCIDAD ADECUADA

Debe adaptarse siempre a las condiciones de la vía y el tráfico.

DEBE REDUCIRSE

- Antes de llegar a un cruce con otra calle en ciudad, o con otra vía en carretera.
- Antes de efectuar un giro o tomar una curva.
- En pasos a nivel en carretera.
- En curvas sin visibilidad.
- Al ser adelantado.
- Al cruzarse con otros vehículos, especialmente en vías estrechas.
- En las cuestas abajo, para no sobrepasar el límite de velocidad máxima.

DEBE AUMENTARSE

- Cuando se va a adelantar a otro vehículo que vaya muy despacio, sin superar nunca los 40 km/h.

DEBE DETENERSE

- Cuando las señales de tráfico o el agente lo indiquen.
- En los cruces en general, para dar preferencia a los vehículos que se acercan por la derecha.
- Ante los pasos de peatones, si éstos están cruzando o han comenzado a cruzar.
- Ante transportes públicos, para que bajen o suban los viajeros.
- Ante trenes.
- Ante ambulancias, bomberos y coches de policía, si éstos hacen uso de las señales luminosas y acústicas.

José RUBIO

Se interesan, comentan y discuten en clase aspectos de la revista TRAFICO, luego en la calle los ponen en práctica.

Colegio Virgen de los Villares de Barajas (Madrid)

«Nos preocupa lo relativo al tráfico»

José RUBIO

Los alumnos en la clase participan activamente en la materia de la Seguridad Vial. Mañana serán conductores.

El colegio Virgen de los Villares, localizado en Barajas, junto al aeropuerto de Madrid, aglutina a la dirección, profesorado y alumnos alrededor de la temática de la circulación, en la búsqueda de soluciones, basada en el conocimiento de su ciudad por parte de los chavales. Venancio Ortiz Marcos, director, y Rufo Sotoca Herranz, coordinador del equipo pedagógico, cuentan a TRAFICO que realizan con los chavales «múltiples actividades, pero es indudable que el tema de Seguridad Vial tiene un especial interés para todos».

Virgen de los Villares es un pequeño centro escolar sito en la localidad de Barajas. Aquí los chavales saben mucho de aviones, cosa lógica, pues el aeropuerto internacional de Madrid se localiza en terrenos de este municipio. Además de este conocimiento del tráfico aéreo, horario de vuelos y tipo de aviones, el tráfico terrestre y urbano les preocupa aún más.

El director del colegio, Venancio Ortiz Marcos y Rufo Sotoca Herranz, coordinador del equipo pedagógico, comentan a la revista TRAFICO las inquietudes del centro y del alumnado. «Es un colegio pequeño», indica Venancio Ortiz, decano de la enseñanza en Barajas, «pero ambicioso en las ganas de trabajar y donde los chavales atienden con entusiasmo distintos tipos de actividades». Primeros premios nacionales y provinciales en plástica y narrativa. En la visita que nuestra revista realizó al centro escolar, se puso de manifiesto el interés de los alumnos de los diferentes cursos por la problemática de la circulación en su ciudad. Dibujos, maquetas y búsqueda de soluciones al tema peatonal demuestran un conocimiento de las señales, de los preceptos y las normas de la circulación.

«En efecto», corrobora Rufo Sotoca, «el interés de la dirección del colegio Virgen de los Villares y del equipo docente es grande. Nos ayuda en la tarea el hecho de que gran parte de los chavales del centro son hijos de guardias civiles y, por descontado, estos temas del tráfico se comentan en casa». Los chavales, aprovechando nuestra visita a las aulas, preguntan y se interesan por diferentes aspectos de esta publicación. Nuestro interlocutor y coordinador de la materia de Educación Vial en el centro afirma que «la mayoría de los alumnos son suscriptores, y en la segunda etapa su revista se utiliza como comentario de texto en el área de expresión y lenguaje, y le diré más, por poner un ejemplo, la sección de Mecánica Fácil se comenta en clase, se discute, se entiende... Pongamos el caso de la refrigeración por agua. Pues bien, asimilada la teoría, los chavales se dirigen más tarde al coche de su padre, de su hermano o al mío mismo, y reconocen el circuito y su funcionamiento práctico». «He de añadir que, además, se organiza en el colegio una Semana de Educación Vial, en la que los alumnos realizan tareas de campo, charlan y entrevistan a los vecinos, y ayudan a encontrar soluciones a los problemas del tráfico de su entorno.»

Virgen de los Villares es un colegio pequeño, como también lo es Barajas; sin embargo, hasta donde no alcanza su tamaño, llegan con el ímpetu y las ganas de trabajar de profesorado y alumnos.

Alejandro G. VADILLO

El equipo ganador participará en Varsovia en el torneo internacional

EL CAMPEONATO DE PARQUES INFANTILES, A PUNTO

En las calles de esta ciudad miniatura, los distintos equipos buscarán el triunfo. Conjugarán conocimientos y habilidad.

El Ferrol y la primavera son testigos este año del XXIII Campeonato de España de Parques Infantiles de Tráfico. El ayuntamiento ferrolano ha preparado un caluroso recibimiento a los chavales y monitores participantes. Manuel Lorenzo, concejal delegado de Tráfico, afirma: «Todo está preparado para el certamen y deseamos que todos queden contentos». De aquí saldrá el equipo español que viajará en breve a Polonia, donde se celebrará el campeonato internacional. TRAFICO CHICO desea suerte a todos los concursantes.

Manuel Lorenzo, concejal delegado de Tráfico, del municipio anfitrión.

«El ayuntamiento ferrolano se ha volcado con el Campeonato. Deseamos quedar en buen lugar como anfitriones que somos y, aunque preparar alojamiento y diversión para tanta gente pueda suponer un poco de lío, confiamos en que todos los asistentes recuerden con agrado su estancia en El Ferrol», declara Manuel Lorenzo, concejal delegado de Tráfico.

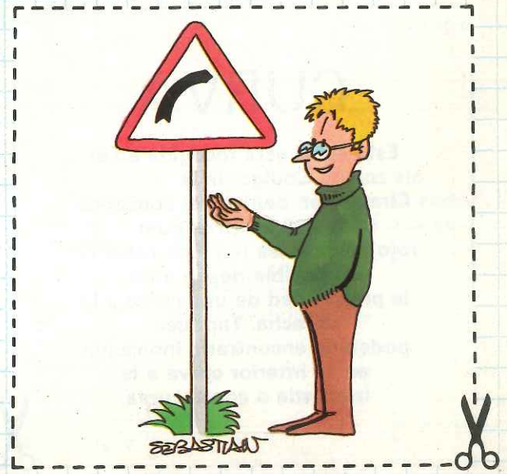
El campeonato comenzará el jueves 30 de abril, fecha en la que está prevista la llegada de los participantes. Se ofrecera una recepción en el ayuntamiento y el día siguiente, viernes 1 de mayo, se realizará la prueba teórica y en el parque fijo de la localidad, se celebrará la prueba de «karts». Tras la comida, en el Pabellón Municipal, en jornada de puertas abiertas a la que están invitados todos los chavales de la localidad, tendrá lugar la prueba de habilidad en bicicleta y ciclomotor. El sábado se dejará la mañana libre y, tras una comida de hermandad, se realizará una excursión en lancha por la bonita ría que adorna esta ciudad.

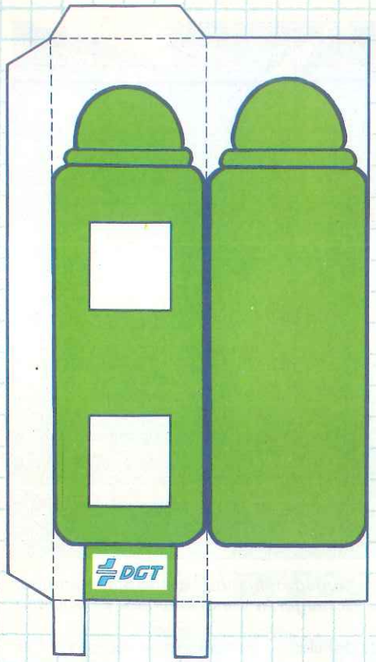
—El Ferrol presenta a su vez un equipo, ¿qué resultado augura frente a los demás?

—Lógicamente, vamos a intentar quedar en buen lugar —asegura Manuel Lorenzo—. Para ello, nuestros policías municipales se encargan durante el curso de visitar los centros escolares, impartiendo pequeños cursillos, y tras las evaluaciones, llevar a los chavales a las dependencias del Parque fijo, donde demuestran sus conocimientos teóricos y, finalmente, de adiestrar al equipo resultante.»

Todo está preparado para la confrontación. El día primero de mayo convergerán chavales de toda España en esta costera localidad coruñesa. «Por nuestra parte, está todo listo, el municipio ha realizado una inversión de más de cuatro millones de pesetas en obras de acondicionamiento y accesos al Parque Infantil.»

Después serán los equipos participantes los que deberán mostrar sus conocimientos y habilidades; luego, tras los nervios de la competición, alguno de ellos será el ganador, otros no tanto, pero ninguno será perdedor. Todos participarán en igualdad de oportunidades y el mejor pasará al plano internacional, representando a nuestro país en Varsovia. Suerte para todos.





EL SEMAFORO

Manolín se rompió un [diente
por ser un niño [imprudente.
¿Sabes cómo le ocurrió?
De este modo sucedió:
A lo loco y distraído
por las calles caminaba,
sin atender al color,
los semáforos saltaba.
Pero, un lunes,
[¡maldición!,
cuando la calle cruzaba
sin mirar si verde estaba
el muñeco avisador
que el semáforo indicaba,
vino raudo un camión
y a Manolín derribó.
Manolito se asustó,
presto se palpó la frente:
tenía un enorme chichón
y, en la boca, roto un [diente,
de tan grave tropezón.

(Miguel Agudo. 10 años.
Villacarrillo (Jaén))

RECORTABLE

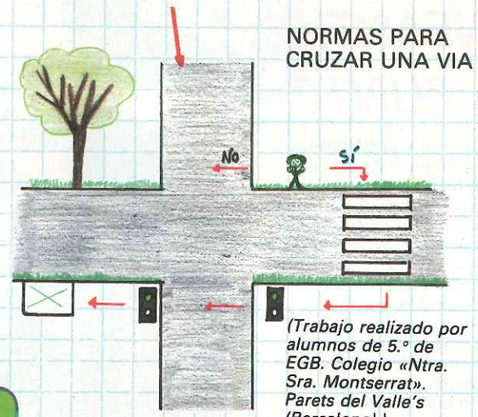
- Recorta las piezas de este semáforo o pinta unas iguales al tamaño que quieras y pégalas sobre una cartulina dura.
- Dobla por las líneas punteadas.
- Introduce la pieza de la derecha en la de la izquierda y pega a continuación.

Obtendrás un semáforo que cambiará de fases a voluntad.

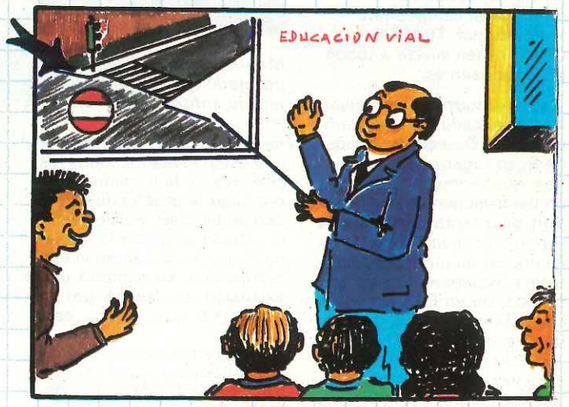
CURVA

Esta señal está recogida en el Código de la Circulación dentro del concepto de peligro (triángulo rojo). Nos avisa (en este caso) de un posible riesgo ante la proximidad de una curva a la derecha. También podemos encontrarla indicando en su interior curva a la izquierda o contracurva.

NORMAS PARA CRUZAR UNA VIA



(Trabajo realizado por alumnos de 5.° de EGB. Colegio «Ntra. Sra. Montserrat». Parets del Valle's (Barcelona).)



HUMOR EN LAS AULAS

—Jaimito: ¿Qué es un tractor agrícola?
—Mi abuelo en el campo.
—¡Pero, hombre...!
—¡Ah!, perdone Vd., le había entendido un trasto agrícola.

(Dibujo: Demetrio. Texto: Vázquez Baltar (Badajoz).)

NUESTRO BUZON

Soy una aficionada a la bicicleta y tengo una duda que me gustaría que me resolvieran: ¿Está obligado el ciclista a indicar las maniobras, y si es así de qué modo? Ana Isabel García. 13 años. Sevilla.

RESPUESTA. Como norma general, el ciclista siempre debe indicar los giros o maniobras. Deducimos de tu pregunta que te refieres al ciclista circulando por las vías públicas abiertas al tráfico. Siendo así, debes hacer las señales correspondientes con el brazo izquierdo y del siguiente modo: para girar a la izquierda, el brazo debe levantarse a la altura del hombro; a la derecha, debemos doblar (siempre el mismo brazo) en ángulo recto; para detenerse, oscilar repetidas veces dicho brazo.

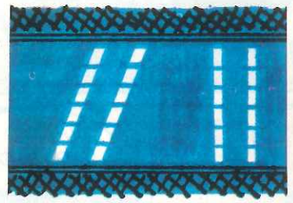
JOSE MAROTO, GUARDIA URBANO DE HONOR

Todos los años y coincidiendo con el día del Patrón de la Policía Municipal, el Ayuntamiento de Segovia celebra un certamen de Seguridad Vial en el Parque Infantil de Tráfico de la localidad, en él participan escolares de distintos centros de la capital del acueducto.

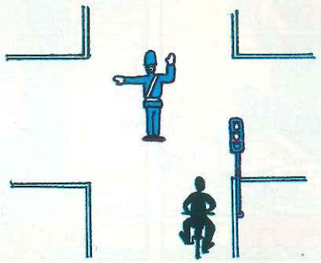
Este año José Maroto Martín, de trece años y alumno del Colegio «San José Obrero», ha sido nombrado Guardia Urbano de Honor.

CHICO-TEST

(a) —¿A qué velocidad máxima se puede circular en ciclomotor?
1. No hay limitación de velocidad.
2. 20 km/h.
3. 40 km/h.

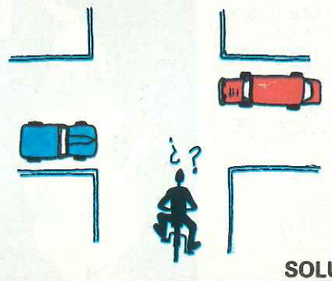


(b) —Estas marcas viales indican:
1. Paso para ciclistas.
2. Estacionamiento para bicicletas.
3. Proximidad de un cruce.



(c) —¿Qué debes hacer si el guardia te indica que pares, pero el semáforo está en verde?
1. Obedecer al agente. Su orden anula la señal luminosa.
2. Seguir e indicarle que el semáforo está verde.
3. Obedecer al semáforo.

(d) —¿Cuándo se deben encender los faros de la bicicleta?
1. Cuando ya es de noche.
2. Cuando se pone el sol y la visibilidad es reducida.
3. Es obligatorio llevarlos siempre encendidos.



(e) —En los cruces sin señalizar es obligatorio ceder el paso a los vehículos que se acercan por...
1. La izquierda.
2. La derecha.
3. Es indiferente.

SOLUCION:

a, 3; b, 1; c, 1; d, 2; e, 2.

...iódico

.....	8
.....	8
.....	9
.....	7
.....	8
.....	7
.....	7
.....	8
.....	8
.....	8
.....	8
.....	7
.....	9
.....	8
.....	7
.....	6
.....	9
.....	7
.....	8

Comentario.—A medio camino entre el Dos Caballos y el Visa, Citroën sitúa ahora su última creación, el AX. El nuevo modelo se destaca por sus reducidas dimensiones, su línea aerodinámica, una gran habitabilidad y un peso muy liviano. El AX TRE (S) es el más bajo de la gama, pero pese a ...elentes prestaciones, ...lar el bajo consumo y ... Dentro del segmento ... que pertenece, el AX ...erá un duro competi... ...odelos de las demás

LO BUENO

...ilidad.
...ajos.
...nes.

LO MALO

...el freno.
...n.
...nstrumentos antiguo.

La Voz de Galicia

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

Comentario.—El AX es, sin duda, una de las grandes novedades del año en nuestro país. Es el primer Citroën que se beneficia del programa de investigación «Eco 2000», y este pequeño coche, el benjamín de la gama, consigue grandes marcas, como la reducción considerable de peso (100 kilos menos que los otros de su categoría) y el descenso del consumo, hasta rebajar los 4 litros cada 100 kilómetros. Es la gran esperanza de Citroën, y, después de nuestra primera prueba, podemos decir que tiene muchas posibilidades de convertirse en el utilitario por excelencia de los próximos años.

LO BUENO

— Consumo.
— Iluminación.
— Amplitud interior.

LO MALO

— Acceso a las plazas traseras.
— Sistema de apertura de puertas.
— Suspensión algo dura.

autopista

Estética	8
Acabado	6
Habitabilidad	8
Maletero	7
Confort	7
Instrumentación	5
Accesorios	7
Potencia	8
Elasticidad	8
Cambio	8
Velocidad punta	8
Aceleración	7
Consumo	9
SEGURIDAD	
Estabilidad	8
Suspensión	7
Frenos	6
Dirección	7
Ruedas	8
Luces	7
NOTA MEDIA: 7,3	
NOTA MEDIA SEGURIDAD: 7,1	

Comentario.—Citroën carecía de un auténtico polivalente. Con el AX 11 TRE soluciona de forma excelente este problema, al ofrecer un producto con numerosas cualidaes y pocos defectos. Lo que más influye en los buenos rendimientos de este coche es su reducido peso y eficaz aerodinámica. Con una recortada línea exterior, que recuerda claramente a otros productos de Citroën, se dispone de una amplia habitabilidad interior, una de las mayores de su segmento. El diseño exterior es afortunado, no así el interior, que recuerda demasiado al VISA, modelo con el que de momento compartirá mercado, pero al que sustituirá en un futuro próximo. El AX 11 TRE une un buen rendimiento y consumo a un equipamiento suficiente, pecando de un precio que debería ser más ajustado.

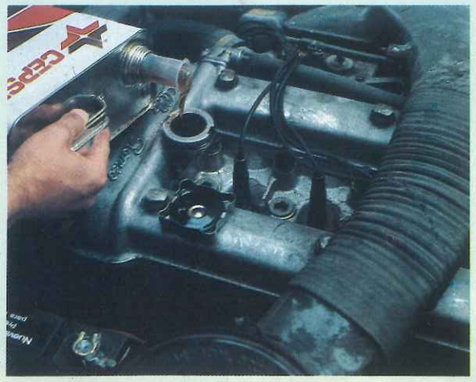
LO BUENO

— Peso contenido.
— Consumos ajustados.
— Buena habitabilidad.

LO MALO

— Salpicadero poco llamativo.
— Asientos delanteros mejorables.
— Escasa instrumentación.

La atención más importante que todo usuario de un vehículo debe prestar al mismo de cara a un buen mantenimiento se centra, sin duda, en el motor. Que sea el propio usuario o un taller quien controle con frecuencia el nivel de aceite, es lo de menos; lo importante es que se controle, operación que por otra parte es muy sencilla y diríamos incluso que imprescindible cuando se emprende un viaje.



ACEITE: EL ELIXIR DE LA LARGA VIDA

UN automóvil envejece por muchas circunstancias. Los agentes atmosféricos estropean su pintura y chasis, la salinidad y los ambientes contaminados degradan todos sus componentes, el mismo paso del tiempo actúa quitando elasticidad a sus materiales y el polvo atmosférico, hasta el del lugar más limpio, lo penetra todo. Todas estas causas hacen envejecer a un coche aunque esté quieto y en un garaje, pero junto con ellas, por lo que indudablemente más se estropea un vehículo, es por su uso. Un automóvil está lleno de piezas móviles que necesitan una atención constante y una perfecta lubricación, sin la cual su vida útil sería muy corta. De ahí que afirmemos rotundamente que los lubricantes son el elixir de la larga vida para nuestros vehículos, porque sin ellos no hay mecanismo que dure y, por el contrario, con ellos, todo puede durar incluso mucho más de lo normal.

Desde luego, la primera atención con un automóvil la merece el motor. Existe una serie de normas derivadas de la naturaleza de los lubricantes y del motor, que puede ser interesante recordar. La primera, desde luego, es que el motor funcione siempre con un nivel adecuado de aceite, sin bajar del mínimo ni superar el máximo. La segunda es que se mantenga el kilometraje recomendado por el constructor del automóvil. Una tercera recomendación, que sin embargo se olvida con frecuencia, es que el aceite no permanezca en el cárter durante tiempo indefinido. En este aspecto, aunque un automóvil esté parado o se utilice muy poco, no conviene que el aceite se deje en el motor más de un año, y año y medio sería el tope. El aceite también envejece aunque no se use. Una última recomendación sería la de que se utilice siempre un aceite adecuado y de calidad. En todas las latas de aceite figura una información muy útil para el usuario. Con independencia de lo que pueda seleccionar un verdadero especialista, un usuario medio nunca debe emplear un aceite que no venga clasificado como SF para los motores de gasolina y CD para los diesel. En este aspecto son los propios fabricantes los primeros en resaltar la calidad de su producto, pero entre los usuarios pueden producirse despistes o equivocaciones que con esta sencilla norma descartamos por completo.

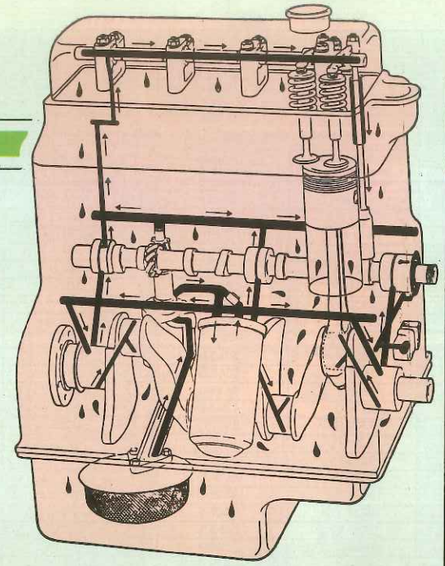
Por otra parte, y por lo que respecta a la viscosidad del aceite, en un país como el nuestro son muy recomendables los multigrados, y en concreto los 20W-40 o los 20W-50, para su uso durante todo el año. Esto, naturalmente, sin menoscabo de otras viscosidades que igualmente puedan ser muy útiles.

Otro punto de engrase vital es la caja de cambios, que por necesitar una atención menos frecuente muchas veces es totalmente descuidada. Un aceite en la caja de cambios puede durar 50.000 ó 100.000 kilómetros, dependiendo de su empleo, pero no tiene un kilometraje ilimitado ni dura toda la vida.

Si a la lubricación del motor la clasificamos como imprescindible, no significa ello que engrasar y mantener otras partes de nuestro vehículo no sea importante. En general, todo mecanismo sometido a un roce frecuente, como pueden ser puertas, capós, cerraduras, carriles de asientos, etcétera, necesita un mantenimiento regular, aunque, desde luego, más espaciado que el del motor.

Los lubricantes más normales de los que se dispone son aceites fluidos, siliconas sólidas y fluidas y grasas consistentes. Para acceder hasta rincones difíciles, como el interior de las cerraduras, los aceites fluidos son los más adecuados, y si además podemos aplicarlos mediante un espray que los proyecte al interior de las mismas, mucho mejor.

Los carriles de deslizamiento de los asientos son lugares en los que se deposita abundante porquería, lo que contribuye a su deterioro. Pueden ser lubricados de muy distintas formas e incluso, como hacemos en esta ocasión, con silicona.

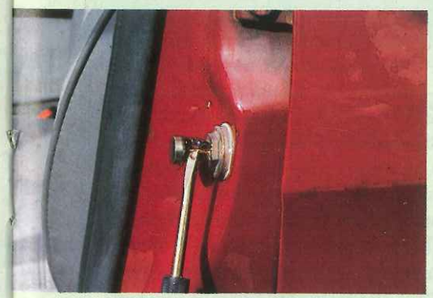


Esquema clásico de lubricación forzada en un motor de combustión interna.

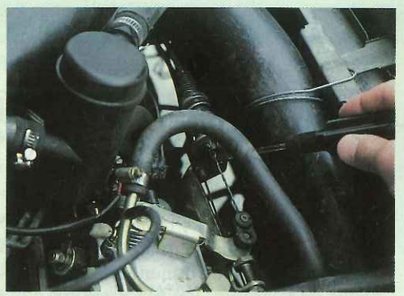
Este es un ejemplo de utilización de una silicona líquida. Este producto no se encuentra muy difundido en nuestro mercado, pero tiene tan buenas propiedades lubricantes como el aceite y tiene, sin embargo, la cualidad de ser limpio. Por otra parte, igualmente es muy eficaz contra la humedad.

Lo perfecto para unos carriles que, por estar ya un poco oxidados y algo machacados por sus usuarios, no corren bien, es utilizar una grasa consistente. Como producto lubricante es inmejorable, aunque es sucia y tiene el inconveniente de retener el polvo, la tierra, etcétera, formando con todo ello una pasta que con el tiempo pasa de ser lubricante a abrasivo.

En las puertas y otros puntos sometidos a esfuerzos considerables, la grasa consistente es casi el producto más adecuado. Por otra parte, estos puntos de engrase se encuentran normalmente muy escondidos y ni acumulan mucha porquería ni pueden manchar a los pasajeros.



Otro ejemplo de punto de engrase adecuado para la grasa consistente son los machones de las puertas, que reciben el golpe de la misma al cerrarse. Aplicarles un poco de grasa es una operación muy sencilla por la accesibilidad de los mismos.



En el interior del vano motor existen muchos mecanismos que no debemos descuidar. Aquí la grasa consistente y el aceite fluido pueden hacer maravillas de cara al funcionamiento de cables (embrague, estárter, acelerador, tirador del capó), y de piezas móviles en el carburador, etcétera.

Lubricación

El constante aumento de rendimiento en los motores de combustión interna, utilizados en automoción desde el final de la Segunda Guerra Mundial hasta nuestros días, ha planteado problemas de lubricación que el mejor aceite mineral no alcanzaba a cubrir. Se recurrió entonces al empleo de determinados productos muy especiales que, añadidos al aceite mineral, completaran sus características. Hoy cualquier aceite de los recomendados por las respectivas fábricas de automóviles, o cualquier aceite de alta calidad, está formado por una mezcla de aceites minerales o sintéticos y un grupo de aditivos que puede fácilmente llegar al 20 por 100 del total del aceite.

¿Por qué es esto necesario? ¿Cuáles deben ser las características actuales de un aceite lubricante?

En primer lugar, un aceite debe ser fluido a baja temperatura, para facilitar el arranque en frío, y mantener su viscosidad —es decir, no fluidificarse— con el aumento de la misma. Todos los aceites se fluidifican a temperaturas elevadas (esto lo saben bien todas las amas de casa acostumbradas a calentar el aceite de oliva o de girasol), pero la fluidificación supone una pérdida en la capacidad de lubricación. Los aditivos que, en cierta medida, estabilizan la viscosidad del aceite son los denominados mejoradores del índice de viscosidad y están presentes generosamente en todos los actuales aceites multigrado.

En segundo lugar, es necesario que todos los productos contaminantes del aceite se mantengan en suspensión en el mismo, sin depositarse en las paredes de los cilindros, ranuras de segmentos, etcétera. El polvo atmosférico, el negro de humo resultado de la combustión, la carbonilla y otros productos que normalmente sólo los expertos mencionan, como lacas y barnices, no son retenidos por los filtros y es necesario que se mantengan en suspensión en el aceite. Esta es la misión de los aditivos detergentes dispersantes, que impiden la aglomeración de partículas pesadas y separan las ya formadas, manteniendo el interior del motor limpio. (Esta es una de las razones por las que es necesario el cambio de aceite, porque éste se ensucia para mantener limpio el motor.)

Otros aditivos importantes son los antidesgaste, que prolongan la vida útil del motor, y los anticorrosivos, antioxidantes y antiherrumbre, que neutralizan los ácidos formados en el cárter como consecuencia de la combustión.

EL PARQUE AUTOMOVILISTICO, AL DIA

Provincias	Matrículas concedidas		Total vehículos matriculados marzo 87	Total permisos expedidos	Licencias de conducción
	Ultimas matrículas febrero 87	Ultimas matrículas marzo 87			
Alava	5579-I	5985-I	406	258	20
Albacete	3149-H	3532-H	383	473	85
Alicante	4611-AV	7221-AV	2.610	1.894	433
Almería	6176-J	6924-J	748	595	133
Asturias	1843-AK	3247-AK	1.404	1.000	89
Avila	5461-D	5671-D	210	203	22
Badajoz	9310-J	9862-J	552	602	124
Baleares	3728-AL	5892-AL	2.164	681	308
Barcelona	9386-HW	9696-HX	10.310	5.839	920
Burgos	4665-J	5243-J	578	383	14
Cáceres	7654-G	8047-G	393	410	42
Cádiz	4928-V	6139-V	1.211	1.200	267
Cantabria	3376-O	4242-O	866	664	75
Castellón	5249-O	6131-O	882	655	176
Ciudad Real	8761-I	9248-I	487	533	61
Córdoba	3578-P	4498-P	920	653	198
Coruña, La	7899-AF	9375-AF	1.476	1.140	145
Cuenca	9937-D	0218-E	281	310	23
Gerona	6037-Y	7447-Y	1.410	800	146
Granada	9757-M	0753-N	996	1.080	217
Guadalajara	1998-D	2233-D	235	172	17
Guipúzcoa	2268-Y	3479-Y	1.211	803	95
Huelva	4474-I	5041-I	567	317	98
Huesca	5548-G	5904-G	356	219	19
Jaén	2936-J	3609-J	673	557	150
León	7334-M	7977-M	643	577	37
Lérida	3451-M	4186-M	735	560	62
Lugo	7175-I	7648-I	473	342	46
Madrid	4423-HN	5272-HP	10.848	996	394
Málaga	3572-AF	5586-AF	2.014	1.648	343
Murcia	5972-Z	7627-Z	1.655	1.509	370
Navarra	2682-T	3722-T	1.040	476	53
Orense	2038-I	2477-I	439	335	31
Palencia	5543-E	5797-E	254	232	12
Palmas, Las	9049-AB	0732-AC	1.683	983	107
Pontevedra	5054-Y	6238-Y	1.184	940	117
Rioja, La	3842-H	4362-H	520	321	45
Salamanca	3545-I	3974-I	429	447	25
Sta. Cruz Tenerife	5159-Y	6573-Y	1.414	765	61
Segovia	7277-D	7520-D	243	156	12
Sevilla	2381-AM	4641-AM	2.260	1.606	468
Soria	6663-C	6816-C	153	127	4
Tarragona	2458-T	3537-T	1.079	724	151
Teruel	6582-D	6790-D	208	150	20
Toledo	8393-J	9023-J	630	489	69
Valencia	6754-CB	0552-CC	3.798	2.996	634
Valladolid	4315-N	5051-N	736	501	28
Vizcaya	4481-AP	6278-AP	1.797	1.210	86
Zamora	6542-E	6774-E	232	240	18
Zaragoza	9847-X	1201-Y	1.354	881	102
Ceuta	7532-C	7648-C	116	98	11
Melilla	9961-B	0016-C	55	98	14
Totales			67.321	40.848	7.197

* Nota. Por necesidades de edición, estos datos han sido cerrados a 20 de marzo

EL AUTOMOVIL, EN LA FACULTAD

La Facultad de Ciencias de la Información celebró en Madrid el pasado mes unas interesantes jornadas bajo el título «La información y el automóvil», por las que han pasado distintos especialistas del motor de diferentes medios de comunicación (revistas especializadas, periódicos, radio y televisión) y en las que se han planteado distintos aspectos, que han ido desde la información especializada a la información y la aventura, los gabinetes de prensa, los rallies, los circuitos, la prensa gráfica, o el automóvil, algo más que la industria.

A las jornadas acudieron diariamente entre setenta y ochenta alumnos de la citada Facultad y tras las exposiciones de los ponentes —alrededor de cuarenta, incluidos pilotos, ingenieros, periodistas, entre los que participó nuestro director, Jesús Soria— se establecieron coloquios entre los asistentes. Esta iniciativa de la Facultad de Ciencias de la Información es probable que tenga continuidad.

Pérez Sala, en 3.000, con Lola

Como ya hemos apuntado en otros reportajes, Luis Pérez Sala, que perdió el tren de la Fórmula-1 por el abandono de CAMP-SA, estará en la Fórmula-3.000. Comenzará la temporada corriendo el Mundial de Turismo con BMW, pero tiene prácticamente firmado un contrato con Lola como primer piloto del equipo en Fórmula-3.000.

N-521: de Trujillo a la frontera portuguesa

LA "RUTA CORTA" HACIA LISBOA

Los 154 kilómetros recorridos por TRAFICO dentro de la N-521, entre la ciudad de Trujillo —cuna de conquistadores— y la frontera portuguesa de Puerto Roque, representan bien poco, dada la extensión de esta provincia extremeña, a la que sólo supera en tamaño su hermana Badajoz. Esta carretera, amén de la atención turística que merecen la ciudad trujillana y Cáceres capital, nominada Patrimonio de la Humanidad por historia y monumentalidad, ofrece además la característica de presentarse como alternativa de entrada a Portugal por la llamada «ruta corta», pues Lisboa se encuentra por este camino a treinta y tantos kilómetros menos, comparado con el recorrido que hace la N-V. No obstante, TRAFICO comprobó que salvo el tramo hasta Cáceres, el resto de la N-521 necesita un arreglo en profundidad, al que ya se está viendo sometida por un proyecto de obra que alcanza los 2.850 millones de pesetas.

PARTE la N-521 del Rollo del Campillo trujillano. La ciudad nos ve marchar como en su día lo hicieron sus hijos para convertirse en grandes capitanes y descubridores: Pizarro, García de Paredes, Orellana. Como ellos, buscaremos el Oeste, pero, menos pretenciosos, finalizaremos nuestro viaje en la raya con Portugal.

La carretera que estudiamos en esta ocasión recorre una breve porción de la extensa provincia cacereña, y presenta, en su caminar hacia la frontera lusa, diferentes tramos bien definidos.

Hasta Cáceres

Dejamos atrás la travesía de Trujillo, que en breve va a ser regulada por semáforos e iluminada según un proyecto de la DGT, cuya obra se encuentra ya adjudicada.

Esta sección de la N-521 hasta Cáceres transcurre por una amplia llanura, con suaves toboganes que rompen la monotonía de este tramo casi recto. La carretera es de moderna construcción, con amplios arcenes y perfecta señalización vertical y horizontal. Prueba de ello son los sólo siete accidentes producidos en este tramo durante 1986 con un muerto y ocho heridos graves y que no cuenta con ningún punto negro, aunque soporta unas intensidades de tráfico bastante altas, debido a la proximidad de la capital.

Km. 10: Cruce bien señalizado. A la izquierda, La Cumbre; a la derecha, Santa Marta de Magasca.

Km. 15,500: Plasenzuela, a la izquierda.

Km. 48: Cáceres. Limitación. Entrada a casco urbano. Fundada por los romanos en el 34 a. de C., Cáceres parece detener el tiempo dentro de su recinto amurallado.

Monumentales son sus casas-palacios, sus torres gallardas y sus iglesias y conventos medievales. En su monumentalidad se confunden restos romanos, construcciones árabes y obras de la cristiana reconquista.

Retomamos nuestro itinerario por la N-521, y saliendo de Cáceres hacia Valencia de Alcántara y Portugal, encontramos de nuevo el km. 0.

Cáceres-Valencia de Alcántara

El tramo que ahora nos ocupa se caracteriza por el cambio de la estructura de la N-521. Ahora observamos un descenso acusado en la calidad de la carretera, cuyo conjunto se encuentra contemplado por el Plan General de Carreteras, dividido en cuatro apartados: programa de autovías, de acondicionamiento, de reposición y conservación y programa urbano.

Km. 0 al 3: Obras de ensanche en la carretera, hasta Malpartida de Cáceres, con un presupuesto de 269 millones de pesetas.

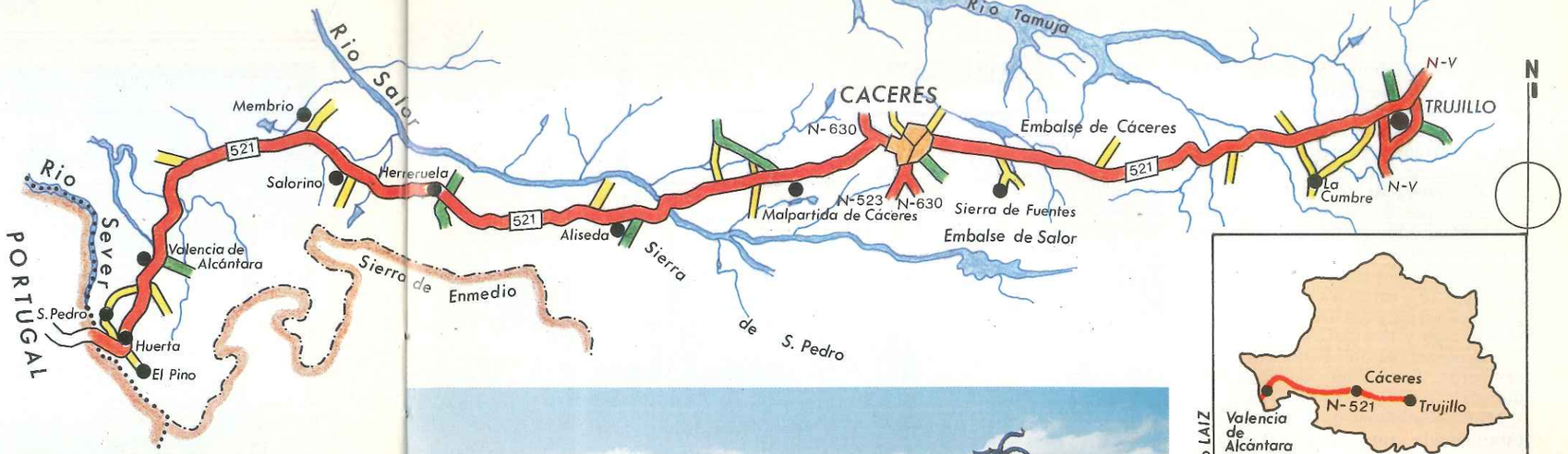
Km. 6: Carretera vieja, sin arcén. Tráfico intenso.

Km. 10: Limitación. Travesía de Malpartida de Cáceres, población dormitorio, dada la cercanía de la capital.

Km. 12: Cruce con la N-523, a la derecha: a Portugal por Alcántara. El tramo de Malpartida a Aliseda se encuentra en trámite de proyecto, redactado por valor de 1.126 millones de pesetas. Se aprecia una sensible reducción de la intensidad viaria, en una carretera sin arcén y con firme regular. La accidentalidad en este segundo tramo de la N-521 fue de 23 accidentes en 1986, con un muerto y nueve heridos graves, sin registrarse puntos negros.

Km. 15: Buena recta, sin arcén y bien señalizada. Terreno llano, que configura una «Mancha» extremeña y horizontes despejados. Cruza la carretera una enorme llanura. Por algo es Cáceres la segunda provincia en extensión, detrás de su vecina y hermana Badajoz.

Hasta Aliseda nuestra carretera discurre estrechándose y presentando limitaciones de velocidad a causa de curvas y contracurvas. Encontramos



Recta infinita y buena carretera, en el tramo entre Trujillo y Cáceres. Lamentablemente, la N-521 no tiene siempre el mismo aspecto.

Obras de ensanche entre la capital y Malpartida de Cáceres. Molestias inevitables para la nueva carretera.

La estatua ecuestre de Pizarro preside la vida de Trujillo.

Cáceres, Patrimonio de la Humanidad, se vislumbra al fondo.

un cruce a la derecha que se dirige a Arroyo de la Luz.

Km. 28,500: Aliseda, casco urbano. A nuestra izquierda, desvío a Alburquerque. Este nuevo tramo de carretera, que se dirige desde Aliseda a Herreruela, se encuentra en período de información pública, ascendiendo el presupuesto de la obra a 510 millones de pesetas.

Km. 31: Paso a nivel con barrera del ferrocarril Cáceres-Valencia de Alcántara y Portugal.

Km. 32: A la derecha, indicador de Brozas. Firme de carretera malo y parcheado. El aspecto de la carretera se va tornando más escabroso, con limitaciones de velocidad hasta de 40, curvas peligrosas y firme en mal estado. Atravesamos en nuestro caminar cotos de caza (jabalí, venado y ciervo). Muy escasa intensidad de tráfico.

Km. 42: A las malas condiciones del tramo hay que unir ahora la desaparición de señalización horizontal. Nada menos indicado para circular de noche y con niebla.

Km. 47: Cruce con la C-522. A la derecha, Brozas, y a la izquierda, Alburquerque y la estación de ferrocarril de Herreruela.

Km. 50: Herreruela, pequeña población agrícola y ganadera. El tramo que une Herreruela con Membrio se encuentra en fase de expropiación. El costo del proyecto se eleva a 380 millones de pesetas. Continuamos por una carretera estrecha, sin arcenes y carente de señalización horizontal. Limitaciones por curvas.

Km. 59: A la izquierda, indicador de Salorino. Escasa circulación. Algún tractor agrícola se dirige a las fincas.

Km. 62: La carretera se ensancha, aunque continúa sin arcén. Cotos de caza en los márgenes de la vía. A ambos lados, alcornoques medio desnu-

dos, confirman la tradicional industria corchera.

Km. 65,500: Indicador de la C-220 a Membrio, a nuestra derecha. Al fondo, en una pequeña vaguada, se vislumbra la población. Desde Membrio hasta la frontera portuguesa, que ya está cerca, se extiende el último tramo del proyecto de renovación de carretera que, con un presupuesto de 554 millones de pesetas, se encuentra en fase de expropiación.

Nuestro discurrir por la N-521 continúa por una carretera de firme irregular, estrecha y sin arcenes. Los cotos de caza y la industria del corcho configuran el paisaje. Parajes áridos y camperos. Son tierras de Extremadura.

Muy poca afluencia de tráfico por esta llamada «ruta corta» a Portugal, pero no en las mejores condiciones para el tránsito por ella. Los hitos kilométricos van quedando atrás como únicos testigos de la soledad del paisaje.

Km. 70 al 75: Tramos de rectas con badenes, con señalización, aunque sin arcén.

Km. 80: Puerto anónimo, con firme antiguo pero mejorado. El descenso del mismo, con curvas corregidas.

Km. 88: Estación de ferrocarril de Valencia de Alcántara. Indicador de San Vicente de Alcántara y Alburquerque.

Tras unas curvas aparece en un otero, dominando en su altura, Valencia de Alcántara. Es una bonita postal.

Km. 91: Limitación, Valencia de Alcántara, casco urbano. Una activa

Otras obras en la provincia

La N-523, que une ambas capitales extremeñas, ha sufrido una amplia y profunda remodelación. Una inversión de 2.000 millones de pesetas ha conseguido eliminar hasta el 65 por 100 de las curvas y diversos puntos negros que hacían de esta carretera una ruta incómoda. Desde el día 16 de pasado enero, los 88 kilómetros que separan ambas ciudades son ahora más «cortos».

En la N-110, desde el límite provincial con Avila a Navaconcejo, y desde este último a Plasencia, hay un proyecto de redacción, con un presupuesto global de 1.470 millones de pesetas.

Dentro del programa de actuaciones en medio urbano, se encuentra en fase de ejecución, por valor de 124 millones de pesetas, el acceso a Cáceres por la N-630, así como obras en estación de ferrocarril y segundo cinturón.

Dos alternativas de entrada al vecino país. TRAFICO eligió hacerlo por Valencia de Alcántara.

Cruce con el ferrocarril que se dirige a Valencia de Alcántara, y a Portugal. Dada la baja intensidad de coches y de trenes, no es un obstáculo importante.

Valencia de Alcántara, eje de la zona, vigila desde lo alto. Activa población de casonas blasonadas.

Herreruela, pequeña población agrícola, al borde de la gastada carretera.

ciudad de más de 5.000 habitantes, que sorprende al viajero por su encanto e hidalguía. Casas solariegas con floreados blasones muestran el noble esplendor de otros tiempos.

Portugal, a 14 kilómetros

Ultimo tramo antes del límite portugués. El aspecto de la carretera no se altera. Sin embargo, hay un cambio en el paisaje. Una pequeña cordillera refuerza de manera natural la frontera política.

Km. 94,500: A la izquierda, indicador de Alcorneo. Tráfico muy escaso, con algún vehículo con matrícula portuguesa.

Km. 100: Las Huertas, limitación. Ultima población española en esta vía, pedanía de Valencia de Alcántara, eje de toda la zona.

Km. 104,100: Paso fronterizo de Puerto Roque. Aduana española y «alfandega» lusa. Fin de viaje. Término de la N-521. No obstante, nos adentramos una veintena de kilómetros en territorio portugués, y TRAFICO pudo comprobar las obras de explanación, de ensanche y de corrección de curvas que el Gobierno de este país hermano tiene proyectado. De esta manera, cuando ambas carreteras presenten un aspecto moderno y seguro, será cuando pueda hablarse con razón de la «ruta corta» a Portugal, que en la actualidad coloca a Lisboa sobre 30 kilómetros más cerca que por la frontera de Badajoz.

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

Historia en piedra y cerdo ibérico

Blasonada casa cacereña de Carvajal, con sus barrocas rejas y balcones. (Foto de la Consejería Extremeña de Turismo.)

Ningún viajero puede sustraerse al encanto y a la fuerza que irradia la tierra extremeña. Sus gentes y sus costumbres forman un conjunto muy peculiar; es entrañable la visita y grato el recuerdo.

En Cáceres, perderse caminando, al anochecer, por las estrechas callejas de la medieval ciudad amurallada, hace retomar al momento el paso de tanta historia que torres, casonas e iglesias han contemplado con sus ojos de piedra. Elementos prehistóricos, romanos y árabes conviven y muestran su desigual belleza. Obligatoria es la detención ante la puerta romana del Arco del Cristo, y las torres árabes del Bujaco y la Desmochada. Extramuros alberga Cáceres un sin fin de palacios, iglesias y casonas blasonadas; por citar, diremos el palacio Episcopal, el de Mayoralgo, la casa de Carvajal, la de los Espadero-Pizarro, y la iglesia de San Francisco Javier.

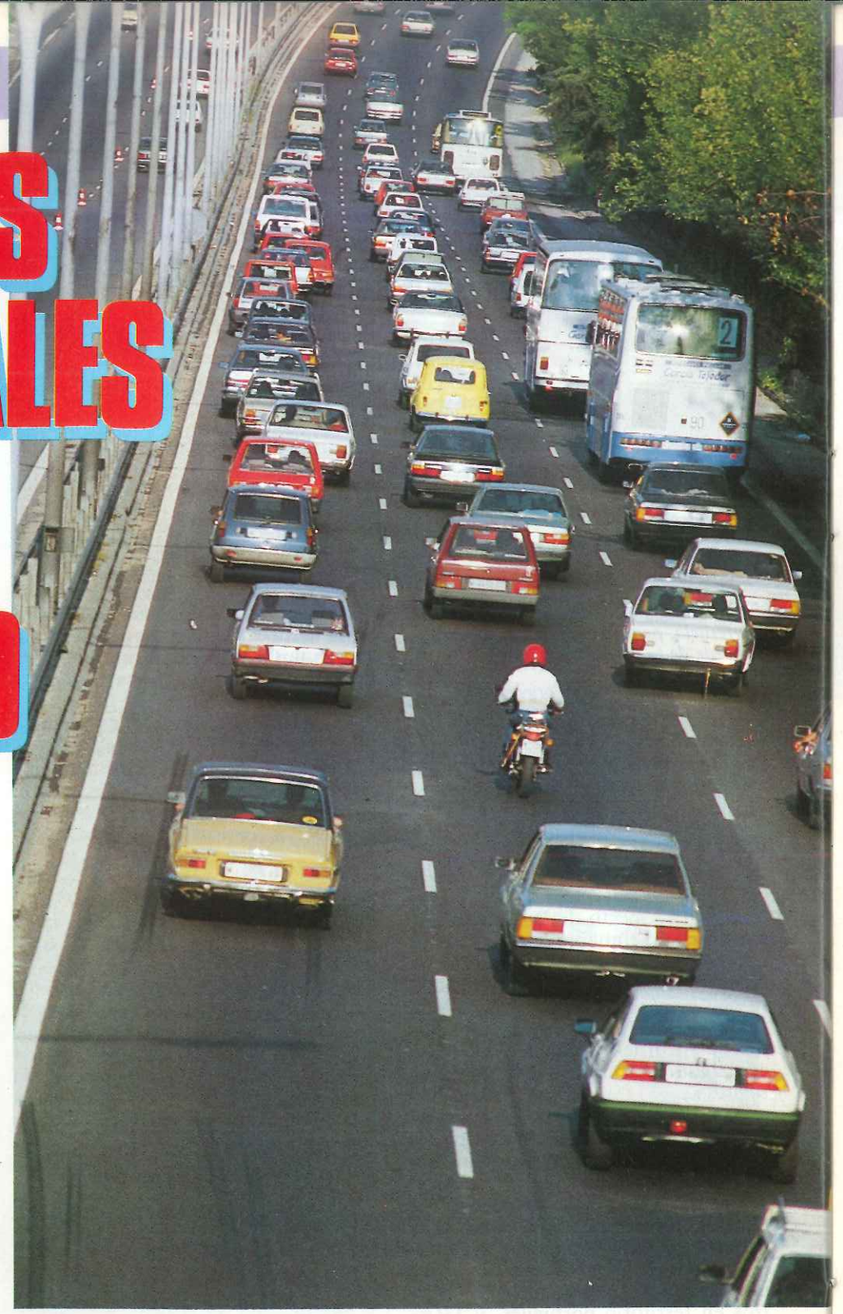
Trujillo, cuna de conquistadores

Trujillo se recorta en el horizonte sobre un cerro granítico, que atrae la atención del viajero. Este no queda decepcionado, sino admirado, cuando contempla su gran plaza por primera vez. Un Pizarro ecuestre se recorta gallardo ante la fachada de la iglesia de San Martín. El palacio de la Conquista, del siglo XVI, y los soportales dan un aire monumental a la vasta plaza. Conserva Trujillo una ciudad amurallada en buenas condiciones y un castillo-fortaleza como cimera. Más de 100 capitanes, descubridores y conquistadores abrieron sus ojos a la luz primera en esta insigne ciudad.

Fogón extremeño.—El viajero ha caminado tanto por la ciudad, que acuciado por el apetito se apresta a degustar la cocina cacereña. Y bien puede hacerlo, porque para empezar dispone de unos entrantes de jamón de Montánchez y embutidos de cerdo ibérico, de la llamada patatera, y de ricas aceitunas aliñadas. Puede optar también por un potaje de garbanzos del berrocal, y bacalao a la moda de Alcántara. Dentro de una gastronomía sencilla en su elaboración, pero sabrosa, sin artificio, de aroma intenso y con tres elementos básicos: el ajo, el laurel y el cerdo ibérico. Distinguiendo en esta cocina la conventual , como la de Alcántara y Guadalupe, y la rural o cocina campesina del terruño. Se dispone después el viajero a enfrentarse al frito de cordero extremeño, o al asado de cabrito. Con la comida, tragos despaciosos del buen vino de la tierra, el de Montánchez, de Cañamero y de Cilleros. Echando un vistazo al postre puede encontrarse queso de oveja en aceite, o del Casar, y el dulce muégado. Después del yantar, un descanso y a recorrer, para bajar la comida, algún barrio medieval.

Artesanía y folklore.—Son afamados los trabajos y filigranas en cobre que realizan primorosas manos artesanas: cacharros, calderos y almireces. En trabajos alfareros son conocidos los de barro de Arroyo de la Luz. Mientras, el tipismo regional llega a lo alto de la mano de los sombreros de paja trenzada de Montehermoso, que la mujer cacereña luce con singular gracia, que demostrará asimismo con el baile de las populares jotas, entre las que cabe destacar la «del redoble» y la de la Virgen de Guadalupe, morena patrona de la región extremeña. Que, en fin, no es tan extrema ni tan dura...

MEDIDAS ESPECIALES DE TRAFICO



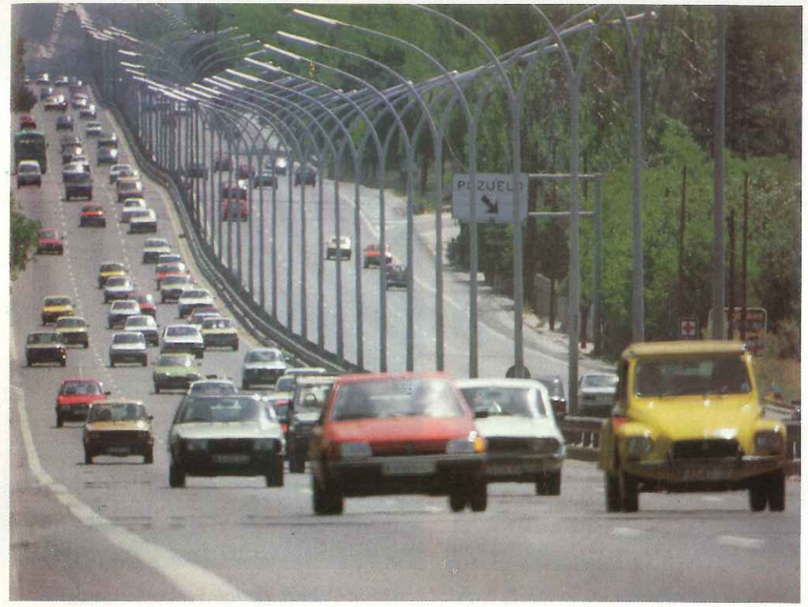
Un año más, muchos españoles están preparando sus vacaciones para la Semana Santa, un paréntesis laboral que va a servir para coger fuerzas en la larga espera hasta las vacaciones mayúsculas del verano. Sin embargo, este descanso pasa en muchos casos por un desplazamiento más o menos largo por carretera, por lo que, en este caso, no sería ocioso recordarles las normas más elementales e informar de las distintas medidas de regulación que van a adoptarse en los accesos a las ciudades que, previsiblemente, plantearán más conflictos circulatorios.

Pese a que se consiguió una gran fluidez, el año pasado 127 personas dejaron su vida en el asfalto en 108 accidentes de tráfico. El empleo de una velocidad inadecuada, la distracción del conductor, la invasión del carril izquierdo de la calzada y la irrupción de peatones en la misma fueron los principales detonantes de esta accidentalidad, aunque también contribuyeron a la misma los adelantamientos y maniobras antirreglamentarias, el no respetar la señal de «stop» y la conducción bajo los efectos de bebidas alcohólicas.

Cataluña, Andalucía, Castilla-León, Galicia y la Comunidad Valenciana registraron las cifras más altas de accidentes y víctimas, muchos de los cuales se produjeron en los mismos lugares de vacaciones, en desplazamientos cortos, cuando ya los conductores suelen estar más relajados y han bajado la guardia.

La relación causa/efecto de estos accidentes viene repitiéndose inexorablemente en la estadística, por lo que es conveniente que todos los conductores tengan en cuenta algunas recomendaciones que, en muchos casos, pueden valer la propia vida y la de los demás. En primer lugar, hay que prestar especial atención al coche y comprobar que sus elementos fundamentales —neumáticos, frenos, dirección, suspensión, reglaje de faros, etcétera— están en perfecto orden de marcha.

Otro aspecto prioritario es programar la fecha y hora de salida, evitando premuras en detrimento de un adecuado descanso previo o de una mínima información sobre el estado de la carretera por la que va a circular. Precisamente este dato puede recabarlo a cualquier hora del día o de la noche en el teléfono de Información y Regulación de Asistencia Mecánica y Sanitaria de la Dirección General de Tráfico (91) 742 12 13.



BARCELONA

Salida. JUEVES SANTO: N-II (Norte) Barcelona-Gerona: A las 14.00 horas se instalarán conos para conseguir dos carriles permanentes de salida entre Montgat y Calella.

N-II (Sur): A las 14.00 horas se habilitarán conos en el tramo comprendido entre Cuatro Caminos y el túnel del Bruc para dar continuidad a los dos carriles de salida en todo el tramo.

A-17: A las 16.00 horas se establecerá un carril adicional sobre la calzada contraria entre Barcelona y la fábrica de cemento p.k. 8, ya en tramo de peaje.

N-340: Si el tráfico lo requiere, se efectuarán cortes alternativos para conseguir sentidos únicos de circulación entre Cuatro Caminos y Cervelló.

A-7: A partir de las 14.00 horas se establecerá un carril adicional de circulación sobre la calzada contraria, hasta el tronco de peaje de Martorell (p.k. 171,500). Este carril no puede ser utilizado por los que deseen salir en Molins, Martorell o continuar por la A-7 sentido Gerona, siendo la primera salida Vilafranca.

VIERNES SANTO: C-246: Se habilitará un carril adicional con conos hasta el p.k. 15.

A-7, A-17, N-II (Norte y Sur) y N-340: Se habilitarán las mismas medidas que el Jueves Santo.

Retorno.: N-II (Norte): Se colocarán conos entre Calella y Montgat para conseguir dos carriles permanentes.

C-246: Si las condiciones del tráfico lo requieren, se dispondrá un carril adicional desde el p.k. 15.

SABADO SANTO: No se adoptarán medidas especiales.

DOMINGO DE RESURRECCION. Salida. N-II (Norte): Conos entre Montgat y Calella para conseguir dos carriles de salida.

C-246: Carril adicional hasta el p.k. 19.

A-17: Se habilitará un carril sobre la calzada contraria hasta la fábrica de cemento.

Retorno. N-II (Norte): Conos entre Calella y Montgat para conseguir dos carriles permanentes.

N-II (Sur): Conos entre Esparraguera y Cuatro Caminos.

N-340: Cortes alternativos para conseguir sentidos únicos de circulación entre Cervelló y Cuatro Caminos.

A-7, A-2: Un carril adicional Molins-Barcelona.

A-17: Un carril desde la fábrica de cemento a Meridiana.

C-246: Si las condiciones del tráfico lo requieren, se habilitará un carril adicional desde el p.k. 15.

LUNES DE PASCUA: A-7, A-2: Un carril adicional, tramo Martorell-Molins. Este carril adicional es directo a Barcelona, por lo que nunca debe ser seleccionado por los usuarios cuyo destino sea anterior. A-7, dirección Gerona, Terrassa, Sant Cugat, Molins de Rei, Sant Feliu de Llobregat o Sant Just Desvern. **Tramo Molins de Rei Barcelona:** dos carriles. Se prevé muy densa circulación entre las 15.00 y las 20.00 horas.

A-17: Un carril adicional desde la fábrica de cemento (p.k. 8).

N-340: Cortes alternativos para dar sentidos únicos de circulación entre Cervelló y Cuatro Caminos.

N-II (Norte): Conos desde Calella hasta Montgat.

N-II (Sur): Conos entre el túnel del Bruc y Cuatro Caminos y, si fuera necesario, hasta Jorba.

A-19: Se colocarán conos en la travesía de Mataró hasta enlazar con el viaducto de la A-19: Mientras esté implantada esta medida, todos los vehículos procedentes de Barcelona, tanto por la N-II como por la A-19, con destino Mataró, deberán hacerlo obligatoriamente por el acceso existente debajo del viaducto.

C-246: Un carril adicional desde el p.k. 15.

Circulación restringida para camiones

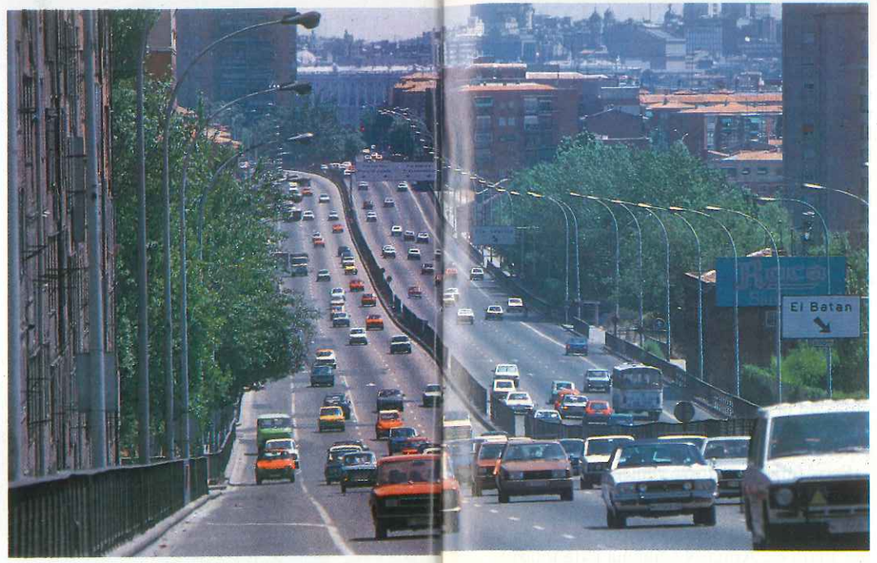
Por resolución del Ministerio del Interior de 16 de marzo, se establecen las siguientes restricciones en determinadas fechas, horas y carreteras para vehículos de más de 3.500 kg., lentos y articulados:

TRAMOS AFECTADOS

N-I	Madrid-Burgos-Irún.
N-II	Madrid-Barcelona-La Junquera.
N-III	Madrid-Tarancón-Valencia.
N-IV	Madrid-Bailén-Sevilla-Cádiz.
N-V	Madrid-Mérida-Badajoz.
N-VI	Madrid-Benavente-La Coruña.
N-152	Barcelona-Puigcerdá.
N-301	Ocaña-Albacete-Cartagena.
N-323	Bailén-Motril.
N-330	Zaragoza-Huesca-Jaca-Francia.
N-333	Ecija-Jerez de la Frontera.
N-334	Sevilla-Málaga.
N-340	Cádiz-Barcelona.
N-401	Madrid-Toledo-Ciudad Real.
N-430	Badajoz-Ciudad Real-Valencia.
N-432	Badajoz-Córdoba-Granada.
N-601	Madrid-Segovia-León.
N-620	Burgos-Portugal.
N-630	Sevilla-Mérida-Salamanca-Zamora-Benavente-León-Oviedo-Gijón.
N-634	San Sebastián-Santander-La Coruña.
C-607	Madrid-Colmenar Viejo.
C-1.313 ..	Lérida-Seo de Urgel-Puigcerdá.
C-1.411 ..	Manresa-Bellver de Cerdaña.

DIAS Y HORAS

10 de abril	Desde las 13 a las 24 h.
11 de abril	Desde las 6 a las 18 h.
15 de abril	Desde las 13 a las 24 h.
16 de abril	Desde las 6 a las 18 h.
19 de abril	Desde las 8 a las 22 h.
20 de abril	Desde las 8 a las 22 h.
30 de abril	Desde las 13 a las 24 h.
1 de mayo	Desde las 6 a las 18 h.
3 de mayo	Desde las 13 a las 24 h.



MADRID

Los días de previsible conflicto en las carreteras madrileñas de acceso o salida de la capital serán, en primer lugar, el día 10, que registrará una salida más fuerte que un día normal; el 11 será un sábado similar a los viernes; el día 12 se prevé un regreso normal; el 15 se producirá una salida fuerte, mayor que un viernes, lo mismo que la mañana del 16. En cuanto al regreso, el día 18 se producirá una vuelta fuerte y ya el 19 se esperan dificultades y congestión a la entrada de Madrid.

N-I (Burgos). Conviene extremar precaución en el tramo entre San Agustín de Guadalix y Venturada del Campo, por obras de desdoblamiento de calzada. Se podrá habilitar un segundo carril entre los p. k. 33,9 y 41,3, dirección Irún, y entre el 41,8 y 33,5, dirección Madrid.

N-II (Barcelona). No se esperan problemas significativos.

N-III (Valencia). Segundo carril de salida desde el final de la autovía hasta el nudo semafórico de Arganda y, en caso necesario, se habilitará el arcén entre los p. k. 20,9 y 25,8, dirección Valencia, y entre 25,9 y 21,3, dirección Madrid.

N-IV (Andalucía). Tanto en la salida como en el retorno, todos los automovilistas procedentes de Ciudad de los Angeles, Orcasitas y barrios de la margen derecha de la N-IV no podrán cruzar esta vía, por lo que deberán hacerlo por el paso subterráneo de Villaverde.

Como itinerarios alternativos para esta carretera, en el caso de fuertes retenciones, se recomienda evitar la N-IV y tomar otros itinerarios, fundamentalmente el N-401-Yuncos-Numancia de la Sagra-Pantoja-Alameda de la Sagra-Añover de Tajo-N-400-Casilla de La Dolores-N-IV, y en sentido inverso para el retorno.

N-V (Extremadura). Se habilitará un carril por el arcén entre Cuatro Vientos y Alcorcón, mientras que a los automovilistas procedentes o con destino Brunete y San Martín de Valdeiglesias se les desaconseja la utilización de la C-501 (Villaviciosa de Odón), recomendándose que circulen por la MP-5111 y MP-5113 (Boadilla del Monte).

N-VI (La Coruña). Se podrán adoptar las siguientes medidas: Habilitar un cuarto carril de salida desde el Arco de Triunfo hasta Torrelodones, sin posibilidad de abandonarlo en todo su recorrido.

En los días claves se prohibirá el giro a la izquierda a los automovilistas procedentes de la carretera de Castilla con destino a la calle Osa Mayor (Aravaca).

Los vehículos con dirección Madrid que entren en la vía de servicio en Torrelodones-Hoyo de Manzanares, no podrán incorporarse a la N-VI hasta Las Rozas.

El cuarto carril para el retorno se iniciará en Las Rozas para los vehículos procedentes de la C-505 (El Escorial) y finalizará en Puerta de Hierro.

Podrá prohibirse el acceso a la N-VI a todos los automovilistas procedents de Pozuelo y Aravaca con destino a la capital, quienes deberán hacerlo por la calle Osa Mayor y Carretera de Castilla.

En el Puente de los Franceses se dejará libre el carril de la derecha, desde la carretera de Castilla al Paseo de Monistrol, para enlazar con la M-30.

A los automovilistas procedentes de Navacerrada se les obligará a entrar en Madrid por la autovía de Colmenar Viejo.

N-301 (Ocaña). Para el retorno puede utilizarse el itinerario Villatobas-Villarrubia de Santiago-Colmenar de Oreja-Chinchón-C-404-Titulcia-San Martín de la Vega-Perales del Río-Madrid, con posibilidad o no de salidas intermedias en Chinchón-C-300-Morata de Tajuña-Arganda-N-III-Madrid, en Titulcia-Ciempozuelos-N-IV-Madrid, o en San Martín de la Vega-Pinto-N-IV-Madrid.

VALENCIA

Itinerarios recomendados:

A) Tráfico procedente de Barcelona con destino Andalucía Occidental:

— Puzol N-340-N (antiguo acceso) zona urbana de Valencia. N-III hasta Motilla de Palancar.

— San Clemente-Villarrobledo-Munera y por la N-430 a Manzanares y la N-IV hacia el sur.

B) Tráfico procedente de la zona centro con destino a las zonas de Cullera y Gandía:

Se aconseja no utilizar el itinerario N-III hasta Chiva y C3322 La AlcudiaAlcira, por estar cortada la carretera en esta localidad (obras), hasta el mes de julio.

C) N-332: Evitar las travesías de Gandía y Oliva, utilizando la autopista de peaje.

D) N-234 (Sagunto-Teruel-Burgos).

Para tomar esta carretera desde Valencia, desviarse en el kilómetro 18,300 de la autopista libre A7-E6 hacia la planta siderúrgica y desde aquí directamente hacia la N-234.

Medidas extraordinarias de ordenación:

A) Carretera N-III (Madrid-Valencia): Se habilitará doble carril de entrada o salida, según las necesidades del tráfico, entre Valencia y Buñol los días 16 (jueves), 17 (viernes), 19 (domingo) y 20 (lunes).

B) N-332. Se habilitará doble carril para salir de Valencia desde Silla al empalme con la autopista A-7. Días 15 (miércoles), 16, 17, 19 y 20.

C) Carretera C-234 (Valencia-Ademuz): doble carril de circulación entre los kilómetros 12 y 14. Los días 10, 12, 16, 17, 19 y 20.

D) N-340-S. La circulación hacia Valencia se desviará en la Alcudia de Carlet por la carretera C-3322 (La alcudia-Alzira) y por la C-3320 (Alzira-Silla) para descongestionar la retención que se produce en el kilómetro 222,200 de la carretera N-340-S.

NOTA

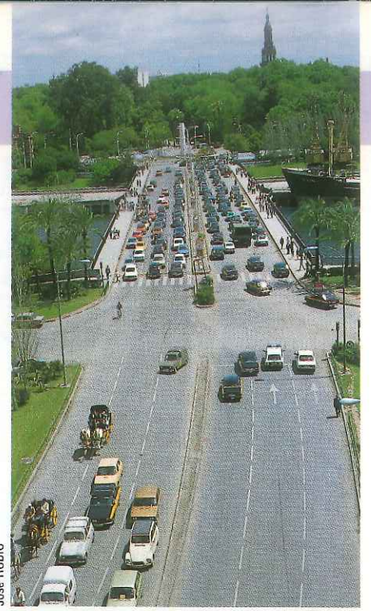
Estas medidas de tráfico podrían sufrir alguna modificación de última hora, posterior al cierre de la revista. Por ello recomendamos que si piensan salir presten atención a los datos puntuales que les ofrecerá la Dirección General de Tráfico en nuestro teléfono de información o a través de los demás medios de comunicación.

No lo olvide

- Dadas las fechas, es probable que parte de su viaje lo realizará en caravana. Mantenga la distancia de seguridad con el vehículo que le precede y evite los adelantamientos.
- Debe descansar cada dos horas y media o tres, aunque ello le suponga un poco de retraso. No se fije una hora de llegada.
- Hay que mantener en cada momento la velocidad adecuada a las condiciones de la vía, o las circunstancias del tráfico.
- Si viaja con niños, no olvide llevarles en los asientos traseros.
- Si lleva una moto, es obligatorio la utilización del casco.
- En autopistas circule siempre por el carril de la derecha. Sólo deberá utilizar los restantes para los adelantamientos. Una vez efectuado el adelantamiento vuelva gradualmente al carril de la derecha.
- En conducción en autopista se recomienda verificar previamente la presión de las ruedas y llevar el depósito de gasolina lleno.
- En las vías rápidas su vehículo ha de hacerse visible a los demás conductores mucho antes que en carretera ordinaria, y ello a causa de las grandes velocidades. La mejor señal para advertir el adelantamiento a los demás es hacer destellos luminosos con las luces.
- Cuando tenga necesidad de cambiar de carril aplique la regla de seguridad: retrovisor-señal-maniobra, teniendo siempre presente que detrás pueden surgir vehículos de marcha más rápida.
- Debe comenzar la maniobra del cambio de carril con mucha más antelación que en las carreteras ordinarias, de forma tal que los indicadores de dirección sean bien vistos, manteniendo éstos en funcionamiento durante la maniobra.
- En las travesías de núcleos urbanos extreme su atención ante la presencia de niños, peatones o ciclomotores.
- Es conveniente utilizar en todo momento el cinturón de seguridad, incluso desde la puerta de casa.
- La distancia de seguridad entre vehículos debe ser mayor si circula por autopista, al ser mayor la velocidad.
- Es aconsejable evitar el exceso de equipaje. Lleve sólo lo verdaderamente necesario y colóquelo adecuadamente.
- En ningún caso debe colocar objetos de forma que impidan la perfecta visibilidad del conductor.
- Es bueno aprovechar esta salida para llevar a cabo, con previa antelación, una completa puesta a punto de su vehículo.
- En cualquier caso, haga comprobar especialmente los frenos, las ruedas y el alumbrado.
- Si sufre una avería o accidente, retire rápidamente el vehículo de la calzada y el arcén, siempre que sea posible.

CIEN MIL COCHES POR SEVILLANAS

MUCHO ha llovido desde que en aquel 1846 la Feria de Sevilla echara a andar. No había, por supuesto, los problemas de tráfico que se organizan cada final de abril en la capital andaluza. Ni tampoco el millón y medio de habitantes, de los que 700.000 están censados en la propia Sevilla, con un total de 100.000 turismos, que ocupan y preocupan a las autoridades sevillanas en las fechas que se aproximan. Y es que, aparte de los vehículos mencionados, se mueven los que desde el resto de las ciudades andaluzas, y también de otras partes de la geografía española, llegan hasta la vera del Guadalquivir para vivir en toda su dimensión la Feria de Abril. Por este motivo, la Delegación del Ayuntamiento trabaja a fondo en la ordenación del tráfico. Es una tarea de meses y meses que culmina por estas fechas. El Plan Especial de Tráfico para la Feria de Abril, en el que se pretende la potenciación de los transportes públicos, está servido.



José RUBIO

El Ayuntamiento hispalense se esfuerza por evitar el colapso en la Feria de Abril

Desde hace meses la Delegación del Ayuntamiento sevillano trabaja a fondo en el Plan Especial del Tráfico para la Feria de Abril de Sevilla, dada la afluencia masiva de vehículos en esas fechas en la capital de Andalucía. No hay cifras concretas de los coches que se dan cita en las inmediaciones del lugar donde se enclava el recinto ferial, pero, teniendo en cuenta que existe un parque automovilístico de 385.000 vehículos, de los que 100.000 son turismos, nos podemos hacer una idea del tráfico que en esos últimos días de abril hay en Sevilla, sobre todo porque son muchísimos los visitantes en fechas tan significadas. Pues bien, el Ayuntamiento pone en marcha un Plan Especial. No sería posible el tránsito de otra manera...

Este Plan de Circulación pretende establecer las necesidades de actuación en señalización, en obras de acondicionamiento en las explanadas destinadas para aparcamientos —ocho en total— y en la disposición de medidas para un mejor uso de los transportes públicos. También pretende el Plan definir las normas de acceso o restricciones de circulación en la zona de influencia del recinto ferial, sin impedir la circulación imprescindible a los usuarios y residentes mediante la concesión de unos distintivos. Por último, concretar los criterios de accesos a los aparcamientos. Por ello, desde que el año comienza, técnicos y especialistas no cesan en su trabajo, incluso hasta días después de que la Feria haya concluido.

CRITERIOS DE ORDENACION

Dentro de unos criterios para la ordenación del tráfico rodado hay que destacar los relativos a la ciudad, en general; a los barrios de Triana y Los Remedios, y a los vehículos pesados.

Por lo que se refiere a la ciudad, se quiere potenciar el transporte público sin olvidar la importante afluencia de vehículos privados. Las líneas de autobuses se verán reforzadas al máximo, con horarios especiales, desde las 12 del mediodía hasta las 3 de la madrugada, salvo viernes y sábados, que se alarga hasta las 6 de la mañana. Tanto autobuses como taxis tendrán sus paradas propias en las inmediaciones del ferial y la frecuencia de salida de estos servicios públicos será de 5 minutos y de 2 en los días punta. Los taxis tendrán cuatro paradas al borde del recinto que da a la Avenida de Ramón de Carranza y una zona de espera de avisados, así como vías reservadas para el acceso. Los vehículos privados se orientan en una gran parte hacia el P-1, que es el aparcamiento más amplio, con capacidad para casi 10.000 turismos. Por ello, el tráfico del sector norte y este se dirigirá por Menéndez Pelayo, Avenida de Carlos V, Puente de San Telmo, calle de San Fernando y Puente del Generalísimo, dejando el itinerario Pasarela-Avenida de María Luisa-Puente Nuevo-Virgen de Luján para servicios públicos.

Los accesos desde el sur de la ciudad y las poblaciones localizadas por esa zona se orientarán por la Avenida de la Raza, desde el punto kilométrico 546,5 de la nacional IV, para evitar la congestión en la Avenida de la Palmera y Manuel Siurot y aprovechar los aparcamientos P-2, P-3, P-5 y P-6.

Los accesos desde la parte oeste se canalizarán por el Muro de la Defensa, para llegar al P-1, conectado con la Avenida de Blas Infante y de Rubén Darío.

Los barrios de Triana y Los Remedios, zonas más próximas al ferial, tienen igualmente su ordenación en las fechas de la Feria que van desde el lunes 27 a las 12 de la noche hasta el domingo 3 de mayo. Para la población de Triana, éstos son los caminos a seguir: 1) San Jacinto, Castilla, Chapina, Muro de la Defensa y Rubén Darío al P-1; 2) Sánchez Arjona y República Argentina al P-1; 3) López Gomara y República Argentina al P-1, y 4) Avenida de Coria, Muro de la Defensa y Rubén Darío al P-1.

Los residentes en Los Remedios irán por Virgen de Luján, Santa Fe, Virgen de la Oliva al P-4 y P-1 por la prolongación de Ramón de Carranza. En las avenidas de la zona se implantará el sentido único con el contrario sólo para servicio público.

Para finalizar, a los vehículos pesados les queda limitado el acceso desde la Avenida de la Palmera y Paseo de las Delicias al Muro de la Defensa y la comunicación por Plaza de Armas y Chapina para todos los enlaces de Cádiz, Huelva y Aljarafe.

CARACTERISTICAS

El entorno de la Feria, ni qué decir tendría, va a disponer de unas características especiales con objeto de facilitar el traslado y estacionamiento de vehículos y el desplazamiento de peatones, coches de caballos y caballistas, estando previsto en el P-2 el estacionamiento de motos y el de la grúa municipal. Las vías de Alfonso de Orleans, Antonio Bienvenida y Avenida de Sanlúcar quedan exclusivamente peatonales, y dentro de la Feria, con todas las vías en sentido único, sólo podrán circular caballistas y vehículos de tracción animal desde las 12 a las 20 horas. El acceso de caballistas y coches de caballos al recinto se realizará por Puente del Generalísimo, Carrero Blanco y Virgen de Aguila.

Se espera que los vehículos ocupen los aparcamientos previstos, con lo que la ordenación del tráfico será más sencilla. El P-1 es el punto de confluencia de varias vías; el P-2 se llenará pronto, pero tiene como desahogo el P-3, el P-5 y el P-6. Punto conflictivo será la salida de la calle Isabel la Católica hacia Avenida del Cid, teniendo interés el evitar la incorporación a la Avenida de María Luisa.

Para el acondicionamiento de los aparcamientos ha habido que realizar numerosas obras de adoquinado, isletas, repaso de firmes y acerados, que han tenido fuertes partidas en los presupuestos. Basta decir que siete millones se han gastado en el repaso de pintura en el barrio de Los Remedios y accesos a la ciudad, cinco en señales y carteles indicativos, y casi nueve en la realización del proyecto de señalización de itinerarios.

Nono HIDALGO

Escuelas Especiales de Conducir

EN BUSCA DE LA PERFECCION

Acabamos de obtener el Permiso de conducir y nuestros primeros pasos sobre un coche o una moto son inciertos. Aún no hemos acumulado experiencia y cuando, después de muchos años, creemos que lo sabemos todo, un buen día nos encontramos con una placa de hielo en el camino o calculamos mal la dificultad de una curva y toda nuestra sabiduría se puede precipitar por un barranco. Cualquier conductor tiene la posibilidad —siempre restringida por unos precios que oscilan entre 9.000 y 150.000 pesetas— de acudir a alguno de los centros de perfeccionamiento de la conducción que existen en España. Es el caso de las escuelas de TAC, en La Molina, Can Padró, en Barcelona, o la del RACE, en Madrid, que imparten cursillos de perfeccionamiento, no sólo para conductores profesionales de empresas, escoltas, etcétera, sino también para conductores normales, gente que después de un accidente ha cogido miedo, otros que se han comprado un coche más potente o, simplemente, que quieren perfeccionar sus conocimientos de la mano de profesionales del mundo de la competición, conocedores de los secretos del arte del buen conducir.

Cuando un vehículo derrapa hay que hacer «contravolante», girarlo en el sentido en el que lo hace.

El coche ha entrado a excesiva velocidad en la curva, y aunque hemos conseguido orientarlo bien hacia la salida, el exceso de «gas» origina un «sobreviraje» y nos hace salir fuera.

La rapidez en el movimiento de las manos y su correcta posición son fundamentales para corregir imprevistos.

El comportamiento de un tracción delantera en curvas varía respecto a los vehículos en los que la fuerza del motor se transmite a las ruedas de atrás.

Las escuelas especiales de perfeccionamiento de la conducción que existen en España imparten clases a una clientela muy específica, como es el mundo empresarial, con unos precios, según la duración de los cursos, que pueden oscilar entre 9.000 y 150.000 pesetas. Son los chóferes de VIP's (gente muy importante), de los directivos de empresas, escoltas, conductores de empresas de seguridad, Fuerzas de Seguridad, etcétera. En definitiva, conductores que, en un momento dado, podrían necesitar su pericia en el manejo del vehículo en una situación límite. Las propias empresas, o sus directivos, son los interesados en que sus hombres estén en forma.

Aunque más restringido, también hay un universo de profesionales del volante, camioneros, pilotos de rallies, representantes, viajantes, particulares que se han comprado un coche más potente, otros que han tenido un accidente y quieren superar su temor o, simplemente, gente de a pie que quiere perfeccionar sus conocimientos y acuden a estas escuelas. En el caso de la Escuela de Técnicas Automovilísticas de la Conducción (TAC), en La Molina, este sector de particulares representa más del 75 por 100 de su actividad, mientras que las escuelas de Can Padró, en Barcelona, y la del Real Automóvil Club de España (RACE), en Madrid, aunque también disponen de estos cursos específicos, su actividad principal está dirigida a conductores de empresas.

RACE: deprisa, deprisa

Tras fluidos contactos con otras escuelas del mismo género, francesas, inglesas y americanas, el RACE puso en marcha su Escuela de Perfeccionamiento de la Conducción hace cinco años y por ella han pasado más de 2.000 alumnos. Según José María Abella, director adjunto y coordinador, «en comparación con otras escuelas extranjeras, aquí se les enseña a ir deprisa para un caso de emergencia». No en vano el marco físico donde se desarrollan las clases es el circuito permanente del Jarama.

Salvo en el caso de las Fuerzas de Seguridad del Estado, los cursos a empresas se comercializan a través de ESABE, guardándose absoluta discreción respecto a las personas y el nombre de la empresa, de tal forma que a cada alumno se le conoce por un número. Mediante un manual de seguridad se orienta al alumno de las medidas preventivas que deben adoptarse referentes a la seguridad del vehículo, para evitar bloqueos, formas evasivas de conducción, etcétera, aunque «la maniobra más efectiva es no dar la cara, escapar de la presunta acción terrorista», según Pedro García, monitor de la escuela. Junto a él, Iñaki Oyarbide, Juan de Oya y Alfonso Elósegui —todos, excepto el último, procedentes del mundo de la competición— trabajan duro para desvelar a los novatos los secretos de la conducción.

Los cursos más habituales son los de Seguridad, de tres días, en los que se practican todo tipo de maniobras para salir esquivando y evitar cualquier atentado o secuestro. Además del «slalom», que consiste en sortear una larga hilera de conos hacia adelante y hacia atrás, y que sirve para «hacer manos», se realizan giros preventivos (cambiar el sentido de la marcha tirando del freno de mano), giros de escape (giros de 180° marchando hacia atrás), persecución y algo en tierra. Además, se practica mucho el control de derrapajes. Para ello, el monitor, sin previo aviso, tira del freno de mano y el coche comienza a derrapar sobre suelo mojado. La labor del alumno, en estos casos, consiste en hacer contravolante y salir del apuro.

Sin embargo, en lo que más se insiste es en el trazado de curvas, para aprovechar el terreno disponible y saber cómo entrar y qué hacer según de qué curva se trate. Después de que cada alumno, con tiempo cronometrado, diera varias vueltas al circuito, seguido por el monitor en otro coche, se reúnen en un aula para hacer los comentarios precisos. «En general bien, pero algunos parece que van de carreras y no se preocupan de hacer un correcto trazado. Si alguno tiene un percance puede coger miedo, y lo que aquí se intenta es conducir mejor y tener un mayor índice de seguridad», les reprocha Pedro García.

Después, montamos con Juan de Oya al volante y experimentamos el peligro de la velocidad, comprobando «sobre la marcha» cómo se realiza un correcto trazado de las curvas. Sin embargo, en ningún momento hemos tenido la sensación de que el coche rodara sin control: maneja el volante un superprofesional. Por el contrario, cuando nos muestra lo que no se debe hacer, los neumáticos casi quieren salirse de las llantas, a pesar de que la velocidad es sensiblemente menor.

Al final, hay un examen. En una vuelta completa al circuito se realizan todas las maniobras citadas y hay que contar con factores sorpresa, como un vehículo perseguidor o, en ocasiones, varios, además de cortinas de humo y explosivos.

El RACE imparte también otros cursos, como el de Perfeccionamiento, que consiste en una enseñanza básica, de unas cinco o seis horas, dirigido a la gente de la calle, con el que se pretende corregir los vicios de la conducción. Se enseña la posición correcta ante el volante, trazado de curvas, control sobre suelo deslizante, «slalom» y varias vueltas al circuito, mostrando cuál es el límite de un coche. El curso de conducción sobre tierra es similar, aunque con tintes más deportivos.

No lo haga usted

El objetivo de este reportaje no es enseñar, a través de su contenido, cómo debe reaccionar un conductor ante una situación comprometida, sino la de informar de la existencia de unas escuelas de perfeccionamiento de la conducción y de lo que en ellas se hace. En ningún caso es recomendable que cualquier conductor pretenda emular las maniobras que se describen en el texto o aparecen en las fotografías, sin el asesoramiento de un experto, por el grave peligro que pueden suponer aun cuando se realicen fuera de las vías abiertas al tráfico.

Marcha atrás, mediante acelerador y volante, se consigue un giro de 180°. Es una de las maniobras que se practican en los cursos de seguridad y que permiten eludir un bloqueo enemigo.

«De película» nos atrevemos a calificar esta secuencia de evasión y escape en la que el coche gira sobre sí mismo y huye del supuesto peligro que tenía delante.

Can Padró: pinchazo por control remoto

El alumno conduce en solitario. De repente alguien, por control remoto, le pincha una rueda, o un coche de gomaespuma aparece en su camino. Son algunas de las sorpresas que pueden surgir en el Centro de Formación y Entrenamiento de Personal de Seguridad de Can Padró.

A ocho kilómetros de Manresa, en el margen izquierdo del Llobregat, la Masía que da nombre al centro se eleva sobre las 80 hectáreas de terreno por las que discurren varios circuitos: el de firme ordinario, en el que se reproducen las curvas de mayor dificultad de una carretera convencional; otro, regado por aspersión y con firme deslizante, pretende simular las carreteras de montaña; en el de tierra encontramos curvas, pendientes, badenes y contraperaltes; y finalmente, el circuito 4 × 4, para vehículos todo terreno.

Pilotos profesionales de la conducción como A. Aluma, J. Babler, J. Corominas, J. Esteller, M. Juncosa y J. Sabater, bajo la dirección técnica de Salvador Cañellas, son los monitores encargados de la enseñanza. El curso más elemental, el de «perfeccionamiento de la conducción», de dos días de duración, está recomendado para personas que quieren conducir mejor y más seguro. Desde que se iniciara, hace cinco años, lo han seguido unas 2.500 personas, gente de cualquier edad y condición y cuyos resultados más inmediatos serán el saber controlar los movimientos del vehículo ante cualquier incidencia en el firme o en la circulación.

En régimen de internado, durante el primer día se perfecciona la conducción, se explican maniobras y trazados y se pasa a la práctica, que es grabada en vídeo para que cada alumno compruebe sus aciertos o errores a bordo de vehículos con tracción delantera y trasera.

Cada monitor tiene a su cargo tres alumnos y en el segundo día se toca todo lo referente al control del vehículo y sus reacciones, trabajándose con el freno de mano, cambio de velocidades y utilizando el peso del vehículo para ayudarse en las curvas.

Otros cursos, específicamente relacionados con la seguridad, son el de «conducción defensiva», el de «conducción evasiva I nivel», el de «protección II nivel» y por último, el de «conducción policial».

TAC con hielo en La Molina

Juan Arnella y su escuela de Técnicas Automovilísticas de Conducción (TAC) van a sentar definitivamente sus reales en la estación invernal de La Molina, con la construcción de un nuevo circuito en este bello paraje del Pirineo catalán. Durante dos inviernos han utilizado un circuito natural helado pero, para convertirlo en permanente, han tenido que recurrir a un asfalto deslizante, regado por aspersión.

Las bajas temperaturas reinantes en esas cotas se encargarán de darle un índice de adherencia muy bajo.

Arnella ha aportado a su experiencia la de las escuelas francesas en circuitos deslizantes y su filosofía consiste en una técnica básica, que permite el control del coche en cualquier circunstancia, aplicable tanto a una conducción normal como deportiva. Según el director de TAC, «conducir en hielo da una sensibilidad tremenda y es lo que vienen hacien-

do desde hace más de diez años las escuelas francesas, porque cualquier defecto del conductor en asfalto queda disimulado, pero no así en el hielo donde enseñamos a que, cuando se produce un derrapaje, nos ayude y nunca nos perjudique».

El 25 por 100 de la gente que ha pasado por la escuela eran aficionados a la conducción deportiva, incluso participantes en rallies, pero el resto son conductores normales y es el campo en el que más quieren trabajar en TAC. Incluso se está estudiando realizar un programa conjunto, a nivel experimental, con una escuela deportiva para niños asentada en La Molina, para que los mismos puedan practicar en vehículos especiales adecuados a su edad y «tamaño» en el circuito, haciendo hincapié en nociones fundamentales como trazado de curvas, posición de manos, etcétera.

Además de la posibilidad de practicar en sesiones de media hora sobre el circuito de hielo de la mano de un monitor, los cursos que realiza TAC son de dos días. En ellos «se consigue una base que permite estar preparado para quedarse dentro de la carretera, ocurra lo que ocurra», según Pedro, hermano menor de Juan Arnella. El resto del equipo lo forman Francesc Tobías, Bartoloméu Morral, Antonio Ríus, Angeles Roig y Javier Ortiz; ocasionalmente, para cursos de copilotos, colaboran José Auté y Juan Martín.

En el curso de dos intensos días, en los que hasta en las comidas se habla de coches, se trabaja en temas que van desde la correcta posición del conductor y sus manos, el doble embrague y punta talón, trayectorias y ejercicios en curvas y frenado, hasta la reproducción de situaciones difíciles y control de las reacciones del coche.

Todo ello, sobre una superficie siempre resbaladiza.

Sobre el posible riesgo de que un alumno desarrolle posteriormente en carretera abierta al tráfico una conducción límite, nos responde Arnella que ellos siempre recomiendan prudencia, que tratan de inculcar que con esta técnica se puede ir más seguro por la carretera, pero no más rápido. Cuando un alumno se permite ciertas «alegrías» no programadas, se le reprende e incluso, para que no cunda su mal ejemplo, podría ser expulsado del curso.

Nosotros mismos experimentamos en el

El monitor muestra cómo hay que corregir un derrape que ha provocado con el freno de mano.

La trayectoria a seguir en una curva, su trazado, es algo en lo que se insiste mucho en estos cursos.

circuito de hielo cómo el coche va reaccionando, casi al pie de la letra, según nos habían prevenido en la clase teórica. Comprobamos que al entrar a demasiada velocidad en una curva el coche sigue recto y esto se agrava más si frenamos o giramos más el volante. El coche no gira (subviraje) porque las ruedas delanteras están bloqueadas. Este fenómeno es común a los coches con tracción delantera o trasera y causa común de accidentes.

Para solucionar esta emergencia —rodamos con un tracción delantera— tiramos de freno de mano, consiguiendo que el coche patine de atrás y el «morro» se encare hacia la salida de la curva. Naturalmente, este «medio trompo» hay que corregirlo girando el volante hacia el sentido que derrapa el coche. El mismo efecto se puede conseguir frenando con el pie izquierdo y dando gas, pero para ello se requiere una práctica y sensibilidad que nosotros no tenemos.

La misma situación, con un tracción trasera, la resolvemos también tirando del freno de mano, pero pisando el embrague para quitar el efecto del motor. Otra fórmula válida sería una reducción brusca —de 2.ª a 1.ª, por ejemplo— después de girar el volante para tomar la curva: el coche se colocará mirando hacia la salida.

Mientras rodamos por el hielo y vamos conociendo las inercias y los comportamientos del coche, el monitor nos va corrigiendo y recordando las normas básicas: «Antes de entrar en una curva hay que estudiar su trazado y calcular la velocidad; si hemos de poner una marcha inferior es conveniente hacer doble embrague, para no provocar una retención brusca; el inicio de la curva debe ser el momento más lento y en el que hay que girar el volante; tras un tiempo de espera, para ver cómo se coloca y comporta el coche, ya podemos empezar a acelerar suavemente y el resto de la curva —siempre aprovechando al máximo el espacio disponible para conseguir mayor radio— podemos hacerlo ya con decisión».

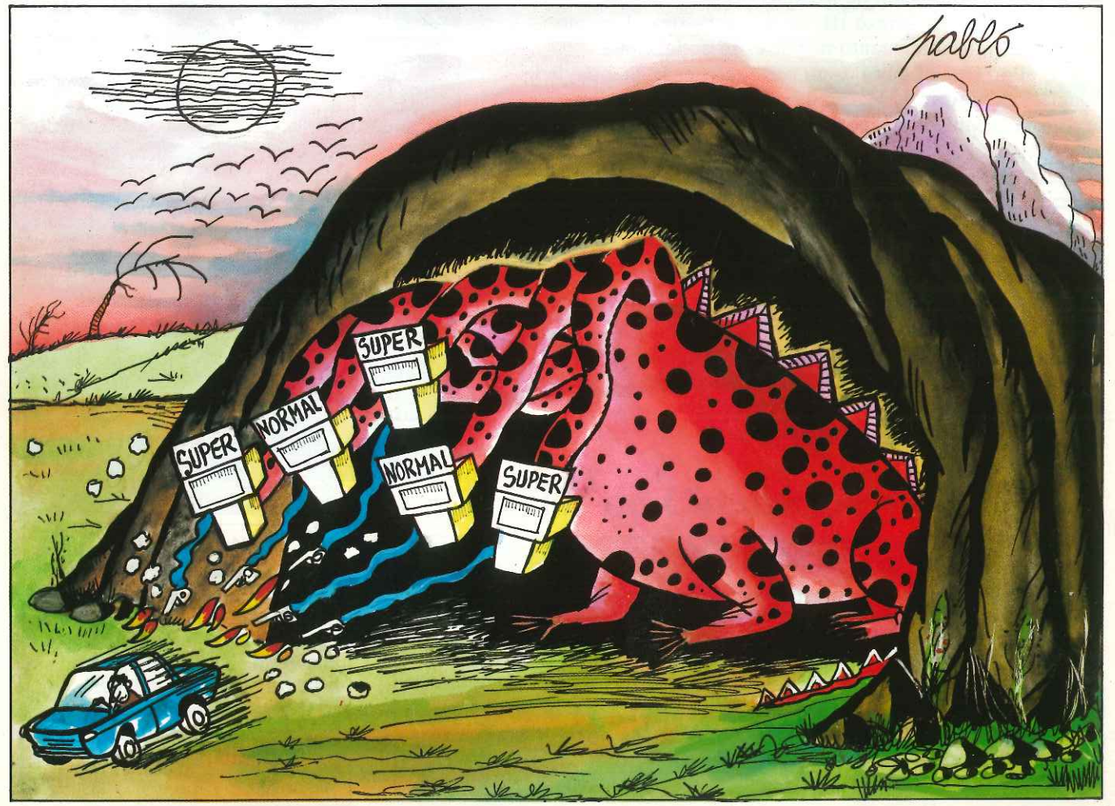
Sin embargo, estos breves apuntes, que para quienes ya han asimilado la técnica significarían salir de un apuro, para otros podrían convertirse en un accidente fatal, según Arnella. Y en este sentido matiza que, para llegar a derrapar, previamente hay que hacer las cosas bien.

Para Juan Carlos López, aficionado al automovilismo y profesor de autoescuela, que ha participado en un curso sobre tierra del RACE y en el de dos días del TAC, la experiencia que se obtiene es muy positiva. Ahora se dispone a desarrollar sus conocimientos en Madrid, «entre amigos, familiares y, quizá entre los alumnos más aventajados de la autoescuela, aunque este caso es mucho más complejo, ya que para perfeccionarse es imprescindible una cierta experiencia y soltura».

José Ignacio RODRIGUEZ
Fotos: Miguel GARROTE
(Enviados especiales)

HUMOR

por RAMON y PABLO



Para el pago del Impuesto sobre Transmisiones Patrimoniales

NUEVOS PRECIOS DE LOS VEHICULOS

Desde el pasado 1 de enero se suprimió la exención establecida sobre la transmisión de vehículos del Impuesto sobre Transmisiones Patrimoniales y Actos Jurídicos Documentados. Excepto en los casos en los que el comprador del vehículo sea un empresario dedicado a la reventa, todas estas transmisiones están obligadas a la liquidación tributaria (4 por 100 del precio de venta para Hacienda).

Una Orden de 30 de enero de 1987, publicada el 10 de febrero, aprobó los modelos para esta autoliquidación, así como una tabla de precios medios de venta para los vehículos usados en función de los años transcurridos.

Los precios medios fijados por el Anexo II vienen modificados, en función de los años del vehículo, por los porcentajes del Anexo III, de tal forma que el mismo modelo de vehículo, cuanto mayor es su antigüedad, menor el precio. El mecanismo para obtener la cuantía de la liquidación a pagar en Hacienda es sencillo. Primero buscar en la tabla correspondiente (TRAFICO publica sólo un extracto); segundo, buscar en la tabla de antigüedad del vehículo el porcentaje de descuento que le corresponde, que una vez aplicado señala el precio de venta. Por último, sólo hay que calcular el 4 por 100 que corresponde a Hacienda por el Impuesto sobre Transmisiones Patrimoniales y Actos Jurídicos Documentados, rellenar el impreso 620 y efectuar el pago correspondiente.

Una vez realizada esta operación, junto con el original y la nota de ingreso, uno puede acercarse a la Jefatura correspondiente de Tráfico para realizar el cambio de propietario.

J.M.M.

ANEXO II

AUTOMOVILES

Modelo	Precio ptas.
Citroën 2 CV	300.000
Citroën GS	380/400.000
Citroën Visa	430/750.000
Ford Fiesta (básico)	500.000
Ford Escort (1.1)	700.000
Opel Corsa (1.0)	500.000
Peugeot 505 (1971)	1.600.000
Peugeot 205	550.000
Renault 5 (básico)	500.000
Renault 7	400.000
Renault 9	650.000
Renault 18	900.000
Seat 131	700.000
Seat 850	240.000
Seat 600	240.000
Seat 133	300.000
Seat Panda	400.000
Seat 124/1430	400.000
Simca 1200	500.000
Talbot Horizon	650/800.000
Chrysler	700/800.000
Volkswagen Polo	500.000
Volswagen Golf	1.300.000

MOTOCICLETAS

Cilindrada	Precio ptas. (1)
De 50 a 75 c.c.	75.000
De 75 a 125.000 c.c.	90.000
De 125 a 150 c.c.	100.000
De 150 a 200 c.c.	110.000
De 200 a 250 c.c.	120.000
De 250 a 350 c.c.	150.000
De 350 a 450 c.c.	175.000
De 450 a 550 c.c.	250.000
De 550 a 750 c.c.	400.000
De 750 a 1.000 c.c.	600.000
De 1.000 c.c. y cilindradas superiores	850.000

(1) En motocicletas tipo «scooter», el precio hay que multiplicarlo por 0,9.

Caso práctico

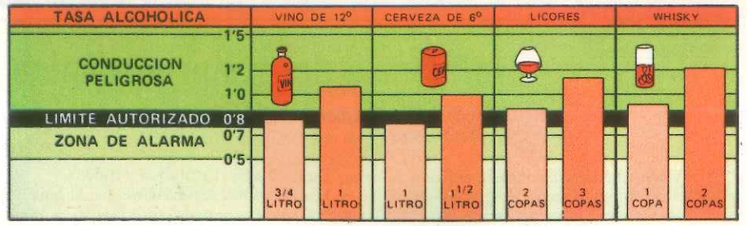
Un ciudadano quiere realizar el cambio de propietario de un Citroën 2 CV con más de diez años de antigüedad. En el Anexo II de la Orden de 30 de enero de 1987 encuentra que el precio medio de venta fijado es de 300.000 pesetas. En el Anexo III encuentra que el porcentaje que le corresponde por tener más de diez años es el trece.

Aplicado éste sobre el precio de venta ($\frac{300.000 \times 13}{100}$) se calcula el precio sobre el que tiene que tributar un 4 por 100. Es decir, 39.000 pesetas. Su correspondiente 4 por 100 es 1.560 pesetas, que son las que hay que ingresar en Hacienda.

ANEXO III

Años de antigüedad	Porcentaje
Entre 1 y 2	83
Entre 2 y 3	68
Entre 3 y 4	56
Entre 4 y 5	45
Entre 5 y 6	37
Entre 6 y 7	31
Entre 7 y 8	25
Entre 8 y 9	20
Entre 9 y 10	16
Más de 10	13

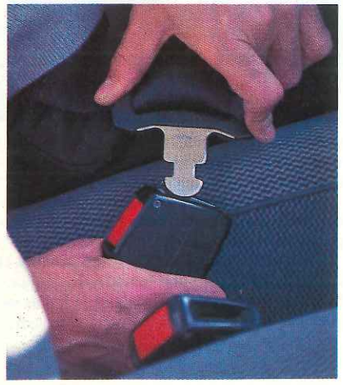
Coordina: José Ignacio RODRIGUEZ



El tabaco que mata

Los fumadores que conducen tienen un 50 por 100 más de accidentes de tráfico que los que no fuman y reciben un 46 por 100 más de multas por infracciones de tráfico, según un estudio del Centro Médico de la Universidad de Massachusetts. Según el doctor Joseph Difranza, que dirigió el estudio, estos conductores corren más riesgos por distracciones motivadas por intentar recuperar un cigarrillo que se les cae, encenderlo y apagarlo o simplemente por la necesidad de quitar una mano del volante para llevarla a la boca. Además, señaló que, «probablemente, los fumadores estén más predispuestos a tomar riesgos que los que no fuman, como tratar de adelantar con luz amarilla del semáforo, antes de que cambie a roja».

¡Ojo! Póngase el cinturón



La no utilización del cinturón de seguridad por parte de los automovilistas es la principal causa de los traumatismos oculares, que alcanza al 18 por 100 de la población española. Así se deduce de un estudio sobre «La salud ocular de los españoles», patrocinado por la ONCE y que ha realizado el gabinete de estudios sociológicos Bernard Krief.

Pasa de alcohol

La Asociación para la Lucha Antialcohólica de Alcorcón, en colaboración con el Ayuntamiento de esta localidad madrileña, ha editado unas tarjetas en las que recuerda al conductor las tasas alcohólicas que pueden suponer una conducción peligrosa y ofrece ayuda a través de su Centro Psicosocial.

«Los Locos de Barbanza»

Alguien los ha llamado ya «Los Locos de Barbanza». Son grandes camiones con la cabina de color negro, «quizá como augurio de lo que pueda pasar si se encuentra uno con ellos en una situación desesperada», según informaba recientemente «La Voz de Galicia» para destacar el aparatoso accidente registrado en la carretera C-550 a su paso por Boiro, en el que hubo una víctima mortal. Según el mismo diario, son los más grandes que pasan por núcleos urbanos, a velocidades que en más de una ocasión hacen sonar las alarmas de entidades bancarias o vibrar peligrosamente las cristaleras de los comercios.

Por su parte, la Jefatura Provincial de Tráfico de La Coruña ha dado instrucciones concretas a la Guardia Civil para que vigile de cerca a los presuntos infractores denunciados por el citado diario gallego.

II Jornadas de Circulación y Municipio

El factor humano como causa principal de los accidentes de tráfico, la Educación Vial y la Indisciplina Vial van a ser los tres temas sobre los que va a girar las Jornadas de Circulación y Municipio, que se van a celebrar en Sevilla durante los días 12 y 13 de mayo.

El Congreso va a ser organizado por la Federación Española de Municipios y Provincias (FEMP), la Dirección General de Tráfico y el Ayuntamiento de Sevilla.

Además de analizarse todo tipo de indisciplinas, la actuación de las Policías Municipales en la calle, la informatización y propuestas de mejoras en los partes de accidentes y la participación municipal en la educación vial, paralelamente al Congreso se hará una exposición de diverso material viario.

CONDUCIR MEJOR

Influencia del factor mecánico en la contaminación

(Hemos incluido este artículo en nuestra sección, aprovechando que 1987 ha sido declarado Año Internacional del Medio Ambiente.)

En la contaminación del medio ambiente influye enormemente el estado en que se encuentran los automóviles. Tanto es así, que esta contaminación se ve incrementada hasta en un 35 por 100 dependiendo del estado de puesta a punto del automóvil.

Partimos de la base de que todo automóvil, por el mero hecho de funcionar, contamina, ya que en el interior de su motor se produce una combustión de aire y combustible con producción de energía, agua y dióxido de carbono (CO_2), que es contaminante. Esta combustión se ha de realizar, para reducir su poder contaminante, según una proporción aire/combustible determinada, siendo su poder anticontaminante mayor cuanto mayor es su proporción de aire (mezcla pobre), pero disminuye su poder calorífico y con ello la potencia que proporciona el motor. Así pues, al aumentar la proporción de gasolina en la mezcla (la proporción ideal sería de 15 gr. de aire por 1 gr. de gasolina) los residuos, debido a que desprenden monóxido de carbono (CO), incrementan su poder de polución.

Para tratar de solventar estos excesos de contaminación, hemos de controlar una serie de parámetros en nuestro automóvil que nos aseguren que la proporción aire/gasolina es la adecuada en cada momento y, con ello, disminuya la producción de monóxido de carbono (altamente tóxico). Esto repercutirá en un menor consumo de combustible, ya que las combustiones serían completas.

Para mantener este consumo de combustible dentro de unos márgenes (que, a veces, están fijados por los diferentes gobiernos) consideraremos los siguientes puntos:

a) Puesta a punto del motor

Esta puesta a punto estaría compuesta de tres partes: alimentación, encendido y distribución.

La puesta a punto del *sistema de alimentación* consistirá en el reglaje y limpieza periódica del carburador (motor de gasolina) o de la bomba de inyección e inyectores (motor Diesel), así como la limpieza de tubos y conductos que acceden a ellos. Esto nos asegurará una proporción adecuada de combustible en la combustión. La aparición de humos negros en el escape nos indica que la mezcla es muy rica (alta proporción de combustible) y, por tanto, altamente contaminante.

La puesta a punto del *encendido* consistirá en mantener en correcto estado de funcionamiento todos sus órganos, para asegurarnos una chispa (que inflama la mezcla) potente y en el momento adecuado. Para ello hemos de:

— Comprobar el funcionamiento correcto de la batería: limpieza y protección de bornes, nivel de agua, ausencia de vasos comunicados. Estado de correa y alternador.

— Correcto estado de la bobina y sus conexiones.

— Platinos: comprobar estado y separación.

— Condensador: sustitución periódica.

— Distribuidor: asegurarse de que la tapa está seca y las conexiones correctas.

— Bujías: comprobación de su estado (perlada, engrasada, electrodos muy separados o próximos).

— Correcto avance al encendido, para asegurarnos un buen funcionamiento del motor, mediante la combustión a tiempo de la mezcla.

La puesta a punto del *sistema de distribución* nos asegura el perfecto llenado de la cámara de combustión de gases frescos y el buen vaciado de los gases residuales, así como una buena compresión de la mezcla, que es fundamental para una correcta combustión. En esta puesta a punto revisamos el estado de válvulas, guías, asientos, balancines, así como la holgura o juego de taqués (dándoles la separación adecuada). Estos tres aspectos de la puesta a punto conviene que se realicen en un taller autorizado y garantizado.

Miguel GARROTE

b) Mantenimiento del vehículo

Este mantenimiento nos asegurará un correcto estado y funcionamiento de los órganos del automóvil y, por tanto, un menor consumo de combustible y con una menor contaminación del medio ambiente. En este mantenimiento hemos de establecer dos niveles:

— **Nivel 1.:** Sería el mantenimiento que realizaría el usuario del automóvil, sin necesidad de acudir al taller. Consistiría en los siguientes puntos:

— Control y adición de líquidos: aceite del motor, líquido de frenos, agua de refrigeración (añadido de anticongelante) y nivel de electrolito en la batería.

— Sustitución de filtros: cambios de filtros de aire, aceite y combustible.

— Control de la presión de los neumáticos: una presión baja nos aumenta la superficie de contacto con el suelo y, por tanto, el consumo.

— Comprobación de cables, juntas, conexiones y manguitos.

— **Nivel 2:** Este mantenimiento consistiría en las revisiones periódicas que hemos de pasar cada cierto número de kilómetros (datos del fabricante), así como la comprobación de emisión de humos en organismos autorizados en motores Diesel.

En este mantenimiento entrarían todas las operaciones que los talleres autorizados presentan en sus programas de mantenimiento, y que básicamente serían las anteriores del nivel 1 (se asegura que estén bien realizadas), además de:

— Sustituciones de líquidos de circuitos: circuito de engrase (cambio de aceite motor), circuito de frenos (cambio del líquido de frenos, pastillas y latiguillos), circuito de refrigeración (sustitución de agua y anticongelante) y caja de cambios (sustitución de aceite de la caja de cambios).

— Control mediante chequeos electrónicos del correcto funcionamiento de todos los componentes del automóvil.

Cualquier elemento que no funcione en el coche, por pequeño que sea, afecta al funcionamiento normal del mismo y, a la larga, supone un incremento del consumo.

c) Incorporación de elementos adicionales

Hemos de tener en cuenta que la incorporación al vehículo de ciertos elementos ornamentales incrementa notablemente su consumo de combustible y, por lo tanto, el grado de contaminación. Este sería el caso de:

— Alerones defectuosos, spoilers, etcétera, elementos que aumentan, generalmente, el coeficiente aerodinámico (Cx) que indica la resistencia del vehículo al viento, y que contribuyen al incremento de peso y cansancio, siendo (si no lo indica el fabricante) totalmente innecesarios.

— Ruedas de ancho superior al indicado por el fabricante, ya que el incremento de agarre que ofrecen es menos apreciable que el aumento de consumo, al presentar más superficie de contacto, y, por tanto, mayor rozamiento.

d) Utilización de gasolinas adecuadas y aditivos recomendables

La gasolina empleada ha de ser como mínimo del octanaje indicado por el fabricante del automóvil y nunca menor, ya que ello nos ocasionaría fenómenos de detonación, y con ello la combustión incompleta de la mezcla, produciéndose monóx. o de carbono y combustible sin quemar eliminados por el escape. Aunque el empleo de gasolinas de octanajes superiores no nos produce apenas ninguna mejora, ya que los motores que emplean gasolinas de octanaje reducido son de baja composición, no produciéndose fenómenos de detonación.

El empleo de aceites recomendados para motor nos asegura un correcto efecto lubricante, con la eliminación de desgastes, implicando una buena compresión y una correcta combustión.

Asimismo, la utilización de productos que se mezclan con la gasolina y que ayudan a depositar las partículas que lleva ésta en suspensión, han de garantizar su función y nos aseguran una homogeneidad de la mezcla y su correcta combustión.

Contaminación acústica

La contaminación acústica está basada principalmente en problemas en el escape y empleo de bocinas y cláxones prohibidos.

Los problemas en el escape intervienen, además de en contaminación acústica, en la contaminación ambiental, ya que el escape presenta una serie de filtros que, caso de no cumplir su función, originan humos contaminantes y ruidos excesivos. Estos problemas del escape suelen ser:

— Agujeros en su recorrido debido a golpes en los bajos del coche o a la acción de la corrosión.

— Mala conexión entre sus tramos o en el colector de escape con el escape.

— Ineficacia de los filtros.

En cualquier caso, no se ha de tratar de reparar, excepto si es una mala conexión. Lo que procedera será una sustitución rápida del elemento dañado.

El empleo de bocinas y cláxones que interpretan conocidas melodías, además de prohibido, produce molestias, ya que además de su alta intensidad presentan una larga duración, ocasionando contaminación acústica.

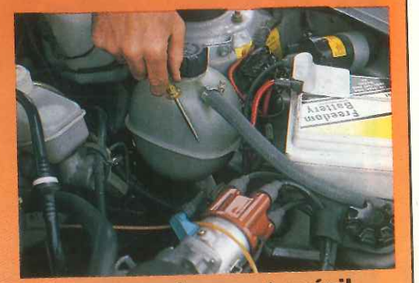
ALBERTO CORONADO

Mini-TEST

1 ¿Cuándo contamina más un vehículo?

a) Cuando está puesto a punto.
b) Cuando está fuera de punto.
c) Es independiente de la puesta a punto.

2 Un automóvil puesto a punto:
a) No contamina.
b) Contamina enormemente.
c) Contamina en grado mínimo.



3 Cuando ponemos a punto el motor de un automóvil, actuamos sobre:
a) La distribución, encendido y carburación.
b) La suspensión, dirección y transmisión.
c) Los retrovisores, los asientos y la palanca de cambios.

4 Los elementos de adorno, como alerones, spoilers, llantas y ruedas anchas, etcétera, influyen sobre el automóvil:
a) Adornándolo y haciéndolo más rápido.
b) Reduciendo el consumo.
c) Aumentando el consumo y la contaminación.

5 Llevando un sistema de escape en mal estado, logramos:
a) Un sonido más «deportivo».
b) Un menor consumo y mayores prestaciones.
c) Una contaminación acústica del ambiente.

6 Al producirse la combustión incompleta dentro del motor, aumenta la producción de:
a) Monóxido de carbono (CO).
b) Dióxido de carbono (CO_2).
c) Agua (H_2O).

Nota.—Por ser éste el Año Internacional del Medio Ambiente, en las preguntas de examen se incidirá más de lo habitual en aspectos relacionados con la contaminación.

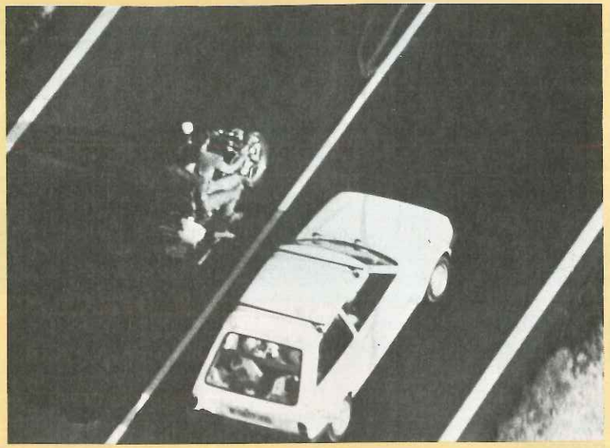
SOLUCION

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

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 motocicleta se dispone a adelantar a un automóvil, infringiendo claramente la norma de prohibición de adelantamiento. Por su parte, el coche comete también una infracción, al pisar la línea continua.



La motocicleta, que ya adelantó al coche antes citado, se encuentra en plena maniobra de adelantamiento de otro automóvil, de forma igualmente antirreglamentaria.

El helicóptero de la DGT se ha acercado hasta el vehículo infractor, con el fin de captar su matrícula, a efectos sancionadores.

Autorización de remolque inferior a 750 kg.

Si desea arrastrar con su vehículo un remolque inferior a 750 kilos, debe en primer lugar hacerse instalar el correspondiente dispositivo de enganche, que un taller habrá de colocarle facilitándole al tiempo los oportunos certificados, del enganche y de su colocación. A continuación debe llevar el vehículo tractor, acompañando los certificados del taller, a la estación de ITV de su localidad, para la preceptiva revisión del montaje del enganche. Pasada favorablemente la revisión, dicha estación de ITV anotará en la Tarjeta de Inspección Técnica del vehículo la oportuna autorización para remolcar.

El paso siguiente es dirigirse a la Jefatura de Tráfico, aportando los documentos siguientes:

1) Impreso de solicitud suscrito por el interesado.

2) Tasa correspondiente adjunta.

3) Tarjeta de Inspección Técnica del vehículo, en la que figurará la mencionada autorización de remolque.

4) Permiso de Circulación del vehículo tractor.

5) Certificado de Fabricación del remolque.

La Jefatura de Tráfico le dotará de la correspondiente autorización para el arrastre del remolque, que deberá adjuntar a la documentación normal del vehículo.

DESDE N-I

LA CUNETA

Carlos SECO SERRANO

Reflexiones de un peatón recalcitrante

ES reacción muy común en las reuniones sociales, cuando alguien tiene que confesar que «no está motorizado», expresarle cierta simpatía «solidaria» —que a veces se matiza incluso con una afectada envidia—: «Dichoso tú; ¡de cuántos problemas estás libre!» *Salida* que recuerda mucho la de quien, al saber que ha muerto un buen amigo, exclama: «¡Feliz él, que no tiene que sufrir esta perra vida!» Juega, en uno y otro caso, una frívola hipocresía. Pues lo cierto es que si disponer de un automóvil implicase una *esclavitud,* la *liberación* quedaría muy al alcance del «esclavizado». Motorizarse no es, hasta el momento, una obligación; pero sí —en muchos casos— una necesidad ineludible. Por mi parte, nunca me ha gustado desempeñar el papel de la zorra y las uvas. Yo considero humildemente que, en el mundo de hoy, no disponer de coche propio —por no haber conseguido el carnet preceptivo— más bien hay que entenderlo como un grave fallo: aunque tampoco haya que convertirlo en motivo para un complejo de inferioridad. A mí, al menos, me ha animado siempre, en sentido optimista, cierta anécdota de los días en que intenté —porque al menos lo intenté— aprender a conducir.

Allá por las fechas en que acababa de estrenar mi flamante cátedra en la Universidad de Barcelona, acudí a una de las acreditadas academias de la ciudad. Confieso que lo hice como quien acepta un deber: porque si para todo hay que tener vocación, la mía ha sido siempre la de andarín impenitente. Deambular a buen paso por las calles, contemplar gentes y edificios, sumergirme en la vida bullente de la urbe, pautar las meditaciones al ritmo lento del paseo por los barrios tranquilos, es un «hobby» que el tiempo ha ido desarrollando en mí —y al que tal vez deba atribuir el hallarme en «buena forma» cuando ya estoy en vísperas de la jubilación—.

El hecho es que desde las primeras a las últimas lecciones prácticas no hice más que demostrar mi ineptitud. Así como el paseo a pie resulta un estímulo para la reflexión o la «creación imaginativa» —el caso de Kant, construyendo mentalmente las teorías que luego desplegaría por escrito, en sus cotidianas caminatas urbanas de idéntica duración y extensión, puede ser un ejemplo ilustrativo—, el manejo del automóvil, al menos hasta que éste se nos ha hecho tan habitual que es una segunda piel del ciudadano, obligaban a mantener una atención concentrada, a evitar la divagación imaginativa o la especulación mental. Entiendo que eso —en términos vulgares, lo que se llama «despiste»— es lo que siempre se ha interpuesto en mi frustrada carrera de conductor.

Pero vamos al caso. Mi profesor, un hombre campechano y socarrón, quizá excesivamente brusco, desde el primer día contempló con escepticismo mis posibilidades ante el volante. Y la verdad es que en la zona donde yo realizaba mis prácticas —allá por los altos de la Diagonal, cerca de Pedralbes—, dejé más de un farol marcado por mi impericia. El pobre «monitor» procuraba disimular su inquietud cargándose de paciencia. Pero al fin, un día me espetó la siguiente pregunta: «Perdone, pero, ¿por casualidad no será usted profesor de la Universidad?» Sorprendido, le contesté afirmativamente. «¡Acabáramos! —exclamó entonces—. ¡Es que no falla! A más metidos en los libros, a más nivel intelectual (lo dijo así), mayor dificultad en este aprendizaje. ¡Tienen ustedes obturados los reflejos!»

Confieso que esa *explicación* sirvió para que dejara de sentirme mortificado por mi torpeza; aunque, de otra parte, contribuyó a que, con un suspiro de alivio, me decidiera a *renunciar a la mano de doña Leonor.* O al menos, a dejar para mejor ocasión mi aprendizaje. Una «mejor ocasión» que, por supuesto, nunca se me ha presentado después.

Pero como entiendo que en el «justo medio» está la verdad, vuelvo sobre mi reflexión inicial. Ciertamente, la vocación de «peatón» es muy digna; pero la disciplina mental y social que requiere la «motorización» se ha convertido en dimensión irrenunciable —o exigible— para el hombre moderno. Desde el extremo en que me situé cuando *aún había remedio* —atenerme a mi resistencia al volante, sin pretender salir de ella— al extremo opuesto —el de quien, una vez embarcado en el automóvil, renuncia a andar de por vida—, siempre existirá un término medio, racional y sano, como el que me formulaba en París, allá por 1972, un prestigioso profesor francés que acababa de visitar España: «Ustedes tienen todavía mentalidad de niños con zapatos nuevos: sacan el coche a la calle hasta para pasear al perro. Aquí lo utilizamos sólo para salir de la ciudad. O cuando podemos permitirnos el lujo de llegar tarde a una cita.».

Victoria Vera, una Greta Garbo para Agustín González

Jorge PARRONDO

«Siempre me quedo sin gasolina»

CONTIFOTO

VICTORIA Vera anda estos días metida en su papel de Greta Garbo en el rodaje de «Alucinema», la cuarta película de Paco Rodríguez, en la cual tiene que hacer gala en numerosas ocasiones de sus estupendas cualidades de conductora. «La verdad es que la otra noche la pasé entera conduciendo, porque es una película con mucho coche. Y no hay problema, porque a mí conducir me apasiona.»

—Victoria, hacía algún tiempo que estabas apartada del cine, ¿por qué?

—Por una razón muy sencilla: porque me llegan guiones que no merecen la pena, y tengo muchas cosas que hacer como para aceptar cualquier oferta. Creo que en Europa se siguen haciendo películas para hombres y con mucho protagonismo masculino. El cine norteamericano es más femenino, creo que hay más protagonismo para la mujer. Pero, aparte de esto, hasta que no me llegó el guión de «Alucinema», no decidí volver a hacer cine. Creo que es una historia fascinante.

—¿Cómo es esa historia?

—Se trata de un asesinato que presencia Agustín González, que es mi compañero en la película. A partir de entonces, Agustín se siente perseguido por unos señores que visten de azul y sufre alucinaciones. Yo soy una periodista de sucesos y trato de investigar el crimen y Agustín cree que yo soy Greta Garbo en sus sueños. Es una película muy surrealista y con mucha intriga. El final no te lo cuento, porque es sorprendente. Creo que es una película con mucho gancho.

—Tu compañero sentimental, Germán Alvarez Blanco, es periodista. Imagino que te sentirás a gusto haciendo este papel...

—Sí, es una profesión que conozco muy de cerca y que me fascina. Me siento muy bien haciendo de periodista. La verdad es que me parece una profesión admirable, sobre todo en esta facerta, en la de sucesos.

—¿Y como Greta Garbo?

—Como Greta Garbo me siento igualmente estupenda, porque yo siempre la he admirado. Es un mito viviente, una mujer que tenía una fuerza y una personalidad insuperables.

PROYECTOS INCONFESABLES

—¿Cuáles son tus proyectos para cuando termines el rodaje de «Alucinema»?

—Tengo unos proyectos fabulosos, pero por el momento son inconfesables. No quiero hacerlos públicos porque todavía faltan unos hilos por atar y pecaría de insensata si te los contara; pero espero que todo salga bien y pueda llevarlos a cabo.

—Se rumoreaba que podrías volver a televisión, en un programa de máxima audiencia y como presentadora. ¿Qué hay de cierto?

—No, creo que no van por ahí los tiros, no. Yo la televisión la tengo muy olvidada, aunque —por qué no— a lo mejor en el futuro me vuelve a interesar.

—¿Quedan muy lejos aquellos años de tus comienzos como azafata del «Un, dos, tres»?

VIPS SOBRE RUEDAS

CONTIFOTO

COPI

—Han pasado quince años, ¿no? Son muchos años, demasiados. Aquella etapa fue maravillosa, esa etapa en la que se aprenden muchas cosas que luego te sirven para madurar, para hacerte un hueco en una profesión como la nuestra, que es muy difícil, y para hacerte más mujer. Desde luego, no me arrepiento de haber pasado por aquello. Bueno, en realidad, yo no me arrepiento de nada.

—Una etapa fabulosa la de entonces. ¿Y la de ahora?

—Estoy viviendo unos momentos muy felices, aunque me siento como si estuviera en una etapa un tanto de transición. Me da la sensación de que de aquí a un par de años van a pasar muchas cosas en mi vida.

Proyectos inconfesables, cambios importantes en su vida... Tal vez a Victoria Vera no le vendría mal que alguna echadora de cartas le pronosticara cuál es su futuro. «No creo en esas cosas —dice Victoria—. Yo creo sólo en el esfuerzo de uno. Si te esfuerzas, puedes conseguir lo que te propongas.» Ambiciosa Victoria, que aun cuando ha alcanzado altas cimas de popularidad en televisión, cine y teatro, todavía siente las mismas ganas de luchar que cuando Chicho Ibáñez Serrador la contrató para el «Un, dos, tres»: «Me siento como si tuviera veinte años, como si estuviera empezando. Hay que empezar siempre.»

LA MALDITA GASOLINA

Seguir luchando, seguir haciendo kilómetros de carretera, aunque ya son muchas horas de vuelo las que lleva Victoria. «Nunca mejor dicho, porque a mí me encanta el avión. La verdad es que en carretera cojo muy poco el coche.»

—¿Tienes miedo a la carretera?

—No, si ya te digo que me encanta conducir, pero es que el avión tiene dos cosas fundamentales: comodidad y rapidez. Y en eso no hay discusión. A mí el avión me encanta.

—¿Qué coche tienes?

—Tengo un Renault Fuego, y estoy muy contenta. Nunca he tenido ningún problema.

—¿Eres cuidadosa con tu vehículo?

—Sí, pero siempre me pasa una cosa horrible: suelo quedarme sin gasolina con muchísima frecuencia. Soy incorregible, he llegado a quedarme sin gasolina dos veces en el mismo día. Y siempre me digo: «Se acabó, ésta es la última vez». Pero nada. Es que me da mucha pereza parar en las gasolineras y me fío de la reserva y, claro, todo se acaba.

—¿Te ponen multas?

—Muchísimas. Me ponen multas de aparcamiento, pero, vamos, como a todo el mundo; es que es dificilísimo aparcar.

—¿Y has tenido algún problema con otros conductores?

—Sí, y casi siempre con taxistas. Los taxistas me ponen nerviosa; son los que más suelen meterse con una cuando hace mal una maniobra. Es horrible.

—¿Y accidentes?

—¡Nooo!, toco madera. Ahí sí que no he tenido nunca ningún problema: ni un solo golpe, ni un rasguño. Y llevo ya casi diez años conduciendo.

—¿Te sacaste el carnet a la primera?

—No, creo que fue a la tercera, pero no me costó demasiado, porque lo que suspendí fue el teórico.

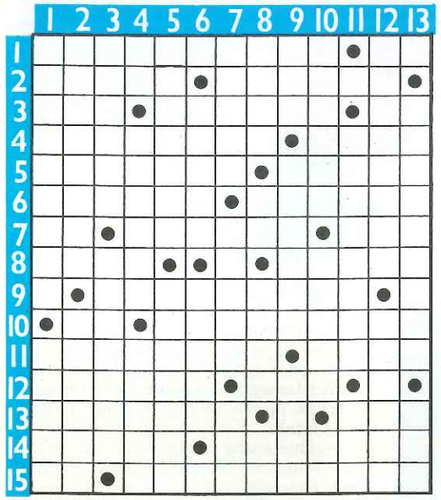
—¿Qué te parece ese tópico de que las mujeres sois peores conductoras?

—Bueno, ese tópico se emplea no sólo para conducir, sino para todo. Las mujeres parece que hacemos todo peor que el hombre; en fin, es lógico. Seguimos viviendo en un mundo machista y así nos va. Pero yo creo que la mujer conduce exactamente igual que el hombre.

Y Victoria nos dice que la perdonemos porque ha sonado la voz de «rodaje». Los focos están listos, los extras en sus sitios y el director busca impacientemente a la estrella. En la calle hay un coche que espera a Victoria. Un coche lleno de gasolina, por si acaso.

Jorge PARRONDO

CRUCIGRAMA

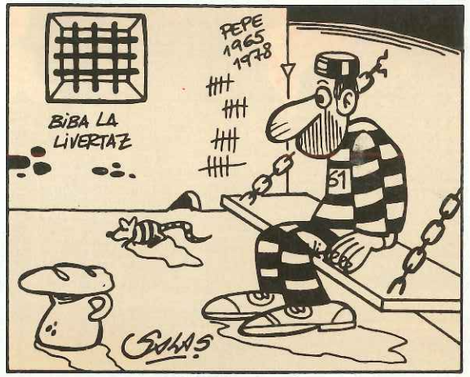


HORIZONTALES.—1: En botánica, dícese del árbol que tiene los frutos rojos. Símbolo químico del polonio.—2: Cierto instrumento quirúrgico. Adorno o vestido de oro falso.—3: Dícese del hilo o seda poco torcidos. Paleta para remover el brasero. En el centro de pico.—4: Remedaras, trataras de hacer lo mismo. Edificio que sirve de vivienda.—5: Ciudadanos. Dispositivo que se pone a los perros para que no muerdan.—6: Repiten, reiteran. Transpira la vasija el líquido que contiene.—7: Regala. Atrevidas. Especie de cabriolé con el pescante detrás del vehículo.—8: Río de la provincia de Santander. Vocal. Casualidad, suceso imprevisto.—9: Consonante. Pronosticar, profetizar. Consonante.—10: Símbolo químico del calcio. Terminá-ralo, finalizáralo.—11: Aposento de la cárcel. Hables en público.—12: Labraran la tierra. Impar. Consonante.—13: Utensilios donde se ponen las teas para alumbrar. Consonante. Valle santanderino.—14: Remolcar una embarcación. Encargado de la administración de una iglesia.—15.: Símbolo químico del sodio. En sentido figurado, inquietos, atolondrados.

VERTICALES.—1: Placer, gran satisfacción. Especie de alfanje.—2: Ermitaños. Máscara de cartón.—3: Ciudad del Asia antigua capital de Asiria. Con forma de óvalo.—4: Símbolo químico del indio. Especie de red para la pesca, pero de malla más grande. Superficies.—5: Tradiciones orales de los hebreos que explicaban el sentido de la Sagrada Escritura. Familiarmente, molestia producida por un discurso farragoso.—6: Vocal. Conjunto de partículas disgregadas de tierra. Imagen venerada por los rusos ortodoxos. Consonante.—7: Cortas las ramas superfluas de las plantas. Agudo, mordaz. Hijo de Adán.—8: Membrana del ojo detrás de la córnea. Divinidad egipcia. Nombre de los lagos de las vertientes del Pirineo aragonés. Matrícula española.—9: Lista, nómina. Primer surco que abre el arado. Aroma, fragancia.—10: Dícese de los cuerpos que no dejan pasar la luz. Barquero del Arqueronte. Conjunción copulativa.—11: Vocal. Endulzar. Coloca.—12: Dícese de las telas que tienen dobleces. Déjame algo en testamento.—13: Vocal. Familiarmente, llovizna menuda y continua. Llamada internacional de auxilio.

JUEGO DE LOS NUEVE ERRORES

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



JEROGLIFICO

¿Qué dice de los guardias?

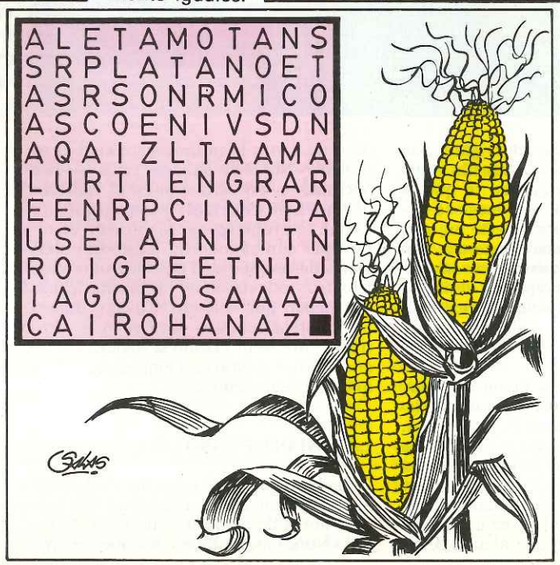
SOLUCIONES

AL CRUCIGRAMA: Sólo horizontales.—1: Fenicóptiro. Po.—2: Erina. Oropel.—3: Len. Badila. Ic.—4: Imitarais. Casa.—5: Civiles. Bozal.—6: Iteran. Resuda.—7: Da. Osadas. Cab.—8: Asón. I. Acaso.—9: D. Vaticinar. B.—10: Ca. Acabalario.—11: Calabozo. Ores.—12: Araran. Non. G.—13: Tederos. L. Pas.—14: Atoar. Ecónomo.—15: Na. Saltarines.

AL JUEGO DE LOS NUEVE ERRORES: 1: Enrejado de la ventana. 2: El pan. 3: Asa del jarro. 4: Faltoes en la pared. 5: Agujero del ratón en la pared. 6: Un zapato. 7: Bigotes del ratón. 8: Ojera del recluso. 9: Fecha en la pared.

AL JEROGLIFICO: Que ve dos (queveedo; s).

A LA SOPA DE LETRAS ILUSTRADA: Arroz, atún, carne, ciruela, hígado, leche, limón, naranja, plátano, queso, sardina, tomate, trigo y zanahoria. FRASE: «Las setas son ricas en vitaminas PP, antipelagrosa».



A	L	E	T	A	M	O	T	A	N	S				
S	R	P	L	A	T	A	N	O	E	T				
A	S	R	S	O	N	R	M	I	C	O				
A	S	C	O	E	N	I	V	S	D	N				
A	Q	A	I	Z	L	T	A	A	M	A				
L	U	R	T	I	E	N	G	R	A	R				
E	E	N	R	P	C	I	N	D	P	A				
U	S	E	I	A	H	N	U	I	T	N				
R	O	I	G	P	E	E	T	N	L	J				
I	A	G	O	R	O	S	A	A	A	A				
C	A	I	R	O	H	A	N	A	Z	■				

SOPA DE LETRAS ILUSTRADA

En este cuadro de letras figuran los nombres de catorce alimentos ricos en vitaminas. Se leen de arriba abajo, de abajo arriba, 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.

No luche solo contra las dificultades.

El Banco Exterior de España pone a su disposición todos los servicios de un gran banco con la atención personal que usted necesita.

Para que se acaben las dificultades. Para garantizarle su Confort Financiero contra viento y marea.

Abra una cuenta corriente o libreta de ahorros, domicilie en ella su nómina y disfrutará automáticamente de un seguro de accidentes*. Y podrá obtener en el momento en que lo desee un crédito de seis mensualidades.

Y no le importe dejarse el dinero en casa. Con la Tarjeta Visa del Banco Exterior de España, usted tiene a su disposición todos los Cajeros Automáticos de ServiRed.

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

Tampoco olvidamos las necesidades financieras de su empresa. Ni la búsqueda de rentabilidad para sus puntas de tesorería. Ni en su economía personal, el estudio más adecuado para sus inversiones, desde la Bolsa hasta los planes de ahorro y seguros.

No dude en pedirnos cualquier otro servicio financiero que le haga falta. Estamos a su lado para que no luche solo contra las dificultades. Para garantizarle su Confort Financiero contra viento y marea, aquí y en todo el mundo.

* Concertado con Hércules Hispano. ** Con la Sociedad Exterior Hipotecario, S.A.

NO LUCHE SOLO.

A.B.E. 15.952

BANCO EXTERIOR DE ESPAÑA
Su Confort Financiero.

Algunas semanas toda precaución es poca

Para un conductor, la precaución es siempre necesaria.
Pero hay fechas —y la Semana Santa es un buen ejemplo— en que esta precaución debe extremarse.
Porque la densidad de tráfico es mayor.
Usted lo sabe.
Y sabe que hay que decir no al alcohol, a las comidas copiosas, al cansancio o a los adelantamientos indebidos, y sí al cinturón.
En los grandes desplazamientos y en los pequeños recorridos.

Usted conoce las normas.
Por eso todo lo que le pedimos es que las respete.
La Dirección General de Tráfico pone en marcha un dispositivo especial para ayudarle.
Ayúdenos a reducir el número de accidentes.
Y recuerde que ponemos a su disposición un teléfono para informarle sobre el estado de las carreteras y facilitarle auxilio mecánico y sanitario las 24 horas del día.

(91) 742 12 13

En Cataluña también:
(93) 421 33 33

Dirección Gral. de Tráfico

MINISTERIO DEL INTERIOR